



# Plan de Mobilité Simplifié (PMS)

---

## Rapport Final

---

# Calendrier

Février – Septembre 2021

Diagnostic participatif : Consultation habitants, entreprises/commerçants, associations environnementales et communes et agrégation des données



600 contributions

50 élus  
10 associations  
14 citoyens



Septembre 2021 – Juin 2022  
Co-construction de la stratégie :

4 ateliers de secteurs,  
1 atelier société civile

→ enjeux prioritaires à décliner en orientations

Septembre-Décembre 2022

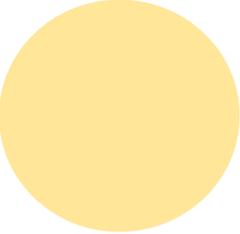
Plan d'actions et PPI

Comité des partenaires



Janvier 2023  
Adoption du PMS





## Partie -1- Diagnostic

1. Portrait de territoire
2. L'offre de « non mobilité »
3. L'offre de mobilité
  - 3-1 L'offre Ferroviaire
  - 3-2 Les réseaux urbains
  - 3-3 Réseau rural
  - 3-4 Lignes intra communautaire
  - 3-5 Lignes régionales
  - 3-6 Transports scolaires
  - 3-7 Taxi com et Accueil de jour
  - 3-8 Modes actifs
  - 3-9 Covoiturage
  - 3-10 Bornes de recharge
  - 3-11 Mobilités solidaires
4. Synthèse de la concertation
5. Politique tarifaire
6. Gouvernance et animation
7. Conclusion diagnostic



## Partie -2- Scénarios

1. Retour sur les ateliers stratégiques
  - 1-1 éléments généraux
  - 3-2 Focus par modes
2. Définition des scénarios
3. Conclusion



## Partie -3- Fiches actions

1. Eléments transversaux
  - ET-1 Gouvernance interne et partenariale
  - ET-2 Financement
  - ET-3 Services et conseils
  - ET-4 Communication / animation
2. Modes actifs
  - MA-1 Schéma Directeur Cyclable
  - MA-2 Plans communaux de déplacement
3. Modes partagés – transports collectifs
  - MP-1 Décarbonation des transports
  - MP-2 Transports Urbains
  - MP-3 Transports Interurbains et scolaires
4. Intermodalité
  - IN-1 Gares ferroviaires et routières
  - IN-2 Schéma des aires de covoiturage
  - IN-3 Schéma directeur des IRVE
  - IN-4 Aménagement zones activités

Janvier 2023

# Partie - 1 - Diagnostic

# Éléments de cadrage

Sur chacune des thématiques

Reprise des résultats des différentes concertations

Reprise des chiffres clés (fréquentation, coût...)

Élaboration d'un tableau de conclusion

Les concertations du 29 mars au 7 mai 2021

Questionnaire Grand public (419 répondants)

Questionnaire commerçants (17 répondants)

Questionnaire entreprises (3 répondants)

Questionnaire communes (19 communes)



**En + atelier avec associations développement durable le 16 juin**

# La concertation grand public

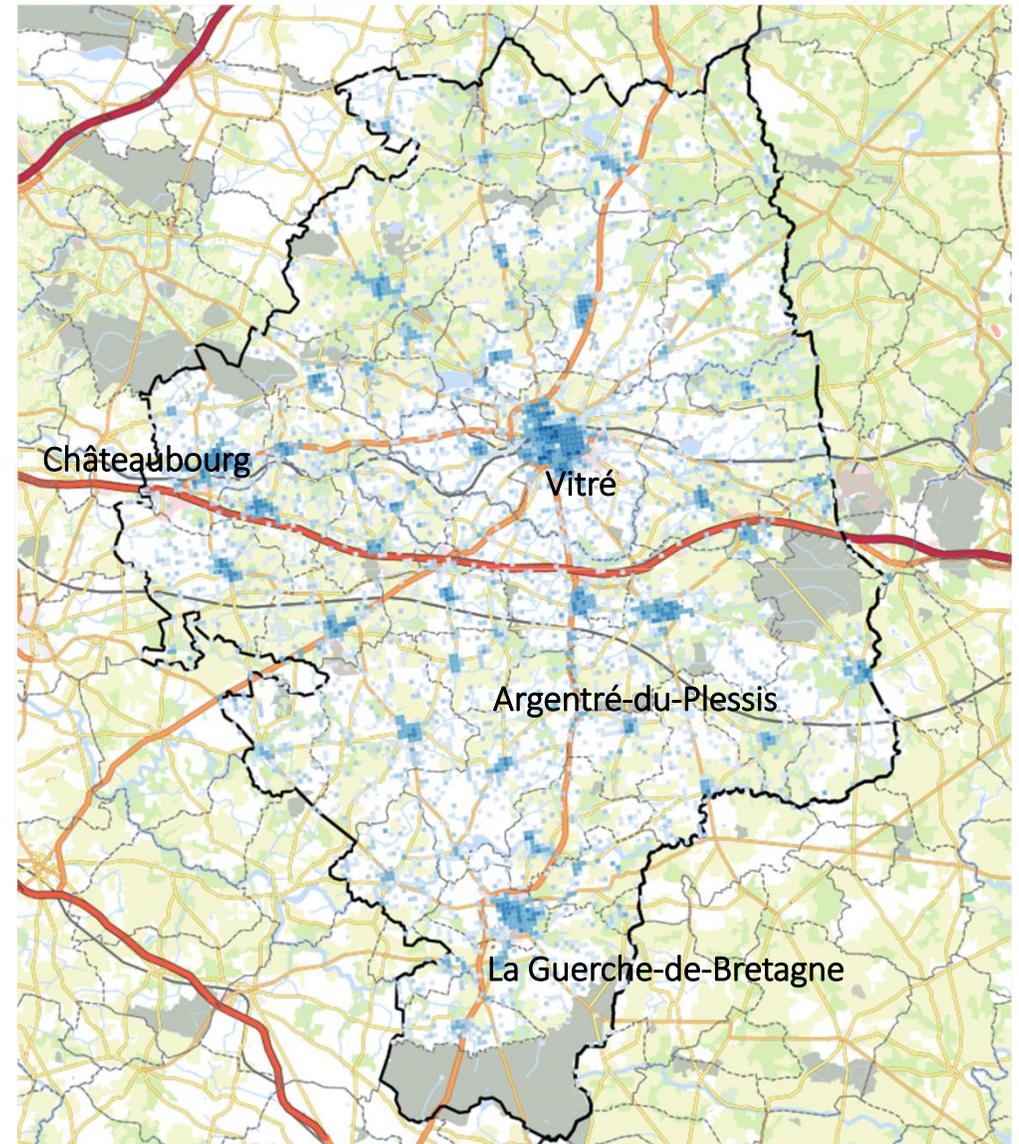
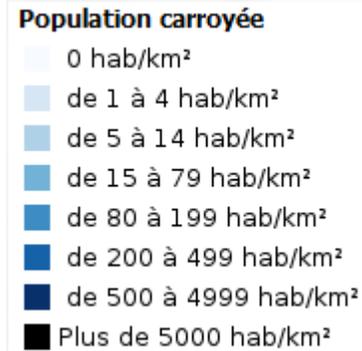
- ➔ Du 29 mars au 07 mai 2021 (39 jours)
- ➔ Une quarantaine de questions réparties sur plusieurs thématiques:
  - Déplacement domicile-travail
  - Thématique usage vélo
  - Thématique recours au covoiturage
  - Thématique usage transports en commun
  - Equipement du ménage

Questionnaire grand public	Appel à idées	Cartographie participative
<b><u>419 Participants</u></b> 967 Visiteurs uniques	<b>40 Contributions</b> 7 Commentaires 37 Soutiens <b><u>36 Participants</u></b> 349 Visiteurs uniques	<b>116 Contributions</b> 10 Commentaires 97 Soutiens <b><u>60 Participants</u></b> 578 Visiteurs uniques

# 1 Portrait de territoire

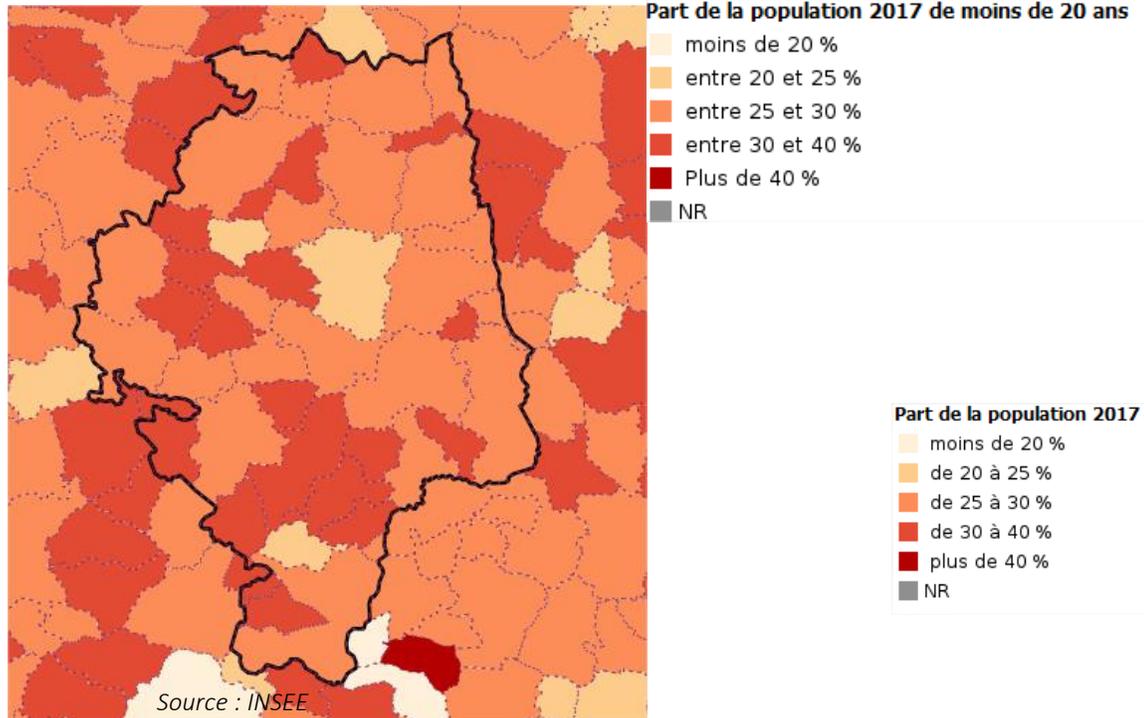
# Analyse de la population

Une densité de population répartie sur 4 pôles principaux Vitré, Châteaubourg, Argentré-du-Plessis et la Guerche-de-Bretagne ( moins de 50% de la population). Le reste de la population concentrée sur des communes relais secondaires et des communes rurales



*Des contraintes de desserte fortes pour irriguer l'ensemble du territoire avec de nombreux pôles potentiels.*

# Population: les âges

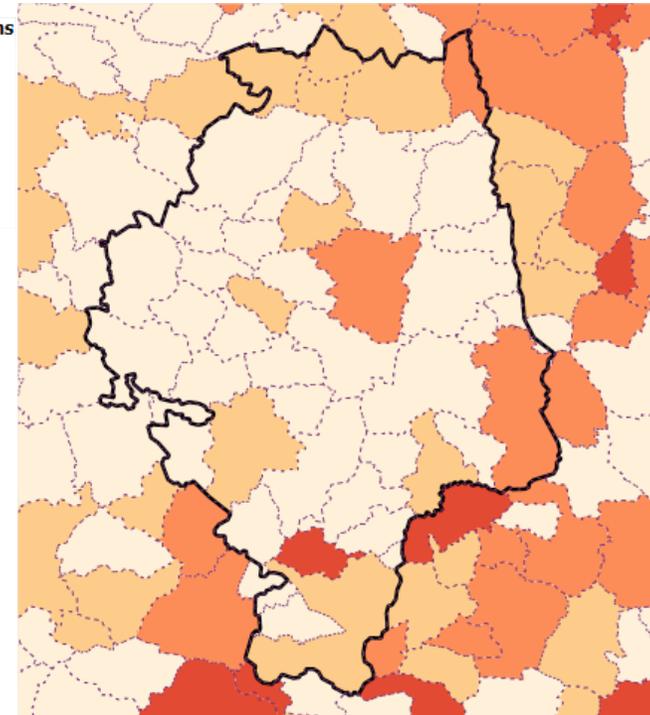


## Constat :

Une population jeune et un territoire globalement attractif dans son centre, autour des principaux pôles (La Guerche, Châteaubourg, Argentré, sauf Vitré) et des principales voies routières.

## Enjeu :

Répondre aux besoins de mobilité de ces publics jeunes avec un caractère « social »

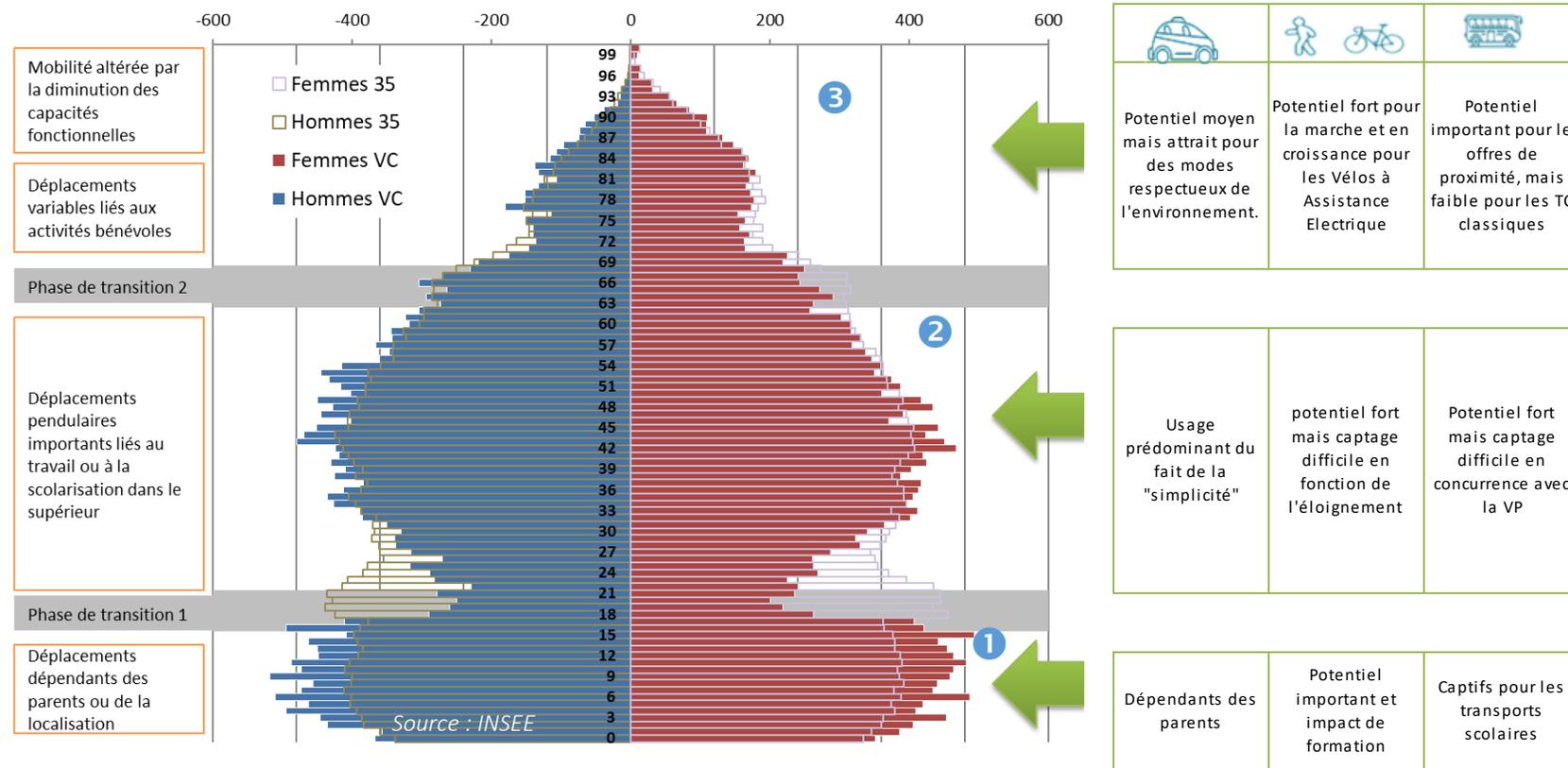


## Leviers d'actions :

Développement d'une offre adaptée pour des clientèles particulières, notamment les personnes âgées.

Transport à la demande possible, covoiturage solidaire, question des transports sanitaires

# Population : les âges (2)



- 1 Une population jeune très nombreuse avec des demandes potentielles importantes notamment sur la question des loisirs et des besoins hors « scolaires ».
- 2 Une population nombreuse qui a finalement peu de besoins car utilisatrice de l'automobile. L'action vers cette population répond à une volonté d'attractivité du territoire et de traitement de l'enjeu environnemental.
- 3 Une population âgée moins importante mais potentiellement demandeuse avec une exigence de qualité de service (sécurité, ponctualité, proximité).

# Population : l'activité

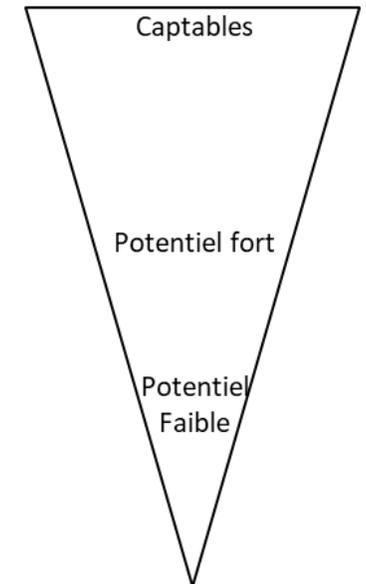
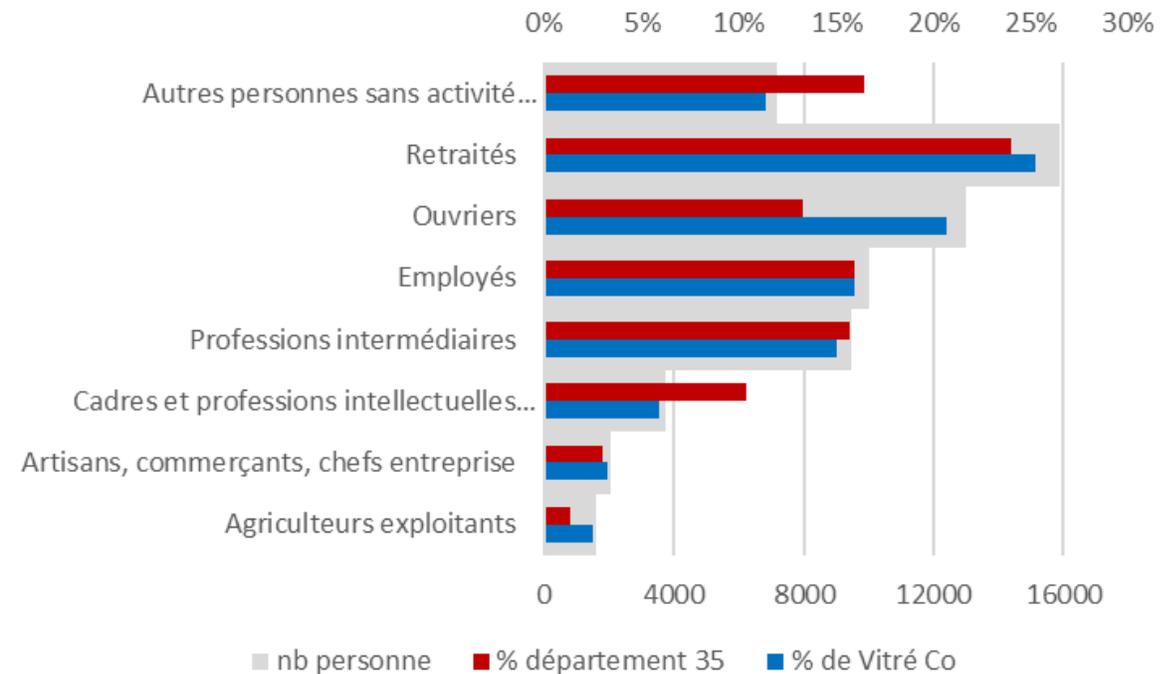
Population de + de 15 ans par catégorie socioprofessionnelle en 2017

## Constat :

- Très nette surreprésentation de la population ouvrière par rapport au reste du département
- Une sous représentation des personnes sans activité et des cadres et professions intellectuelles par rapport au reste du Département

## Enjeux :

- Ouvriers : contrainte liée à l'activité et aux horaires (traitement des 3\*8 par exemple)
- Mettre en place des actions souples, flexibles et qui fonctionnent sur plages horaires étendues



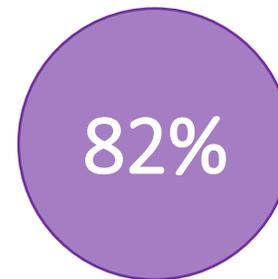
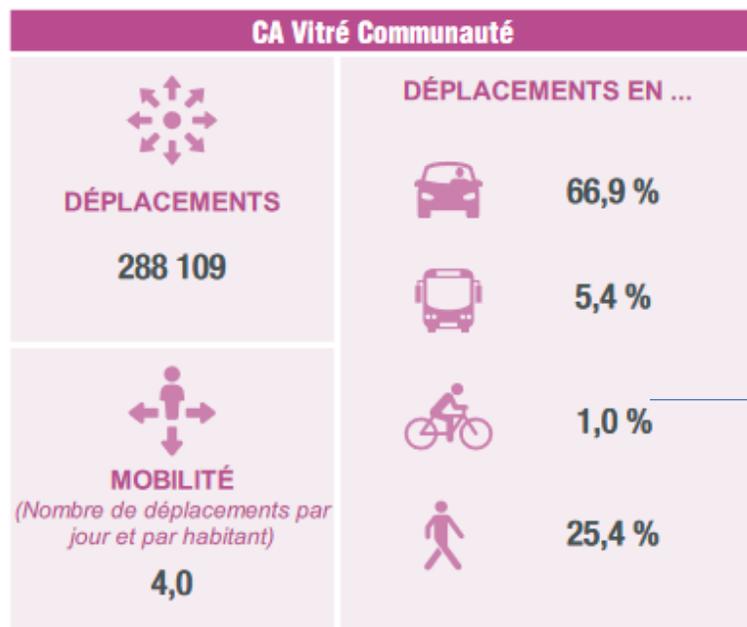
Source : INSEE

# Les flux et part modale

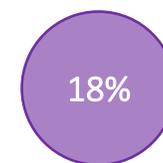
Enquête ménage



Absence de données sur le covoiturage



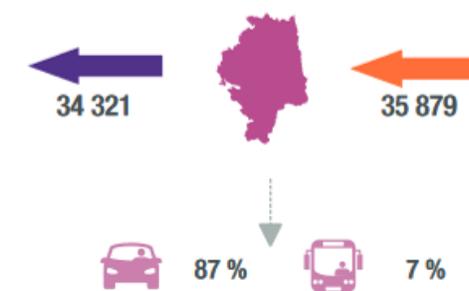
FLUX INTRA EPCI



AUDIAR, 2018

FLUX SORTANTS

FLUX ENTRANTS



Un enjeu très important de la desserte locale pour les déplacements pendulaires qui restent très majoritaires au sein du territoire. A noter que le nombre de déplacement par jour par habitant est de 4 sur le territoire contre 3 au niveau national

# Flux externes

## FLUX SORTANTS DE L'EPCI

### Motifs de déplacement



### Principaux flux sortants de l'EPCI

<b>Rennes Métropole</b> 12 000 (35 %)	<b>Autre</b> 5 808 (17 %)	<b>Porte de Loire-la Roche Aux Fées</b> 4 595 (13 %)
<b>Pays de Châteaugiron</b> 4 231 (12 %)	<b>Fougères Agglomération</b> 2 989 (9 %)	<b>Liffré-Cormier Communauté</b> 2 448 (7 %)

## FLUX ENTRANTS VERS L'EPCI

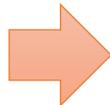
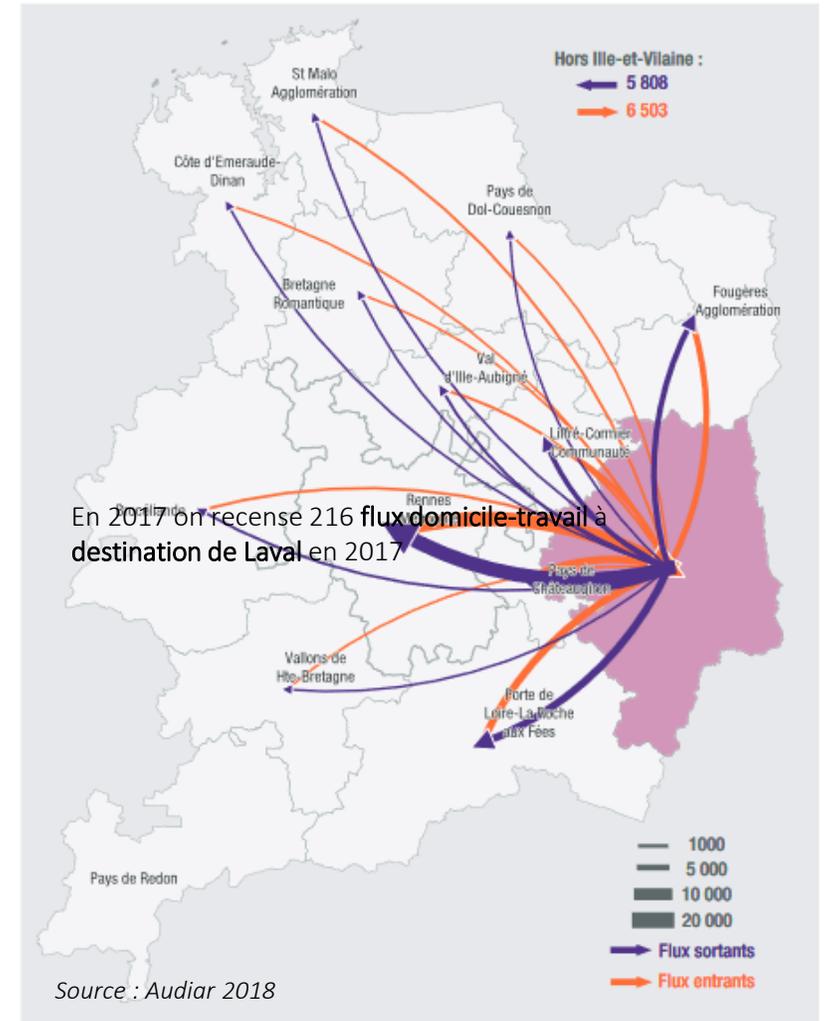
### Motifs de déplacement



### Principaux flux entrants dans l'EPCI

<b>Rennes Métropole</b> 12 384 (35 %)	<b>Autre</b> 6 503 (18 %)	<b>Porte de Loire-la Roche Aux Fées</b> 4 417 (12 %)
<b>Pays de Châteaugiron</b> 4 382 (12 %)	<b>Fougères Agglomération</b> 3 325 (9 %)	<b>Liffré-Cormier Communauté</b> 2 383 (7 %)

## GÉOGRAPHIE DES FLUX



Problématique importante de la desserte de Rennes avec la nécessité de prévoir une offre combinant à la fois les déplacements locaux et ceux vers la Métropole.

# Les bassins de vie

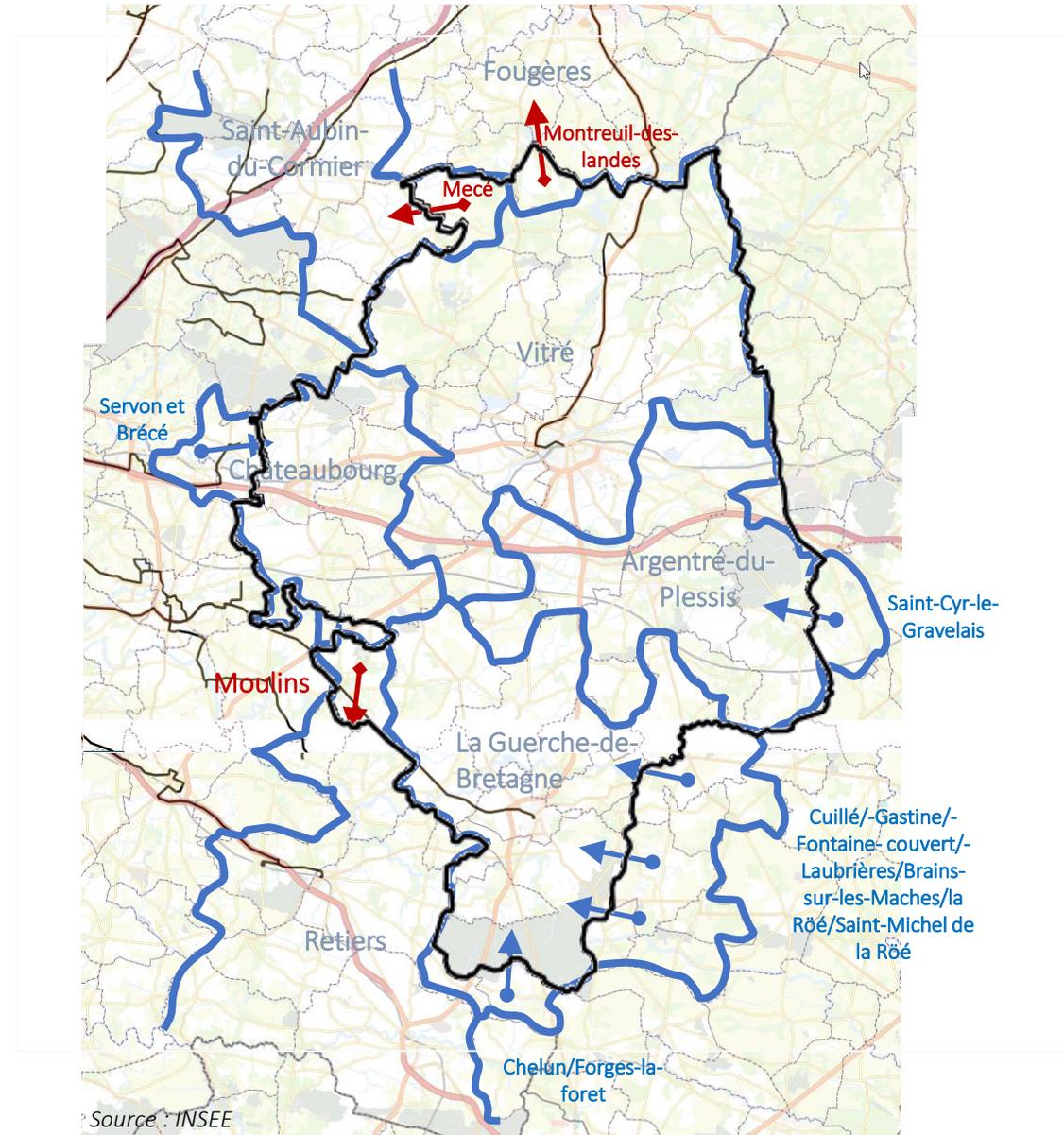
## Constat :

Certaines communes limitrophes du Pays sont attirées vers des **pôles extérieurs** (communes rouges). L'Est du Pays capte les communes limitrophes, comme c'est le cas des bassins de vie de la Guerche-de-Bretagne et Argentré-du-Plessis (Communes en bleu).

