

Plan de Mobilité Simplifié

Mémoire en réponse aux observations

Suite à la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) et à la consultation publique



Rappels

La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban (CCSMM) a arrêté son projet de Plan de Mobilité Simplifié le 9 juillet 2024.

Conformément au code des transports, la CCSMM a consulté les Personnes Publiques Associées entre le 26 juillet et le 26 octobre 2024. Les PPA sont les 17 communes membres de la CCSMM, la Région Bretagne, le Département d'Ille-et-Vilaine et les 5 Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) frontalières de la CCSMM (Montfort Communauté, Brocéliande Communauté, Ploërmel Communauté, Dinan Agglomération et Rennes Métropole). La CCSMM a également volontairement consulté le Syndicat Mixte du Pays de Brocéliande et Loudéac Communauté, EPCI non AOM frontalier.

Par la suite, en application des articles L1214-36-1 du code des transports et L123-19-1 du Code de l'Environnement, le Plan de Mobilité Simplifié a été soumis à consultation publique du 4 au 29 novembre 2024 par voie électronique (mobilites@stmeen-montauban.fr) et sur registres papiers au siège de la Communauté de Communes à Montauban-de-Bretagne et à la Maison du Développement à Saint-Méen-le-Grand.

Suite à cette consultation publique, 21 avis ont été reçus (19 par voie électronique et 2 via les registres papier). Après approbation du Plan de Mobilité Simplifié, la synthèse des observations et remarques du public avec celles dont il a été tenu compte sera affichée sur le site internet de la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban pendant une durée minimale de 3 mois.

Consultation des Personnes Publiques Associées

PPA

N° obs	Date de publication	Lieu de résidence de l'observateur	Observation	Thématique	Réponse Communauté
1	17/09/2024	Montauban-de-Bretagne	1.1 Travailler sur le développement des offres routières BreizhGo en lien avec la Région Commentaire SCoT : favorable, renforce la multimodalité par des connexions avec les gares.	Transports en commun	<p>La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie le Syndicat Mixte du Pays de Brocéliande pour ses remarques et contributions exhaustives sur le Plan de Mobilité Simplifié. Les propositions de collaboration entre nos deux administrations (SIG, randonnées) sont positives pour l'amélioration des mobilités alternatives et la CCSMM est disposée à travailler de concert sur ces sujets. La proposition de déplacement de l'aire de covoiturage de Quédillac se justifie par la présence de covoiturage informel sur le parking du stade, à proximité de l'échangeur N12. A contrario, l'aire située rue de Saint-Brieuc fonctionne peu. La remarque sur la ligne desservant Irodoüer sera intégrée au Plan de Mobilité Simplifié.</p> <p>Le classement des liaisons inter-epci en priorité 4 s'est fait afin de focaliser les investissements de la CCSMM sur la création des liaisons à proximité des pôles historiques de Saint-Méen-le-Grand et Montauban-de-Bretagne, inscrits au SCoT. Pour rappel, toutes les liaisons classées en priorité 4 seront éligibles au fonds de concours cyclable de la CCSMM. Sur le sujet de la V6, le service mobilités sera mis à disposition des communes qui le souhaitent pour les assister dans leurs recherches de financements.</p> <p>Une réflexion sur la priorisation des liaisons structurantes a actuellement lieu : cela permettra d'arrêter un calendrier prévisionnel de mise en oeuvre des liaisons structurantes sur les 11 ans du Schéma Directeur des Mobilités Actives (2025-2036) en fonction d'un certain nombre de critères (contraintes foncières, dénivellé, distance, coût etc.).</p>
			1.2 Expérimenter une ligne régulière entre les principales communes du territoire Commentaire SCoT : favorable, renforce la multimodalité recherchée dans le nouveau SCoT par des connexions avec les gares. Pas de desserte proposée en direction du nord-est et notamment d'Irodoüer.	Transports en commun	
			1.3 Retravailler la position des arrêts BreizhGo routiers en partenariat avec la Région Avis SCoT : favorable, conforte les ZA existantes.	Transports en commun	
			1.4 Renforcer la desserte des gares de Quédillac et Montauban Commentaire SCoT : favorable, renforce la desserte des gares identifiées comme un vecteur majeur des mobilités décarbonées du territoire.	Transports en commun	
			1.5 Faire des haltes de Quédillac et de La Brohinière des pôles d'échange relais en s'appuyant sur le SDMA Commentaire SCoT : favorable, renforce l'accès aux gares.	Transports en commun	
			1.6 Mieux articuler urbanisme et mobilité Commentaire SCoT : ces orientations sont déjà prises en compte dans le SCoT en vigueur, et le seront dans le nouveau SCoT en cours de réalisation. Avis : favorable. En soutien à la prospective de l'EPCI, les services du Syndicat mixte du Pays de Brocéliande proposent d'alimenter le module SIG mobilités du webSIG partagé du Pays de Brocéliande dès 2025, avec les données des différents modes de mobilité, itinéraires, trajets et équipements associés, recensés sur les communes du Pays.		
			2.1 Densifier le maillage d'aires de covoiturage via un Schéma de développement Commentaire SCoT : pas d'explication sur le déplacement de certaines aires (aire du stade à Quédillac), attention à l'impact en termes de consommation foncière (identifier des espaces déjà artificialisés (cas de l'échangeur sud de St-Méen par exemple)), ajouter des recommandations en matière de gestion des eaux pluviales ou bien de production d'électricité (ombrières photovoltaïques).	Covoiturage	
			2.2 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique à l'instar des territoires limitrophes Commentaire SCoT : avis favorable pour cette mesure qui dépasse les frontières de l'intercommunalité et offre des solutions de mobilités plus durables en lien avec les deux autres EPCI du Pays de Brocéliande.	Covoiturage	
			3.1 Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) Commentaire SCoT : la majorité des connexions avec les deux autres EPCI sont classées en priorité 4 (« transversale d'ici 2040, au grès des opportunités foncières »). Il serait intéressant de questionner ce classement en concertation avec les deux autres EPCI du Pays pour identifier d'éventuels manques ou revoir les priorités définies. Avis : le projet V6, itinéraire cyclable reliant les bourgs de Saint-Maugan, Muël et Gaël, n'est pas fléché comme itinéraire prioritaire dans le plan. A défaut de soutien financier, une mise à disposition de l'ingénierie des services communautaires permettrait aux communes maîtres d'ouvrage de poursuivre leurs études.	Vélo	

			<p>3.1 (suite) Avis : le diagnostic et les cartes gagneraient à mieux préciser les itinéraires vélo jalonnés existants du plan vélo départemental (V3, véloroutes départementales n°6, n°7 et ses boucles locales issues du plan vélo départemental). Ces itinéraires ont d'ailleurs permis au territoire communautaire d'obtenir sa labellisation « Territoire vélo ». Pour éviter les directions en doublon pour une même destination, des itinéraires devront évoluer en concertation avec les services du Département, de la communauté de communes et du Pays, en fonction des futurs aménagements de sécurisation réalisés, notamment en privilégiant les nouveaux linéaires aménagés en site propre du SDMA plutôt qu'une route partagée du plan vélo départemental, et ainsi mieux guider les usagers, utilitaires ou de loisirs.</p>	Vélo	
			<p>Action 3.3 : Mieux valoriser les sentiers de randonnée et les cheminements piétons pour des déplacements quotidiens Avis : favorable, les services randonnée et accessibilité du Syndicat mixte se tiennent à la disposition des communes et de la Communauté de communes pour animer cette action.</p>	Marche à pied	
			<p>Le Plan est riche d'une multitude d'actions ou d'objectifs dont il faut distinguer ceux qui relèvent de la planification et de l'aménagement du territoire d'une part, de ceux qui portent sur la communication, l'information et la sensibilisation (axe 4). L'analyse de la compatibilité avec le SCoT concerne donc seulement la première catégorie (axes 1 à 3). Les orientations du SCoT actuel sont bien traduites dans le Plan proposé. L'orientation 1.6 qui prévoit de « Mieux articuler urbanisme et mobilité » est parfaitement compatible avec les prescriptions inscrites dans l'orientation 13 du DOO du SCoT « Articuler déplacement et développement urbain ». Le SCoT et le PMS proposent une approche commune en associant « urbanisme » et « déplacement », mais aussi en recommandant des aménagements favorables aux déplacements doux dans les nouvelles opérations de logements comme au sein des espaces publics existants. L'orientation 14 du DOO qui vise à développer les déplacements alternatifs à la voiture est elle aussi bien appliquée dans le Plan de Mobilité Simplifié. La volonté de renforcer le rôle des pôles d'équilibre principaux dans l'intermodalité est ainsi mise en oeuvre au travers de l'axe 1 du PMS. Le futur SCoT propose au travers de son PAS une réflexion plus détaillée et plus territorialisée sur la mobilité. D'une manière globale, le renforcement des polarités urbaines du territoire répond à l'enjeu du PMS de maîtriser l'impact des nouveaux pôles générateurs de mobilité. Dans le détail, l'analyse des mesures prises par le PMS démontre leur compatibilité avec le futur SCoT : -« orientation 1.2 : expérimentation d'une nouvelle ligne régulière entre les principales communes du territoire ». Les tracés proposés confortent bien les deux pôles principaux du territoire et proposent une offre nouvelle pour la commune de Gaël identifiée comme pôle relais dans le nouveau SCoT. La partie nord-est du territoire n'est pas concernée par ces nouvelles lignes. Or, la commune d'Irodouër est aussi identifiée comme pôle relais dans le nouveau SCoT. Même si cette commune bénéficie d'une connexion à la métropole par la ligne 19 Saint-Pern - Rennes, l'accès à la gare de Montauban pour rejoindre Rennes pourrait être une alternative intéressante, notamment en termes d'amplitude horaire. Cette problématique a-t-elle été étudiée dans le cadre de l'élaboration du PMS ? -« orientation 2.1 : densifier le maillage d'aires de covoiturage via un schéma de développement ». Le PMS n'apporte pas d'explication sur le déplacement de certaines aires (par exemple celle du stade à Quédillac). Or, ces nouveaux aménagements peuvent avoir un impact en termes de consommation foncière. Il serait donc intéressant d'identifier des espaces déjà artificialisés pour implanter ces nouveaux projets (cas de l'échangeur sud de Saint-Méen par exemple). De plus, il serait pertinent d'ajouter des recommandations en matière de gestion des eaux pluviales ou bien de production d'électricité (réalisation d'ombrières). -« orientation 3.1 : Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) ». La majorité des connexions avec les deux autres EPCI est classée en priorité 4 (transversale d'ici 2040, au gré des opportunités foncières). Il serait intéressant de questionner ce classement en concertation avec les deux autres EPCI du Pays pour identifier d'éventuels manques, voire repositionner des tracés en priorité 1. Le Plan de Mobilité Simplifié traite du court et du long terme, se positionne dans une logique d'accompagnement au changement des pratiques sur le long terme tout en proposant des mesures immédiates pour impulser ces évolutions ou bien pour répondre à des besoins actuellement non satisfaits. Il ne définit pas de priorité dans la mise en oeuvre de ce programme d'actions. Il serait intéressant d'intégrer une conclusion globale sur ce point, peut-être dans l'attente d'un travail plus approfondi de la part des élus menant à un véritable calendrier d'actions.</p>	Tous sujets	