## Enjeu :

Ce découpage en bassins de vie différenciés pose la question de la structuration de l'offre de mobilité qui devrait pouvoir se juxtaposer aux habitudes de vie sur le territoire :

- Découpage potentiel du territoire en bassins de desserte
- Nécessité de voir des possibilités d'élargissement des dessertes depuis et vers l'extérieur



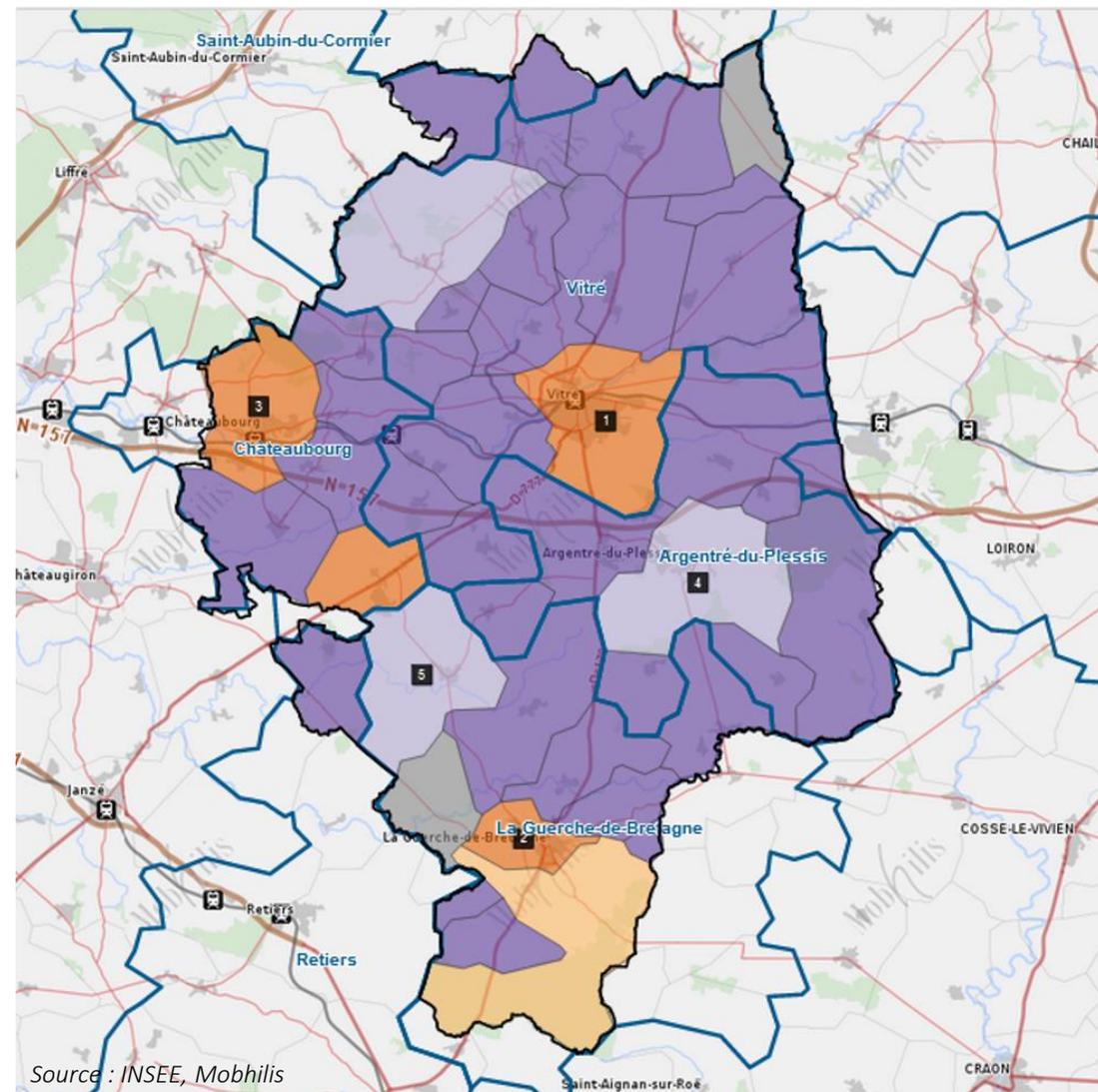
# Les bassins de mobilité

Cette carte présente le type d'offre de mobilité qui peut être envisagée en fonction de la répartition de la population et de la présence d'un certain nombre d'équipement sur le secteur.

On constate que Vitré, Châteaubourg, la Guerche et Louvigné-de-Bais sont des territoires qui permettent d'envisager des actions de type « urbain ». Si ce constat est à nuancer pour Louvigné-de-Bais, il permet cependant d'indiquer que le reste du territoire correspondrait plutôt à des offres à caractère rural l'organisation sur le modèle urbain n'arrivant potentiellement pas à atteindre ses objectifs.



Cette organisation pose la question des dessertes à mettre en place et de leur organisation notamment en lien avec l'offre actuelle de mobilité



Source : INSEE, Mobhilis

#### Potentialités de création d'offres de mobilités :

- Offre de type urbaine : transports collectifs en ligne avec des capacités assez importantes
- Offre de type connexion : liaisons entre les pôles et en connexion de proximité avec ces pôles
- Offre de type semi-rural : offre de transport à la demande en rabattement sur les pôles
- Offre de type multipolarisée : commune située entre plusieurs potentialités

# Synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>Des pôles internes au territoire très attractifs (Vitré, Argentré, la Guerche et Châteaubourg), qui pourraient offrir des possibilités importantes de liaisons TC et une mobilité locale</li><li>Une population dite « captable » importante notamment chez les jeunes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Une surreprésentation de la part des ouvriers par rapport au reste du département qui peut représenter une population difficilement captable du fait de ses horaires souvent variables (3*8)</li><li>Un territoire étendu qui rend complexe la desserte</li></ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>Des bassins de mobilité relativement centrés sur le territoire</li><li>Une localisation entre Rennes, Fougères et Laval très intéressante en terme d'attractivité</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Éviter la transformation des communes semi-rurales en communes « dortoirs », et nécessité de trouver un équilibre entre la desserte interne et externe.</li></ul>

# 2 L'offre en non mobilité

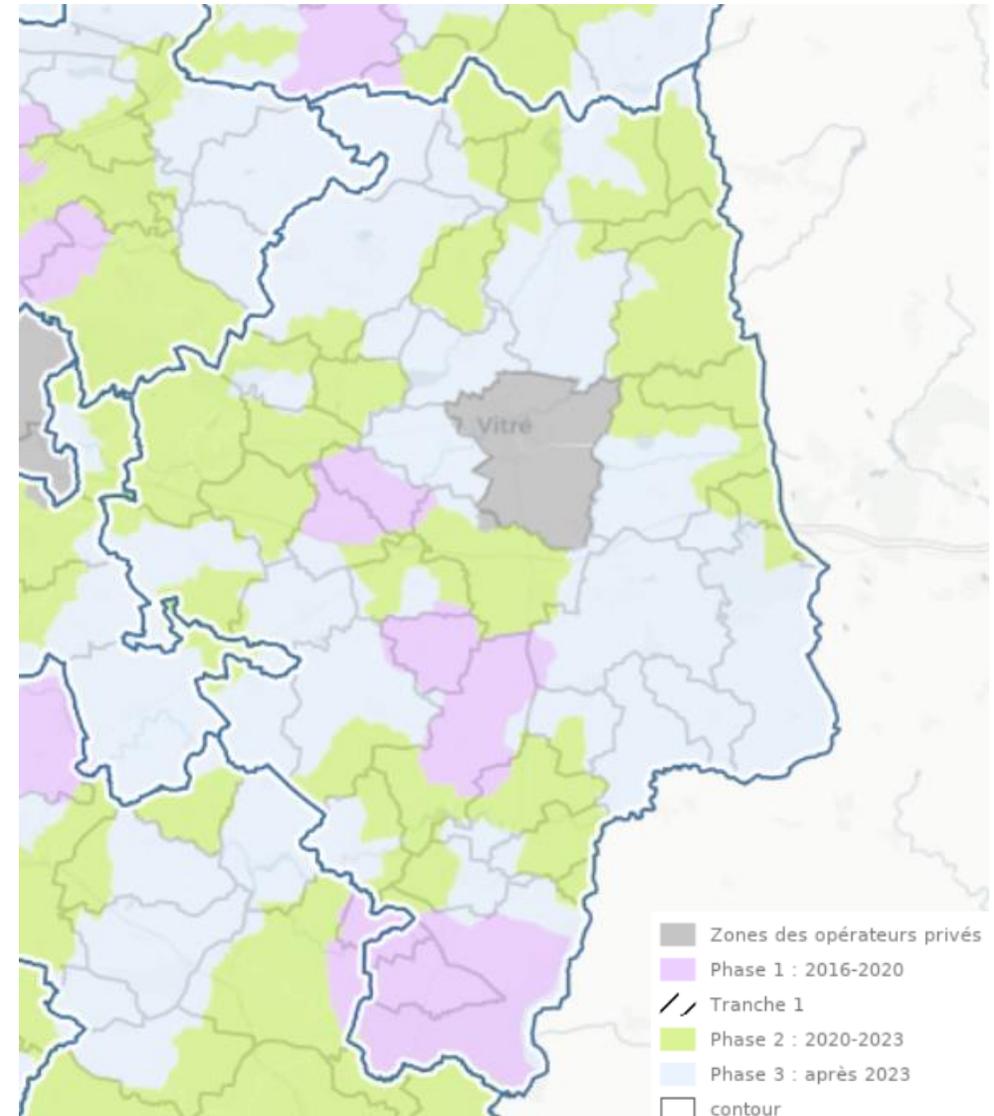
# La couverture en fibre optique

La Région Bretagne s'est engagée à raccorder 100 % des foyers bretons à la fibre optique d'ici 2026. Elle se fait accompagnée de Megalis pour effectuer ce travail.

Sur le territoire de Vitré Communauté le projet d'équipement des communes en fibre optique est plutôt hétérogène puisque certaines communes sont déjà équipées, d'autres le seront en phase 2 du projet (2020-2023) et d'autres seulement en phase 3 c'est-à-dire après 2023

A noter que l'équipement en fibre optique sur Vitré est confiée à un opérateur privé.

L'équipement en fibre optique hétérogène sur le territoire peut freiner les entreprises à proposer du télétravail à leurs salariés.

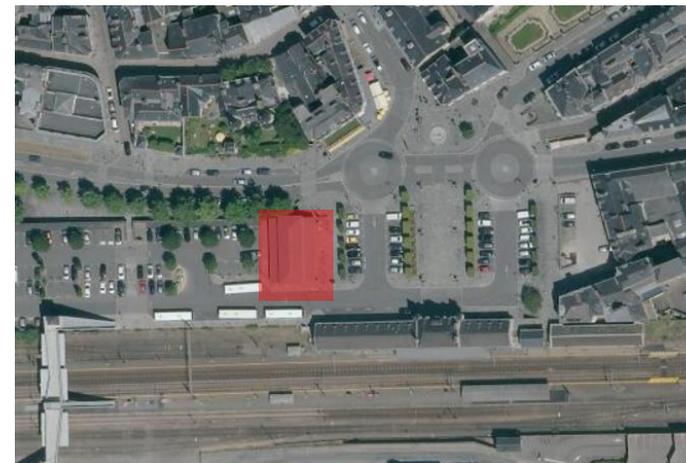


# Les espaces dédiés au coworking

le FIVE

Un espace de coworking idéalement situé, en cœur de ville très proche de la gare de Vitré avec des tarifs attractifs et des locaux équipés avec des espaces dédiés aux réunions.

Espace ouvert de 9h à 18h tous les jours de la semaine



	Tarifs adhérents	Tarifs non-adhérents
Ticket 1h	4€	5€
Ticket ½ journée	6€	8€
Ticket 1 journée	11€	13€
Ticket 20 ½ journée	80€	100€
Mensuel illimité	160€	200€



# Synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>• Un espace dédié au coworking très idéalement situé offrant des possibilités de coworking à des tarifs attractifs</li><li>• Une couverture de l'ensemble des territoires bretons d'ici 2026</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Un seul espace de coworking sur le territoire de Vitré Communauté</li><li>• Un projet de développement de la fibre à plusieurs vitesses sur Vitré Communauté</li></ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"><li>• Développer les espaces de coworking sur les communes de Vitré Communauté en tenant compte du déploiement de la fibre et de manière homogène sur le territoire.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Des temporalités de déploiement de la fibre inégales sur le territoire susceptibles de freiner les communes pour le développement d'espaces dédiés au coworking</li></ul>

# 3 L'offre de mobilité

# 3-1 Offre ferroviaire

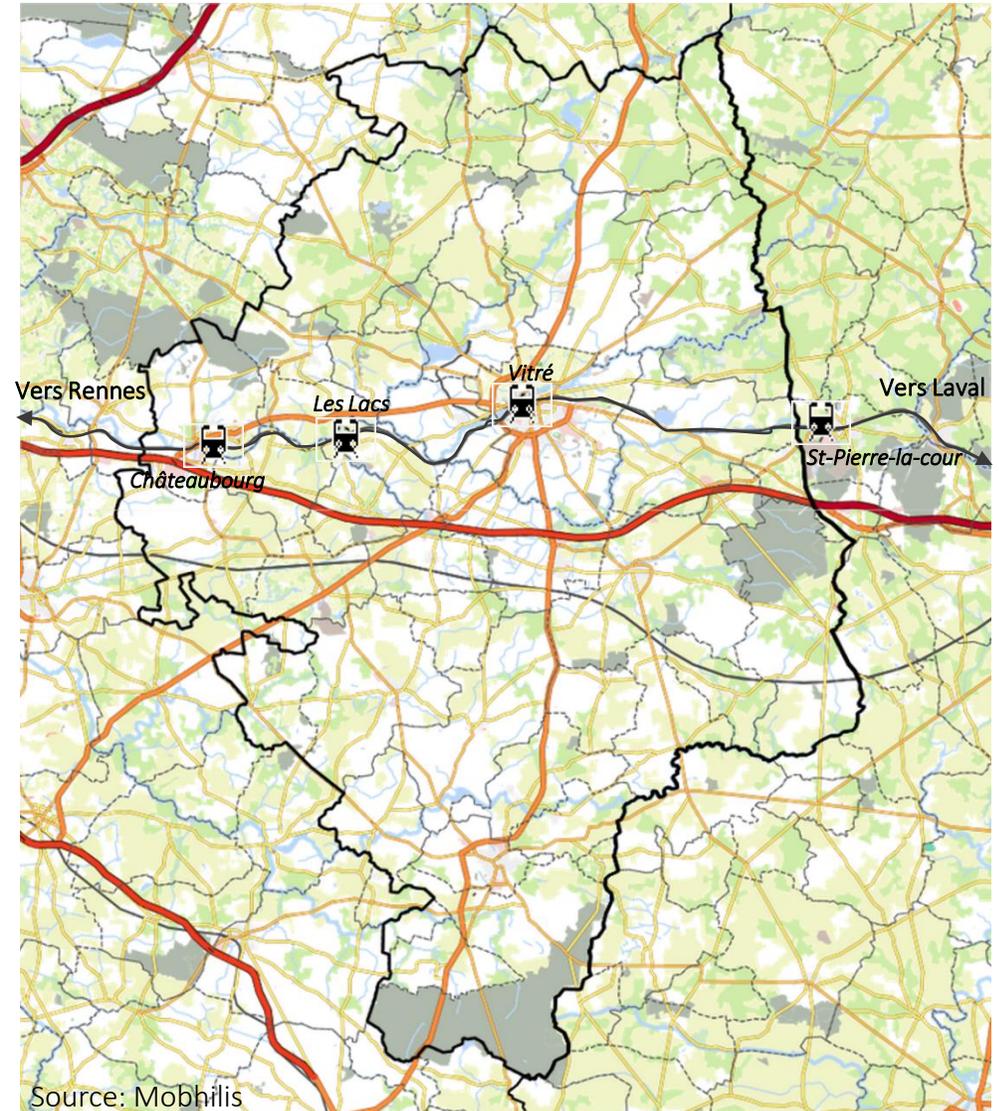
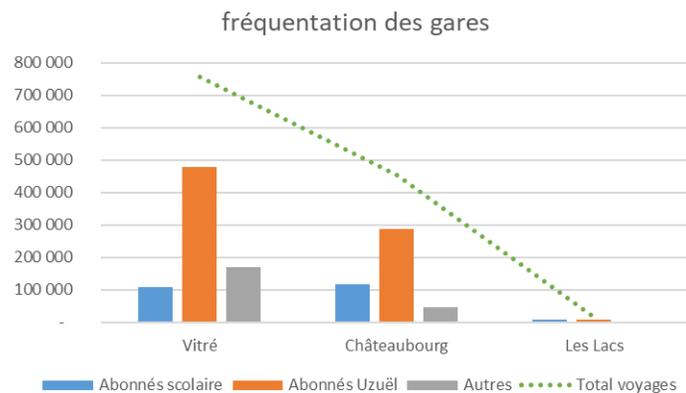
# Fréquentation en gare

Présence de 3 gares

- 2 principales: Vitré et Châteaubourg
- 1 secondaire: Les Lacs

Une gare frontalière au territoire: Saint-Pierre-la-Cour qui dessert les communes à l'est de Vitré Communauté

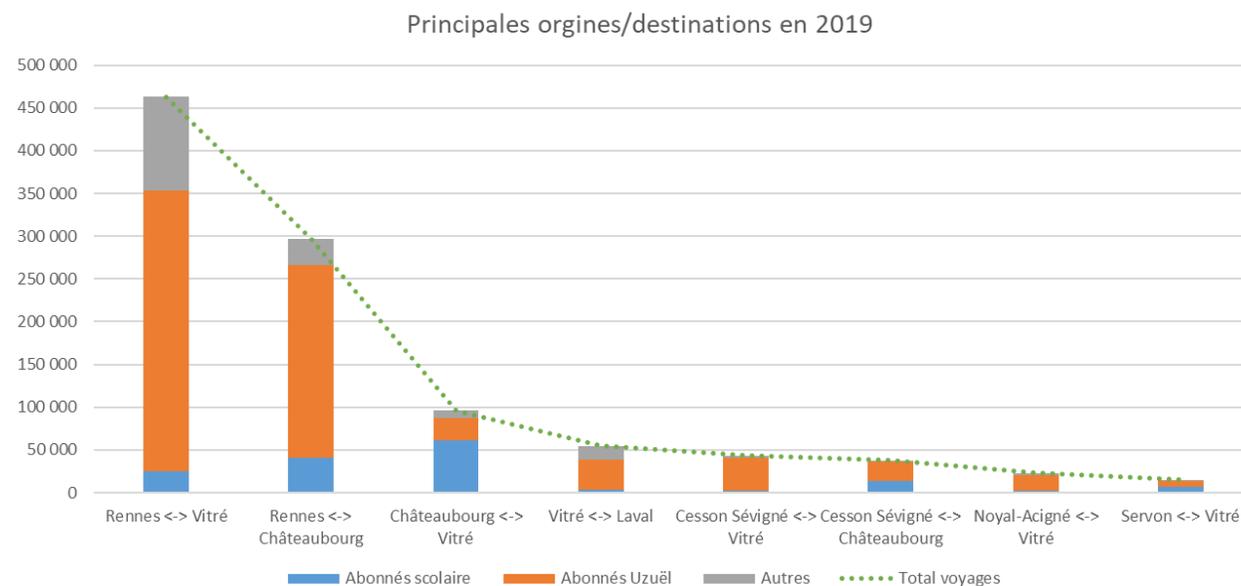
- La majorité des usagers détiennent des abonnements Uzuël et effectuent des trajets pour des déplacements domicile-travail



Source: Mobhilis

# Analyse des origines/destination

Le graphique montre que les usagers sont des abonnés Uzuël correspondant à des déplacements pendulaires (domicile-travail) en lien avec Rennes  
Le trajet le plus effectué avec plus de 450 000 voyages est Rennes<->Vitré puis Rennes <-> Châteaubourg (environ 300 000 voyages).  
A noter que les voyages entre Châteaubourg <-> Vitré sont principalement effectués par des scolaires.



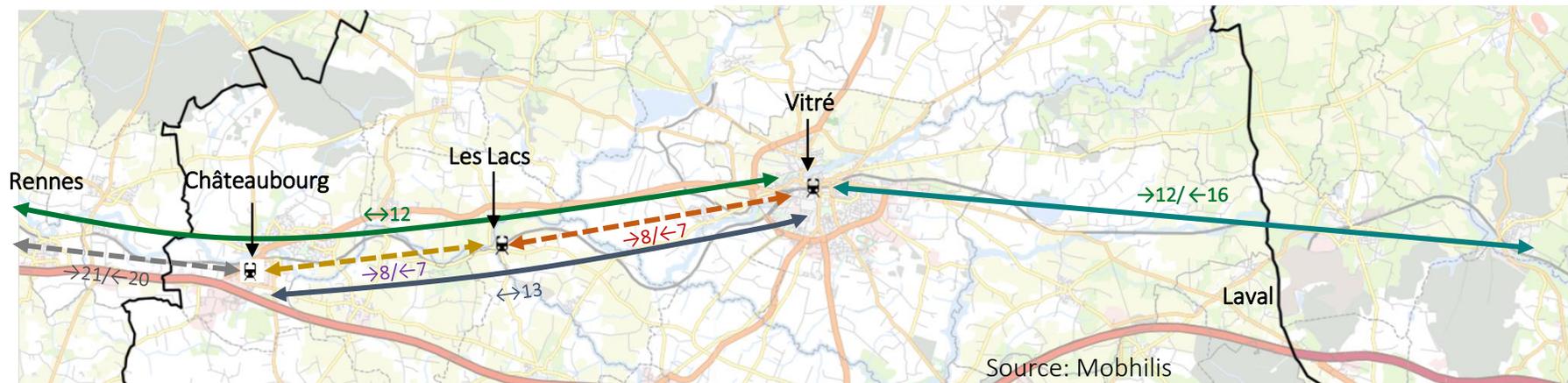
Source: Région 2020

# Analyse de la desserte

- Des trajets directs depuis Vitré vers Rennes (12) et Laval (12).
- Des dessertes locales entre les deux pôles de Vitré Communauté avec le cadencement le plus important (21 trajets depuis Châteaubourg vers Vitré dont 13 directs et 20 trajets depuis Vitré vers Châteaubourg dont 13 directs)
- Des dessertes de proximité (depuis et vers Les Lacs) avec un plus faible cadencement (8/7 trajets)

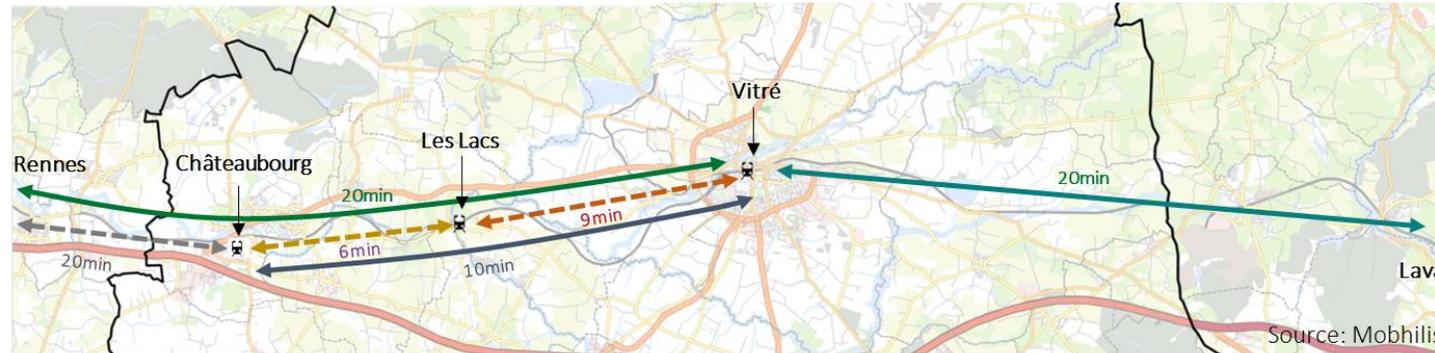
## Les trajets directs

Vers Vitré	Depuis Vitré
Rennes: 12	Rennes: 12
Laval: 16	Laval: 12
Châteaubourg: 13	Châteaubourg: 13



# Analyse des temps de parcours

## Offre concurrentielle



Exemple trajet direct: Vitré-Châteaubourg

	Temps*	Coût
	20 min	8,50€**
	10 min	4€**
	3h10	-
	52min	-

\* Hors temps de stationnement

\*\*Calcul qui repose sur les coûts kilométriques d'après le barème fiscal de 2021

\*\*\*abonnement hebdo 18,90€ et mensuel 47,70€

Exemple trajet direct: Vitré-Laval

	Temps*	Coût
	40 min	22€**
	20 min	7,70€**
	7h40	-
	2h08	-

\* Hors temps de stationnement

\*\*Calcul qui repose sur les coûts kilométriques d'après le barème fiscal de 2021

\*\*\*abonnement hebdo 23,80€ et mensuel 81,20€

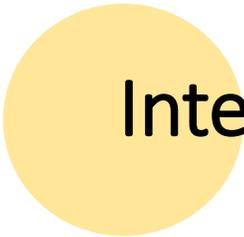
Exemple trajet direct: Rennes-Vitré

	Temps*	Coût
	40 min	22€**
	20 min	8,20€**
	7h50	-
	2h10	-

\* Hors temps de stationnement

\*\*Calcul qui repose sur les coûts kilométriques d'après le barème fiscal de 2021

\*\*\*abonnement hebdo 25,40€ et mensuel 86,60€



# Intermodalité

## Gare de Vitré

CONSTAT



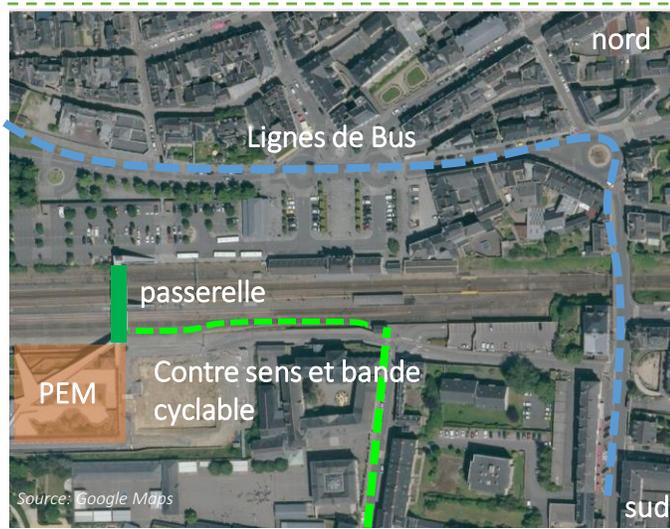
Source: Google Maps

Bon À améliorer Inexistant

	Bon
	À améliorer
	Bon
	À améliorer

- Principes**
- Passerelle permettant de faire la connexion entre le nord et le sud de Vitré
  - Abri vélos existant au sein du PEM mais peu visible
  - Les lignes de bus en connexion avec les trains le matin avant 8h en direction de Rennes et le soir après 18h15
  - Présence de stationnement taxi, prévoir des places de stationnement covoiturage

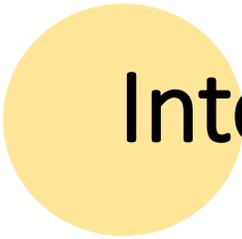
INFRASTRUCTURE



Source: Google Maps

	À améliorer
	Bon
	À améliorer

- Peu d'infrastructures cyclables, maillage du cœur de ville à prévoir surtout au nord de la ville
- Plus de 90 passages par jour sur les arrêts proches de la gare
- Prédominance de la voiture en cœur de ville



# Intermodalité

Gare de  
Châteaubourg

CONSTAT

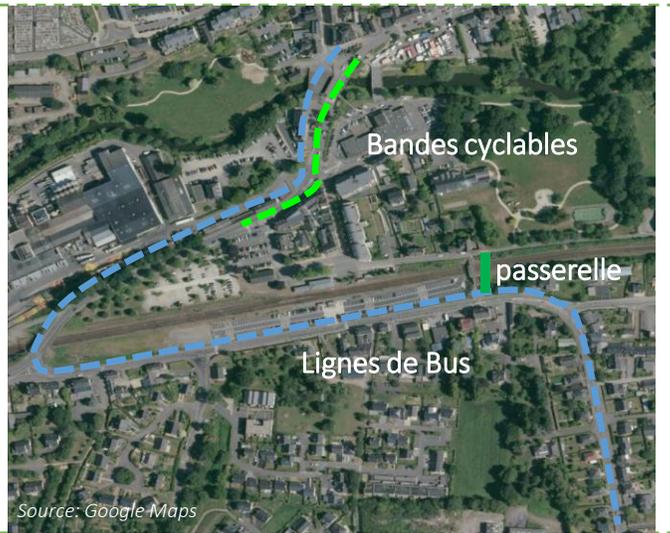


Source: Google Maps

■ Bon ■ À améliorer ■ Inexistant

	■
	■
	■
	■

INFRASTRUCTURE



Source: Google Maps

	■
	■
	■

## Principes

Passerelle permettant de faire la connexion entre le nord et le sud de Châteaubourg

Abri vélos de 80 places

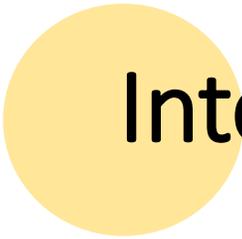
Ligne de bus de Châteaubourg en convergence vers la Gare

Prévoir des places de stationnement covoiturage

Peu d'infrastructures cyclables

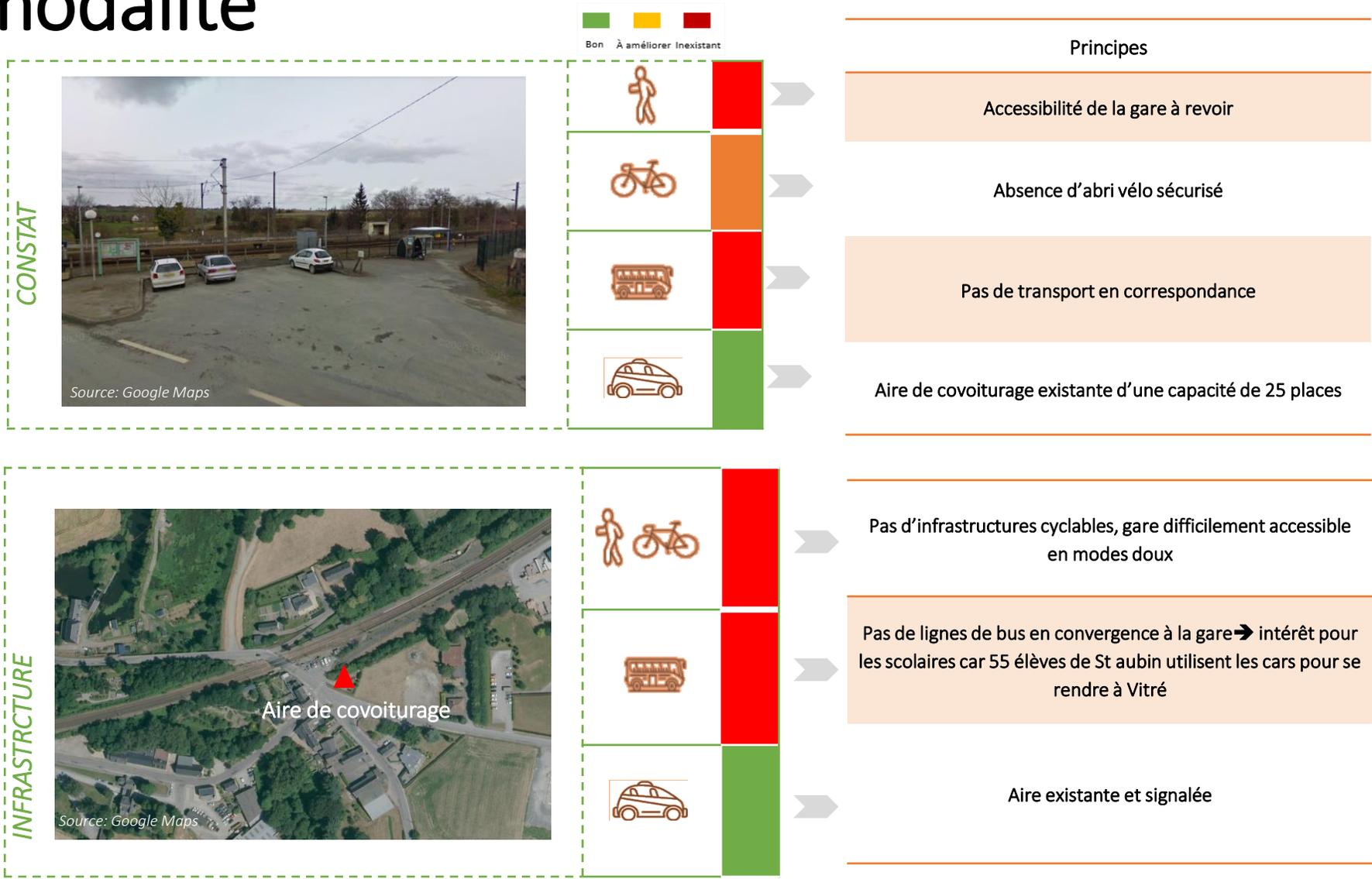
3 connexions le matin et le soir par deux lignes du réseau avec les TER de Rennes

Prédominance de la voiture en cœur de ville



# Intermodalité

Gare les Lacs

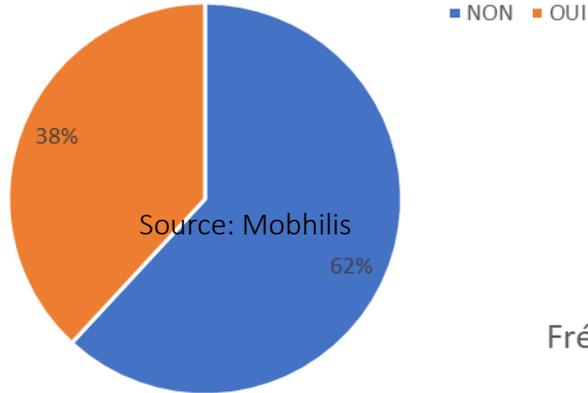


# Zoom sur la concertation grand public

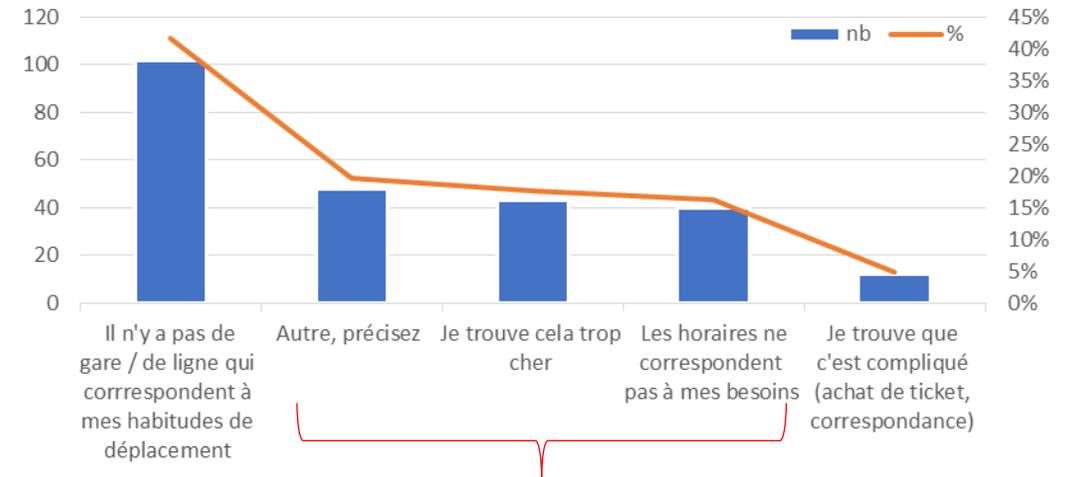


## L'usage

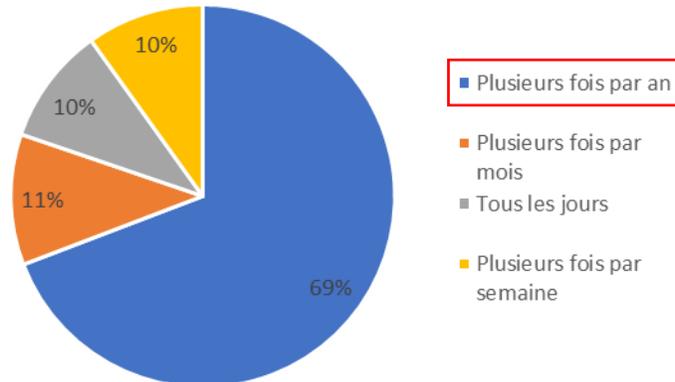
Usage du train



Motifs non usage du train



Fréquence usage train



Répartition équivalente

# Zoom sur la concertation grand public



## Les souhaits

### 3 commentaires :

#### - 1 commentaire : Accès vélo à la gare de Vitré compliqué

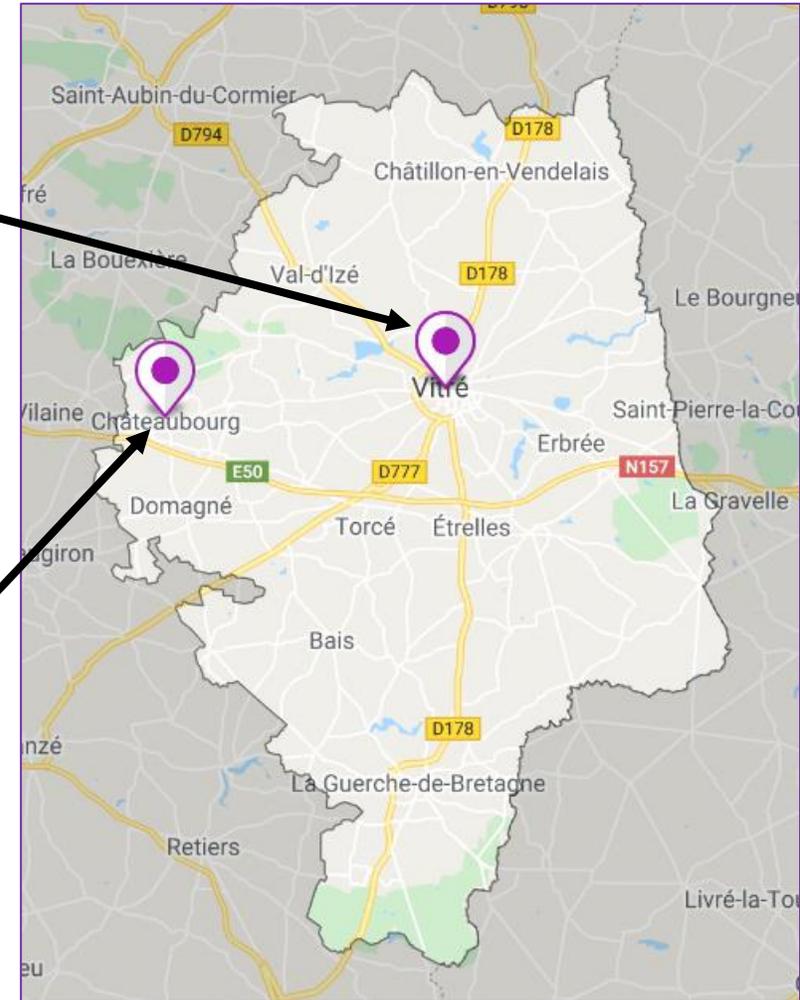
Accès par le sud ouest : une **chicane empêche l'accès à vélo** par la place de la Victoire, ce qui oblige à un détour

Accès par le sud est : l'accès par le **souterrain est compliqué**, par l'absence de rampe dans les 2 escaliers

Accès par le nord : **absence de rampe** dans les deux escaliers. Et difficulté à passer les portes (étroites). Est-il possible de rabaisser le trottoir devant la gare (encore mieux, d'éloigner le trafic routier) »

#### - 2 commentaires : Souhait d'amplitude horaires plus étendue :

« Est-il possible de négocier avec la Région d'avoir des **horaires** qui permettent de rentrer d'une réunion de travail tardive, d'une sortie cinéma ou autre ? »



# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<u>Constat</u>	Des gares qui ne jouent pas pleinement leur rôle d'intermodalité et qui manquent de connexions avec les centres-villes. Ce propos est à nuancer avec la très bonne connexion des arrêts de bus proche de la Gare de Vitré (90 passages par jour)	RAS	RAS
<u>Enjeux</u>	Développer l'intermodalité autour des gares en veillant à les mailler avec le reste du territoire et notamment avec les communes limitrophes.	RAS	RAS

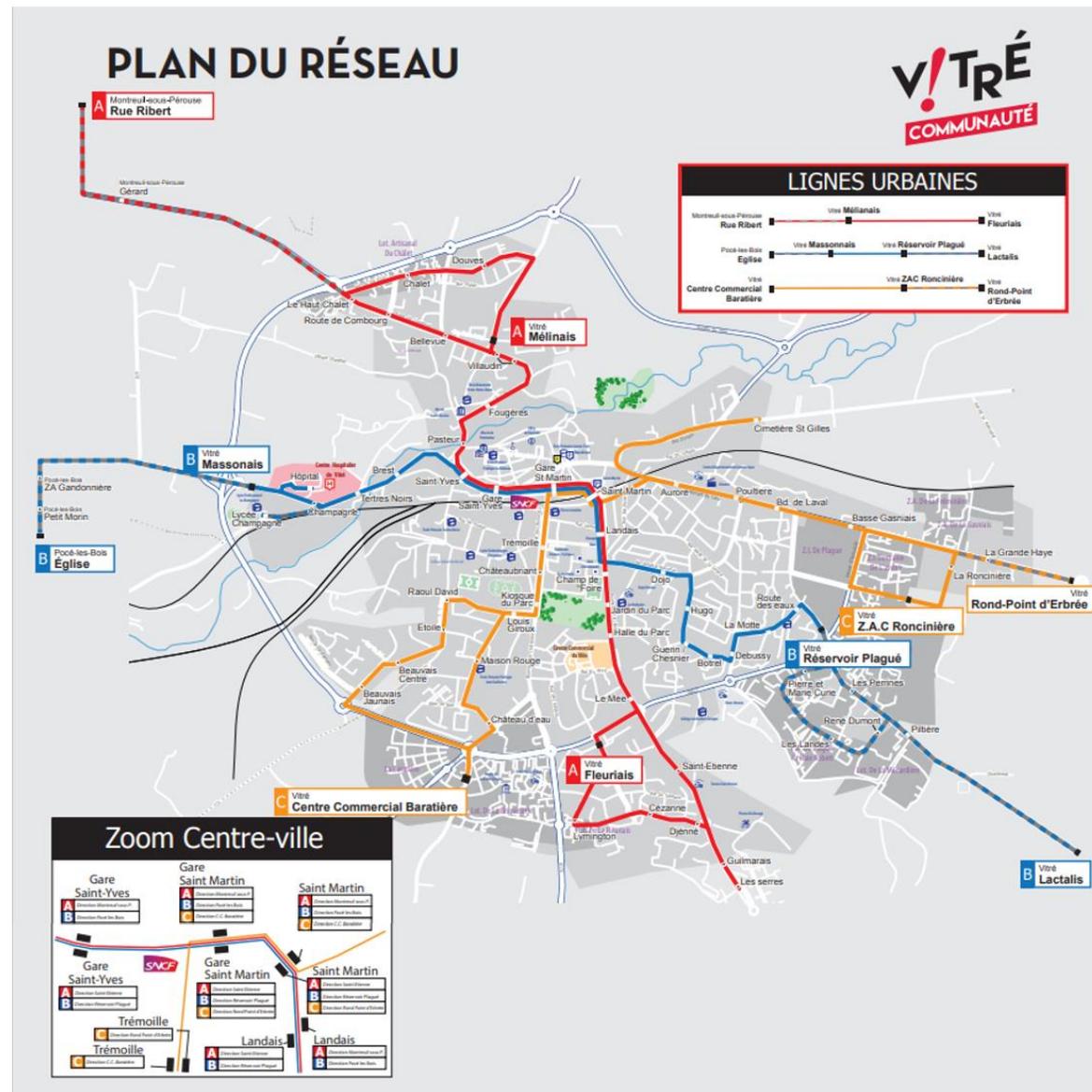
## 3-2 Les réseaux urbains

# Réseau urbain Vitré

Le réseau

## 3 lignes urbaines:

- Ligne A – Montreuil-sous-Pérouse > Mélinais > Fleuriais
- Ligne B – Pocé-les-Bois > Massonnais > Réservoir Plagué > Lactalis
- Ligne C – Centre commercial Baratière > La Roncinière > Rond-Point d'Erbrée



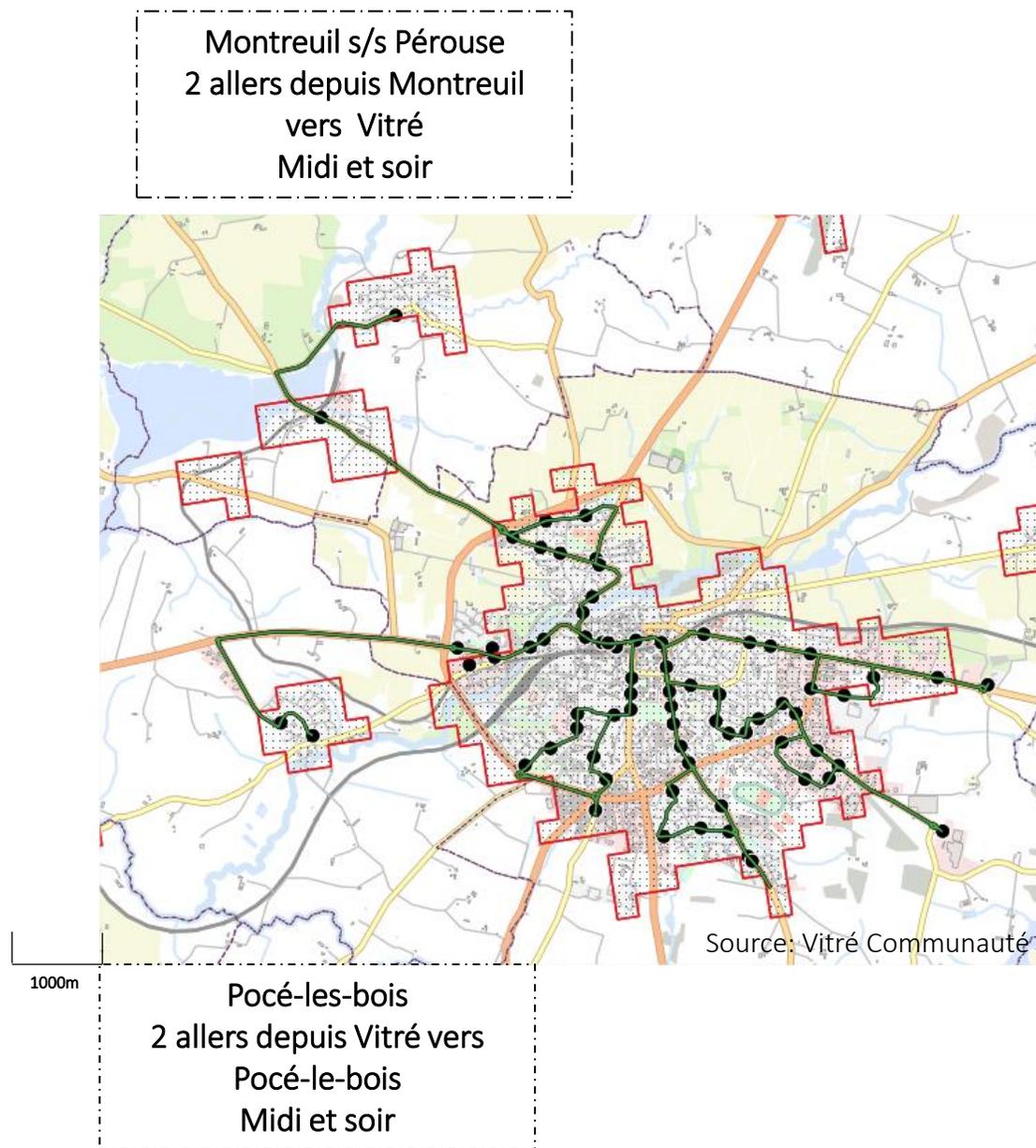
# Réseau urbain Vitré

## Couverture spatiale

Un réseau très dense avec de nombreux arrêts très proches les uns des autres (interdistance entre les arrêts parfois inférieure à 1km)

### Pistes d'actions possibles

- diminuer le nombre d'arrêt en assurant la desserte de proximité en le vélo
- augmenter la desserte sur les Communes de Pocé-les-Bois et Montreuil-sous-Pérouse pour stopper la desserte en transport scolaire (soit 3 cars au total) tout en restant vigilant sur la tarification puisque l'abonnement scolaire s'élève à 120€/an et que le transport urbain de Vitré est gratuit.



# Couverture spatiale

## Population et flux domicile

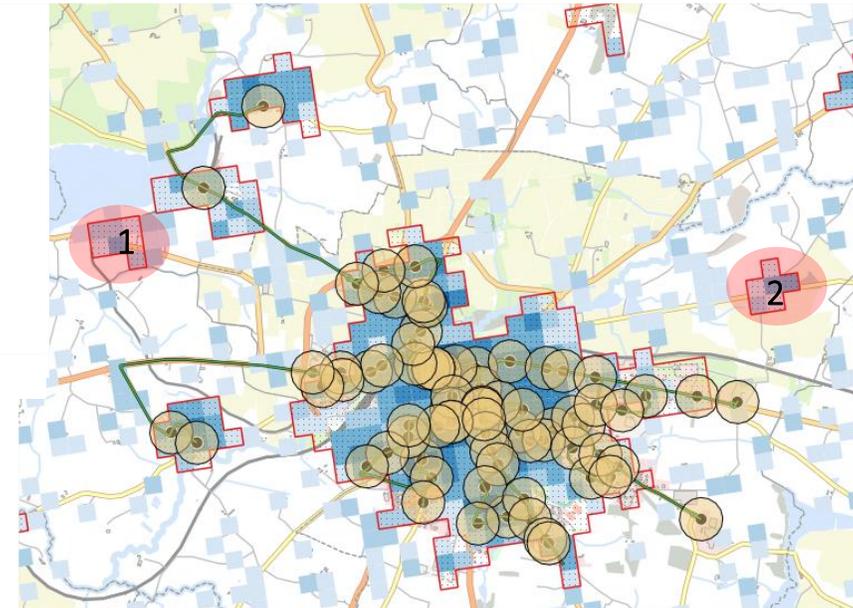
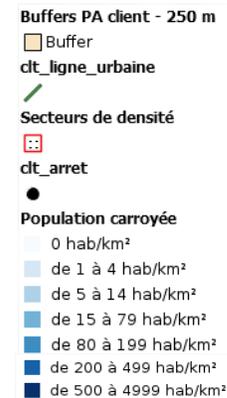
Une bonne couverture spatiale des arrêts, sauf sur certains secteurs de moins forte densité

- Étang de la Cantache rue de la Robiquette (1)
- La Croix-Rouge route de la Chapelle-Erbrée (2)

Et sur certains quartiers de Vitré

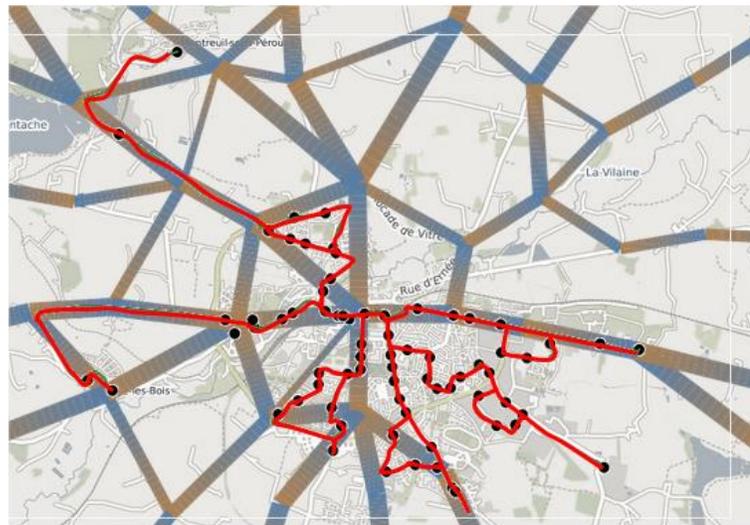
- Le Fougeray
- Les Boufforts

## Couverture spatiale population



Source: Insee

## Couverture spatiale flux domicile-travail

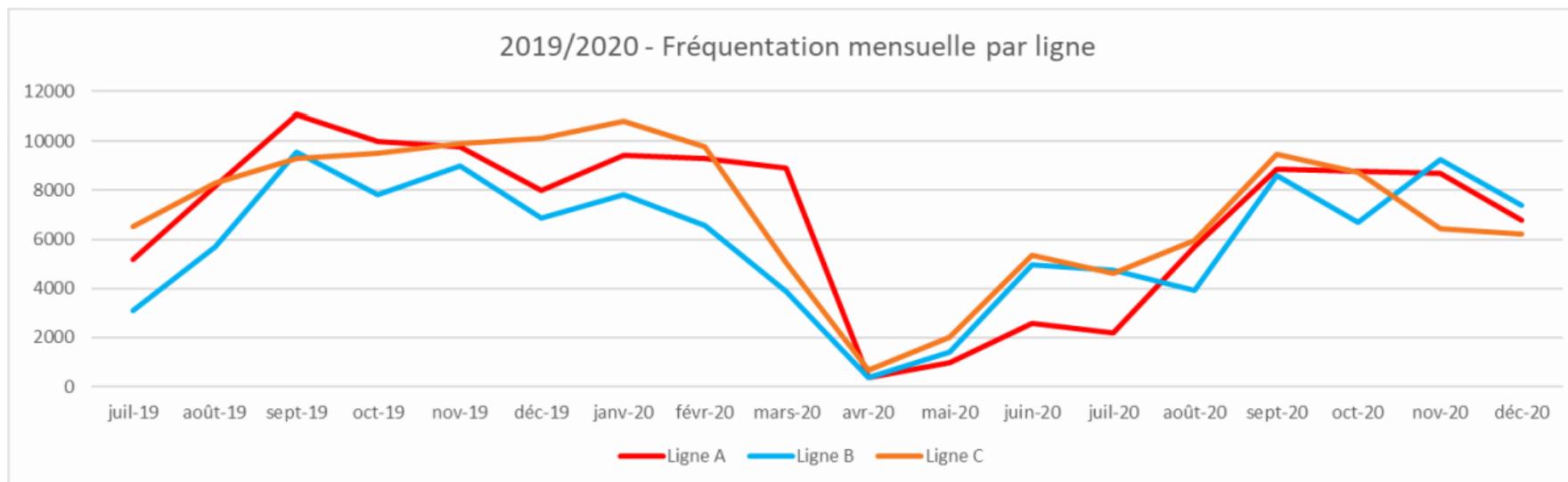


Source: Insee

Une bonne couverture spatiale des flux domicile-travail

# Réseau urbain Vitré

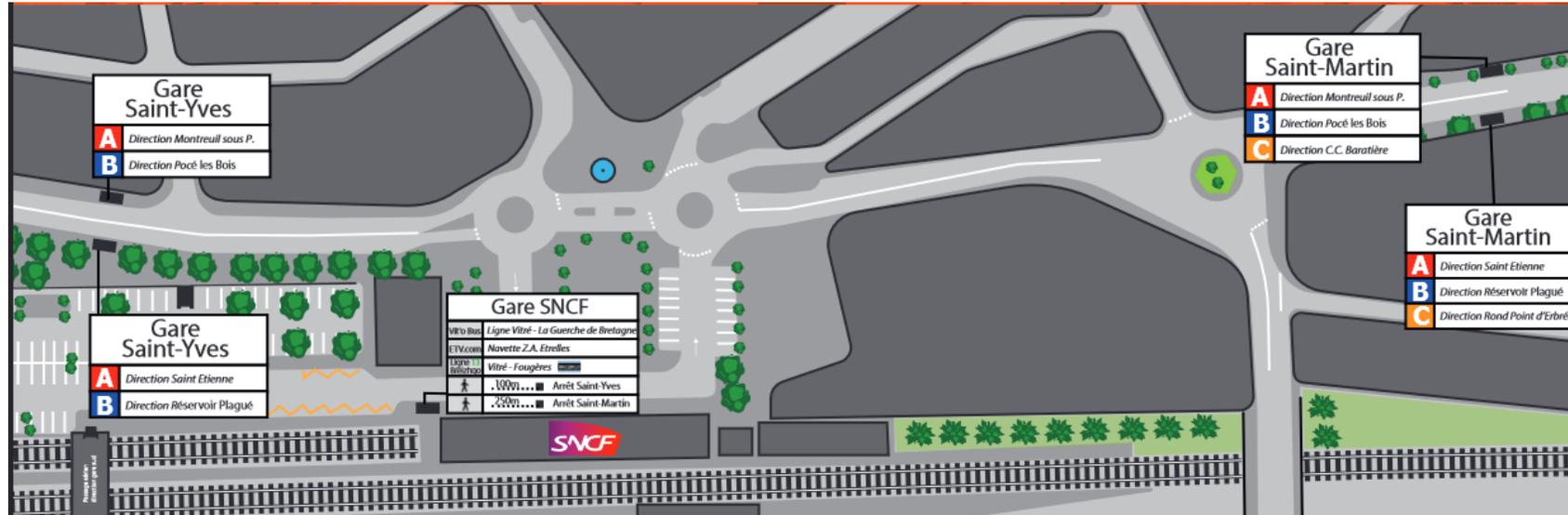
## Fréquentation



Source: Vitré Communauté

- Des bus complets en heure de pointes scolaire le matin et le soir
- Des fréquentations plus faibles en journée et en heures creuses
- Une baisse de la fréquentation de puis le 1<sup>er</sup> confinement de mars 2020
- Une hausse progressive du nombre d'usagers depuis la fin du 1<sup>er</sup> du confinement

# Zoom sur le cœur de ville



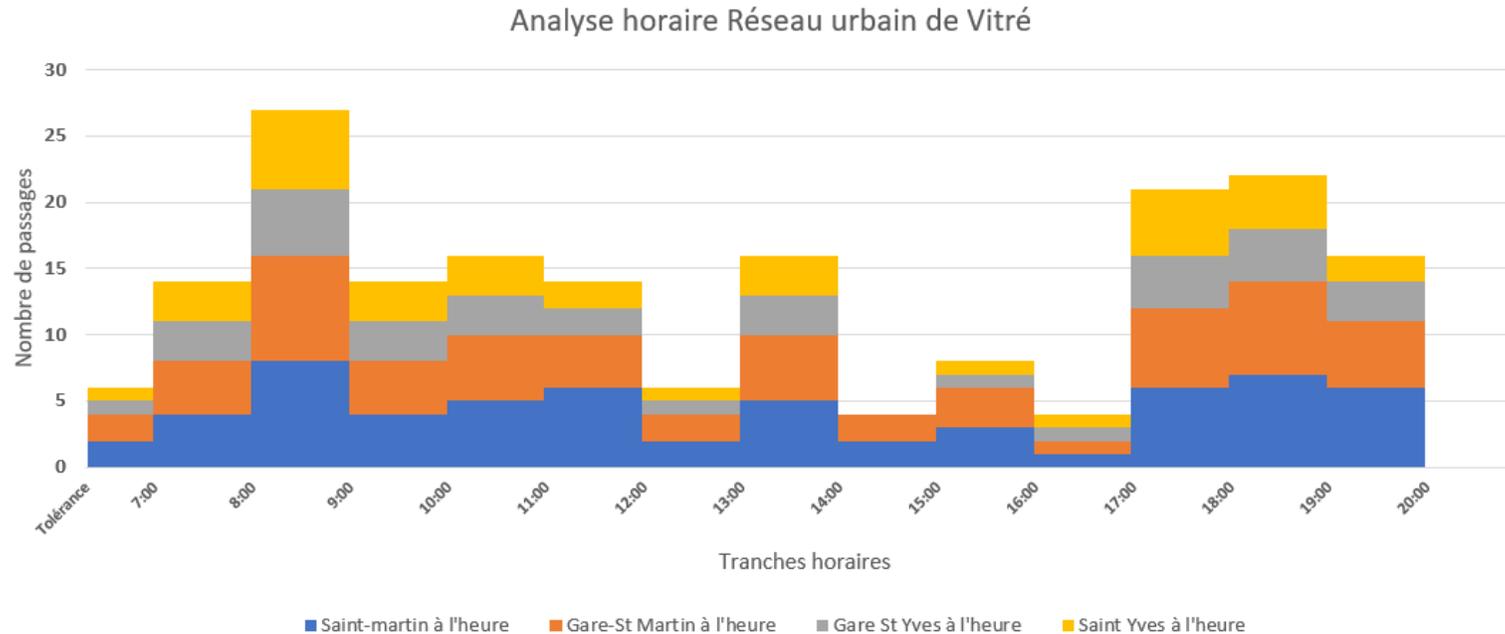
Source: Vitré Communauté

Arrêt cœur de ville	lignes	Nb passage/jour
Saint-Yves	Lignes A et B	59
Gare Saint-Yves	Lignes A et B	59
Gare Saint-Martin	Lignes A, B et C	92
Saint-Martin	Lignes A, B et C	92

Constat: un nombre de véhicules important en cœur de ville, sur 4 arrêts principaux

- Saint-Yves
- Gare saint-Yves
- Gare Saint-Martin
- Saint-Martin

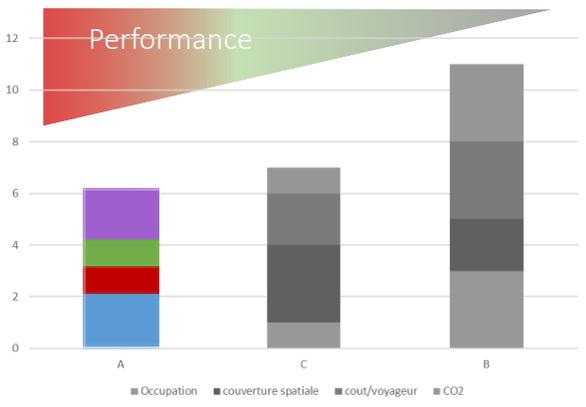
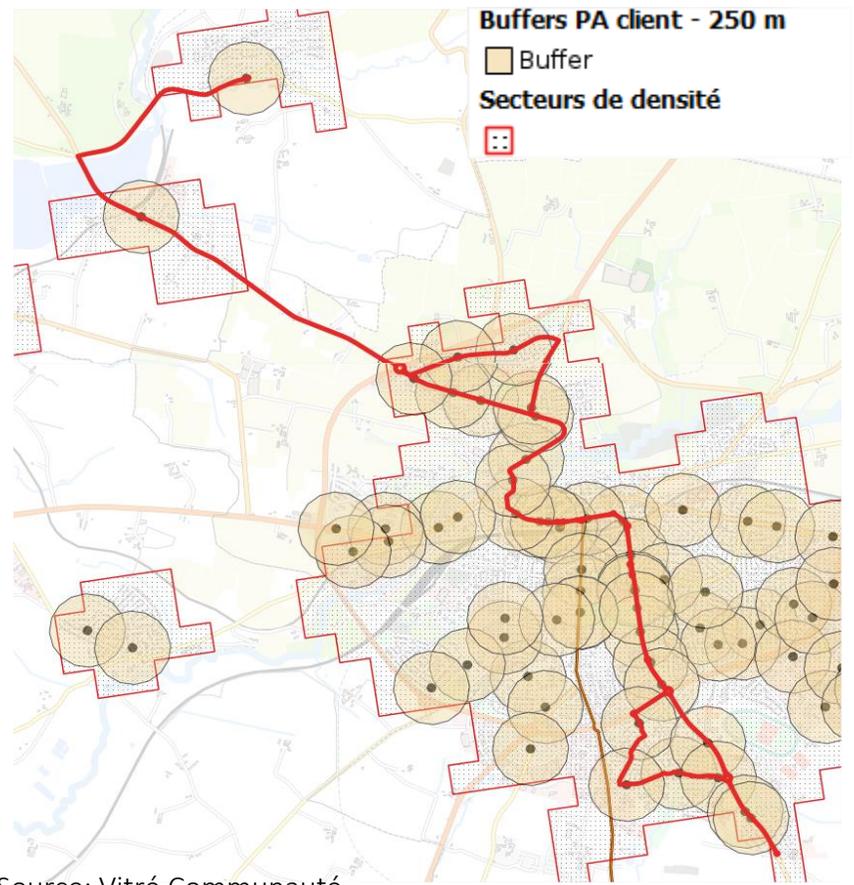
# Analyse horaire sur une journée type



Une concentration des passages des bus aux arrêts du cœur de ville aux heures de pointes avec plus de 25 passages sur la tranche horaire du matin (08h-09h). Sur les tranches horaires du soir, la concentration est plus diffuse, elle avoisine les 20 passages à l'heure entre 17h et 19h. Le réseau est majoritairement utilisé par les scolaires car il dessert dans un premier temps les quartiers les plus éloignés de Vitré puis la centralité. Une partie des horaires est également calée sur les horaires des scolaires