2	15/10/2024	Montfort-sur-Meu	Les actions proposées dans votre PMS, notamment le renforcement de l'offre de transports collectifs et de l'intermodalité ainsi que l'incitation à un usage partagé de la voiture, sont en phase avec nos propres initiatives. Nous notons également que vous avez identifié les flux principaux de déplacement, notamment en direction de Rennes Métropole et de Montfort Communauté, et que vous proposez des solutions pour améliorer la coordination des transports entre ces pôles et le reste de votre collectivité. L'axe d'intervention 3 et le développement des modes actifs avec la mise en œuvre du Schéma Directeur des Mobilités Actives et l'intensification des cheminements piétons et cyclables, est une orientation que nous partageons pleinement. Ce type d'actions est essentiel pour encourager des comportements plus durables, en particulier dans les zones à fort potentiel de mobilité douce et pour décarboner les mobilités du quotidien. Nous prenons également acte de l'importance accordée à la communication et à la sensibilisation, avec des actions visant à mieux informer les habitants des solutions de mobilité disponibles, tout en renforçant la sensibilisation auprès des employeurs et des scolaires. Enfin, nous saluons votre démarche en faveur de l'interconnexion avec les territoires voisins, notamment via le réseau BreizhGo ou l'expérimentation de covoiturage spontané, qui s'inscrit dans une logique de continuité territoriale. Nous vous remercions pour cette consultation et restons à votre disposition pour échanger sur des collaborations futures dans la mise en œuvre de nos PMS respectifs.	Tous sujets	La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie Montfort Communauté pour ses remarques sur le Plan de Mobilité Simplifié. La CCSMM souhaite ainsi renforcer la coopération entre les deux territoires en lien avec les flux existants, notamment via les services interurbains Breizhgo et les lignes de covoiturage spontané.
3	03/10/2024	Montauban-de-Bretagne	Le développement de l'autostop organisé interroge sur son utilité pour les raisons suivantes : des systèmes qui fonctionnent sont déjà en place sur le territoire pour ce type de service / la sécurité des usagers n'est pas optimale. La sécurité des usagers cyclistes des voies douces devra être assurée. Pour cela, il est préconisé des voies cyclables en site propre dès lors que cela est possible en terme de topométrie et de calendrier.	Covoiturage Vélo	La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie la commune de Montauban-de-Bretagne pour ses remarques sur le Plan de Mobilité Simplifié. Le service d'autostop organisé vise à officialiser et sécuriser cette pratique, notamment via la mise en œuvre d'arrêts sécurisés et confortables. Les propositions du PMS ont été établies sur la base des préconisations du CERE-MA : mixité préconisée dans certains cas en fonction de critères techniques (<i>trafic auto journalier inférieur à 1500 véhicules/jour etc.</i>) et pour éviter des surcoûts liés aux aménagements. Sites propres préconisés dans d'autres cas : section particulièrement dangereuse, trafic élevé etc.
4		Landujan	Nous aurions aimé que notre commune soit dans les communes prioritaires pour proposer une alternative à la mobilité. Les habitants de Landujan sont demandeurs d'un passage de bus Breizhgo pour se rendre sur Rennes ou Montauban mais la Région a refusé alors qu'un bus s'arrête à Saint-Pern ou Irodoüer. De même, les habitants de Landujan sont demandeurs d'une piste cyclable pour se rendre à Montauban ce qui permettrait de désengorger le parking de la gare de Montauban et de proposer une alternative à la voiture. De la publicité sur le covoiturage a été faite sur notre territoire mais ça ne répond pas aux attentes de la majorité de la population landujanaise.	Car Breizhgo Vélo	La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie la commune de Landujan pour ses remarques sur le Plan de Mobilité Simplifié. Concernant la ligne 19 Breizhgo, l'action 1.1 du PMS prévoit de faire remonter à la Région les besoins de mobilité des habitants, dont la desserte de Landujan pour les services prolongés à Saint-Pern. La CCSMM avait également saisi la Région en mai 2023 qui a fait un retour en janvier 2025, ces éléments vous seront communiqués prochainement. Sur le point des liaisons cyclables, le Schéma Directeur des Mobilités Actives, approuvé par le Conseil Communautaire du 11 juin 2024, a en effet priorisé les liaisons structurantes qui relient les communes les plus proches aux pôles d'équilibre principaux de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand, pour des distances réalisables pour des trajets du quotidien à vélo et dont le potentiel est donc plus élevé. La liaison Landujan - Montauban sera tout de même éligible au fonds de concours communautaire pour sa réalisation sous maîtrise d'ouvrage communale. La stratégie mobilités de la Communauté de Communes prévoit d'autres actions, que ce soit pour développer l'intermodalité via la mise en place de box vélos sécurisés, la labellisation d'aires de covoiturage ou encore pour sensibiliser les habitants aux solutions alternatives à la voiture individuelle (remise en selle, guide des mobilités etc.).
5	29/07/2024	Irodoüer	Merci pour le travail qui vous avez réalisé..Serait il possible, au niveau de la page 10 " une structuration territoriale équilibrée", de rajouter le logo maison de santé pour notre commune ? Depuis le mois de janvier, notre commune est équipée d'une maison de santé et référencé comme tel au niveau de l'ARS. Merci de faire le nécessaire		La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie la commune d'Irodoüer pour ses remarques sur le Plan de Mobilité Simplifié. Cette remarque sera intégrée au PMS.
6	24/10/2024	Rennes	Inscrire l'objectif d'intégration de La Chapelle du-Lou-du-Lac et de mise à jour de Gaël, Saint-Méen, Quédillac, Le Crouais et St Onen de leurs sentiers du PDIPR en lien avec l'objectif d'un sentier par commune du Département inscrit au PDIPR en 2028. Inscrire le développement de sentiers permettant un accès aux espaces naturels du territoire dans une démarche de promotion du sport et du bien-être Réfléchir à la création d'un sentier "tour de pays" pour favoriser la découverte de l'ensemble du territoire de l'EPCI. Par ailleurs, vous avez intégré au PMS de votre territoire la mise en œuvre d'un schéma directeur des mobilités actives. Ce dernier comporte le développement d'infrastructures cyclables visant à sécuriser et encourager la pratique cyclable dans les déplacements du quotidien. Le principe de la continuité cyclable entre les communes et à l'intérieur des communes s'articulant avec le projet de piste cyclable départementale est une perspective que le Département considère très favorablement.	Marche à pied Vélo	La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie le Département d'Ille-et-Vilaine pour ses remarques sur le Plan de Mobilité Simplifié, qui seront également transmises au Syndicat Mixte du Pays de Brocéliande.
7	07/11/2024	Rennes	Toutefois, il reste difficile de saisir comment ses différents volets s'articulent, dans l'espace comme dans le temps, pour apporter une réponse globale aux enjeux propres au territoire, qu'il s'agisse de maîtriser les besoins de mobilités, de mieux répondre aux besoins actuels et futurs ou de décarboner les mobilités. Par ailleurs, le plan d'actions emporte un programme de travail et de travaux conséquent. Sa mise en œuvre nécessitera des priorités au regard des investissements nécessaires (financiers, humains...) ainsi que des effets leviers et bénéfices escomptés de chaque action.	Tous sujets	La Communauté de Communes Saint-Méen Montauban remercie la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 35 pour ses remarques sur le Plan de Mobilité Simplifié. Des priorités sont affichées en court, moyen et long termes au regard de la charge de travail et des budgets Le Plan de Mobilité Simplifié reste une feuille de route stratégique qui devra s'actualiser au fur et à mesure de l'exécution des projets et du budget disponible.