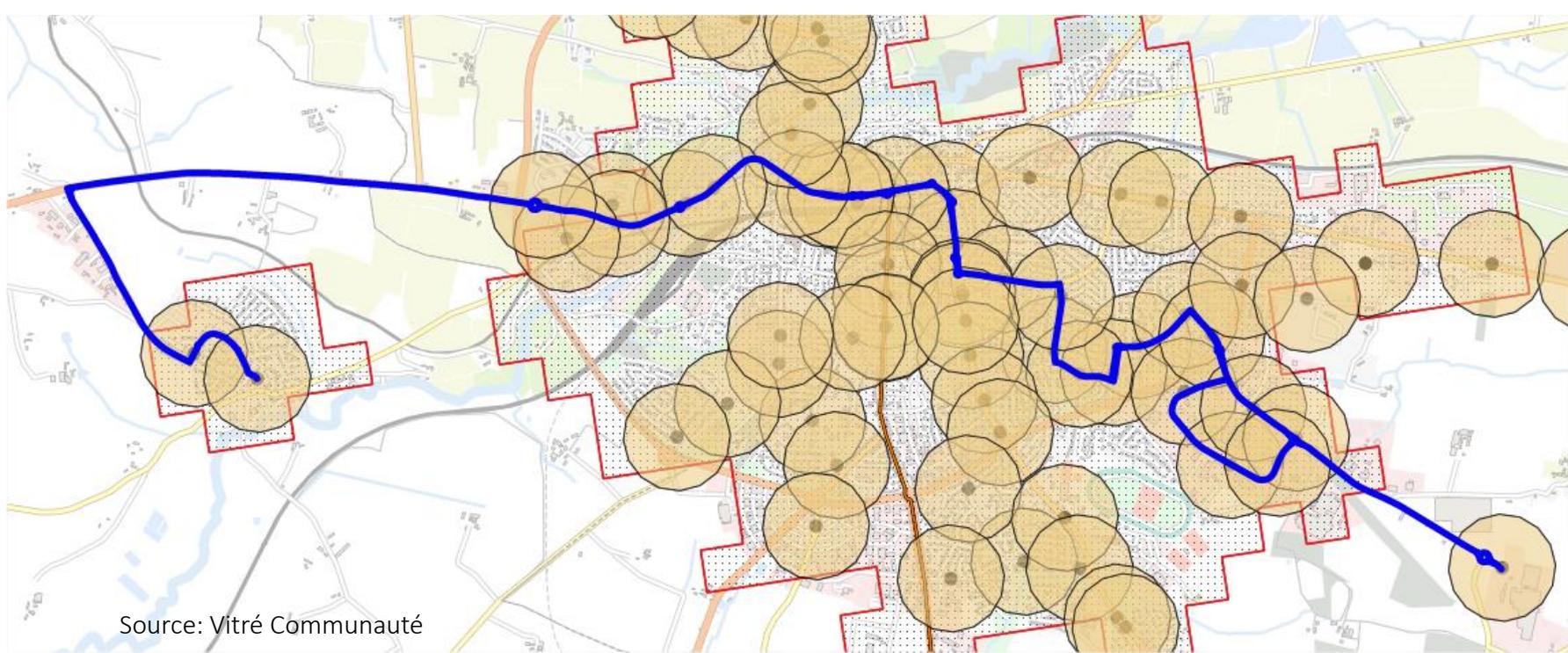
# Ligne A

Chiffres clés	
Couverture spatiale	18%
Taux d'occupation	14%
Coût par voyageur	0,72€

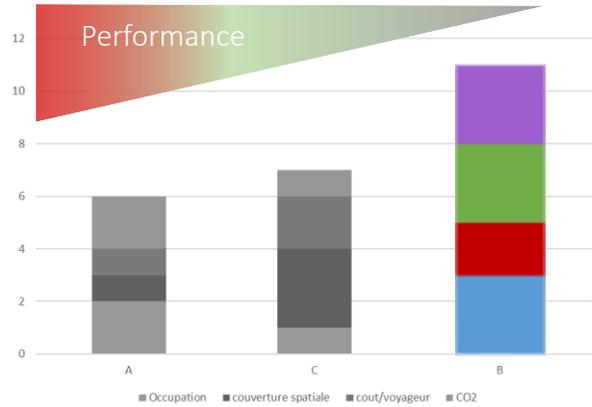


Amplitude horaire	Vers Saint-Etienne		Vers Bellevue	
	Horaires mini et maxi	07:06	19:37	06:59
Amplitude	12h31		12h18	
Nb de passages du lundi au vendredi	16		15	
cadencement moyen	1 passage toutes les 45 minutes		1 passage toutes les 50 minutes	

# Ligne B



Chiffres clés	
Couverture spatiale	17%
Taux d'occupation	10%
Coût par voyageur	0,64€



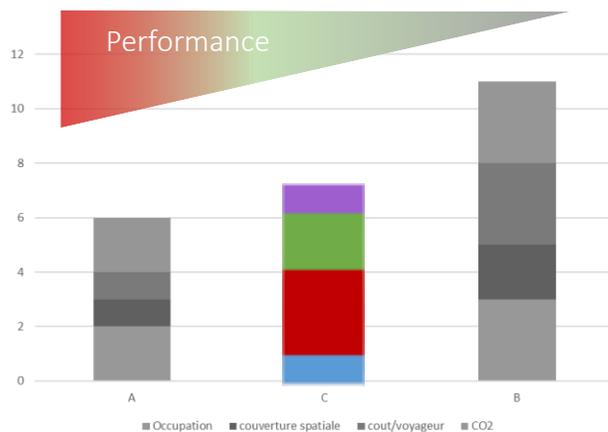
Amplitude horaire	Vers Massonnais		Vers Reservoir-Plagué	
	Horaires mini et maxi	06:45	18:35	07:04
Amplitude	11h50		11h51	
Nb de passages du lundi au vendredi	14		14	
cadencement moyen	1 passage toutes les 50 minutes		1 passage toutes les 50 minutes	

# Ligne C

Chiffres clés	
Couverture spatiale	12%
Taux d'occupation	14%
Coût par voyageur	0,67€



Source: Vitré Communauté



Amplitude horaire	Vers Maison-Rouge		Vers Roncinière	
Horaires mini et maxi	06:50	19:35	07:03	19:13
Amplitude	12h45		12h10	
Nb de passages du lundi au vendredi	17		15	
cadencement moyen	1 passage toutes les 45 minutes		1 passage toutes les 48 minutes	

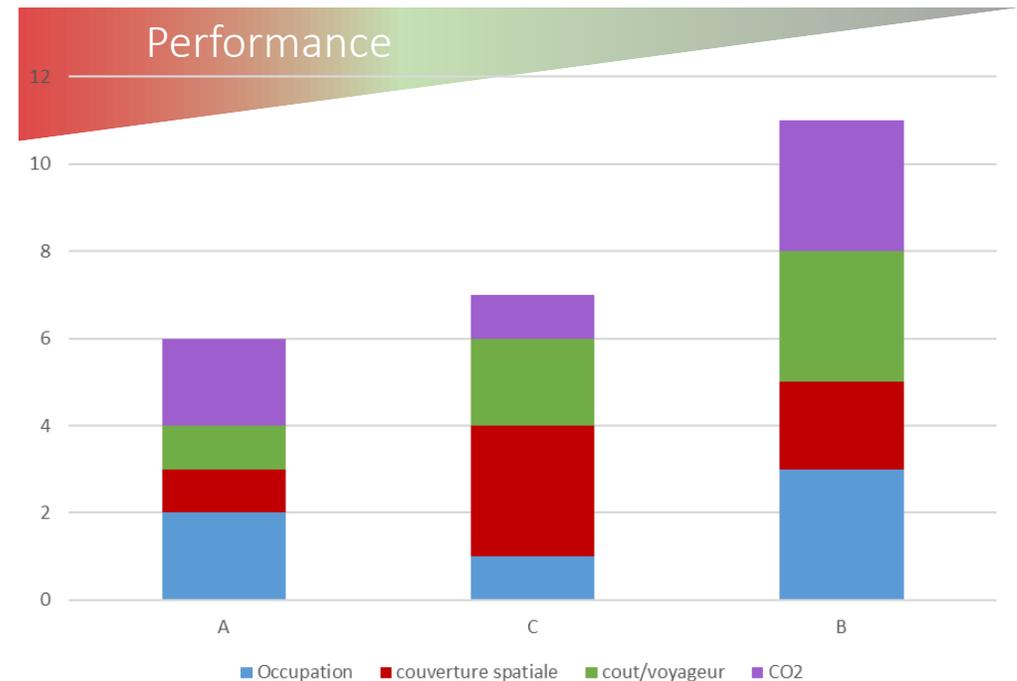
# Performance des lignes

Analyse basée sur :

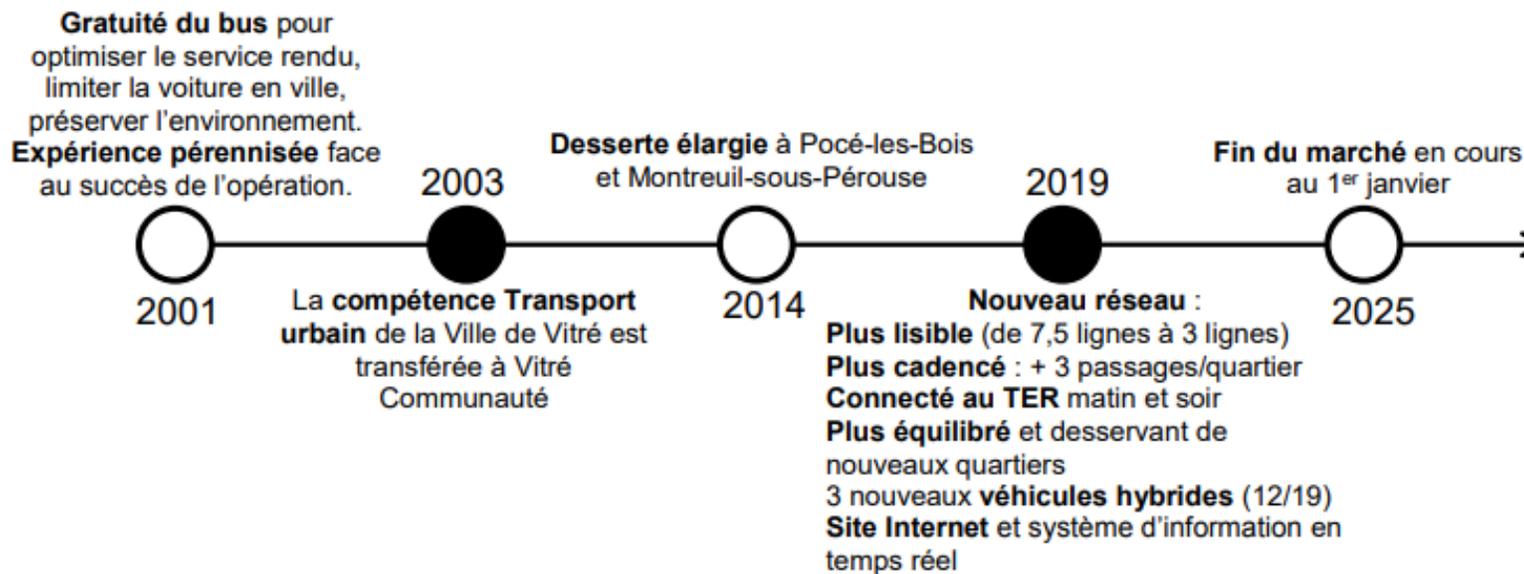
- La couverture spatiale, c'est-à-dire la fréquentation réelle par rapport à la population maximale théorique
- Taux d'occupation,
- Coût par voyageur,
- Émission de CO2

La ligne la mieux classée est la ligne A qui est la plus performante en terme de couverture et coût/voyageur, et qui est plutôt bien classée sur le reste des critères. **C'est une ligne qui dessert les quartiers les plus éloignés des centres scolaires de Vitré.** La ligne la moins performante est la ligne B.

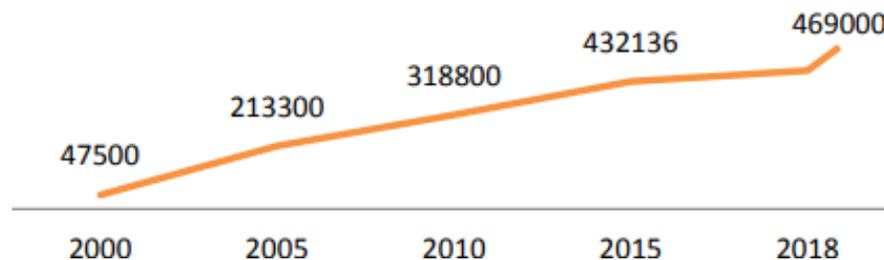
Cumul du rang obtenu pour chaque ligne



# Les chiffres clés



Evolution de la fréquentation transport urbain de Vitré (en voyages)



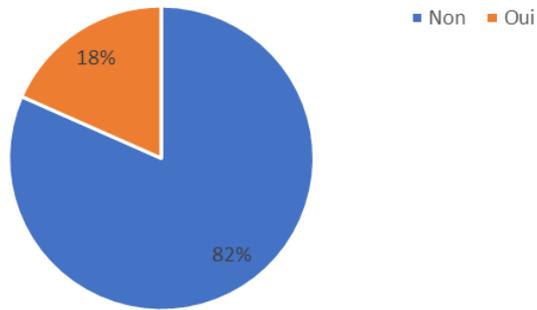
**Coût annuel TTC : 950 000€**  
**Tarif : gratuité**

# Zoom sur la concertation grand public

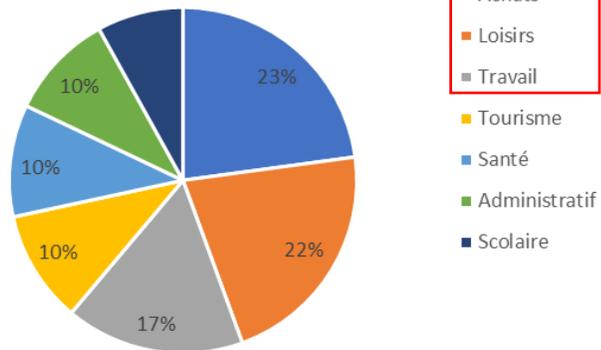


## l'usage

### Usage bus

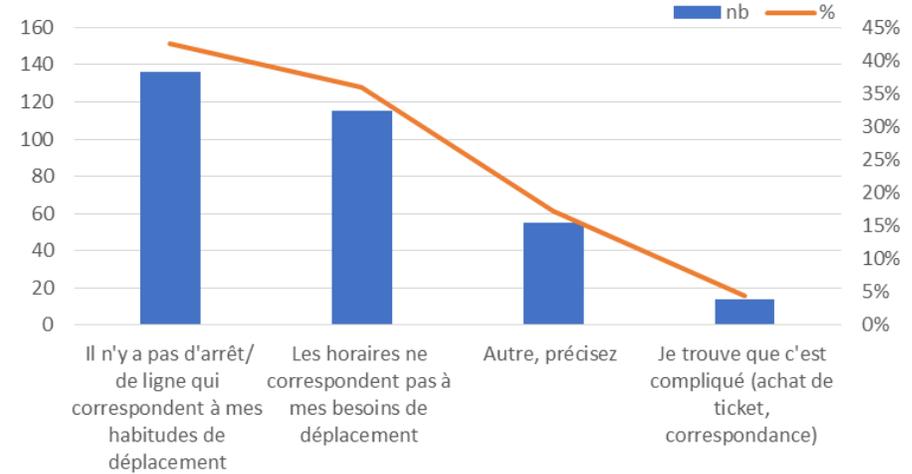


### Motifs usage bus

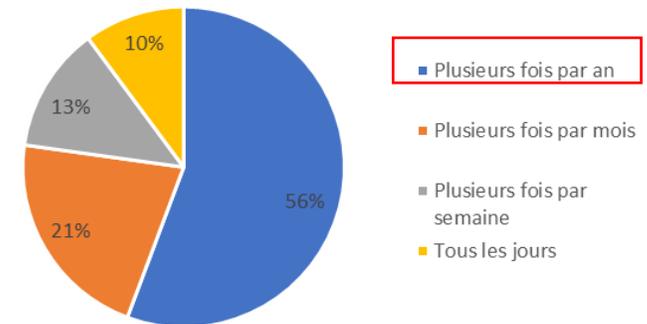


+ de 60%

## Motifs non usage bus



## Fréquence usage bus



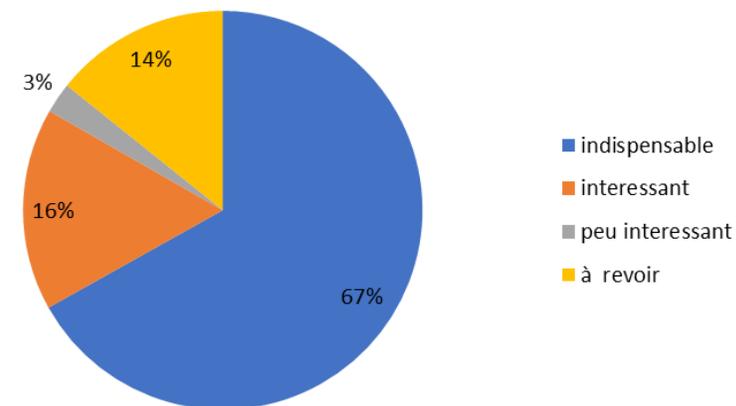




# Zoom sur la concertation grand public

## la gratuité

Indispensable	« à conserver absolument », « génial », « aide les faibles revenus à se déplacer »...
Intéressant	« intéressant, mais » → manque de fréquence, absence de desserte, inégalité des dessertes entre Vitré et le reste des communes de Vitré Co' etc...
Peu intéressant	pas d'avis sur la question de la gratuité mais problèmes soulevés (fréquence, absence de desserte)
À Revoir	contribution financière mentionnée et souhaitée





# Les attentes des communes

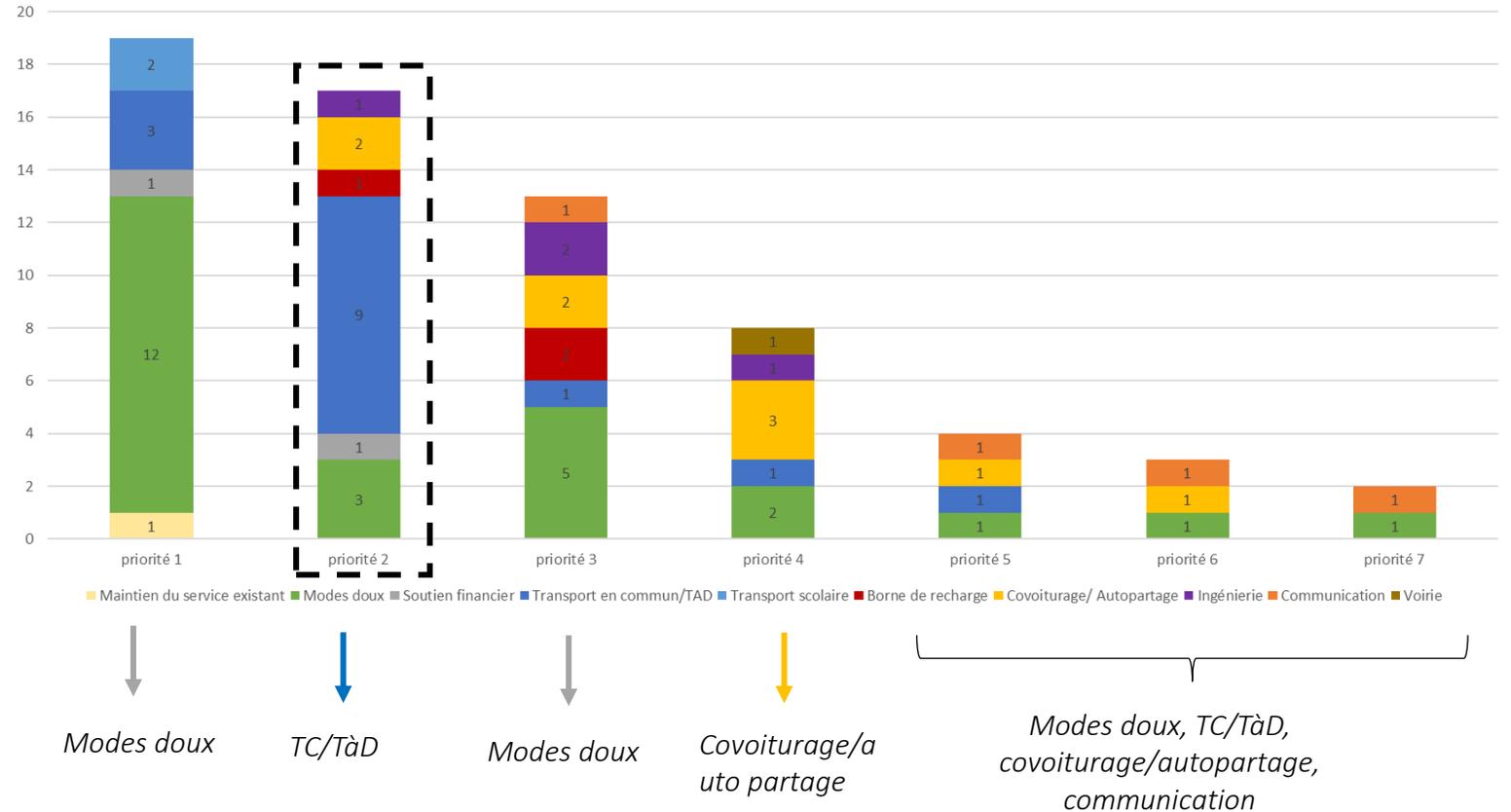
Développement et extension du service de transport à la demande (taxi.com) TOUS LES JOURS.

Maintenir le service Taxi Com pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap.

Aide au déplacement pour les structures n'étant pas présentes dans la commune pour les personnes sans permis ou ayant des difficultés à se déplacer.

« Communication plus large au sujet du transport à la demande »

Répartition modale des priorités



# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<u>Constat</u>	Le transport urbain ne cible pas vraiment les déplacements domicile-travail malgré la correspondance avec la gare et les trains de Rennes (horaire ne répondant pas au 2*8 ou 3*8) Des arrêts avec des interdistances entre les arrêts très faibles et un réseau qui vient directement concurrencer la marche et le vélo	La gratuité des transports engendre un coût important pour la collectivité	Une très faible concurrence → prix du marché qui peut tendre à augmenter
<u>Pistes d'orientation</u>	Elargir les dessertes pour cibler davantage les déplacements domicile-travail. Un réseau qui cible les scolaires, nécessité de repenser le réseau dans son ensemble.	Revoir les modalités de financement du service, réfléchir à une répartition des coûts (Ville/Vitré Co') Réfléchir à une tarification incluant tarification sociale Billetique? Soulever le VM?	Revoir la forme juridique du marché (échéance 2025): DSP, régie?

# Réseau urbain Châteaubourg

## Le réseau

3 lignes urbaines

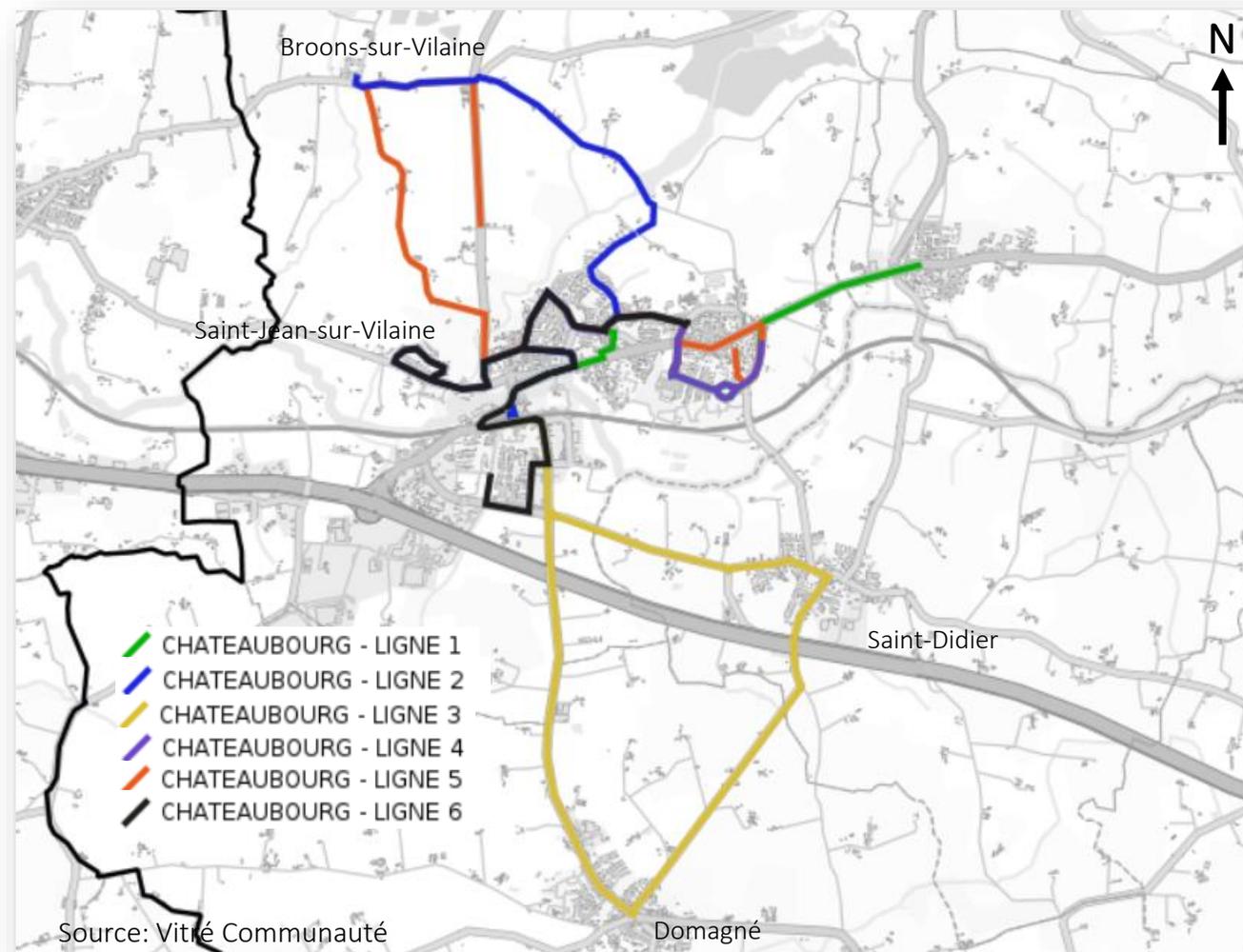
- Lignes 1,2, et 3

3 lignes scolaires:

- Lignes 4,5, et 6

4 communes desservies

- Châteaubourg (dont Broons/s/Vilaine)
- Domagné
- Saint-Didier
- Saint Jean Sur vilaine

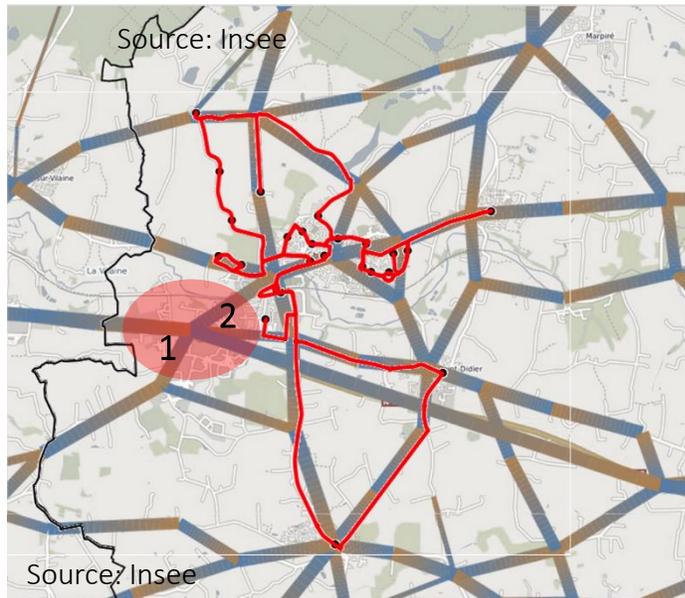


# Réseau urbain Châteaubourg

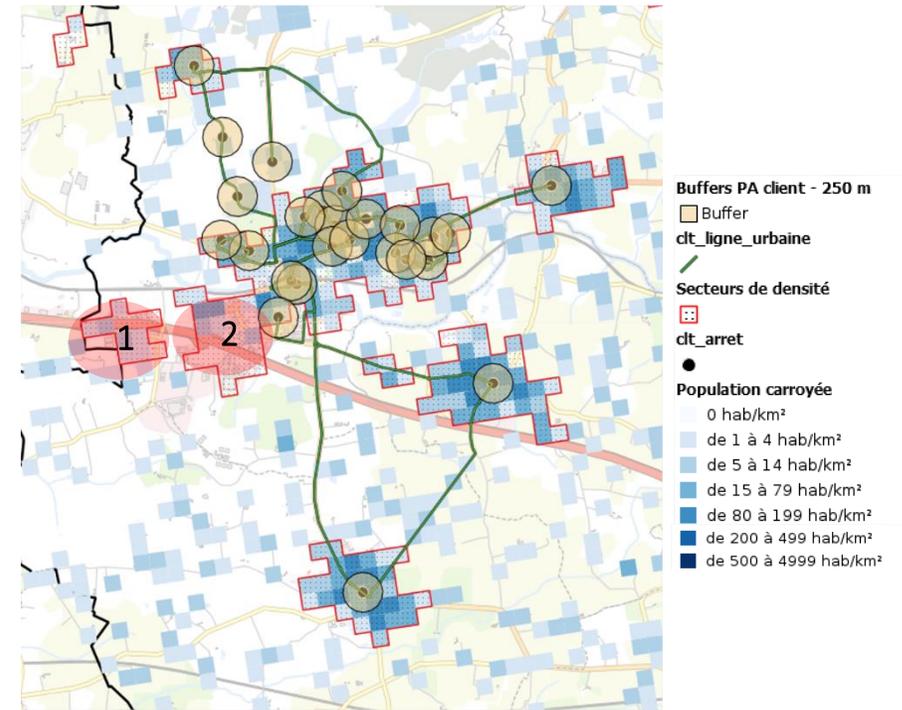
## Couverture spatiale

Une bonne couverture spatiale des arrêts, sauf sur le secteur ouest du territoire

- Étang de la Zone artisanale de la Croix-Rouge (1)
- Zone artisanale de la Goulgatière même si présence de l'arrêt de bus la Bourlière à proximité (2)



## Couverture spatiale population



## Couverture spatiale flux domicile-travail

Une bonne couverture spatiale des lignes du réseau qui couvrent une bonne partie des flux domicile-travail.

Néanmoins une partie des flux domicile-travail engendrés par les zones artisanales de la Croix-Rouge (1) et de la Goulgatière (2) ne sont pas couverts.

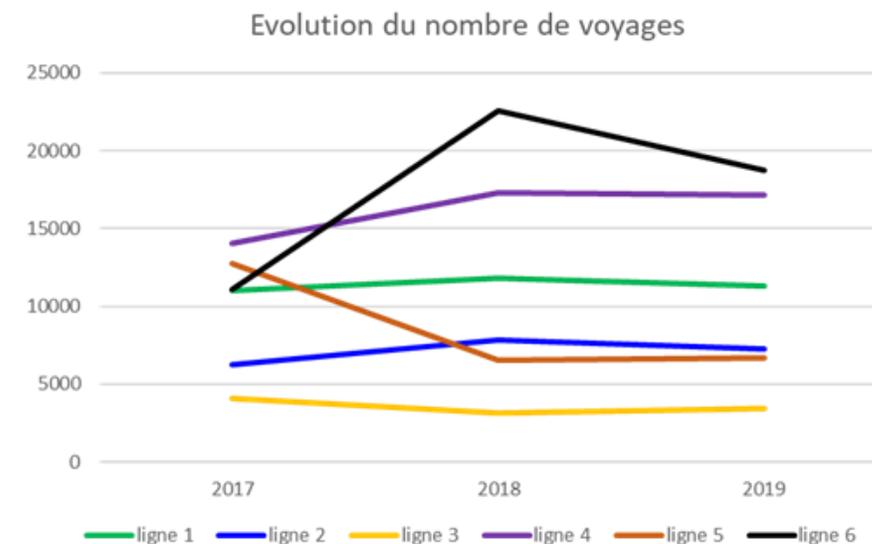
Une seule connexion avec le TER pour Domagné et Saint-Didier, envisager une augmentation des connexions avec le TER?

# Réseau urbain Châteaubourg

## Fréquentation

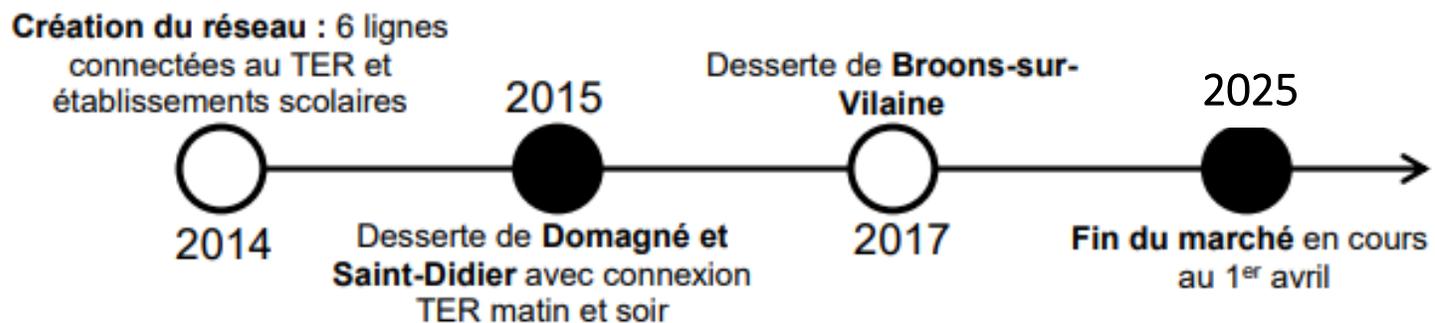
En 2019 ce sont principalement les lignes scolaires (4 et 6) qui enregistrent le plus grand nombre de voyages

LIGNES RÉGULIÈRES URBAINES				
Ligne	Terminus	Fréquence (hors mercredi)	Longueur	Fonctionnement
1	SAINT-JEAN-SUR-VILAINE > CHÂTEAUBOURG - GARE	3 allers / 3 retours	5,1 km	annuel
2	BROONS SUR VILAINE > CHÂTEAUBOURG - GARE	3 allers / 3 retours	5,8 km / 8,8 km	annuel
3	DOMAGNE > SAINT-DIDIER > CHÂTEAUBOURG	1 aller / 2 retours	10,8 km	annuel
LIGNES RÉGULIÈRES URBAINES				
4	QUINCAMPOIX > PARKING DU PRIEURE	1 aller / 1 retour	3,1 km	scolaire
5	LE CHENOT > VIEUX MOULIN	1 aller / 1 retour	9,2 km	scolaire
6	LA BOURLIERE > AVENUE DES GENETS	1 aller / 1 retour	8,6 km	scolaire

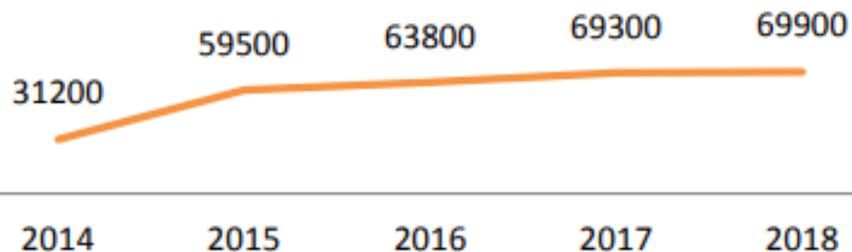


Source: Vitré Communauté

# Les chiffres clés



Evolution de la fréquentation transport urbain de Châteaubourg (en voyages)



Coût annuel (TTC) : 265 000€  
Tarif : gratuité

# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<u>Constat</u>	Le transport urbain ne permet pas de cibler les déplacements domicile-travail (ou uniquement internes à Châteaubourg)	La gratuité des transports engendre un coût important pour la collectivité	Une très faible concurrence → prix du marché qui peut tendre à augmenter <b><u>Constat : augmentation de 34% sur le dernier marché</u></b>
<u>Enjeux</u>	Elargir les dessertes pour cibler davantage les déplacements domicile-travail	Revoir les modalités de financement du service, réfléchir à une répartition des coûts (Ville/Vitré Co') Réfléchir à une tarification incluant une tarification sociale Billettique? Soulever le VM?	Revoir la forme juridique du marché (échéance 2025): DSP, régie?

# 3-3 Réseau rural

# Réseau rural

## Couverture

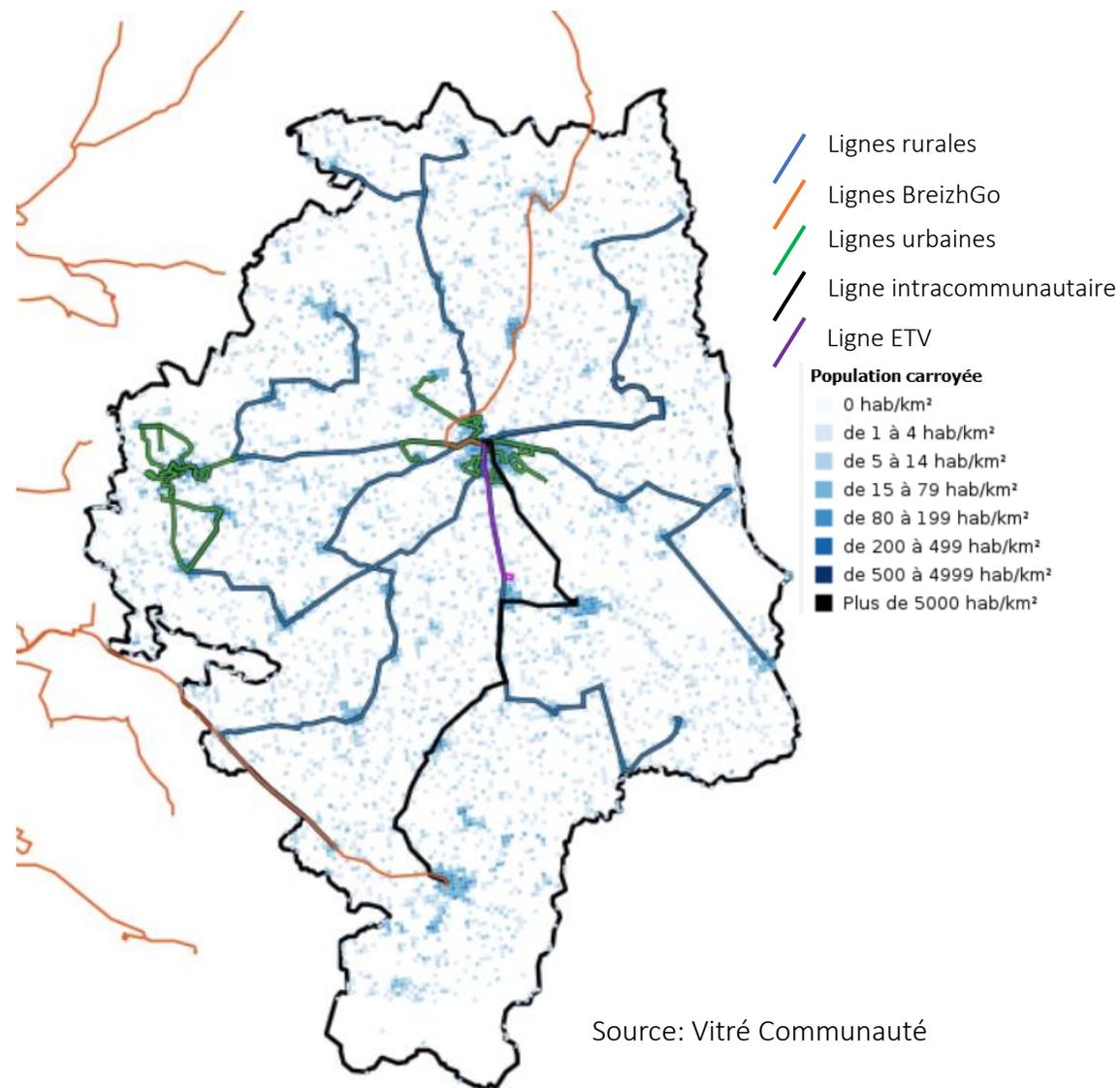
Les zones de densité de population sont bien couvertes par l'offre en transport rural (**lignes bleues**)

Fonctionnement des lignes 2 jours par semaine (lundi-jeudi ou mardi-vendredi)

Les secteurs non couverts au nord du territoire le sont par l'offre BreizhGo (ligne 13: Fougères/Vitré **ligne orange**)

Les secteurs non couverts au sud du territoire le sont par l'offre intracommunautaire (ligne: La Guerche-de-Bretagne/Vitré, **ligne noire** + ligne 3: La Guerche-de-Bretagne/Châteaugiron/Rennes **ligne orange**)

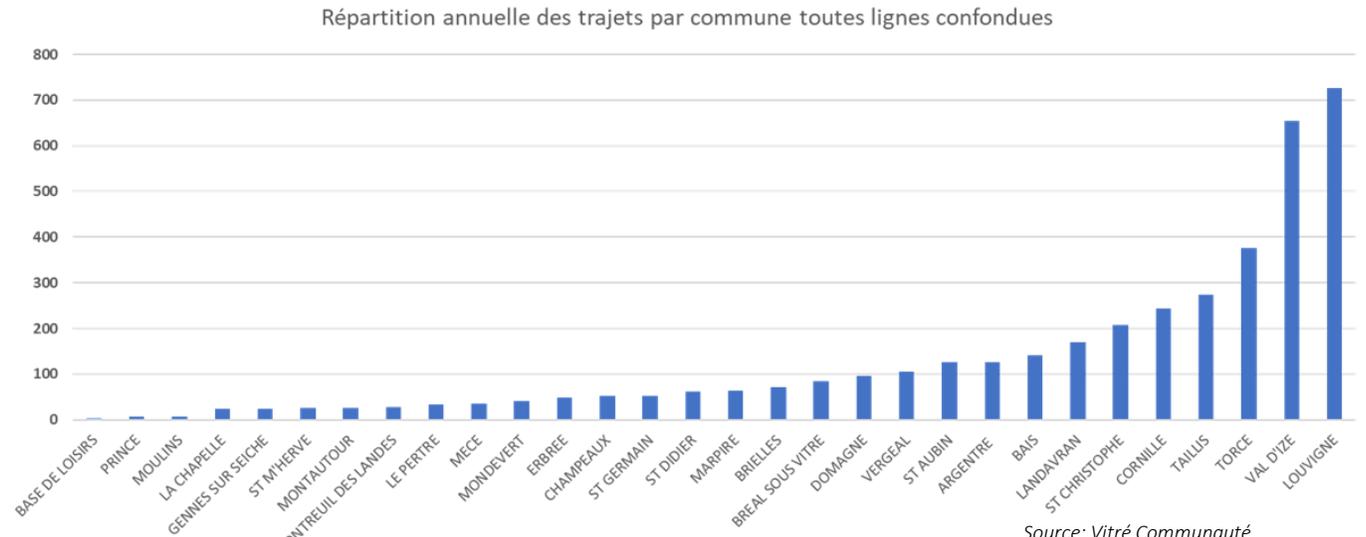
Néanmoins, certaines communes au sud du territoire ne disposent plus d'offre en transport comme Rannée, Drouges ou encore Moutiers car le service anciennement proposé pour rabattre ces communes sur la ligne Vitré-La Guerche n'était pas utilisé.



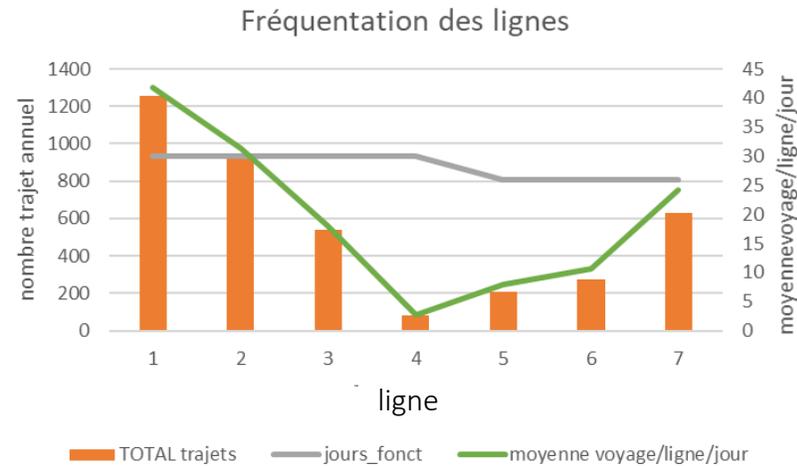
# Réseau rural

## Fréquentation

Les communes les plus utilisatrices du transport rural correspondent aux lignes les plus fortement utilisées. Pour Val d'Izé et Louvigné-de-Bais cela s'explique par les centres de loisirs. La moyenne du nombre de voyage par ligne est fondée sur les 30 ou 26 jours de fonctionnement en 2020.



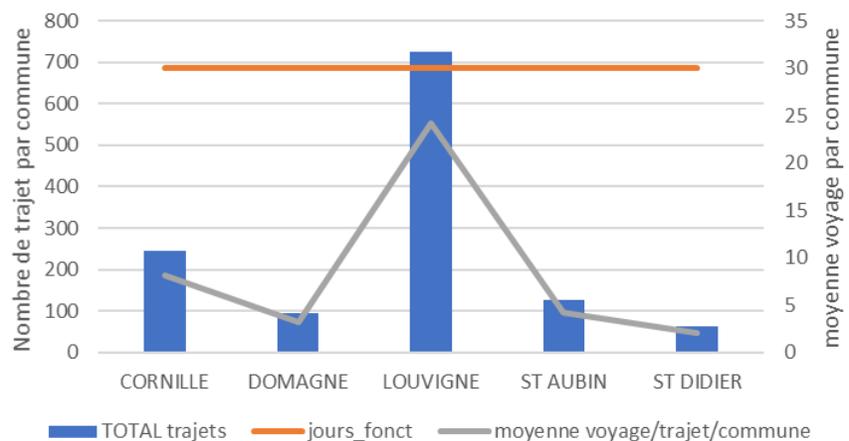
Source: Vitré Communauté



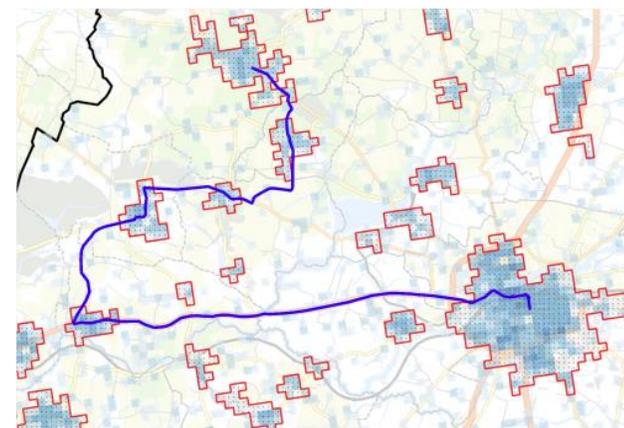
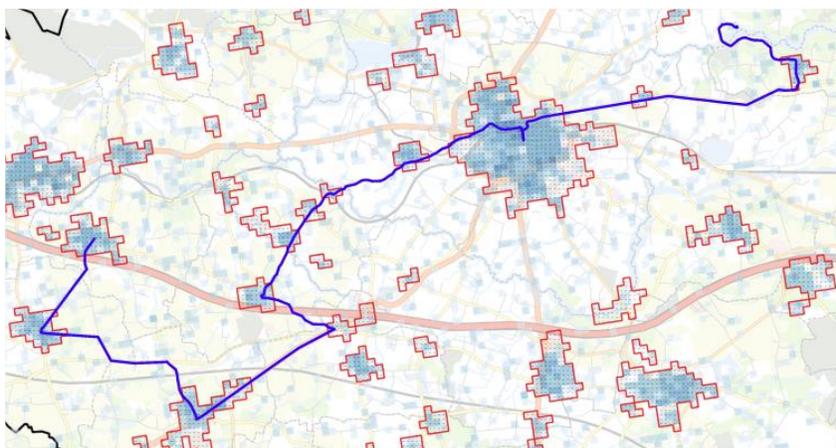
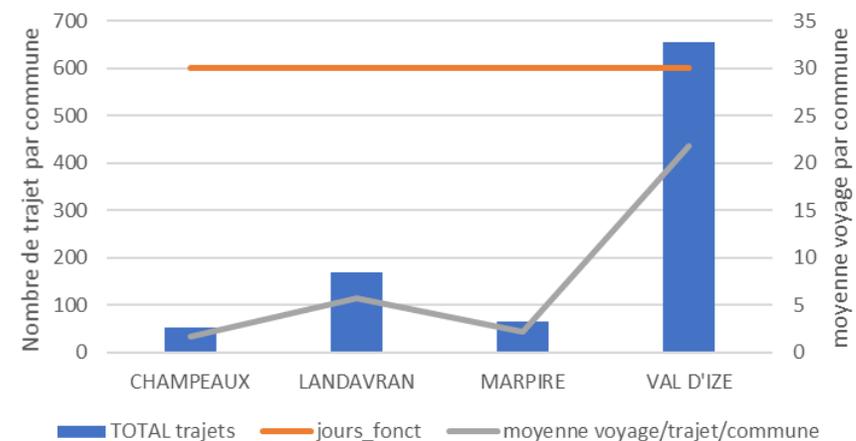
# Réseau rural

Zoom sur les lignes 1 et 2

Zoom sur la ligne 1



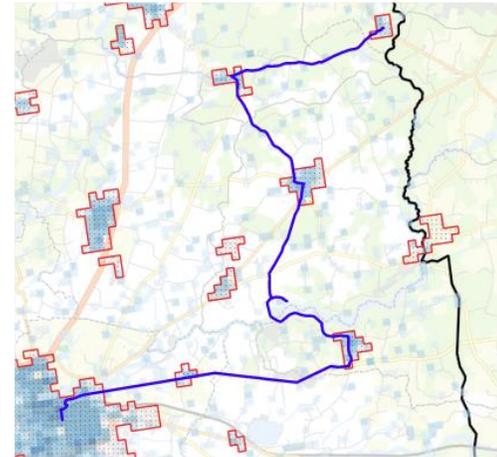
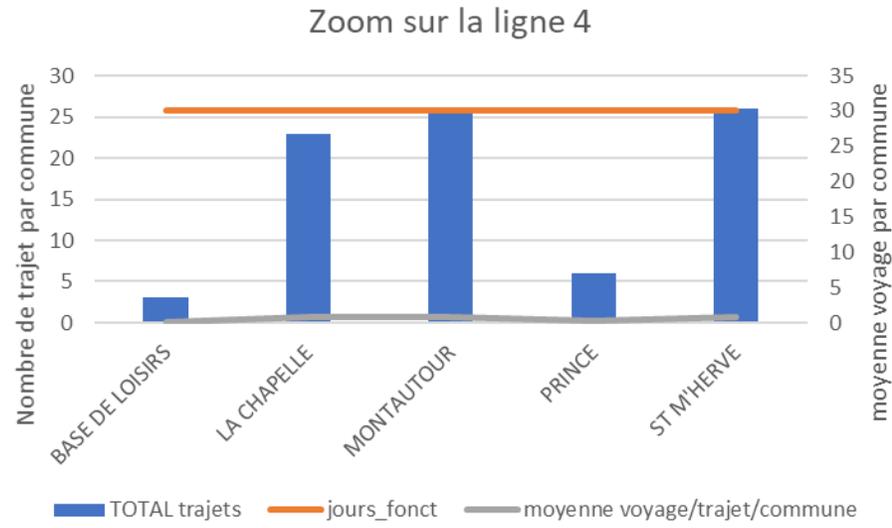
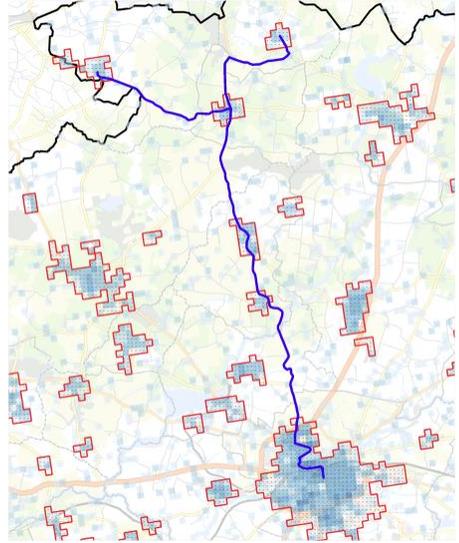
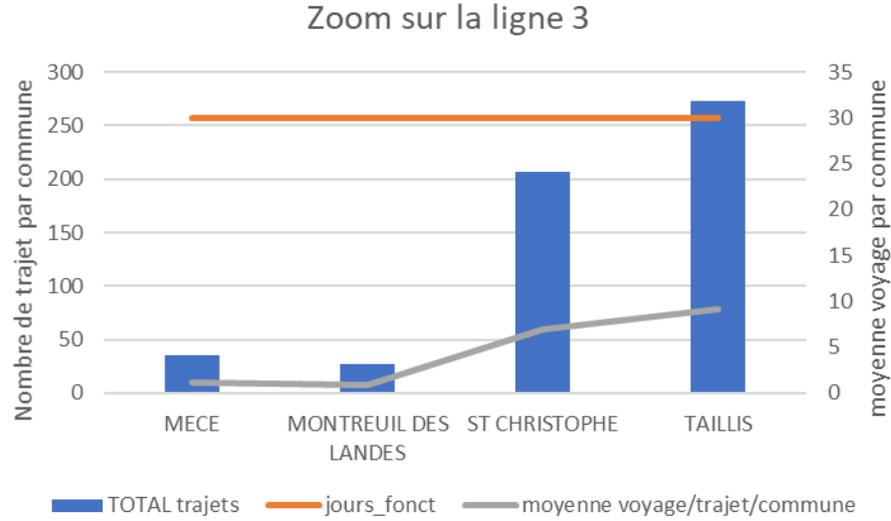
Zoom sur la ligne 2





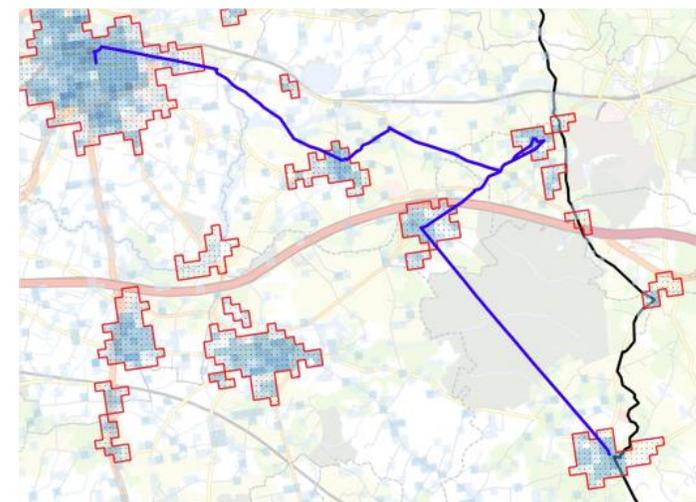
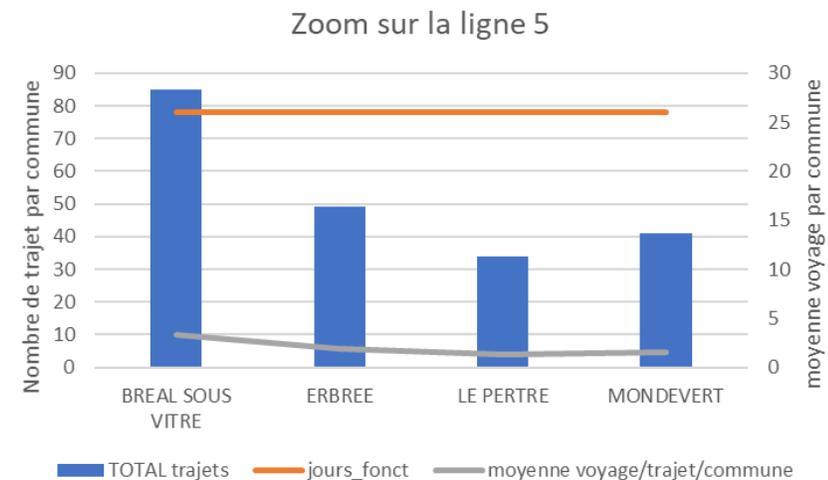
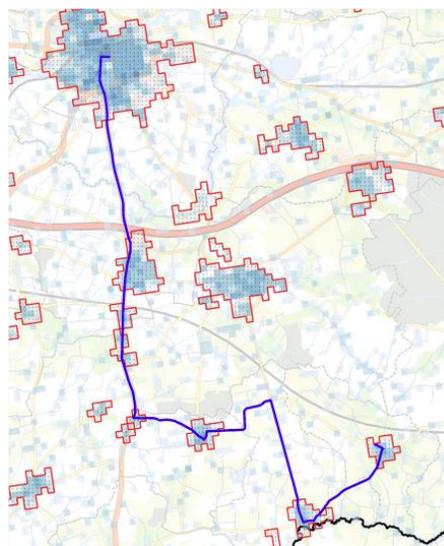
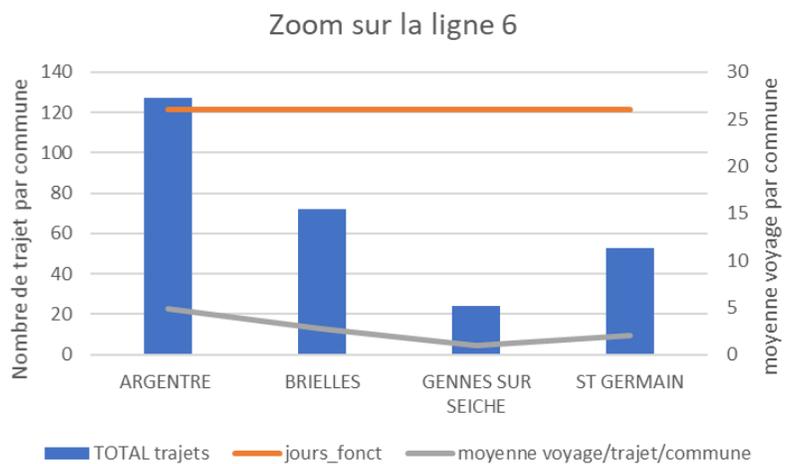
# Réseau Rural

Zoom sur les lignes 3 et 4



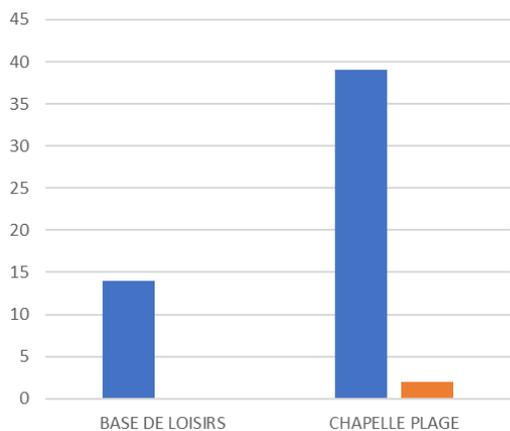
# Réseau Rural

Zoom sur les lignes 5 et 6

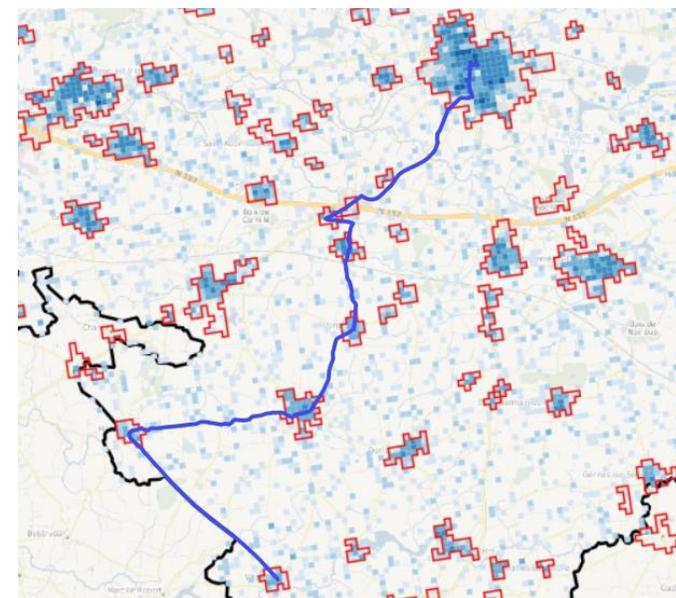
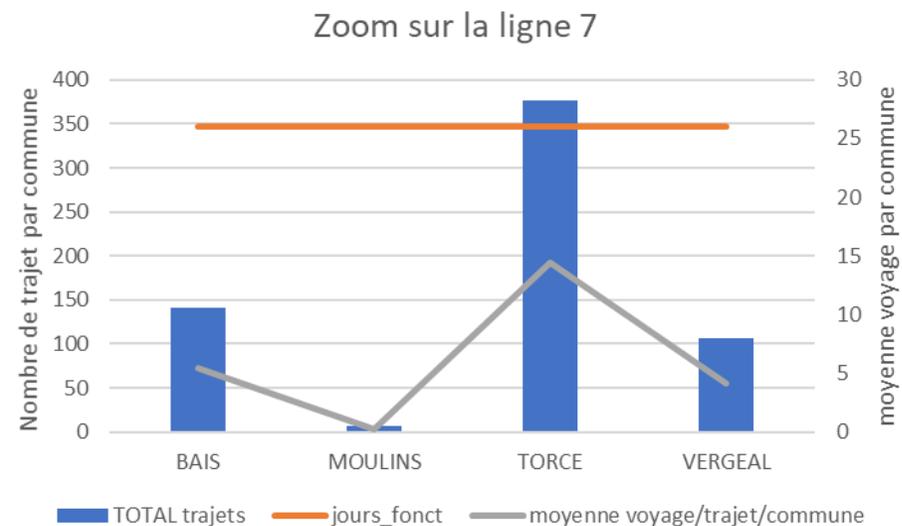
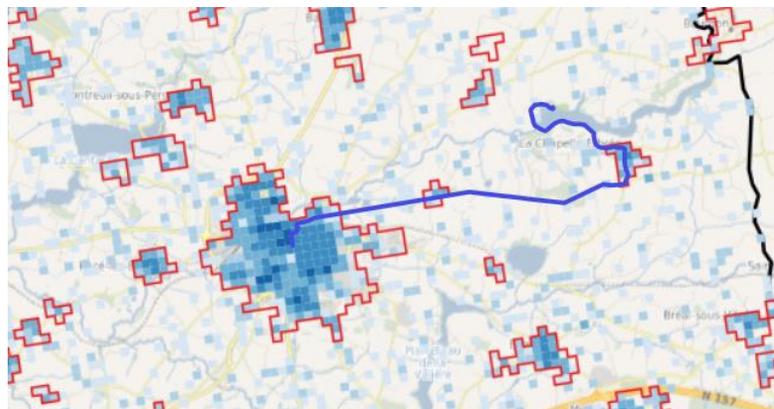


# Réseau Rural

Zoom sur les lignes 7 & 8



Zoom sur la ligne 8



# Réseau rural

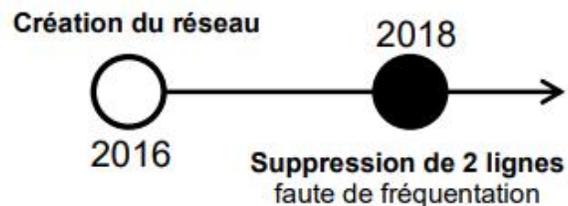
*Zoom complémentaire sur la ligne 8*

Dans le cadre de l'organisation des transports vers les communes rurales, une navette est assurée durant les vacances d'été entre Vitré et la base de loisirs (14h/17h15) du lundi au samedi.