7			<p>A cet égard, un volet stratégique pourrait compléter le PMS afin d'orienter, hiérarchiser, prioriser et mettre en perspective le plan d'actions au regard d'une vision de moyen-long terme des mobilités sur le territoire. Une telle vision s'attacherait à anticiper l'évolution des besoins de mobilités et préparer les conditions d'une réponse efficace et durable aux enjeux et défis de longs termes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • la maîtrise et la réduction des mobilités dans l'ambition de réduire la consommation d'énergie et la dépendance énergétique du territoire; • la réponse aux évolutions des besoins de mobilités générées par le renforcement de l'ancrage territorial de la communauté de communes entre intégration métropolitaine et ouverture vers le centre-Bretagne, l'évolution des modes de travail (télétravail, travail distant...) et de la géographie de l'emploi (réindustrialisation, desserrement économique, travail à distance...), la modification des caractéristique socio-économiques de la population (vieillesse, périurbanisation...); • l'optimisation du transports de proximité des biens et des marchandises dans un contexte de transformation et d'intensification des flux logistiques (commerce en ligne, commerce sans stock, process industriels en flux tendu...). 	Tous sujets	<p>Un volet stratégique intégrant certaines des remarques indiquées comme la question de la maîtrise et de la réduction des mobilités sera intégré au PMS. En effet, des mesures sont d'ores et déjà mises en place par la CCSMM pour contribuer à la réduction des mobilités comme l'espace entreprise Le Tissé comportant une salle de coworking et des ateliers pour les jeunes entrepreneurs. La question de la périurbanisation est également prise en compte avec les actions relatives au renforcement des liaisons Breizhgo vers la métropole rennaise. Le service de transport à la demande communautaire répond par ailleurs aux enjeux de vieillissement de la population (accessible aux + 70 ans).</p>
			<p>L'action 1.6 "Mieux articuler urbanisme et mobilité" ouvre des perspectives intéressantes dans ce sens. En relation avec l'expression de la vision de moyen-long terme, elle pourrait être approfondie et élargie pour traiter plus globalement des leviers d'aménagement disponibles pour maîtriser et structurer les besoins de déplacements. Parmi ceux-ci, pourraient se trouver :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intégration urbaine, à toutes les échelles, de l'infrastructure de mobilité : positionnement, articulation et traitement urbains des quartiers de gare, aires de covoiturage, arrêts de bus... • la mise en oeuvre de formats d'aménagement renouvelés, favorables aux mobilités actives : traitement des espaces publics, ambiances et confort urbains, lisibilité, porosité, maillage, proximité... • le retraitement des tissus urbains existants, résidentiels comme économiques, construits autour de l'usage de la voiture individuelle, à l'occasion d'opérations de densification ou de renouvellement urbain maîtrisées ; • l'approfondissement de l'armature territoriale pour rapprocher, à toutes les échelles, activités, logements, commerces, équipements et services... 	Tous sujets	Ces remarques seront intégrées à l'action 1.6.
Public	1	13/11/2024	<p>Dans le cadre du plan mobilités et la consultation publique du 4 au 29 novembre 2024. Voici ma réponse :</p> <p>Il est absolument primordial de poursuivre les réflexions afin de rouvrir aux voyageurs la ligne ferroviaire La Brohinière / Mauron.</p> <p>Plusieurs scénarios d'exploitation sont toujours à l'étude. 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 cette ligne ferroviaire.</p> <p>En outre, ce projet est soutenu par un collectif d'habitants à travers l'association « Rennes Mauron En Train ».</p> <p>La présence d'une ligne ferroviaire ouverte aux voyageurs est un atout majeur pour l'attractivité d'une commune et d'un territoire. Ce type d'infrastructure de transport offre de nombreux avantages, à la fois économiques, sociaux, et environnementaux, qui renforcent l'attrait d'une région pour les résidents, les entreprises, et les visiteurs.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Accessibilité et mobilité améliorées : Une ligne ferroviaire facilite les déplacements vers les centres urbains, les zones d'emploi, les institutions éducatives et les lieux de loisir. Les habitants de la commune bénéficient d'une alternative aux déplacements en voiture, réduisant ainsi le stress et les coûts associés au transport individuel. Cela contribue à attirer de nouveaux résidents, notamment les jeunes actifs et les familles, qui recherchent des solutions de transport pratique et économique. 2. Dynamisme économique et création d'emplois : La présence d'une gare favorise le développement économique local en encourageant l'installation de commerces, d'entreprises, et de services autour des infrastructures ferroviaires. Les entreprises y voient un moyen de recruter une main-d'œuvre plus large grâce à une accessibilité accrue, et cela contribue indirectement à la création d'emplois et à l'augmentation des revenus fiscaux de la commune. 3. Développement touristique : Les lignes ferroviaires facilitent l'accès aux sites touristiques locaux, attirant ainsi des visiteurs qui dépensent dans l'hôtellerie, la restauration, et les activités culturelles. Une gare dans une commune devient un point d'entrée naturel pour les touristes, ce qui favorise la visibilité et l'attractivité de la région tout en générant des retombées économiques positives pour la communauté locale. 4. Réduction de l'empreinte écologique : Les transports en commun, comme le train, sont des moyens de transport bien moins polluants que la voiture. En proposant une alternative au transport individuel, la ligne ferroviaire contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des embouteillages, et participe aux objectifs de transition écologique que poursuivent de nombreuses collectivités. 5. Valorisation du patrimoine immobilier : La proximité d'une gare augmente souvent la valeur immobilière des logements environnants. Elle est perçue comme un avantage par les acheteurs et les investisseurs, car elle garantit une accessibilité rapide aux zones urbaines et aux services, et apporte une plus-value à long terme. <p>En somme, une ligne ferroviaire ouverte aux voyageurs est un levier essentiel de développement et d'attractivité pour une commune et son territoire. Elle améliore la qualité de vie des habitants, soutient l'économie locale, attire les visiteurs, et contribue à des pratiques de mobilité durable, renforçant ainsi l'ensemble de la communauté.</p>	Train	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron—La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>

1	13/11/2024		<p>(suite) Par ailleurs, selon Loig Chesnais-Girard, président de la Région Bretagne, l'arrivée d'un Réseau express régional (RER) métropolitain dans 10 métropoles (dont la ville de Rennes) semblait actée.</p> <p>Ce RER métropolitain à la bretonne ne serait pas autocentré sur Rennes et ce projet se veut plus large en raccordant plusieurs grandes villes (Le grand Rennes, le grand Brest et la Bretagne Sud Quimper / Lorient / Vannes) aux communes rurales plus enclavées dans le but de mieux connecter les territoires et ses habitants d'ici 2040.</p> <p>En somme, il serait réellement dommageable pour Saint-Méen-le-Grand de ne pas profiter des nombreux avantages d'une ligne ferroviaire ouverte aux voyageurs. Une telle infrastructure favoriserait non seulement l'intégration de la commune dans le développement régional, mais elle jouerait aussi un rôle crucial dans la qualité de vie et le bien-être de ses habitants.</p>	Train	
2	15/11/2024		<p>En tant qu'ancien ingénieur en mobilité, et usager multimodal au quotidien, je souhaiterais apporter quelques idées au débat en cours.</p> <p>Je réside à Saint Malon sur Mel, une des communes dont la qualité de vie est la plus dégradée dans la CC, peut-être en partie à cause de sa situation géographique (entourée de villages disposant de services): fermeture de tous les commerces ou presque, pas de services publics de proximité exit mairie, aucune connexion aux communes alentour autrement que par voirie dédiée aux VL/PL, ...</p> <p>J'utilise régulièrement vélo (électrique ou non), EDPM, Train, voiture, rollers, en mixant les usages pour me rendre à mon lieu de travail : Rennes.</p> <p>Il existe assez peu d'études d'analyse de cycle de vie (ACV) des EDPM mais l'état des connaissances semble tout de même valider l'idée que ces transports alternatifs sont relativement sobres: Une source scientifique -> https://enveurope.springeropen.com/articles/10.1186/s12302-024-00920-x et une source plus grand public -> https://www.anumme.fr/2019/06/21/les-edpm-sont-ils-ecologique/</p> <p>En tant qu'usager régulier d'EDPM, le premier problème que j'observe est le décalage complet de la législation des EDPM (clairement pensée exclusivement pour les métropoles), qui interdit formellement l'usage de ces derniers en dehors des villes, zones 30 ou routes dont la vitesse est limitée à 50km/h (c.f Article R412-43-1 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000045025526). De fait, utiliser un EDPM pour relier, par ex, Saint Malon à Saint Maugan en passant par la D71 est techniquement illégal. Reste l'option vélo mais ce n'est pas toujours possible notamment pour des questions de dénivelé ou de santé, ou, le cas échéant, la voiture.</p> <p>Etant donné l'impossibilité très probable d'aménager des pistes (ou voies) cyclables entre communes isolées, les seules options qui restent, je l'espère, accessibles, sont :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que les autorités compétentes en matière de circulation routière, autorisent l'usage des itinéraires vélo ou de certaines routes de catégorie 3 aux EDPM. c.f Article R412-43-1 Alinéas II et III. 2. De mettre en place des voies "partagées" à défaut de mieux et pour toutes dangereuses qu'elles soient pour les usagers vulnérables que sont tous ceux qui ne roulent pas dans des cages en métal. <p>Il conviendrait bien sûr de garder en tête la démographie et la sociologie locales afin de proposer des solutions qui conviennent aux citoyens, mais surtout qui les inciteraient vraiment à envisager autre chose que la voiture au moins pour certains trajets. Pour ce faire, pas de miracle, il faut des itinéraires alternatifs sécurisés (isolation des VL/PL, bonne qualité de revêtement, dénivellement raisonnable, ...), ou des services de transport publics efficaces.</p>	EDPM Vélo	<p>Le Schéma Directeur des Mobilités Actives, intégré au PMS, prévoit la création de liaisons interbourgs, y compris entre communes rurales. Les préconisations d'aménagements ont été réalisées en fonction des critères nationaux établis par le CEREMA (notamment routes partagées à faible trafic entre certaines communes rurales). Des études de faisabilité devront conforter le choix des tracés au regard des enjeux de continuité et de sécurité pour les cyclistes.</p>
3	20/11/2024		<p>Un peu de courage. Accepter la possibilité de remettre en place la liaison Mauron Rennes en train. Le pays de st meen a tout a gagner. Nombreux trains aux départ de votre ville tout les jours. C est faisable. Le covoiturage ne marchera pas. A vous de voir . Les citoyens jugeront.</p>	Train	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron—La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>
4	20/11/2024	Mauron	<p>Dans les documents que j'ai consulté pour les mobilités, je ne vois presque rien sur la ligne Rennes Mauron en train malgré les conclusions ultra-favorables du cabinet "Transamo" concernant le potentiel et les attentes des habitants de notre bassin de vie. Merci de revoir votre copie en intégrant plus favorablement cette possibilité très attendue par de nombreux habitants.</p>	Train	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron—La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>

5	21/11/2024		<p>Adhérente de l'association RENNES-MAURON-EN-TRAIN je suis offusquée par le Plan Mobilité mis en examen en mairie du 2 au 29 novembre 2024.</p> <p>Il n'y est pas du tout fait mention des arguments du Cabinet d'études Transamo pour la remise en service rapidement compte tenu des enjeux climatiques de plus en plus anxiogènes parmi la population.</p> <p>Ce bureau d'études a largement conforté les études et enquêtes qui ont été menées depuis des années. N'oubliez pas que le remembrement breton dans les années 60/70/80 et les politiques agricoles qui ont suivi font aujourd'hui l'objet de débats plus qu'houleux...</p> <p>Il est évident que le développement exponentiel des transports routiers de voyageurs est obsolète et absurde dans un contexte où la diminution drastique des émissions de gaz à effet de serre est une obligation vitale tant pour la survie sanitaire des habitants de nos bassins de vie que pour le rayonnement économique des communes qui les composent.</p> <p>Je ne comprends pas qu'il soit encore besoin de tergiverser au sujet de ce bout de ligne ferroviaire dans un moment où habitants-citoyens-électeurs et élus locaux étaient si proches du but.</p> <p>Si ce timide plan est mis tel qu'il en œuvre ce sera considéré par les jeunes qui se désespèrent comme un manque de courage et d'ambition indigne de ceux qui sont sensés leur donner un avenir qui ne les rend pas malades.</p> <p>Le prolongement de la ligne ferroviaire La Brohinière-Mauron doit impérativement se poursuivre.</p>	Train	Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.
6	21/11/2024	Saint-Méen-le-Grand	<p>J'apprécie cette initiative pour nous demande notre avis sur les mobilités sur notre territoire.</p> <p>Voici mes remarques et propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - permettre un abonnement qui couple train, car breizhgo et star. En effet, en fonction des horaires, de la possibilité de covoiturer pour se rendre à la gare, pouvoir mixer les modes de transports sans coût supplémentaire est un vrai plus pour inciter à utiliser les transports en commun. J'habite st meen et je travaille à Rennes. Selon les jours et mes horaires de travail, il était parfois intéressant pour moi de partir en train de Montauban ou de la brohinière et de rentrer par le car jusqu'à St meen. Je covoiturerai le matin pour aller à la gare mais pas le soir car je n'avais pas les mêmes horaires que le covoitureur. Je n'ai utilisé qu'une fois le RIV car il ne correspondait pas à mes horaires. On nous incite à covoiturer pour désengorger le parking de Montauban mais ce n'est pas si facile que cela. Je connais effectivement plusieurs personnes qui prennent le train mais ils n'ont pas forcément les mêmes horaires que moi ou en tout cas pas sur les 2 trajets aller et retour de la journée. - totalement pour l'ouverture de la ligne Ter de Mauron qui passera par St meen. Et un triple abonnement comme évoqué ci dessus prendrait tout ce sens de par la proximité géographique de la gare et de l'arrêt de car avenue foch. - Ajouter des rotations sur la ligne 12 de car notamment le week end. Un seul trajet possible le dimanche ! Ne permet pas de faire des visites culturelles sur Rennes sans prendre son véhicule. N'incite pas la mixité sociale sur notre territoire les populations défavorisées qui n'ont pas de véhicule personnel sont coupées des services ou de leurs familles ou amis qui sont sur Rennes. De plus, je travaille régulièrement le samedi à Rennes. Ce jour là je suis contrainte de prendre mon véhicule car les horaires du matin, que ce soit train ou car ne correspondent pas à mes horaires, soit j'arrive bien trop tôt avant mon heure d'embauche soit en retard. 	Tarifcation multimodale Train Car Breizhgo	<p>Nous allons transmettre votre remarque concernant l'abonnement Train + car + star à la Région Bretagne, compétente à ce sujet.</p> <p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p> <p>La remarque concernant la ligne 12 sera intégrée à l'action 1.1 du Plan de Mobilité Simplifié.</p>
7	22/11/2024	Saint-Méen-le-Grand	<p>A la lecture de l'ensemble des documents, je constate que le projet de la réouverture de la ligne Mauron-Rennes est quasi-inexistant (on parle de réflexions sur la réouverture à long terme). A aucun moment il est fait part des conclusions ultra-favorables du cabinet "Transamo" concernant le potentiel et les attentes des habitants de notre bassin de vie.</p> <p>Par contre, dans les modes de déplacement, il est fait part du covoiturage (autre façon d'utiliser les voitures qui ne change pas forcément la donne) et à une liaison de bus "Gaël-St Méen-Montauban" qui nous le savons très bien, a de fortes probabilités d'échec pour toutes les raisons que l'on connaît (Les gens ne veulent pas prendre de bus pour changer ensuite de moyen de transport (Rupture de charge), le RIV a également montré la limite de ce système avec un coût à terme supérieur, puisqu'il faudra bien entretenir les axes routiers).</p> <p>Je pense également qu'il faudra augmenter le nombre de pistes cyclables entre les communes (surtout entre ST MEEN et GAËL sur le CD 166).</p>	Train Bus Liaisons cyclables	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p> <p>La liaison Gaël - Saint-Méen-le-Grand est inscrite comme structurante dans le Schéma des Mobilités Actives, intégré au PMS : celle-ci sera donc réalisée par la CCSMM dans le but de favoriser les modes actifs entre ces deux communes.</p>