## Les chiffres de l'été 2020 :

- 4 800 € pour 94 trajets (47 aller/retour) – 55 voyages  
266 voyages en 2019 et 544 voyages en 2018
- Fréquentation nulle en Août
- Périodes de fermeture ?
- Un plan de communication a été mis en place en juin 2021 et relayé sur les réseaux sociaux, le Ouest-France et le journal de Vitré ➔ les chiffres de 2021 devront permettre d'évaluer l'impact du plan de communication
- Quelle offre pour 2022 ? Attendre les chiffres de 2021

# Les chiffres clés



Prestations sur devis  
9 lignes AR  
35 communes  
2 jours par semaine (seulement pendant les  
vacances scolaires)  
1 ligne vers la base de loisirs  
3900 voyages pour 61 jours de circulation en 2018



Coût annuel (TTC) : 45 000€  
Tarif : gratuite



**Difficultés, questions...**

Réseau surtout utilisé par un public jeune



**Pistes de réflexions...**

Problématique de desserte des communes  
rurales et peu denses à étudier dans le Plan  
Mobilités

# Concertation grand public

## Les souhaits

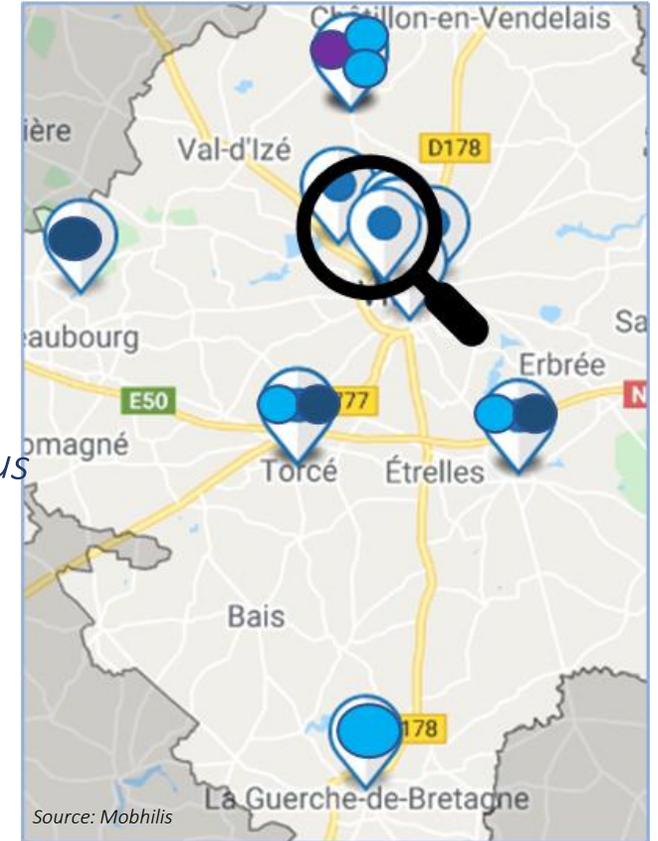
« C'est à dire des lignes qui n'iraient pas forcément à Vitré depuis les communes rurales mais permettraient d'aller de communes en communes »

« Augmenter la fréquence des passages de bus surtout le matin »

« Plus de passages de bus entre les différentes communes et Vitré »

« il faudrait un abribus pour les scolaires qui attendent le bus tous les matins »

« Adapter les horaires des Bus pour les scolaires et ainsi réduire le nombre de voitures »



- Nouvelles lignes ou amélioration du parcours
- Augmentation de la fréquence de passage
- Augmentation des bus vers Vitré
- Meilleure adaptation des bus aux horaires scolaires
- Demande d'abri bus
- 1 commentaire abondant deux sujets
- 2 commentaires sur le même lieu

# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<b><u>Constat</u></b>	Le transport rural ne permet pas de cibler les déplacements domicile-travail Des lignes à l'ouest du territoire plus fréquentées que celles à l'est du territoire	La gratuité des transports engendre un coût pour la collectivité	Prestations sur devis
<b><u>Enjeux</u></b>	Elargir les dessertes pour cibler davantage les déplacements domicile-travail Elaborer un plan de communication Réinterroger le fonctionnement actuel de la ligne estivale	Revoir les modalités de financement du service, réfléchir à une répartition des coûts Soulever le VM?	Service qui sera inclus au marché des transports vers les équipements communautaires en 2022 (Piscines, centre culturel, classe CHAM, base de loisirs)

# 3-4 Lignes intra communautaires

*Ligne Vitré-la Guerche*

*Ligne ETV (Vitré-Etrelles)*

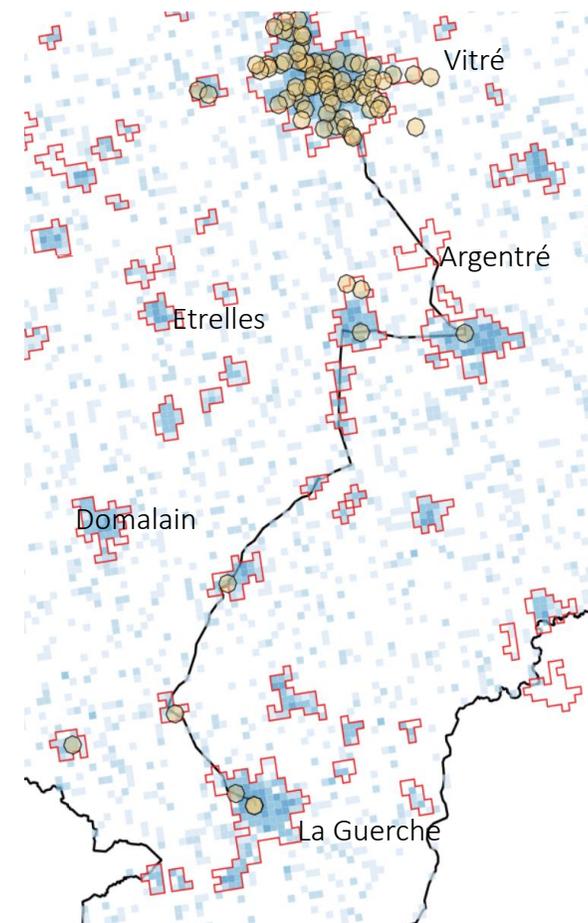
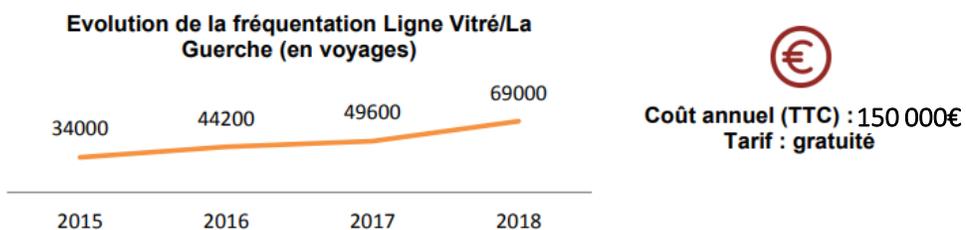
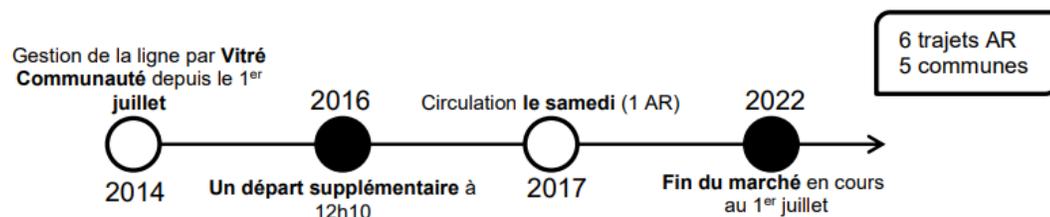
# Ligne Vitré-La Guerche

## Constat:

- Participation financière des communes → gestion par Vitré Communauté
- Ligne gratuite majoritairement empruntée par les scolaires → équité transport scolaire (120€/familles)

## Enjeux:

- Lignes de la région payantes 3 (la Guerche) et 13 (Vitré-fougères) → quelle harmonisation entre les services gérés par Vitré Communauté et la Région



Concertation: souhait des communes de Moutiers, Bais et Louvigné-de-Bais d'avoir un arrêt sur cette ligne

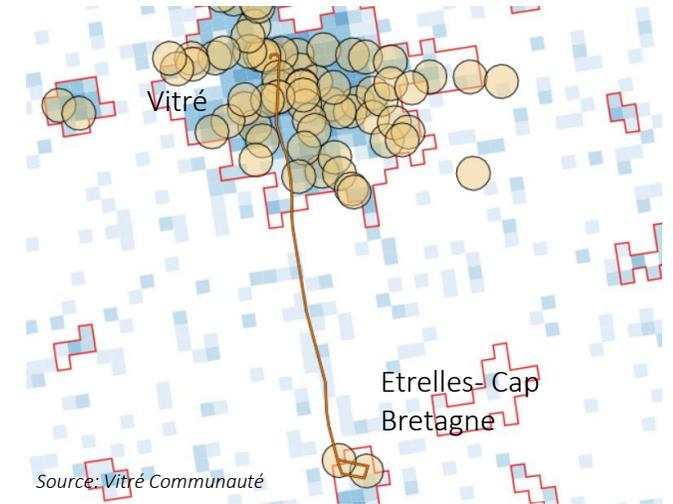
# Ligne Etreilles-Vitré

## Constat:

- Ligne payante → notion d'équité avec les autres lignes gérées par Vitré Communauté qui sont gratuites

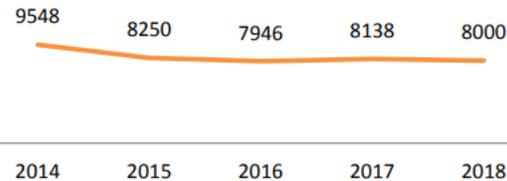
## Enjeux:

- Seule ligne qui cible les déplacements domicile-travail → modèle reproductible?
- Question du financement qui se pose et prélèvement du versement mobilité sous jacente → actuellement pas de VM soulevé



10 trajets AR  
2 communes

Evolution de la fréquentation Ligne ETV (en voyages)



Coût annuel (TTC) 95 000€  
Tarif : 25€/mois, 10€/carnet de 10, 1,30€/ticket

# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarifification	Juridique
<u>Constat</u>	<p>La ligne Vitré-La Guerche est principalement empruntée par les scolaires et vient doubler la desserte en transport scolaire existante.</p> <p>La ligne Etreilles-Vitré est payante, elle cible bien les déplacements domicile-travail</p>	<p>La gratuité des transports engendre un coût pour la collectivité</p> <p>Un manque d'harmonisation des tarifs lignes payantes/lignes gratuites, gérées par Vitré Communauté/Région</p>	<p>Marché (échéance 2022)</p>
<u>Enjeux</u>	<p>Notion d'équité entre l'abonnement scolaire 120€/famille/an et la ligne gratuite Vitré-La Guerche</p> <p>Modèle reproductible de la ligne Etreilles-Vitré pour cibler les déplacements domicile-travail</p>	<p>Revoir les modalités de financement du service, réfléchir à une répartition des coûts</p> <p>Soulever le VM?</p> <p>Travailler sur une harmonisation des tarifs entre lignes interurbaines gérées par la Région et lignes communautaires gérées par Vitré Communauté</p>	<p>Travailler sur les modes de gestion dans le cadre du plan d'actions du PMS</p>

# 3-5 Lignes régionales

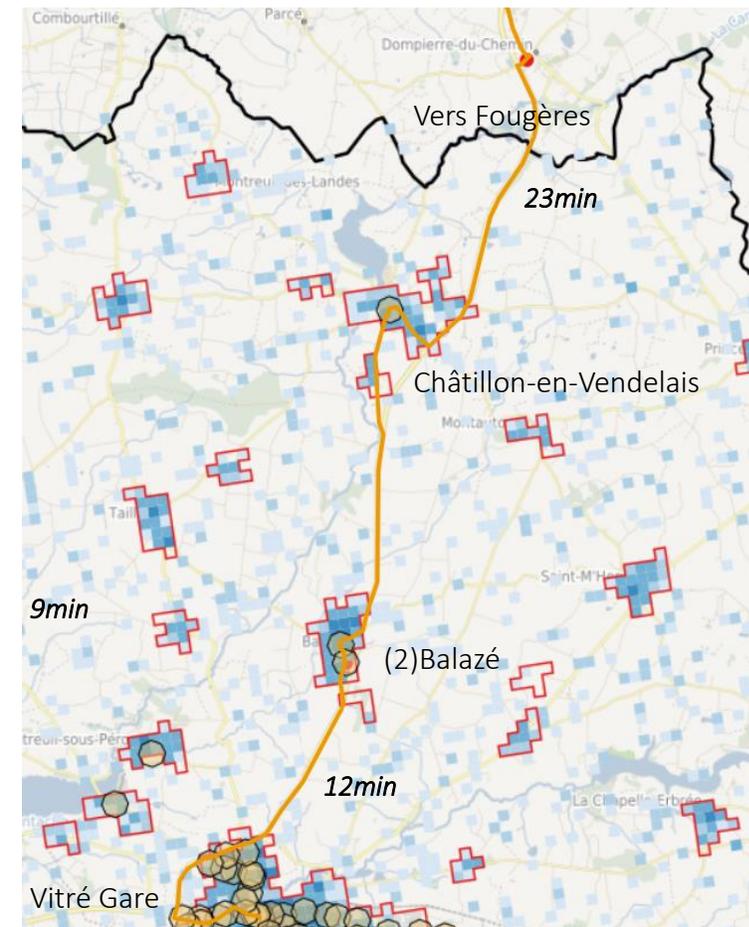
*Ligne Vitré-Fougères*

*La Guerche-de-Bretagne-Rennes*

# La ligne 13 Vitré-Fougères

Malgré une bonne couverture spatiale de la ligne, peu de desserte ce qui n'encourage pas à recourir aux transports en commun.

	Vers Vitré		
	Matin	Midi	soir
Vers Vitré semaine	1 départ (07h20)	1 départ (13h05)	2 départs (17h35 et 18h15)
vers Vitré samedi	1 départ (10h00)	1 départ (13h05)	1 départ (17h35)
	Vers Fougères		
Vers Fougères semaine	1 trajet direct (06h40) 2 départs (06h50 et 08h05)	1 départ (13h55)	2 départs (17h20 et 18h20)
Vers Fougères samedi	1 départ (10h45)	1 départ (13h55)	1 départ (18h20)



Source: Mobhilis

# Tarification et offre concurrentielle

Tarifs appliqués sur les trajets internes à Vitré Communauté

- 1,30€ le trajet
- 10€ le carnet de 10 voyages
- 25€ l'abonnement mensuel

## Offre concurrentielle

Exemple trajet Vitré fougères

	Temps	Coût
	35 min	14,50€
	45 min	2€
	6h00	-
	1h40	-

Plus de 80 lignes en Bretagne adoptent une tarification unique.

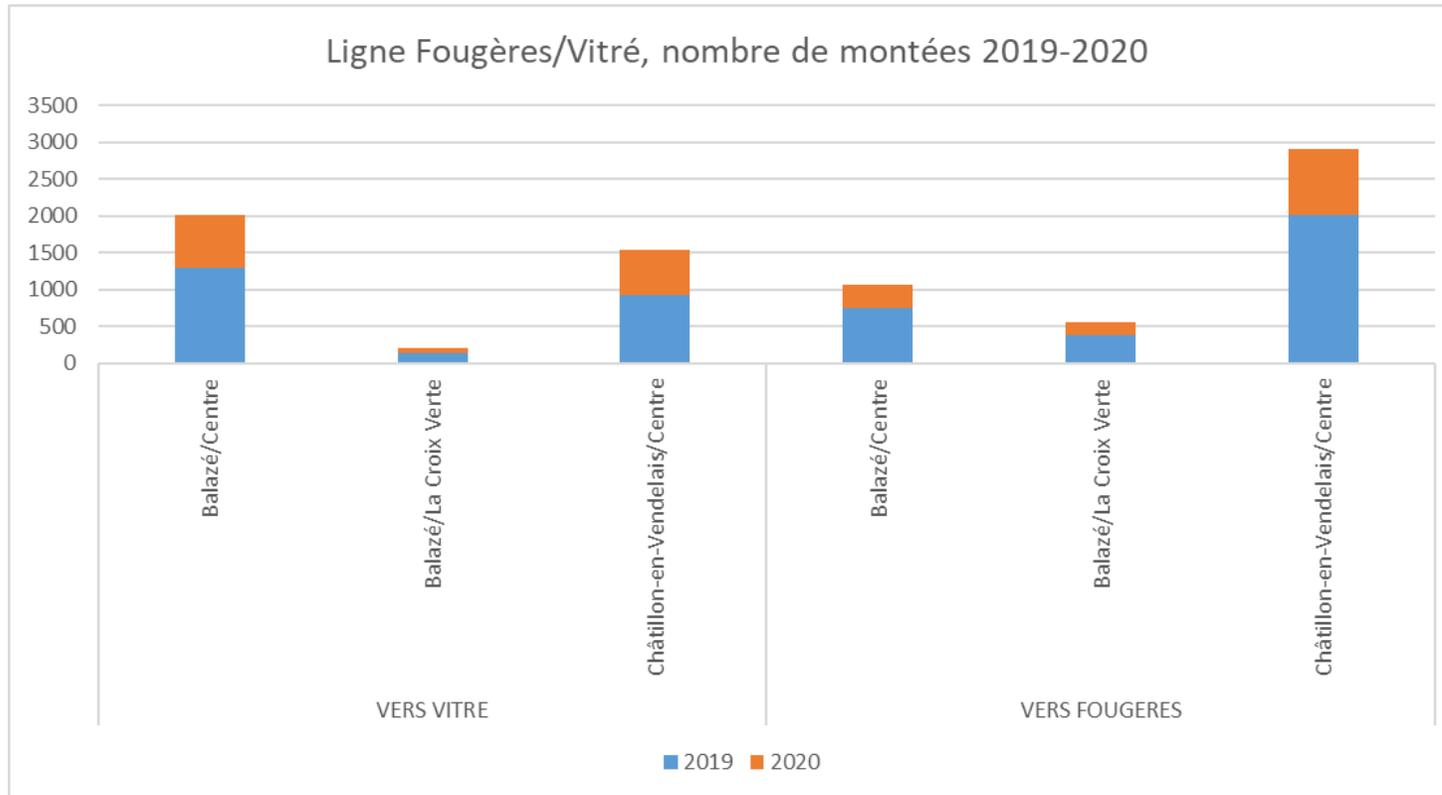
11 lignes en Bretagne conservent une tarification par tranches kilométriques\*

		Tarif unique	Tarifs par tranches kilométriques			
			- 30 km	30 à 69 km	70 à 109 km	+ de 109 km
26 ans et +	1 voyage	2,50 €	2,50 €	5 €	7,50 €	10 €
	Carnet 10 voyages	20 €	20 €	40 €	60 €	80 €
	Abonnement mensuel	50 €	50 €	65 €	80 €	95 €
	Abonnement annuel	500 €	500 €	650 €	800 €	950 €
- 26 ans	1 voyage	2 €	2 €	4 €		
	Carnet 10 voyages	15 €	15 €	28 €		
	Abonnement mensuel	25 €	25 €	30 €	35 €	40 €
	Abonnement annuel	250 €	250 €	300 €	350 €	400 €
Solidaire <sup>1</sup>	1 voyage	1 €	1 €	2 €	3 €	
- 12 ans <sup>2</sup>	Gratuit accompagné d'un adulte disposant d'un titre payant					

<sup>1</sup>Retrouvez les conditions d'accès au tarif Solidaire sur BreizhGo.bzh <sup>2</sup>Un adulte pour 2 enfants

Source: BreizhGo

# Fréquentation ligne Fougères/Vitré

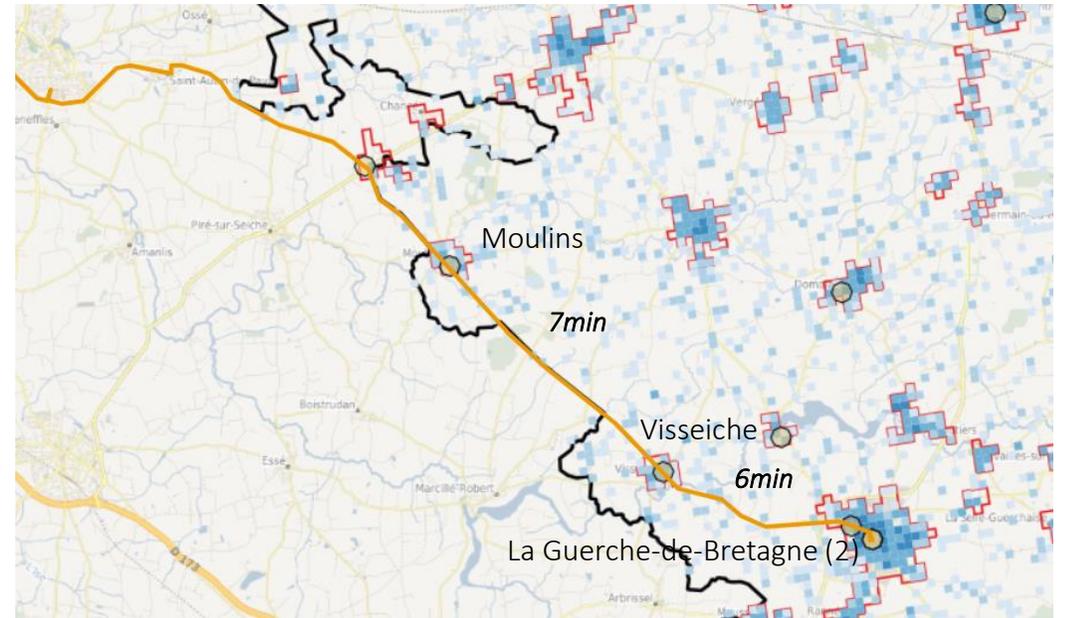


Source: Région Bretagne

Une baisse de la fréquentation en 2020, liée au confinement, sur les 3 arrêts situés sur Vitré Communauté dans les deux sens.

# La ligne 3 la Guerche-Rennes

Malgré une bonne couverture spatiale de la ligne, peu de desserte ce qui n'encourage pas à recourir aux transports en commun.



Source: Mobhilis

	Vers Rennes		
	Matin	Midi	soir
Vers Rennes semaine	4 départs (06h00; 6h50; 08h00; 09h00)	1 départ (12h40)	1 départ (17h15)
vers Rennes samedi	2 départs (08h00; 9h00)	1 départ (12h40)	1 départ (17h15)
	Vers la Guerche-de-Bretagne		
Vers la Guerche semaine	2 départs (07h05; 08h05)	1 départ (12h40)	4 départs (16h00; 17h00; 17h45; 18h30)
Vers la Guerche samedi	1 départ (08h45)	1 départ (12h40)	2 départs (17h00; 18h30)

# Tarifification et offre concurrentielle

Tarifs appliqués sur les trajets internes à Vitré Communauté

- 1,30€ le trajet
- 10€ le carnet de 10 voyages
- 25€ l'abonnement mensuel

## Offre concurrentielle

Exemple trajet La Guerche-Rennes

	Temps	Coût
	45 min à 60min	22€
	55 min	2€
	8h50	-
	2h10	-

Plus de 80 lignes en Bretagne adoptent une tarification unique.

11 lignes en Bretagne conservent une tarification par tranches kilométriques\*

		Tarif unique	Tarifs par tranches kilométriques			
			- 30 km	30 à 69 km	70 à 109 km	+ de 109 km
26 ans et +	1 voyage	2,50 €	2,50 €	5 €	7,50 €	10 €
	Carnet 10 voyages	20 €	20 €	40 €	60 €	80 €
	Abonnement mensuel	50 €	50 €	65 €	80 €	95 €
	Abonnement annuel	500 €	500 €	650 €	800 €	950 €
- 26 ans	1 voyage	2 €	2 €	4 €		
	Carnet 10 voyages	15 €	15 €	28 €		
	Abonnement mensuel	25 €	25 €	30 €	35 €	40 €
	Abonnement annuel	250 €	250 €	300 €	350 €	400 €
Solidaire <sup>1</sup>	1 voyage	1 €	1 €	2 €	3 €	
- 12 ans <sup>2</sup>	Gratuit accompagné d'un adulte disposant d'un titre payant					

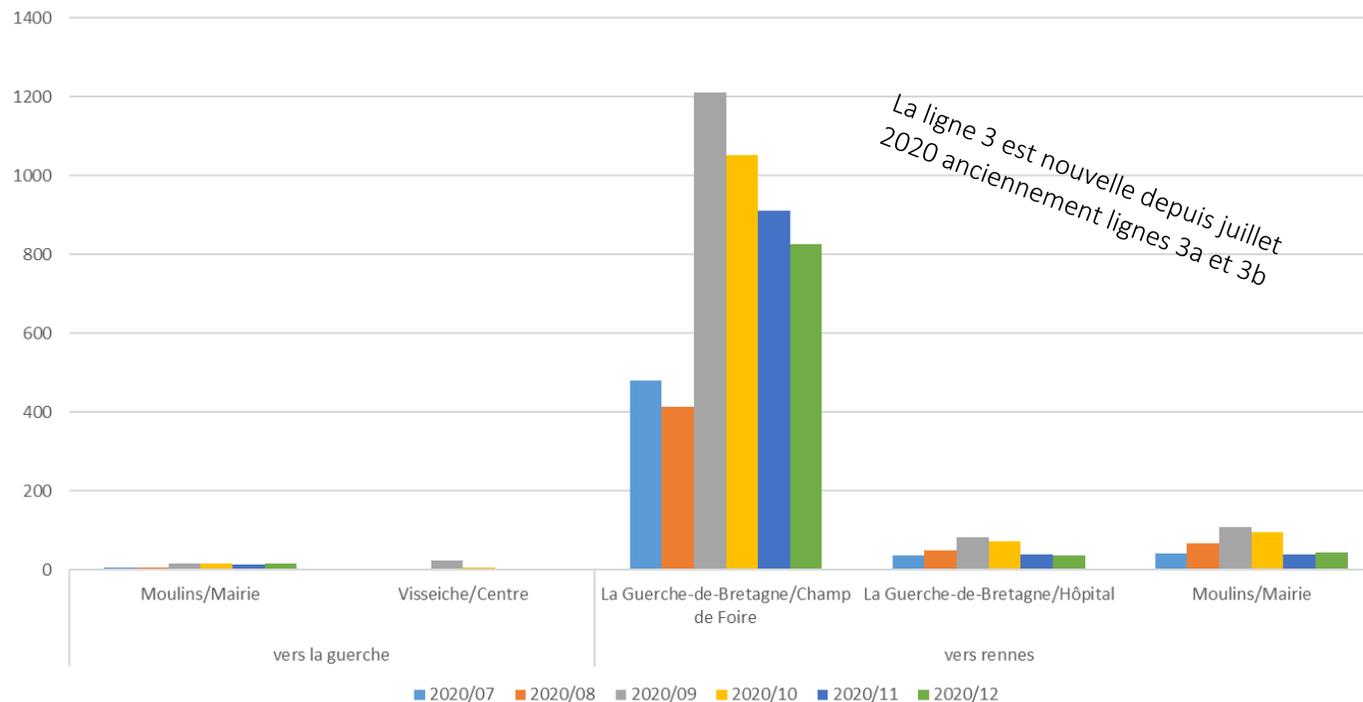
<sup>1</sup>Retrouvez les conditions d'accès au tarif Solidaire sur BreizhGo.bzh <sup>2</sup>Un adulte pour 2 enfants

Source: BreizhGo

# Fréquentation ligne la Guerche/Rennes

Un pic de la fréquentation en septembre (rentrée scolaire) puis baisse enregistrée jusqu'à la fin de l'année 2020 (second confinement suite à la crise sanitaire). Des montées qui se font principalement en direction de Rennes.

Ligne 3 La guerche/Rennes, nombre de montées juillet à decembre 2020

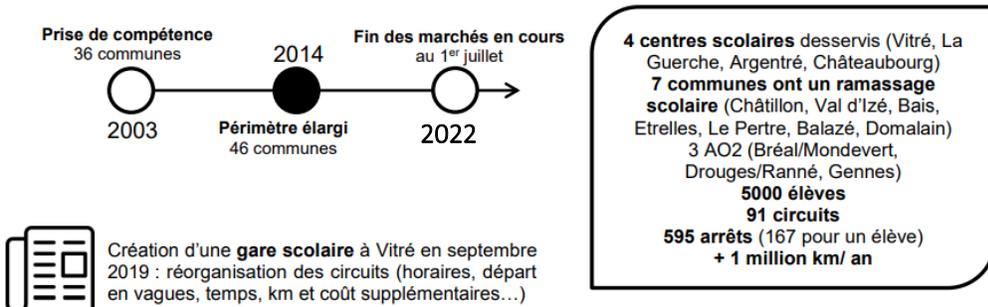


# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarifcation	Juridique
<u>Constat</u>	Une bonne couverture spatiale des lignes de la Région. Une offre qui malgré des temps de parcours et des tarifs attractifs semblent manquer de dessertes et de cadencement pour cibler les déplacements domicile-travail	Un manque d'harmonisation entre les tarifs de la région et ceux pratiqués par Vitré Communauté	Convention avec la région pour le financement de ces lignes. Prise en charge de Vitré Communauté à hauteur de 5 500€/an pour la ligne 13 et 6 100€/an pour la ligne 3
<u>Enjeux</u>	Travailler en partenariat avec la Région pour développer le cadencement sur ses lignes.	Travailler sur une harmonisation des tarifs entre lignes interurbaines gérées par la Région et lignes communautaires gérées par Vitré Communauté	RAS

# 3-6 Transport scolaire

# Les chiffres clés

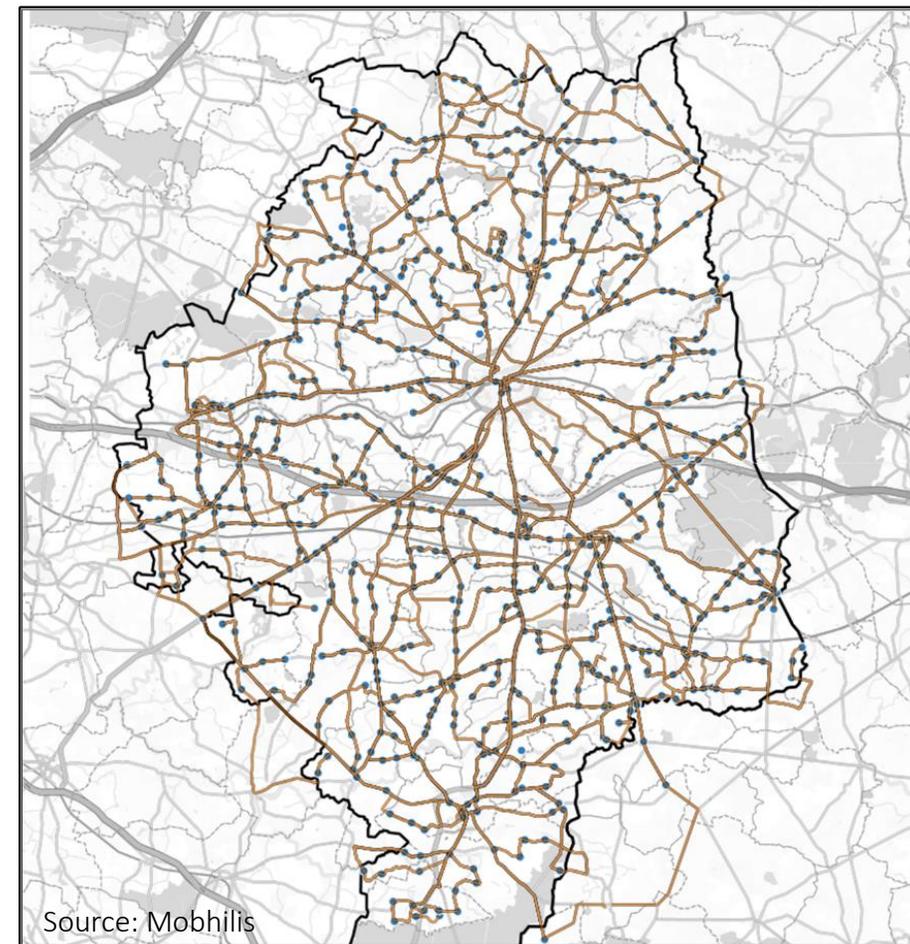
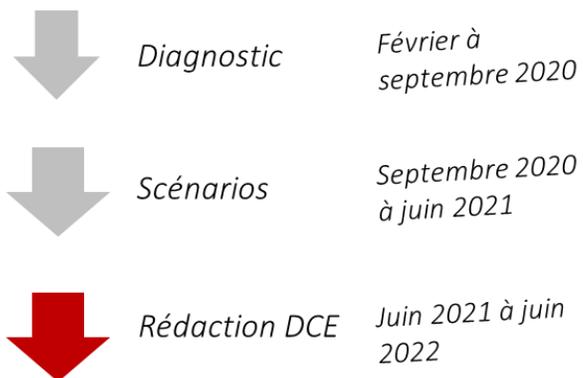


**4 centres scolaires** desservis (Vitré, La Guerche, Argentré, Châteaubourg)  
**7 communes ont un ramassage scolaire** (Châtillon, Val d'Izé, Bais, Etrelles, Le Pertre, Balazé, Domlain)  
 3 AO2 (Bréal/Mondevert, Drouges/Ranné, Gennes)  
**5000 élèves**  
**91 circuits**  
**595 arrêts** (167 pour un élève)  
**+ 1 million km/ an**



**Budget prévisionnel 2019 (TTC) : 5 millions €**  
**Dont participation Région : 2,6 millions €**  
**Tarif : 120€ famille**

## Etude en cours sur le transport scolaire



# L'étude sur les transports scolaires

*Un certain nombre d'enjeux issus d'un travail de concertation (familles, élus, chefs d'établissements, communes)*

- Sécurité des transports → charte d'aménagement des arrêts
- Qualité des transports → diminuer les temps de parcours
- Développement durable → âge des véhicules et motorisation
- Equité → desserte communale, circuits hors Vitré Communauté



*Des actions concernant ces enjeux proposés en commission mobilité et en bureau des maires*



*La rédaction d'un dossier consultation des entreprises en cours pour relancer le marché à la rentrée de septembre 2022*