8	25/11/2024	Saint-Méen-le-Grand	<p>Vos projets "mobilité" appelle de ma part les observations suivantes :</p> <p>1 - l' Ouest du Département est sous développé en transports (bus la semaine dont les temps de trajets sont dignes d'un voyage à dos d'escargot pour aller travailler à Rennes) notamment les weekends, inexistantes pour les professions de santé ou d'hôtellerie...Donc trajets en voiture et fatigue accumulée</p> <p>2 - Nous sommes les oubliés du train, malgré une voie ferrée existante dont la réhabilitation, aux frais du contribuables, a coûté quelques millions d'€, le tout pour rien, le lobbying routier ayant emporté la mise...(easydis Gaël) - Ceci est une honte pour le transport</p> <p>3 - je milite pour une mise en place d'une liaison ferroviaire viable entre Maunon et Rennes et ce n'est pas les bus, vides la plupart du temps ou le covoiturage (d'initiative privée) qui remplaceront un moyen de transport efficace comme train.</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte les efforts menés par RMET (Rennes Maunon en Train) le rapport du bureau d'études sur le sujet et surtout les demandes des citoyens.</p> <p>Je remarque quand même le manque d'implication des élus de Saint Méen le Grand par rapport à ceux de Maunon, Gaël et communes environnantes</p>	Car Breizhgo Train	<p>Le Plan de Mobilité Simplifié a inscrit, dans son action 1.1 le souhait de développer les lignes de car Breizhgo desservant le territoire, en partenariat avec la Région, afin de mieux raccorder la métropole rennaise au territoire mais aussi de favoriser les liaisons en interne.</p> <p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Maunon-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>
9	27/11/2024	Saint-Méen-le-Grand	<p>Le retour du TRAIN VOYAGEUR entre Maunon - Gaël - ST MEEN LE GRAND - Montauban de Bretagne et RENNES Ex :petit train électrique</p> <p>Je souhaite le retour du train pour relier St Meen le Grand à Rennes :</p> <p>==> Je constate que je vais de moins en moins à Rennes car même en voiture c'est une corvée.</p> <p>==> Il existe des trains avec des places pour les vélos (Zürich et ses petites villes environnantes). Je pense que pour une autonomie fluide c'est à dire beaucoup moins de temps d'attente.</p> <p>Par exemple j'habite St Meen le Grand, je pars de chez moi en vélo, après environ 1 km de vélo, je le mets dans le train jusqu'à Rennes, je reprends mon vélo et fais 3 ou 4 km pour me rendre chez des amis, au travail ou pour faire des courses diverses et grâce aux sa-coches sur le vélo cela m'évite la manutention laborieuse d'objets.</p> <p>==> L'avantage du train est aussi sur les horaires plus tôt le matin, plus tard le soir, y compris le weekend.</p> <p>Habitant à St Meen le Grand c'est impossible de travailler en équipe soit dans les hôpitaux ou les cliniques de Rennes et de prendre les transports collectifs (le bus puis le train puis le bus).</p>	Train	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Maunon-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>
10	28/11/2024		<p>je vous transmets ces quelques remarques, formulées d'un point de vue écocitoyen (je représente l'association Les ColocaTerre)</p> <p>Le PMS comporte de bonnes choses mais aussi des éléments moins évidents ou moins positifs, je ne reprendrais que ceux-là :</p> <p>Ce qui paraît essentiel et urgent à réaliser (ou à revendiquer auprès des autorités compétentes) :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Rétablir la liaison ferroviaire Rennes-Maunon, selon le projet déposé par l'asso du même nom (RMET) ; -Des pistes cyclables et marchables séparées de la route, pour des liaisons sécurisées autour des villes-centres et au sein des centres-villes. Un bon exemple, celle qui relie Iffendic à Montfort est utilisée par les cyclistes, mais aussi les randonneurs et joggeurs. <p>A ce sujet, il me paraît erroné de penser que la distance de 10 km est celle qui pourra être couverte facilement au quotidien au moyen d'un VAE. Penser cela, c'est méconnaître le facteur temps, c'est à dire la durée qu'il faut à vélo pour couvrir cette distance. Vous l'estimez à 30 minutes, cela me paraît très optimiste de par mon expérience.</p> <p>Je n'arrive pas à comprendre pourquoi la première liaison cyclable sur laquelle la CCSMM va mettre des moyens, est justement celle qui ne pose pas de soucis : l'ancienne route reliant Montauban à St Méen en passant par La ville Codet... Elle est large, avec une très bonne visibilité, modérément empruntée par les voitures et camions depuis l'ouverture de la 4-voies, et restera sans doute très peu utilisée par des cyclistes du quotidien, vu la distance entre ces deux villes et par conséquent le temps qu'il faut à vélo, à moins d'être vraiment en pleine forme ! D'autres pistes cyclables seraient bien plus urgentes : Landujan-Montauban, Médréac-Montauban... Evidemment ça coûte beaucoup plus cher.</p> <p>Sur l'usage du vélo en ville, ATTENTION au choix des voies étroites pour faire ralentir les voitures : cela crée un danger réel pour les cyclistes, comme dans la rue du Portail Vert à Montauban, qu'il serait urgent d'élargir au contraire (la voie cyclable dite "à double sens"). Attend-on qu'il s'y produise un accident grave ?</p> <ul style="list-style-type: none"> -Des moyens humains mis au contact du public pendant un temps suffisant (1 ou 2 ans) pour augmenter le nombre de gens qui covoiturent au quotidien, par exemple vers la gare. <p>Rien ne vaut la parole en face-à-face pour inscrire de nouvelles personnes dans le dispositif, et mettre en relation directe ceux qui pourraient le faire facilement. Il faudrait élargir cet objectif à l'autostop organisé, sur le modèle de ce qui se fait entre Plélan et St Péran, car ce système a l'avantage d'être beaucoup plus souple.</p>	Train Liaisons cyclables Covoiturage Car	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Maunon-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p> <p>La liaison cyclable Saint-Méen-le-Grand - Montauban-de-Bretagne est un projet porté par le Département d'Ille-et-Vilaine de liaison à haut niveau de service reliant les deux centralités du territoire (intermodalité, services, emplois etc.). Les autres liaisons structurantes portées par la CCSMM dans le cadre de son Schéma Directeur des Mobilités Actives relient les centralités de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand aux communes situées à 8 km maximum soit des distances crédibles à vélo et à vélo à assistance électrique.</p> <p>Sur la question du covoiturage, la CCSMM et son partenaire EHOP pour la promotion du covoiturage organisent des temps d'animation, notamment à la gare de Montauban-de-Bretagne et sur le marché communal, afin d'inciter les habitants à covoiturer.</p> <p>Le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic, en lien avec le Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole prévoit d'ici 2030 la généralisation de voies réservées aux transports en commun ainsi que l'expérimentation de voies de covoiturage sur les pénétrantes vers Rennes.</p> <p>Concernant le car, l'action 1.1 prévoit de faire remonter à la Région Bretagne une demande de desserte de Landujan pour les services desservant Saint-Pern en lien avec les demandes des habitants. Le demande de modification de l'itinéraire de la ligne 12 est également inscrite dans l'action 1.3 afin de desservir la gare et la ZA de la Gautrais.</p> <p>La question de la tarification de la ligne TER au départ de Montauban-de-Bretagne est également inscrite dans l'action 1.4 du PMS.</p>

10	28/11/2024		<p>-Réclamer fermement auprès des autorités compétentes une voie dédiée aux bus et aux covoitureurs sur la RN12, à partir de St Gilles aux heures de pointe. Cela serait une incitation puissante à partager les voitures, grâce au gain de temps (on échapperait aux bouchons). Même si ce n'est pas une question interne à la CCSMM, cela changerait la vie de très nombreux habitants... Pourquoi notre RN12 est-elle toujours oubliée des politiques publiques ? Les habitants de la CCSMM sont pénalisés...</p> <p>-Transports en commun routiers : le document nous apprend que la ligne scolaire 17 est ouverte aux autres publics. Pourquoi ne pas faire la même chose sur la ligne Médréac-Montauban, par exemple ?</p> <p>-Pourquoi la ligne de bus St Pern-Rennes ne passe-t-elle pas par Landujan ?</p> <p>-Il y a une erreur dans le document (à moins que des changements récents soient intervenus) : la ligne RIV arrive à la gare de Montauban et non place Bischberg comme la ligne 12. La distance entre ces deux points d'arrêt est pénalisante, empêchant l'intermodalité. Il faudrait opérer un changement de l'itinéraire de la ligne 12, qui pourrait joindre St Méen à Montauban par le même itinéraire que la RIV, soit l'ancienne route et la ZI, en desservant la gare. Du même coup la RIV pourrait devenir inutile, ou bien s'arrêter à St Méen.</p> <p>D'une manière générale, quand on conçoit des projets d'itinéraires de TC, il faudrait examiner finement les choses, ne pas raisonner seulement en termes de "communes desservies" mais voir si à l'intérieur d'une commune on dessert bien les secteurs où il y a des besoins, pour les scolaires et les salariés.</p> <p>-Revendiquer une baisse des tarifs ferroviaires pour les voyages occasionnels : Montauban-Rennes coûte deux fois plus cher que Montfort-Rennes !</p>	Train Liaisons cyclables Covoiturage Car	
11	28/11/2024	Montauban-de-Bretagne	<p>Globalement, après 6 ans sur la commune sans être véhiculée. Tout à vélo ou en transports en commun. Je dois aujourd'hui acheter une voiture car il est très difficile de faire autrement. En raison du fort risque à vélo et du peu d'itinéraires disponibles entre les villes (hors Rennes) et du coût des transports en commun. La place de la voiture est trop importante..</p> <p>-Rétablir la liaison ferroviaire Rennes-Mauron, selon le projet déposé par l'asso du même nom (RMET) ;</p> <p>-De proposer des pistes cyclables et marchables séparées de la route, pour des liaisons sécurisées autour des villes-centres et au sein des centres-villes. Un bon exemple, celle qui relie Iffendic à Montfort est utilisée par les cyclistes, mais aussi les randonneurs et joggeurs.</p> <p>Landujan-Montauban, Médréac-Montauban. En termes d'opportunité d'emploi sans voiture ce serait idéal. Si proche et si loin à la fois. L'axe Médréac-Montauban est trop dangereux actuellement mais pourrait accueillir parfaitement une piste cyclable sécurisée!</p> <p>-Des moyens humains mis au contact du public pendant un temps suffisant (1 ou 2 ans) pour augmenter le nombre de gens qui covoiturent au quotidien. Pour faire le lien entre les villes directement. Pas que la gare.</p> <p>-Réclamer fermement auprès des autorités compétentes une voie dédiée bus et aux covoitureurs sur la RN12, à partir de St Gilles aux heures de pointe. Cela serait une incitation puissante à partager les voitures, grâce au gain de temps (on échapperait aux bouchons). Même si ce n'est pas une question interne à la CCSMM, cela changerait la vie de très nombreux habitants...</p> <p>-Revendiquer une baisse des tarifs ferroviaires pour les voyages occasionnels.</p>	Train Liaisons cyclables Covoiturage Car Breizhgo	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p> <p>Les préconisations d'aménagements du Schéma Directeur des Mobilités Actives ont été réalisées en fonction des critères nationaux établis par le CEREMA.</p> <p>Sur la question du covoiturage, la CCSMM et son partenaire EHOP pour la promotion du covoiturage organisent des temps d'animation, notamment à la gare de Montauban-de-Bretagne et sur le marché communal, afin d'inciter les habitants à covoiturer.</p> <p>Le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic, en lien avec le Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole prévoit d'ici 2030 la généralisation de voies réservées aux transports en commun ainsi que l'expérimentation de voies de covoiturage sur les pénétrantes vers Rennes.</p> <p>La question de la tarification de la ligne TER au départ de Montauban-de-Bretagne est également inscrite dans l'action 1.4 du PMS.</p>
12	28/11/2024		<p>La suppression de la l'accord de la comcom avec son partenaire "RIV", qui a entraîné la fermeture de la ligne Montauban-Mauron est un coup dur pour ses usagers, parfois sans autre moyen de locomotion.</p> <p>Malgré la campagne en cours pour permettre à Saint méen le Grand d'être à nouveau équipé d'une station de gare, ainsi que des retours favorable des études, le projet ne semble pas évoluer.</p> <p>On peut se demander si la fin du plan de mobilité simplifié ne compliquera pas encore les déplacements de certains usagers de ces transports.</p>	Car Breizhgo Train	<p>La ligne RIVbus 9 a été supprimée en septembre 2024 en raison de sa très faible fréquentation.</p> <p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>
13	28/11/2024		<p>Liaison ferroviaire Rennes Mauron, favorable.</p>	Train	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p>
14	28/11/2024		<p>je me permets de vous faire part de certaines remarques concernant le Plan Mobilité dont j'ai pris connaissance sur Internet.</p> <p>Voici ce qu'il me semblerait important de faire :</p> <p>-Rétablir la liaison ferroviaire Rennes-Mauron, selon le projet déposé par l'asso du même nom (RMET) ;</p> <p>- Demander une baisse des tarifs ferroviaires pour les déplacements occasionnels. Cela améliorerait le remplissage des trains sur certains horaires de la journée, et limiterait bien sûr la circulation automobile.</p> <p>- Plutôt que la liaison cyclable en passant par la Ville Codet, qui selon moi risque d'être peu empruntée pour des trajets du quotidien, privilégier d'autres liaisons cyclables : Landujan-Montauban, Saint-M'Hervon (voire Médréac)-Montauban.</p> <p>- Si possible, insister auprès des autorités compétentes pour qu'une voie dédiée aux bus et aux covoitureurs soit créée sur la RN12, à partir de St Gilles aux heures de pointe. Cela serait une incitation puissante à partager les voitures, grâce au gain de temps.</p> <p>Je vous remercie sincèrement de votre travail de recensement des avis de la population.</p>	Train Liaisons cyclables Covoiturage	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron-La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p> <p>La question de la tarification de la ligne TER au départ de Montauban-de-Bretagne est également inscrite dans l'action 1.4 du PMS.</p> <p>La liaison cyclable Saint-Méen-le-Grand - Montauban-de-Bretagne est un projet porté par le Département d'Ille-et-Vilaine de liaison à haut niveau de service reliant les deux centralités du territoire (intermodalité, services, emplois etc.). Les autres liaisons structurantes portées par la CCSMM dans le cadre de son Schéma Directeur des Mobilités Actives relient les centralités de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand aux communes situées à 8 km maximum soit des distances crédibles à vélo + vélo à assistance électrique. La liaison Saint M'hervon - Montauban-de-Bretagne est quant à elle à l'étude actuellement.</p> <p>Sur la question du covoiturage, la CCSMM et son partenaire EHOP pour la promotion du covoiturage organisent des temps d'animation, notamment à la gare de Montauban-de-Bretagne et sur le marché communal, afin d'inciter les habitants à covoiturer.</p> <p>Le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic, en lien avec le Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole prévoit d'ici 2030 la généralisation de voies réservées aux transports en commun ainsi que l'expérimentation de voies de covoiturage sur les pénétrantes vers Rennes.</p> <p>La question de la tarification de la ligne TER au départ de Montauban-de-Bretagne est également inscrite dans l'action 1.4 du PMS.</p>

15	29/11/2024		<p>Bonjour J'utilise quelquefois les transports en commun notamment la ligne 2 Gaël / Rennes . Je regrette que cette ligne ne desserve plus République à Rennes . J'utilise aussi la 12 St Meen / Rennes qui passe elle , à République . Certains cars sont plus confortables que d'autres (surtout au niveau des sièges) . Donc pourquoi pas aller vers le mieux . Je trouve que c'est un avantage d'avoir une desserte de cars dans sa commune ou auprès . C'est économique , pas de stationnement à Rennes , je ne suis pas sûr que les élus le savent parce que je n'en ai jamais vu un dans car . Manque de curiosité peut-être . Utilisons ce qui existe déjà avant autre chose</p>	Car Breizhgo	D'après les grilles horaires consultées, la ligne 2 Gaël - Rennes dessert bien la Place de la République à Rennes.
16	29/11/2024	Saint-Uniac	<p>Quelques revendications sur ce plan pour apporter ma contribution. -Rétablir la liaison ferroviaire Rennes-Mauron, selon le projet déposé par l'asso du même nom (RMET) ; -Des pistes cyclables et marchables séparées de la route, pour des liaisons sécurisées autour des villes-centres et au sein des centres-villes. Un bon exemple, celle qui relie Iffendic à Montfort est utilisée par les cyclistes, mais aussi les randonneurs et joggeurs. -Des moyens humains mis au contact du public pendant un temps suffisant (1 ou 2 ans) pour augmenter le nombre de gens qui covoiturent au quotidien, par exemple vers la gare. Rien ne vaut la parole en face-à-face pour inscrire de nouvelles personnes dans le dispositif, et mettre en relation directe ceux qui pourraient le faire facilement. -Réclamer fermement auprès des autorités compétentes une voie dédiée aux bus et aux covoitureurs sur la RN12, à partir de St Gilles aux heures de pointe. Cela serait une incitation puissante à partager les voitures, grâce au gain de temps (on échapperait aux bouchons). Même si ce n'est pas une question interne à la CCSMM, cela changerait la vie de très nombreux habitants... -Revendiquer une baisse des tarifs ferroviaires pour les voyages occasionnels. A titre d'info, cela me coûte encore 15€ (train + métro) par aller-retour avec une carte liberté qui me donne droit à 50% sur le train. Alors qu'en voiture je suis directement au bureau (saint jacques gaité) pour bien moins que ça, la liberté des horaires en plus.</p>	Train Liaisons cyclables Covoiturage	<p>Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron—La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.</p> <p>La liaison cyclable Saint-Méen-le-Grand - Montauban-de-Bretagne est un projet porté par le Département d'Ille-et-Vilaine de liaison à haut niveau de service reliant les deux centralités du territoire (intermodalité, services, emplois etc.). Les autres liaisons structurantes portées par la CCSMM dans le cadre de son Schéma Directeur des Mobilités Actives relie les centralités de Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand aux communes situées à 8 km maximum soit des distances crédibles à vélo + vélo à assistance électrique. La liaison Saint Mhervon - Montauban-de-Bretagne est quant à elle à l'étude actuellement.</p> <p>Sur la question du covoiturage, la CCSMM et son partenaire EHOP pour la promotion du covoiturage organisent des temps d'animation, notamment à la gare de Montauban-de-Bretagne et sur le marché communal, afin d'inciter les habitants à covoiturer. Le Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic, en lien avec le Plan de Déplacements Urbains de Rennes Métropole prévoit d'ici 2030 la généralisation de voies réservées aux transports en commun ainsi que l'expérimentation de voies de covoiturage sur les pénétrantes vers Rennes. La question de la tarification de la ligne TER au départ de Montauban-de-Bretagne est également inscrite dans l'action 1.4 du PMS.</p>
17	29/11/2024		<p>Après avoir consulté les différentes pièces du dossier, la commission "Transports et Mobilités" du Conseil de Développement du Pays de Brocéliande souhaite partager avec vous les observations ci-dessous: En préambule, cette commission travaillant depuis novembre 2021 sur cette thématique, aurait souhaité être associée dans la réflexion menée par le cabinet ITEM et les élus. Pour rappel un conseil de développement est une instance participative qui contribue à la réflexion et à l'élaboration des politiques publiques locales...en la matière c'est un acte manqué! Nous aurions certainement pu contribuer à une meilleure diffusion de votre "Enquête publique" car les 379 réponses obtenues au sein des 17 communes de la CCSMM, soit 1,40 % de la population de ce territoire, constituent un panel citoyens bien famélique et sur lequel il n'est guère raisonnable de tirer des conclusions représentatives des mobilités de ce bassin de vie. D'autre-part nous trouvons également dommageable de se baser sur des données (INSEE-Conseil Départemental- etc.) datant de 6/7 ans...des chiffres plus récents auraient été plus révélateurs des changements de comportements entraînés par la crise sanitaire "Covid-19". Ceci étant, nous reconnaissons que le diagnostic constitue un inventaire assez fidèle des mobilités sur le territoire et que le plan d'actions pour la période 2025-2035 va dans le sens de les décarboner. Cependant l'élaboration de ce PdMS est notre feuille de "déplacement" (et non pas de Route...il y en a assez) pour la décennie à venir et nous souhaiterions qu'il contribue à fortement minorer le "Tout Voiture" dont est prisonnier ce territoire afin de permettre une mobilité pour tous et partout tout en répondant aux enjeux économiques, sociaux (travail, santé, sécurité), environnementaux, multigénérationnels. N'oublions pas que 9 communes sur 17 (25% de la population) de cette EPCI n'ont aucun moyen de transport en commun. Ses habitants sont condamnés au "Tout Voiture". Ceci doit être le postulat de départ en matière de développement des T.C. pour que dans un avenir proche ce ne soit plus le cas. "C'est dans cet esprit que nous souhaitons attirer votre attention sur les points suivants du "Diagnostic des mobilités". -Concernant les Pôles Secondaires externes (page12 du diagnostic) vous oubliez Mauron et Plélan (cf: SCOT du Pays) -St Meen et Montauban sont les 2 pôles d'équilibre principaux (page 14) mais ceci est de plus en plus fragilisé ces dernières années sur des domaines tels que les services et la santé Pour preuve, de nombreux praticiens ne prennent plus de nouveaux patients et ceux-ci doivent de plus en plus consulter hors périmètre de la com com en se rapprochant de Rennes Métropole. (relativisant votre analyse page 21) entraînant une utilisation accrue de l'automobile sur les secteurs dépourvus de T.C. -Page 17: vous soulignez que 59% de la population ne prend jamais de T.C / que 54% ne prend jamais son vélo alors qu'ils en ont un (1,8 vélo par ménage) -Page 20: vous utilisez un lapsus révélateur en écrivant..."La voiture ne représente que 85% des déplacements"...vous avez certainement voulu écrire " C'est ENORME" -Page 22: vous soulignez que 57% des actifs travaillent hors de la CCSMM dont 1/2 sur Rennes Métropole</p>	Tous sujets	<p>Nous vous remercions pour vos contributions exhaustives au diagnostic et au plan d'action du PMS. L'erreur page 20 du diagnostic sera corrigée. Page 29, la notion de "non négligeable" est à prendre en lien avec les parts modales vélo entre 1 et 2 % des déplacements sur la plupart des territoires équivalents. TAD : plutôt favorable à l'intégration de la remarque Concernant l'offre TER, la Région Bretagne a augmenté le cadencement et le nombre de départs sur la ligne Saint-Brieuc Rennes depuis la rentrée 2024 et ambitionne un doublement de l'offre à horizon 2040, ce qui devrait améliorer la liaison vers Rennes notamment le week-end. Concernant les lignes de car Breizhgo, l'axe 1 du PMS prévoit le renforcement de l'offre via des demandes auprès de la Région Bretagne afin de répondre aux besoins des habitants notamment à destination de Rennes Métropole, ou 28,5 % des actifs du territoire se rendent pour aller travailler. Sur le volet covoiturage : la CCSMM s'attachera en effet à optimiser les espaces existants pour éviter la création de foncier, sauf si des conflits d'usage nécessitent la création d'aires dédiées.</p>