***Des coûts qui vont certainement augmenter du fait d'une amélioration de la qualité des services et du manque de concurrence des transporteurs sur le territoire***

Exemple: si augmentation de 30% des coûts, le budget transports scolaires passera de 4,7 millions d'euros à 6,1 millions d'euros

# 3-7 taxi com et accueil de jour

# Taxi'Com

Cadrage



Marché avec les taxis locaux pour les **+65 ans, minima sociaux, PMR**  
225 utilisateurs  
**75%** des courses effectuées par **65 utilisateurs réguliers**

Fin du marché au 31 décembre 2023  
46 communes  
2,5 jours/semaine sur réservation  
128 400 km en 2018

## Taxi.com : évolution des courses (en voyages)



Coût annuel (TTC) : 84 000€  
Tarif : 4€/trajet

Un TàD à vocation sociale avec un public ciblé:

- Plus de 65 ans
- Demandeur d'emploi
- Bénéficiaire de l'APA\*
- Bénéficiaire de l'AAH\*\*
- CMU
- RSA
- Détenteur d'une carte d'invalidité

\*Allocation personnalisée d'autonomie

\*\* Allocation aux adultes handicapés

## Fonctionnement

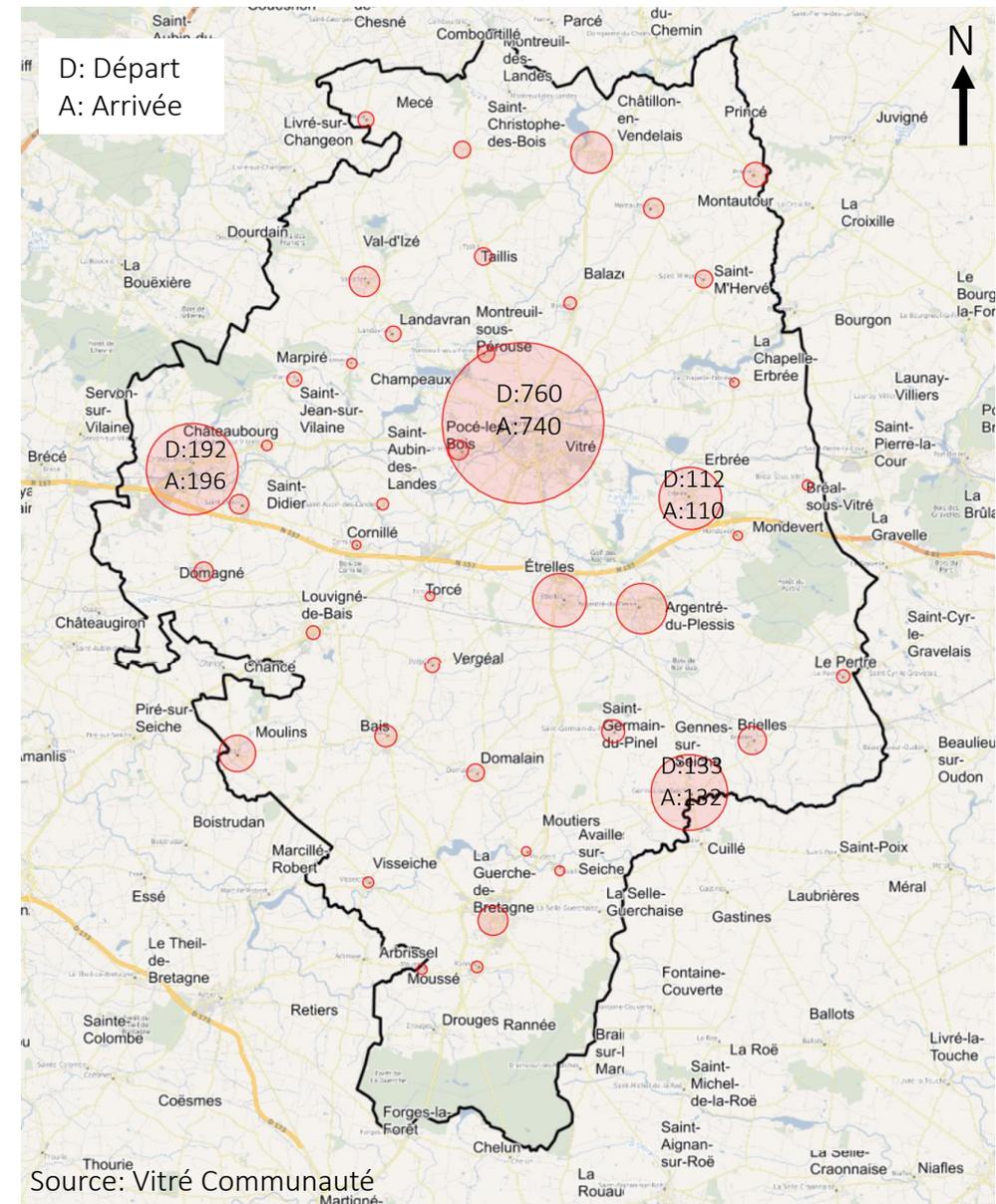
- lundi, mercredi et samedi
- De 9h à 18h30, le samedi de 9h à 13h
- Réservation la veille entre 9h et 12h

# Fréquentation TaxiCom

Un nombre de départ et d'arrivée important sur Vitré et Châteaubourg mais des utilisateurs qui résident principalement dans d'autres communes car pas de déplacement possible à l'intérieur du périmètre urbain pour ne pas entrer en concurrence avec les services de bus de Vitré et Châteaubourg

Les 10 communes les plus utilisatrices

Stat 2020	Nb départ	Nb arrivée
GUERCHE-DE-BRETAGNE	43	45
VAL-D'IZE	45	45
MOULINS	55	61
CHATILLON-EN-VENDELAIS	71	69
ARGENTRE-DU-PLESSIS	76	82
ETRELLES	103	107
ERBREE	112	110
GENNES-SUR-SEICHE	133	132
CHATEAUBOURG	192	196
VITRE	760	740



# Accueil de jour

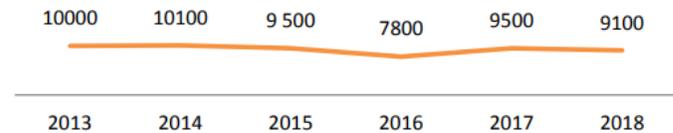
## Transport vers les structures d'accueil de jour



Marché avec les taxis locaux pour les **+65 ans, adultes PMR**  
55 utilisateurs

Fin du marché au **1<sup>er</sup> janvier 2023**  
6 trajets/semaine sur réservation  
194 000 km en 2018

Accueil de jour : évolution des courses  
(en voyages)



Coût annuel (TTC) : 160 000€  
Dont participation structures : 7400€  
Tarif : 4€/trajet

### Principe:

- Plus de 65 ans
- AAH (allocation aux adultes handicapés)
- Détenteur d'une carte d'invalidité

### Fonctionnement

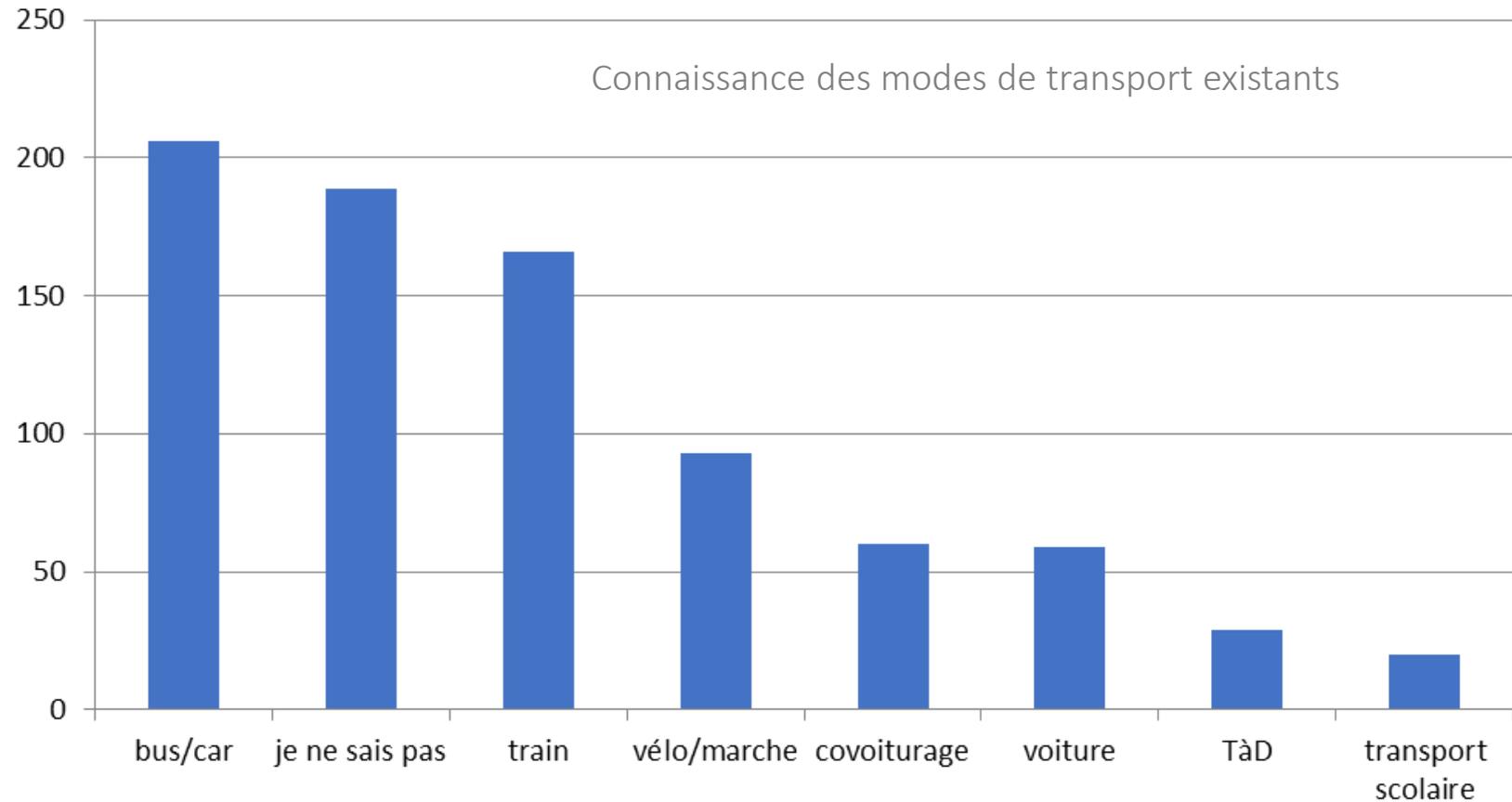
- Lundi au vendredi
- De 08h30 à 18h30
- Réservation mensuelle
- 3 jours de d'utilisation maximum/semaine



# Concertation globale

*Grand public + communes*

**L'usage:** le public ne semble pas connaître l'existence des services TàD





# Les attentes des communes

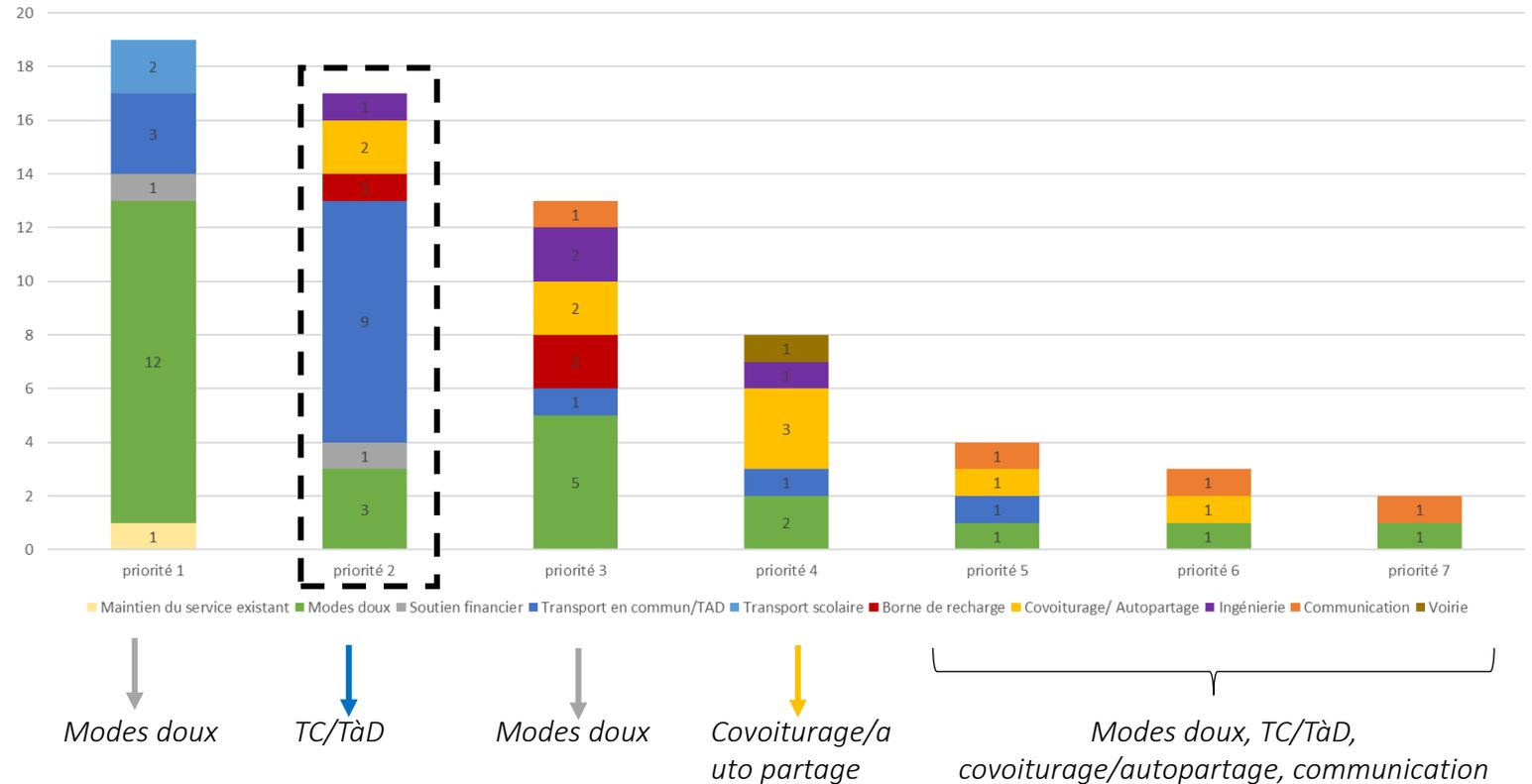
Développement et extension du service de transport à la demande (taxi.com) TOUSLES JOURS.

Maintenir le service Taxi Com pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap.

Aide au déplacement pour les structures n'étant pas présentes dans la commune pour les personnes sans permis ou ayant des difficultés à se déplacer.

« Communication plus large au sujet du transport à la demande »

Répartition modale des priorités



# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<b><u>Constat</u></b>	Un service majoritairement utilisé pour se rendre à Châteaubourg et Vitré.	4€ par trajet alors que service à vocation sociale, gratuité sur les services urbains de Vitré et Châteaubourg. Service majoritairement utilisé par les retraités.	Marché reconductible tous les ans jusqu'en décembre 2023
<b><u>Enjeux</u></b>	Réfléchir à une évolution du service? Ouverture du service à tous les usagers?	Travailler sur une véritable tarification sociale si maintien du service actuel comme service à vocation sociale (obligation de la LOM)	Travailler sur les modes de gestion dans le cadre du plan d'actions du PMS

# 3-8 Modes actifs

# Un schéma cyclable adopté en 2021

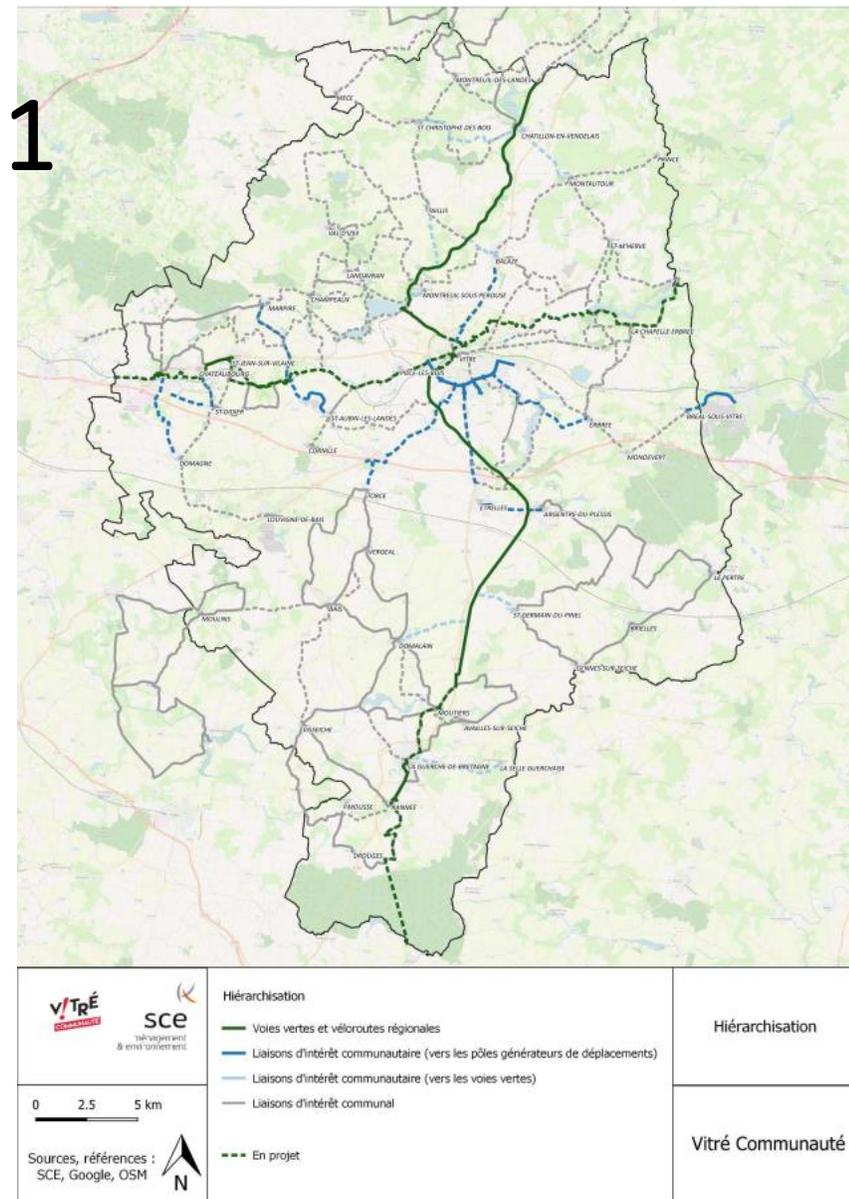
Des ateliers participatifs sur plusieurs thématiques:

- Développement économique
- Associations et partenaires insertion
- Associations
- Tourisme

Travail de concertation ayant permis de recueillir les attentes et besoins

Travail de l'AMO pour hiérarchiser le maillage cyclable de Vitré Communauté

- Liaisons voie verte et véloroutes régionales
- Liaisons d'intérêt communautaire en connexion avec les voies vertes et véloroutes régionales
- Liaisons d'intérêt communautaire en connexion avec les voies vertes
- Liaisons d'intérêt communal



# Budget et temporalité

## Budget

- ▶ Budget proposé : **500 000€ /an** (itinéraires + services) dont
  - 450 000€ d'investissement
  - et 50 000€ de fonctionnement*Si besoin, le budget sera réévalué en cours de mandat*

## Temporalité

- ▶ Temporalité proposée : **2 mandats soit 12 ans**, peut éventuellement être réévalué au cours de son exercice (mise en place d'une instance de suivi, d'un bilan à mi-parcours...)

## Indicateurs de suivi et d'évaluation

- ▶ Indicateurs proposés (évaluation annuelle) :
  - Objectif de **part modale quotidienne du vélo sur le mandat : 3%**
  - Objectif de part modale **à 8%** en moyenne d'ici 2032
  - 10% à Vitré et Châteaubourg
  - 8% dans les pôles urbains secondaires (La Guerche-de-Bretagne, Argentré-du-Plessis, autres ?)
  - 5% dans les autres communes

# Les locations VAE



**50 VAE**  
**320 locations** depuis avril 2018  
Prime offerte aux habitants de Vitré Communauté  
si achat d'un VAE neuf (25% du prix d'achat ou  
200€ maximum jusqu'au 30 avril 2019)

Service créé en **2018** exploité en  
**régie** : l'agglomération est  
propriétaire des vélos



**Prime à l'achat ; 36 335,47€**  
**Tarifs : 35, 100 ou 200€ pour 1,3 ou 6 mois**

## Constat:

- Complexité de la gestion du service → entretien des vélos, locaux de stockage, état des lieux des vélos
- Usagers majoritairement par les séniors
- Fin du service 2020

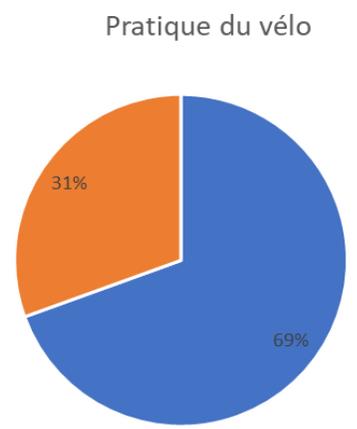
## Enjeux:

- Schéma cyclable → propose la mise en place de service de location de VAE
- Adapter l'offre aux déplacements domicile-travail en travaillant sur la durée de location, les conditions d'accès, la tarification solidaire...



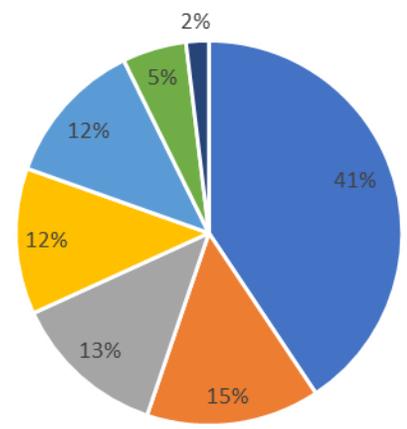
# Concertation grand public

## L'usage

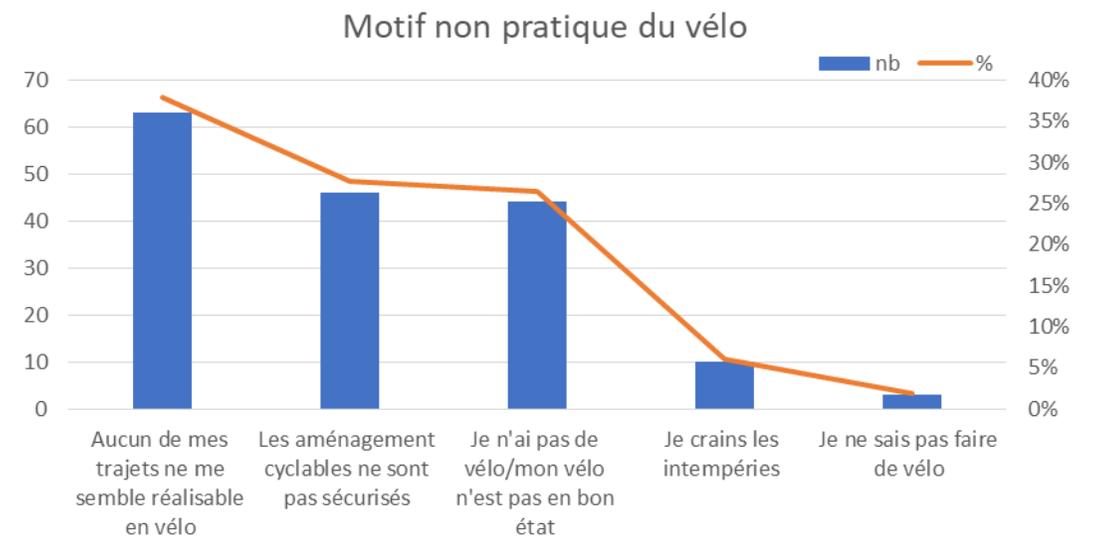


■ OUI ■ NON

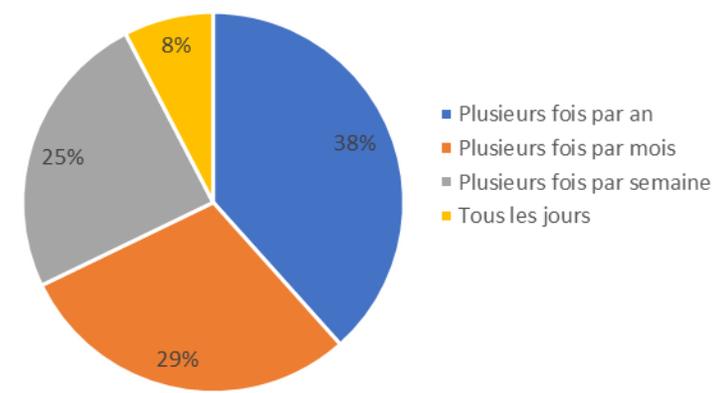
### Motif déplacement vélo



- Loisirs
  - Achats
  - Tourisme
  - Travail
  - Santé
  - Administratif
  - Scolaire
- + de 50%



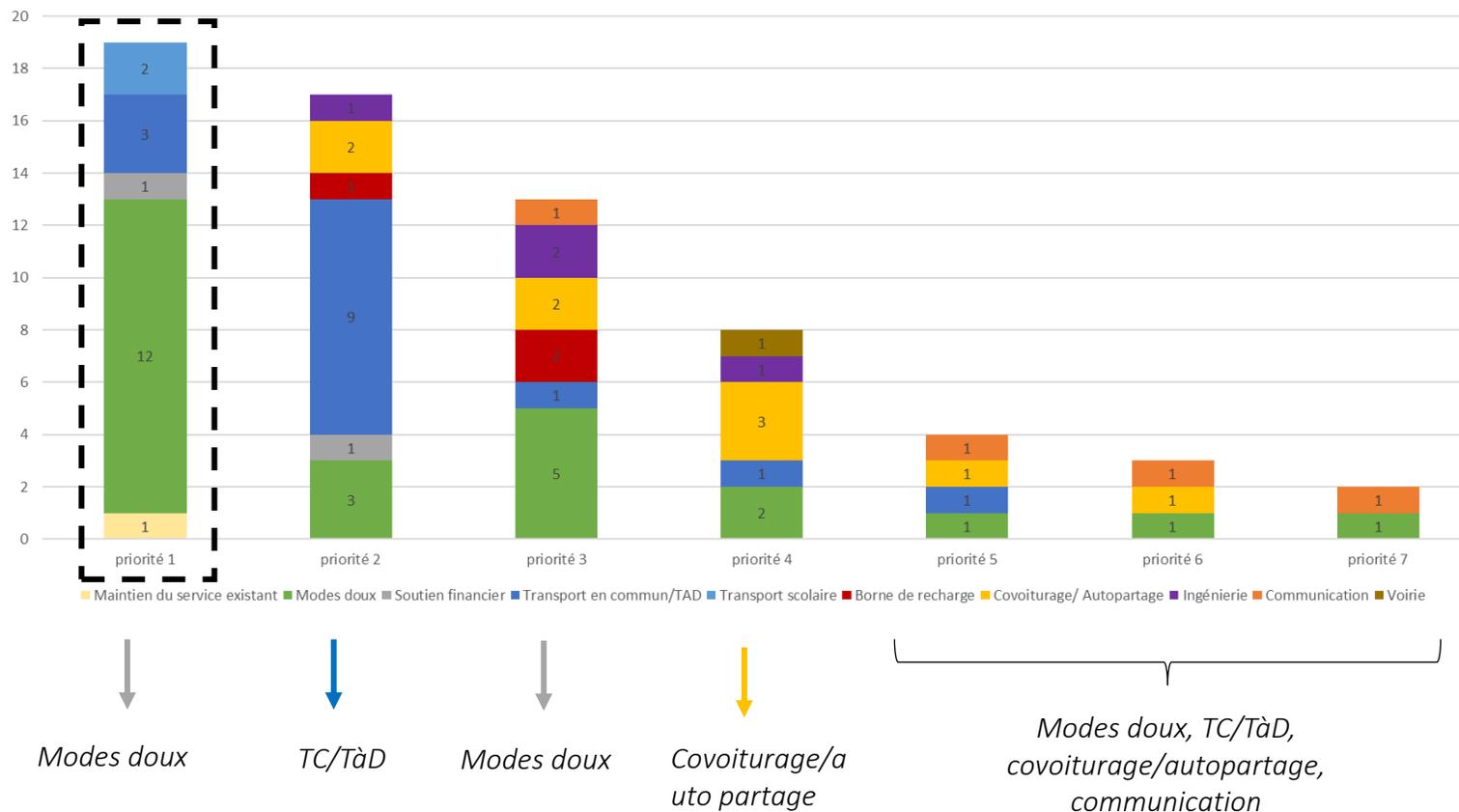
### Fréquence pratique du vélo



# Les attentes des communes



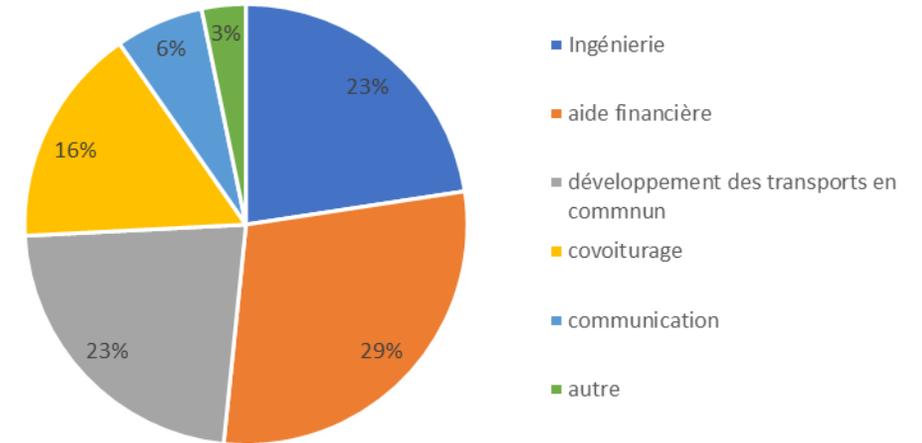
Répartition modale des priorités



# Les attentes des communes

- Aide financière pour la partie conception, sécurisation et l'aménagement du parcours (voie verte)
- Soutien financier pour la création de la piste cyclable
- Soutien financier pour la liaison d'intérêt communautaire entre Etreilles et Argentré. Aide financière pour l'installation d'abris vélos aux points de ramassage scolaire/aire de covoiturage (intermodalité).
- Aide technique et ingénierie pour proposer une maquette de la liaison douce entre le centre bourg et la voie verte en 3D. La présence d'un technicien pour aider à présenter les avantages de celui-ci, ses atouts dans le cadre de l'intérêt général.
- Ingénierie en montage de projet (Appel à projet mobilisable, quels acteurs: Ademe/Etat/Région). Soutien financier pour la liaison d'intérêt communautaire entre Etreilles et Argentré

Attentes des communes de Vitré Communauté



Une forte attente des communes pour un soutien financier et en ingénierie de Vitré Communauté

# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<b><u>Constat</u></b>	Un schéma directeur cyclable adopté qui prévoit 160km d'aménagements cyclables projetés sur 12 ans avec les équipements nécessaires en complément (jalonnement, stationnements...)	RAS	RAS
<b><u>Enjeux</u></b>	Tenir compte du schéma directeur cyclable et de sa complémentarité avec les autres modes. Veiller à sa bonne mise en pratique	RAS	RAS

# 3-9 Le covoiturage

# L'élaboration d'un schéma des aires de covoiturage

Document stratégique de développement des aires de covoiturage inhérent au PMS

Plusieurs objectifs

Mettre en avant les atouts et faiblesses de la couverture spatiale de ces aires

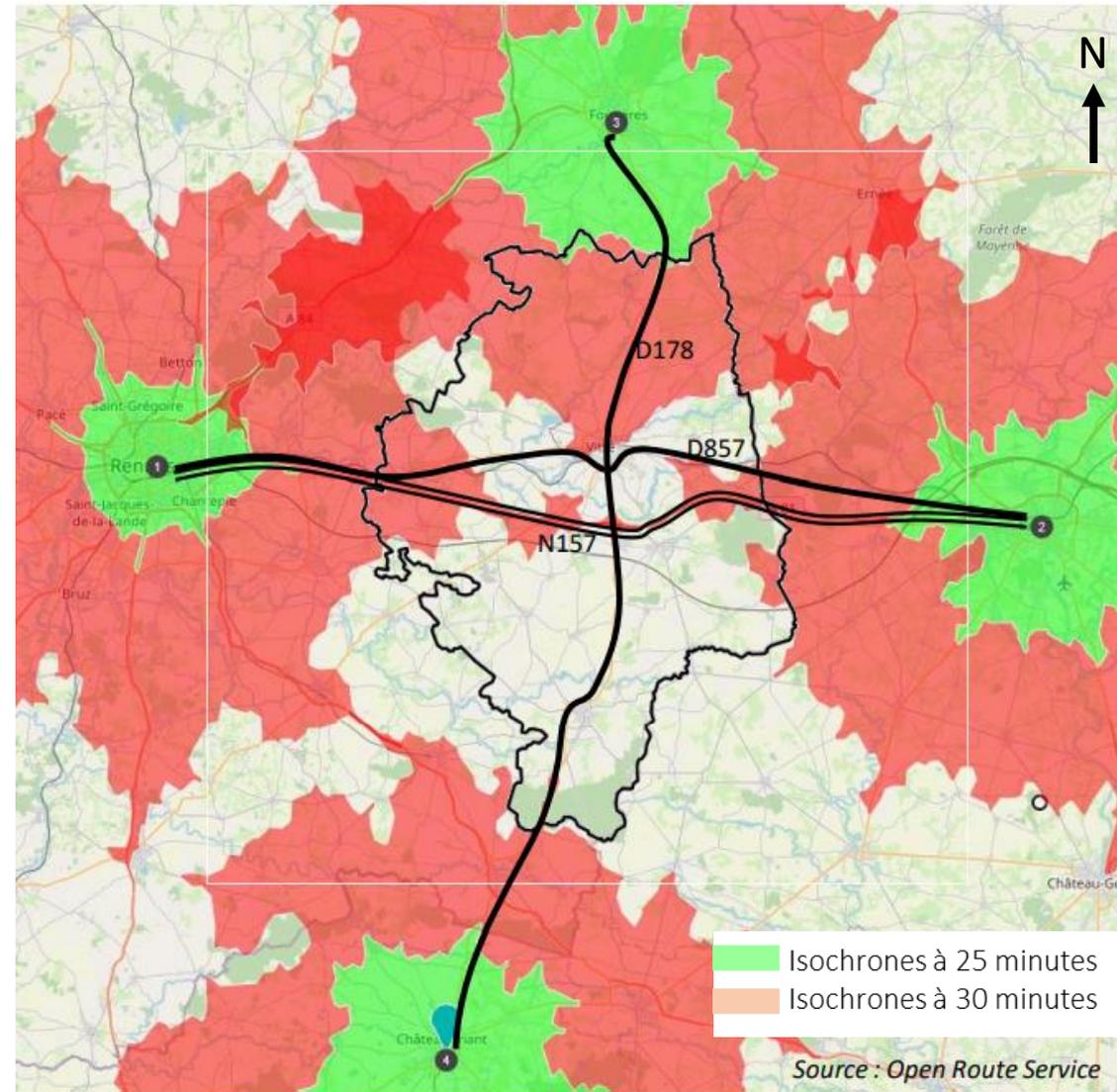
Hiérarchiser les aires de covoiturage afin de prioriser les actions

Proposer un schéma d'implantation des aires de covoiturage

S'inscrire dans une logique d'intermodalité

# Structuration routière pour le covoiturage

La structuration du territoire de Vitré Communauté montre que le réseau routier permet aujourd'hui (hors question des la saturation des circulations) d'accéder aux pôles externes en moins de 30 minutes. L'implantation d'aires de covoiturage aux abords des principaux axes irriguant l'extérieur du territoire est donc un enjeu important.