17	29/11/2024	<p>-Page 28: vous écrivez que le mode de transport dominant (91%) est la voiture...vous auriez pu dire "Ultra-Dominant"!</p> <p>-Page 29: vous soulignez que même sur des distances courtes, le déplacement domicile-travail se fait en voiture...ce qui nous fait dire que les 4% en vélo ne peuvent pas être considéré comme une "part non négligeable" ...autre lapsus!</p> <p>-Page 30: Vous remarquez que pour les achats de proximité, le citoyen délaisse plus facilement sa voiture...Nous rajouterons que malheureusement ces achats sont minoritaires et que le modèle économique dominant (les grandes surfaces) a été conçu sur l'utilisation intensive de la voiture (Parking-Cadie-Gros achats donc grand coffre etc.) entraînant la disparition du commerce de proximité et tant que ce modèle perdurera la voiture aura encore de beaux jours devant elle!</p> <p>-Page 33: un réseau viaire très dense = Paradis de la voiture</p> <p>-Page 34: Hors 2x2 voies, l'axe Gaël-Saint Méen le Grand est de très loin le plus fréquenté (7103 véhicules par jour) et certainement le plus accidentogène donc frein aux mobilités douces!</p> <p>-Page 35: vous soulignez l'enjeu fort de sécuriser la circulation des cyclistes hors agglomération...faire du vélo sur de trop nombreux axes est suicidaire (cf: Gaël-St Méen)</p> <p>-Page 42: vous écrivez que les T.C.permettent de s'affranchir des conditions de circulation et de stationnement d'où ...un gain de temps indéniable (notamment aux heures de pointe) plus de sécurité et moins de stress en arrivant au travail comme en rentrant à la maison. Vous concluez par: l'inadéquation de l'offre au regard des besoins est le premier frein.</p> <p>-Page 43: Il est faux de dire que " Toutes les communes disposent d'une offre de transport collectif " ...Le TAD est conçu pour un public ciblé et donc restreint.</p> <p>-Page 66: Concernant ce TAD dont plus de la moitié a comme destination Montfort/Meu (80% pour l'emploi): le coût annuel de 138.000€ au profit du privé pourrait être utilisé différemment avec un réseau de TC plus dense.</p> <p>-Page 44: vous relevez que la ligne TER "St Brieu-Montauban-Rennes" est structurante pour le territoire sans oublier que l'offre dominicale est très faible voir inexistante (Posant entre-autre des problèmes de retours sur Rennes pour les étudiants et les citadins venus s'oxygéner à la campagne pour le week-end)</p> <p>-Page 47: vous soulignez l'excellente progression de la fréquentation de nos gares et de celle de Quédillac en particulier (nous vous conseillons de scruter également celles des Gares de Caulnes et de Broons pour finir de vous convaincre que le train est la meilleure solution pour diminuer l'utilisation de la voiture dans les territoires ruraux traduisant également un changement d'attitude depuis la crise covid)</p> <p>Page 48: Vous relevez l'accès non pratique à la Gare de La Brohinière...et en page 69 son intermodalité inopérante! Nous souhaitons rappeler qu'une intermodalité réussie est celle qui garantit un cheminement "Porte à Porte" sans rupture entre les modes de transports utilisés.</p> <p>Nous nous posons la question de la pertinence de cet arrêt sans la réactivation de la ligne Mauron-La Brohinière</p> <p>Pages 49 à 59: Vous avez très bien souligné les carences des lignes Breizhgo 2 et 12 qui répondent mal aux attentes des actifs comme des captifs sans oublier de souligner la non cohérence de certains arrêts et l'inadaptation aux personnes à mobilités réduites et que dire du RIV 9 (aujourd'hui arrêté) qui avec un seul horaire était voué à l'échec.</p> <p>N'oublions pas que les Cars et les Bus sont soumis aux aléas de circulation s'ils empruntent la R.N.12 (Bouchons-Accidents)</p> <p>Page 60: Votre synthèse de l'offre de T.C. démontre que ce mode de transport est le véritable maillon faible des mobilités sur cette communauté de communes.</p> <p>Page 61: Nous relevons qu'il est indispensable d'intégrer le paramètre "PRK" dans toutes comparaisons TC/Voiture et ce dans un souci de transparence et de sensibilisation.</p> <p>Page 70: Vous soulignez à juste titre, le faible niveau de sécurité de la halte de Quédillac.</p> <p>Page 71: vous faites part de réflexions locales concernant la réouverture de la ligne Mauron-La Brohinière...en oubliant de souligner que le cabinet Transamo mandaté par les CC de SMM et de Ploërmel pour une étude d'opportunité et de faisabilité a rendu sa copie au premier semestre 2024 en annonçant un potentiel voyageur bien supérieur à des lignes comparables (Dinan-Dol / Guingamp-Lannion)</p> <p>Page 72: A la lecture de votre constat Il est particulièrement surprenant, voir inquiétant que 27% des élus communautaires juge l'offre de T.C. suffisante, voir comme n'étant pas la solution.</p> <p>Il serait fortement souhaitable que nos élus soient représentés dans les "Comités de Ligne" de la Région Bretagne afin de s'exprimer puis de peser sur l'amélioration des services... Pour notre commission, la réouverture aux TER de la ligne "Mauron-Rennes" via La Brohinière doit être l'objectif prioritaire à moyen terme car notre territoire a été structuré pour l'utilisation intensive de la voiture individuelle (et du camion), mais force est de constater que depuis ces dernières années, ce mode de transport est de moins en moins cohérent face aux enjeux actuels et futurs. L'accélération du dérèglement climatique, de la pollution de l'air, de la sédentarité de l'homme mais aussi l'inflation galopante des prix des carburants et son impact sur le budget des ménages entraînent une prise de conscience nouvelle. Nos changements de comportements dans nos mobilités font partie des priorités...les actions politiques en cours et celles à venir doivent intégrer ce changement de paradigme. Pour ce territoire, la remise en service de cette ligne voyageurs est un atout majeur ...le cabinet Transamo l'a démontré...nos élus doivent être à la hauteur de cette ambition et transformer l'essai après avoir eu le mérite de financer cette étude.</p>	Tous sujets	<p>Nous vous remercions pour vos contributions exhaustives au diagnostic et au plan d'action du PMS.</p> <p>L'erreur page 20 du diagnostic sera corrigée. Page 29, la notion de "non négligeable" est à prendre en lien avec les parts modales vélo entre 1 et 2 % des déplacements sur la plupart des territoires équivalents.</p> <p>TAD : plutôt favorable à l'intégration de la remarque</p> <p>Concernant l'offre TER, la Région Bretagne a augmenté le cadencement et le nombre de départs sur la ligne Saint-Brieuc Rennes depuis la rentrée 2024 et ambitionne un doublement de l'offre à horizon 2040, ce qui devrait améliorer la liaison vers Rennes notamment le week-end.</p> <p>Concernant les lignes de car Breizhgo, l'axe 1 du PMS prévoit le renforcement de l'offre via des demandes auprès de la Région Bretagne afin de répondre aux besoins des habitants notamment à destination de Rennes Métropole, où 28,5 % des actifs du territoire se rendent pour aller travailler.</p> <p>Sur le volet covoiturage : la CCSMM s'attachera en effet à optimiser les espaces existants pour éviter la création de foncier, sauf si des conflits d'usage nécessitent la création d'aires dédiées.</p>
----	------------	---	-------------	---

17	29/11/2024	<p>* Concernant le PMS P36- Les membres de notre commission saluent la proposition de lignes régulières entre les principales communes du territoire (les 3 sont cohérentes mais il est dommage de ne pas jouer collectif avec les autres com com du Pays et en particulier Montfort Cté (voir pièce jointe notre proposition qui a l'énorme avantage de ne laisser aucune commune de côté) Nous attiront l'attention des élus que ce service ne doit pas faire oublier l'objectif principal "RMET" (RENNES-MAURON EN TRAIN) et qu'il ne peut être probant que si le niveau de desserte est à la hauteur. Page 57-Nous soulignons que la densification du maillage des aires de covoiturage doit s'appuyer sur "un carrefour multimodal". Page 59 à 64: Attention: A l'heure de la loi ZAN, il serait dommage de créer autant de parking de covoiturage alors que des emplacements sous utilisés existe déjà (cf Le parking Poids-Lourds routede Mauron à Gaël) Page 65 à 72 .Vous proposez que nous pourrions également nous inspirer de l'Auto-stop organisé dans la Com Com de Brocéliande ... de même que l'autopartage. Nous y sommes favorables! Page 74 à 110: Le Déplacement utilitaire à vélo... Force est de constater suite à votre travail que la casi-inexistence d'aménagement de pistes cyclables (10 kms sur près de 500 kms de réseau viaire) couplé au sentiment d'insécurité font de ce territoire une terre de mission pour la pratique du vélo. Quel paradoxe pour un des pôles principaux (Saint-Méen) qui se réclame du label "Territoire Vélo" Le développement des "modes doux" doit être accentué pour faciliter les mobilités sur de petites distances (moins de 7/8 kms) car n'oublions pas que le vélo et la marche sont d'excellents remèdes à la sédentarité donc un atout pour la santé!!! A la lecture de la fiche action 3.1 nous découvrons et saluons une stratégie ambitieuse. La priorisation doit être mise sur les déplacements structurant par rapport au touristique! Voilà ce que la commission mobilité du CDPB souhaitait vous partager. Cet inventaire est loin d'être exhaustif par manque de temps et vous nous excuserez pour nos oublis. Sachez que nous serons assidus lors des réunions du Comité des partenaires afin de co-construire les mobilités de demain sur notre territoire.</p>	Tous sujets	
18	29/11/2024	<p>Le plan mobilité est essentiel pour le développement des territoires, tant pour l'évolution de la population, car qui dit mettre mauron et st méen le grand à 40 minutes maximum de Rennes provoquera automatiquement une arrivée de nouvelles populations sur le secteur. Il est essentiel de faire revenir le train entre Mauron et Rennes pour un développement de l'offre de transport neutre en carbone plutôt que les bus ou le covoiturage. Le train crée automatiquement une attractivité sur le territoire, participe au développement des communes desservies. Les mobilités polluantes ne sont plus d'actualité et surtout son gouffre économique quand on observe la fréquentation des bus sur certains horaires. Les études réalisées sur la réouverture de la ligne pour les voyageurs sont très importantes et il doit y avoir un engagement sans faille des collectivités dans ce projet.</p>	Train	Concernant le sujet de l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire Mauron—La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.
19	29/11/2024	<p>Je souhaitais partager cette remarque qui peut-être limite certains déplacements en transports en commun. C'est un témoignage de ma propre situation, je ne sais pas si d'autres sont dans mon cas, mais c'est bien possible. Comme vous l'avez indiqué, la ligne 2 Gaël-Rennes est d'une grande utilité. Pour ma part j'apprécie vraiment son existence. Cependant, le fait qu'il n'y ait pas de circulation des bus les dimanches (et jour fériés) limite fortement l'utilisation que je pourrai en faire dans ma pratique. Par exemple, je peux quitter le territoire pour aller à Rennes le samedi. En revanche, si je décide d'y passer le week-end, je ne peux pas utiliser cette ligne à mon retour, le dimanche. Les tarifs des trains pour des voyages occasionnels n'étant vraiment pas attractifs (22€ un aller-retour), je me retrouve à chaque fois dans l'obligation de prendre ma voiture pour faire l'aller-retour. Egalement, vers le centre Bretagne, une ligne s'arrête à Merdrignac, mais il n'y a rien qui connecte jusqu'à Loudéac, pourtant un autre pôle d'attractivité potentiel (certes moindre mais néanmoins existant)... Et concernant la sécurisation des trajets (ou itinéraires conseillés) à vélo pour rejoindre Saint-Méen ou Montauban, si le travail pouvait être poursuivi, ce serait évidemment très bienvenu. Vous souhaitant bonne réception de ces témoignages,</p>	Car Breizhgo Vélo	La remarque sur la ligne 2 Breizhgo sera intégrée au Plan de Mobilité Simplifié.

20		Saint-Méen-le-Grand	Membre de l'association RMET, je tiens à formuler mon point de vue sur l'intérêt certain de l'objet de cette association qui est de rétablir une liaison ferroviaire entre Mauron et Rennes. A l'époque de la mise en place des voies en circulation partagée entre voiture et vélo, il est inconcevable de prévoir l'un sans l'autre. J'ai eu à plusieurs reprises l'occasion de vérifier le bien fondé de ce mode de liaison vers Rennes d'en apprécier l'intérêt. Le bus ne remplit en aucun cas cette mission, alors que le TER ou le draisy en cours d'expérimentation dans l'Est de la France permet d'être accompagné de son vélo ou de sa trottinette pour poursuivre le trajet au point d'arrivée.	Train	Concernant le sujet de l'étude ID: 035-200038990-20250211-016PMSAS-DE a-tion de la ligne ferroviaire Mauron - La Brohinière, la Communauté de Communes Saint-Méen Montauban attend un positionnement de la Région Bretagne avant de se prononcer à ce sujet.
21		Montauban-de-Bretagne	Le domaine des transports est un enjeu majeur pour les années à venir qui impacte fortement la société dans son ensemble et dans beaucoup de secteurs. Il est donc primordial de s'y intéresser pour assurer un avenir meilleur et le plan de mobilités que vous allez mettre en place doit prendre cette voie pour les générations futures. Je pense qu'il serait bénéfique de renforcer les transports en commun en instaurant une politique favorisant leur développement par une offre fournie et des tarifs attractifs, notamment pour les trajets ferroviaires occasionnels. Pourquoi d'ailleurs ne pas rouvrir des voies existantes mais non utilisées ? L'augmentation des pistes cyclables est aussi un enjeu important pour bonifier l'environnement et la santé publique. Certaines communautés dans la région ou ailleurs ont réellement pris en compte cette alternative. Il est temps pour notre territoire d'élaborer et de mettre en œuvre une véritable politique du vélo et de la marche sur des parcours utiles de manière sécurisée. Le covoiturage doit être incité pour éviter une trop forte densité automobile. Des applications mobiles existent déjà pour mettre en relation les covoitureurs, des portions de route peuvent être dédiées à ce type de circulation. Je vous remercie par avance d'œuvrer et de mettre votre engagement d'élu.e.s au service du collectif et des citoyens, d'avoir le courage politique de prendre des décisions parfois difficiles mais qui doivent servir le bien commun.	Tous sujets	Le Plan de Mobilité Simplifié a en effet pour ambition de favoriser l'utilisation des mobilités alternatives sur le territoire et vers les territoires voisins. Les différents modes que vous abordez (transport en commun, vélo et covoiturage) sont traités dans le plan d'action. qui sera mis en œuvre dans les 10 années à venir (2025-2035) : création de liaisons cyclables, renforcement de l'offre de transports en commun, création d'aires et de lignes de covoiturage.