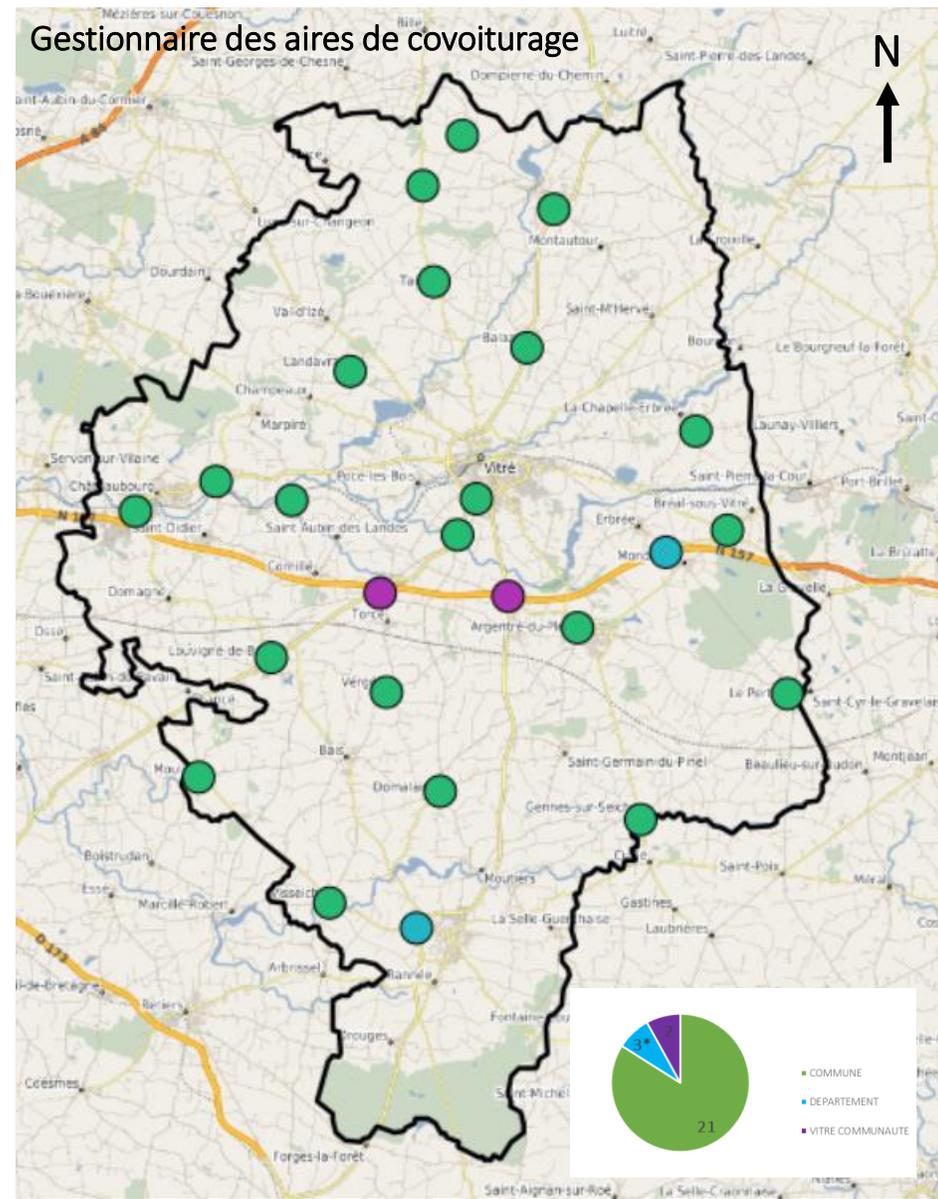
# Aires de covoiturage

*Gestionnaires*

On recense au total 26 aires de covoiturage sur le territoire. Parmi ces aires de covoiturage, seulement deux aires sont gérées par Vitré Communauté.

Cela signifie que pour développer l'intermodalité autour de ces aires, un travail partenarial sera nécessaire entre les communes, le Département et Vitré Communauté

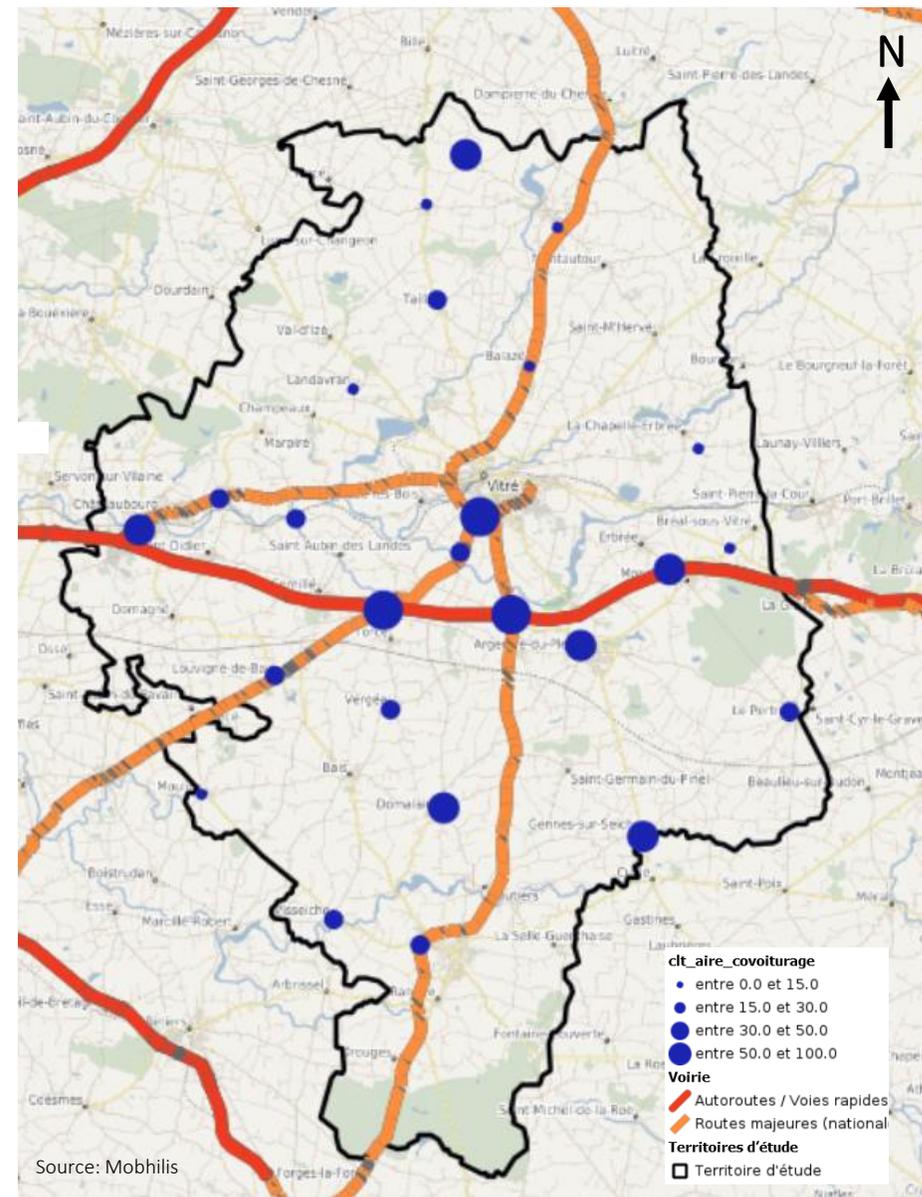
Une aire de covoiturage n'apparaît pas sur la carte, celle de Rannée, gérée par le Département, et dont Vitré Communauté n'avait pas connaissance lors de l'élaboration du diagnostic



# Aire de covoiturage

*réseau routier*

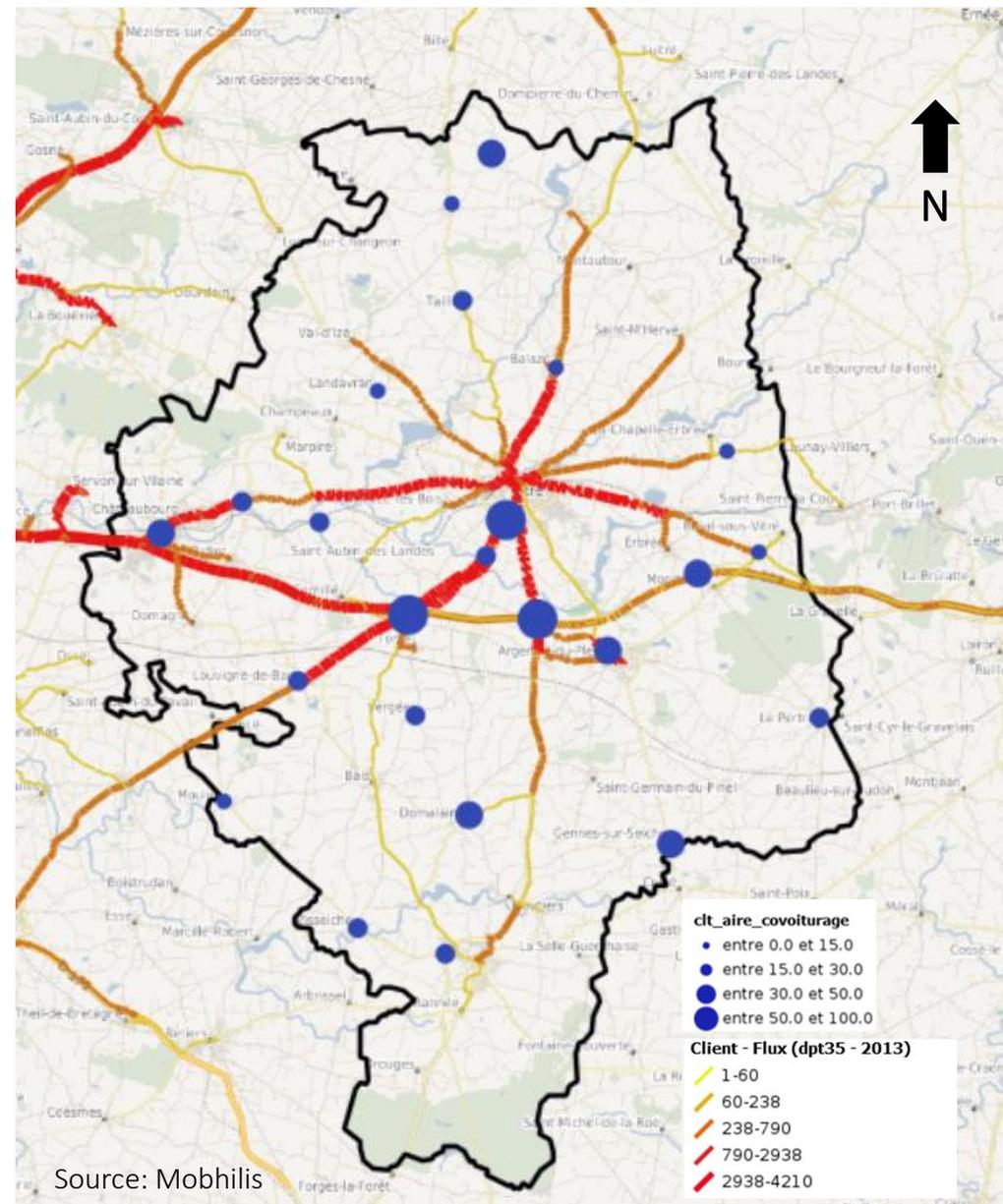
Les aires de covoiturage les plus importantes en termes de nombre de places sont situées à proximité de grands axes de circulation



# Aire de covoiturage

*Flux domicile-travail*

Carte qui vient compléter la carte précédente, là aussi les flux les plus importants sont couverts par les aires de covoiturage les plus importantes en termes de nombre de places.



# Aires de covoiturage

## *Hiérarchisation des aires de covoiturage*

### Méthodologie

Association de la typologie de voirie (OSM ) la plus proche de l'aire de covoiturage

- primaire
- secondaire
- tertiaire

Croisement de la typologie de voirie retenue pour chacune des aires de covoiturage avec le nombre de places

- + de 50 places
- 10 et 50 places
- - de 10 places

Hiérarchisation des aires en fonction de ces deux critères

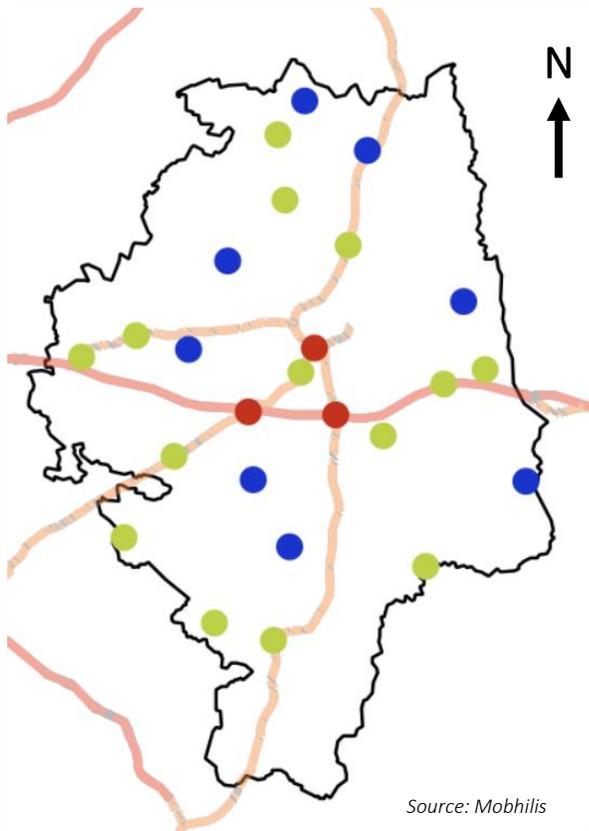
- Structurantes
- Intermédiaires
- De proximité

# Aires de covoiturage

Hiérarchisation et statut des aires

Dans la méthode de Mobhilis: les aires intermédiaires se définissent comme ayant un intérêt à l'échelle communautaire

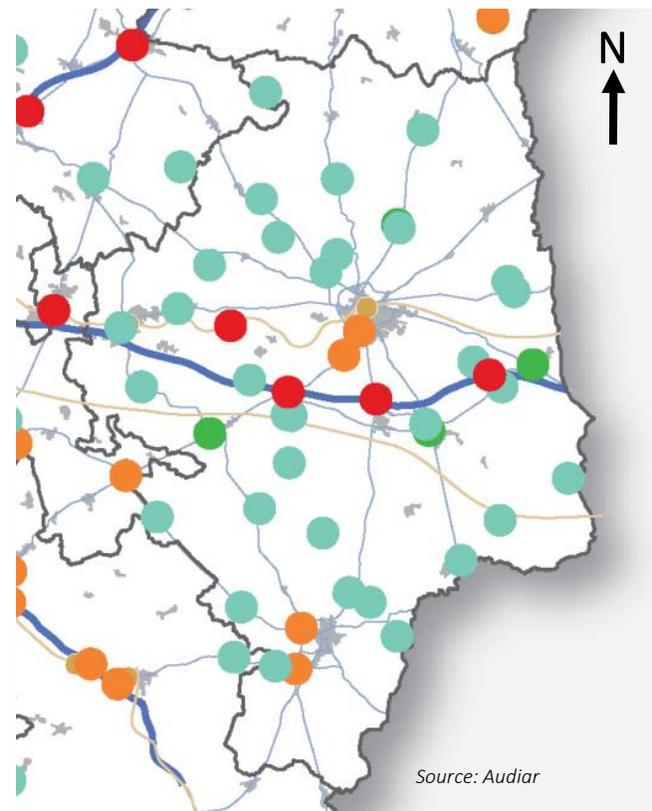
Méthode Mobhilis



clt\_aire\_covoiturage

- intermédiaire
- proximité
- structurante

Méthode Audiar



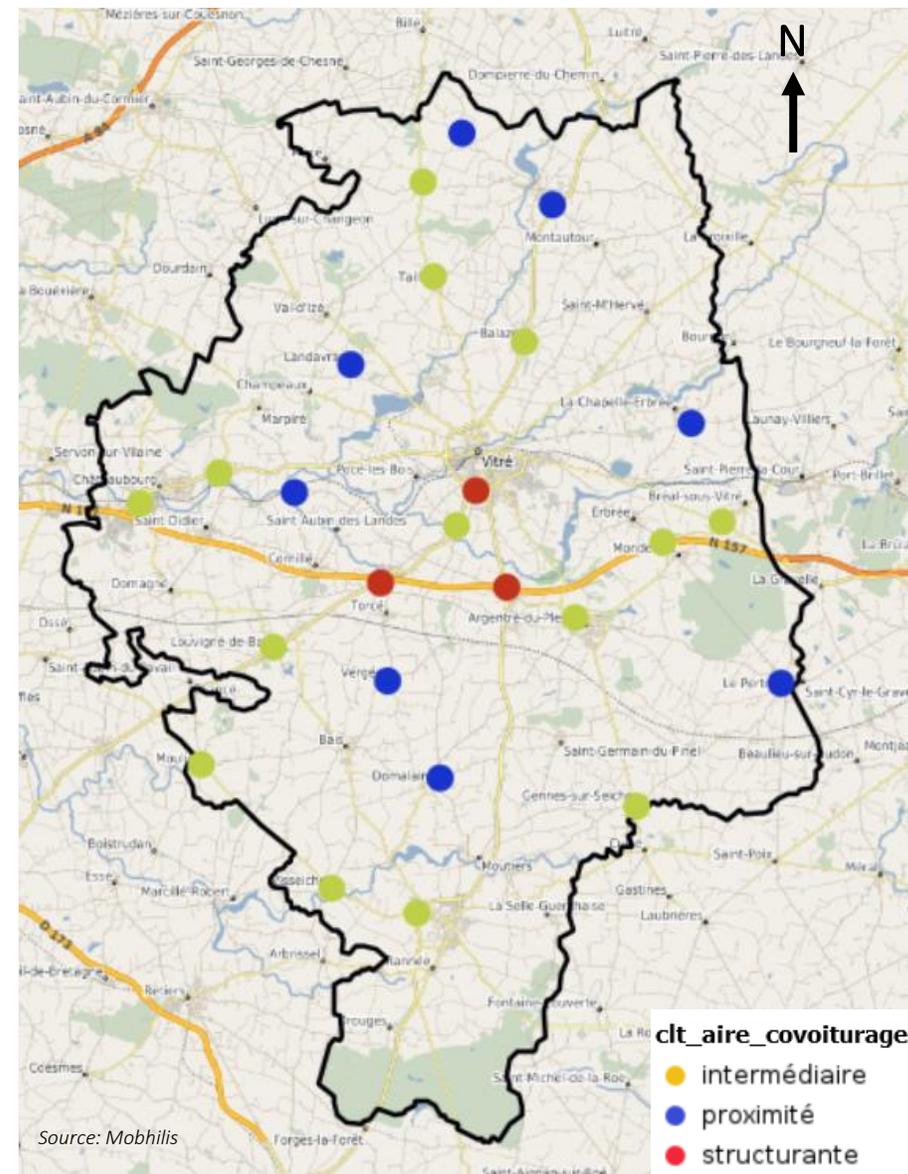
Méthode de hiérarchisation des aires de covoiturage (pilote DDTM 35)

- Aire structurante
- Aire intermédiaire
- Aire de proximité hors flux
- Aire de proximité
- Aire sans besoin de formalisation
- Aire extérieure d'intérêt

# Aires de covoiturage

*Hiérarchisation et statut des aires*

Développer le maillage des aires de covoiturage en réservant des places dédiés au covoiturage en priorité dans les centres-bourgs ne bénéficiant pas d'aire de covoiturage à proximité (Val d'Izé, Bais, Saint-M'Hervé...)



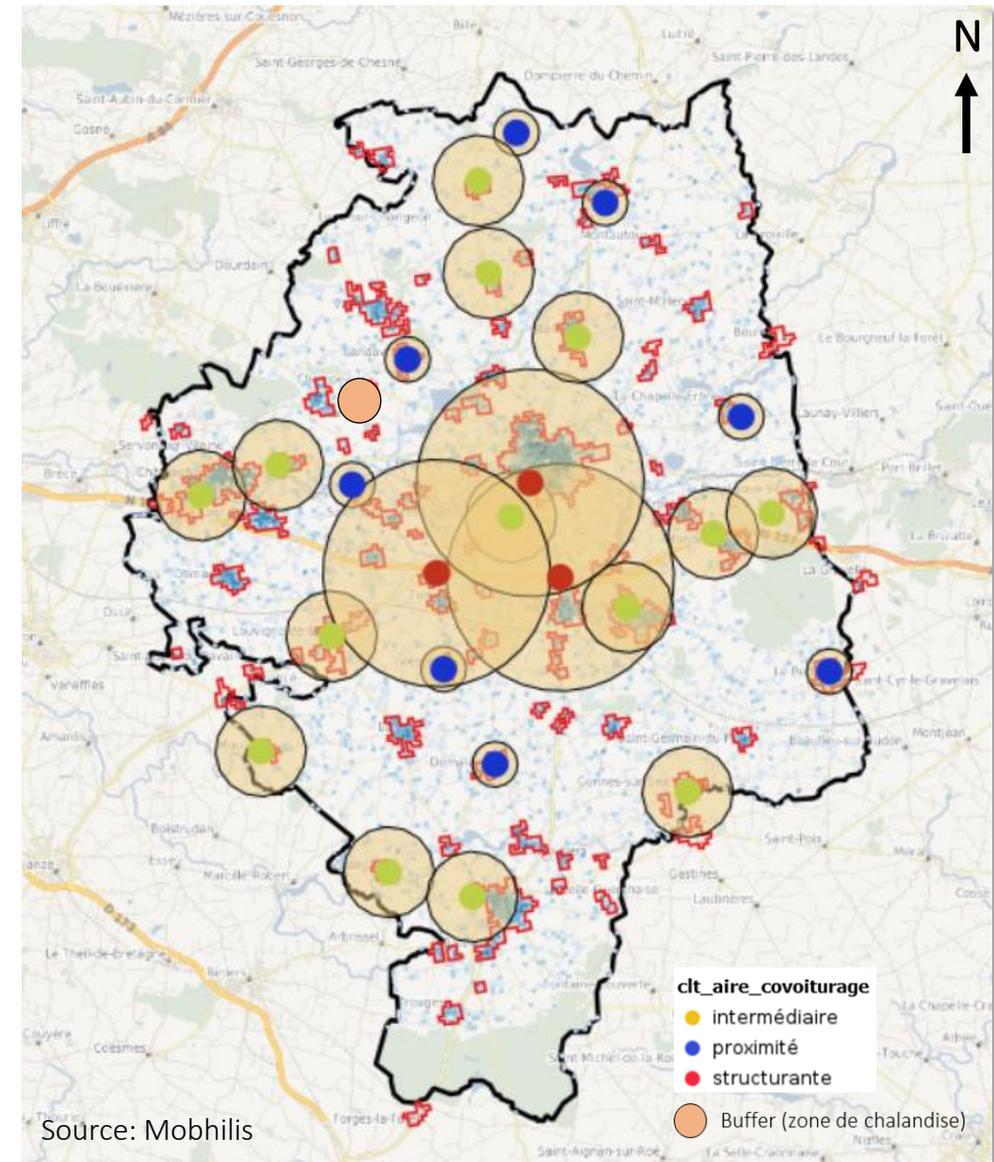
# Aires de covoiturage

*Couverture spatiale*

La taille des buffers varie en fonction de la hiérarchisation des aires :

- Aire de proximité: rayon de 1km
- Aire intermédiaire: rayon de 3km
- Aire structurante: rayon de 5km

Un bon maillage des aires de covoiturage qui permet de couvrir une très large partie du territoire sauf au Nord Ouest ou tout un secteur de population n'est pas couvert. Au Nord Est et au Sud du territoire des petites poches de densité ne sont pas non plus couvertes.

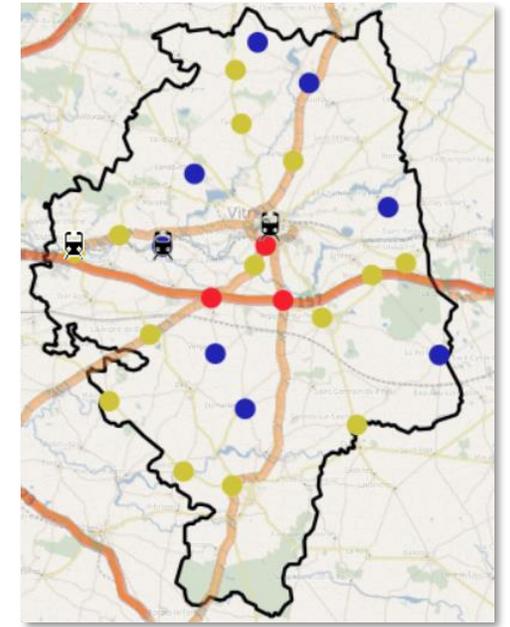


# L'intermodalité

Train /covoiturage

La gare de Saint-Aubin-des-Landes, les Lacs, dispose d'une aire de covoiturage existante, de 25 places, à proximité immédiate.

La gare de Châteaubourg d'une aire de covoiturage de 30 places à proximité  
L'aire de covoiturage la plus proche de la gare de Vitré se situe à 2km, ce qui ne favorise pas l'intermodalité du train et du covoiturage.

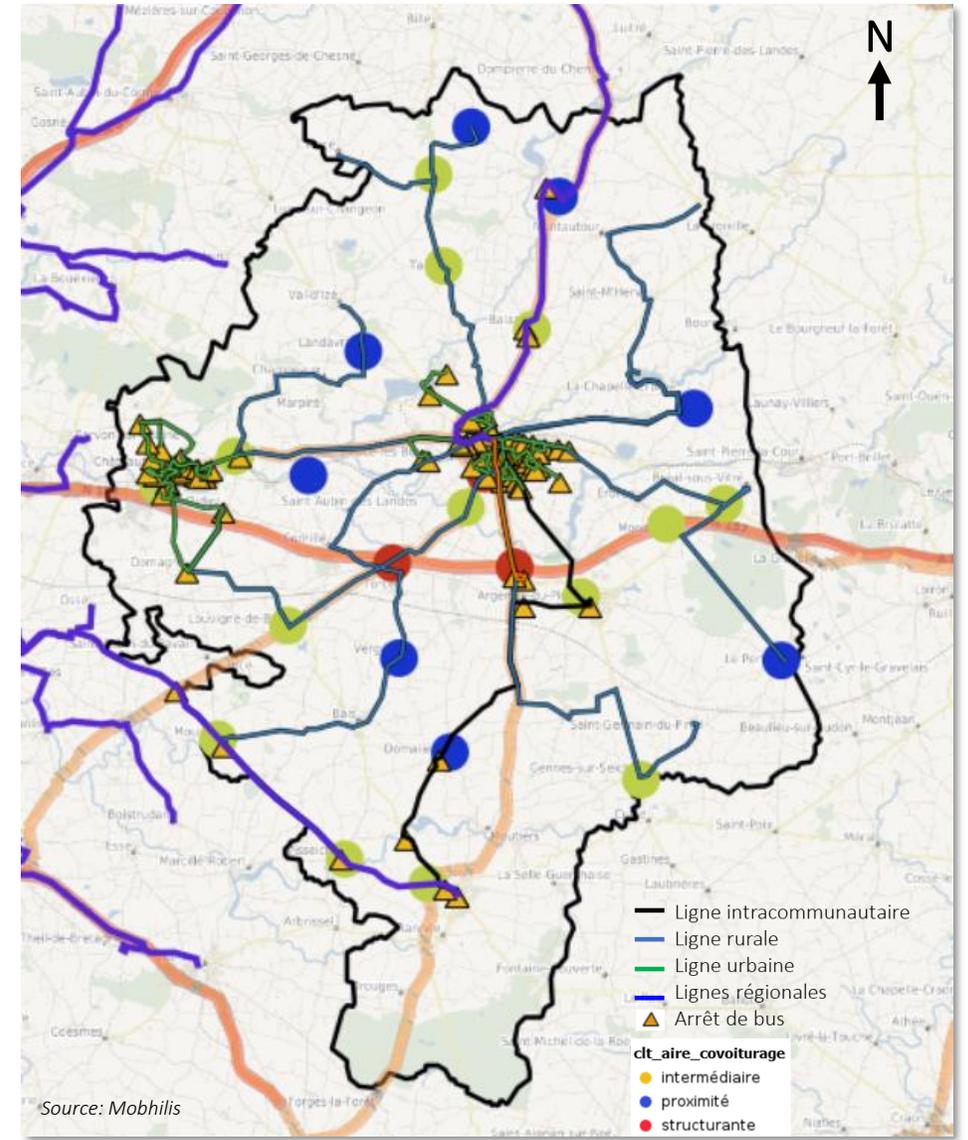


# L'intermodalité

*bus /covoiturage*

Bien que la plupart des aires de covoiturage soient situées sur un parcours de transport en commun, la majorité des aires ne comportent pas d'arrêt de transport en commun.

=> Étudier la création d'arrêts au niveau des aires de covoiturage



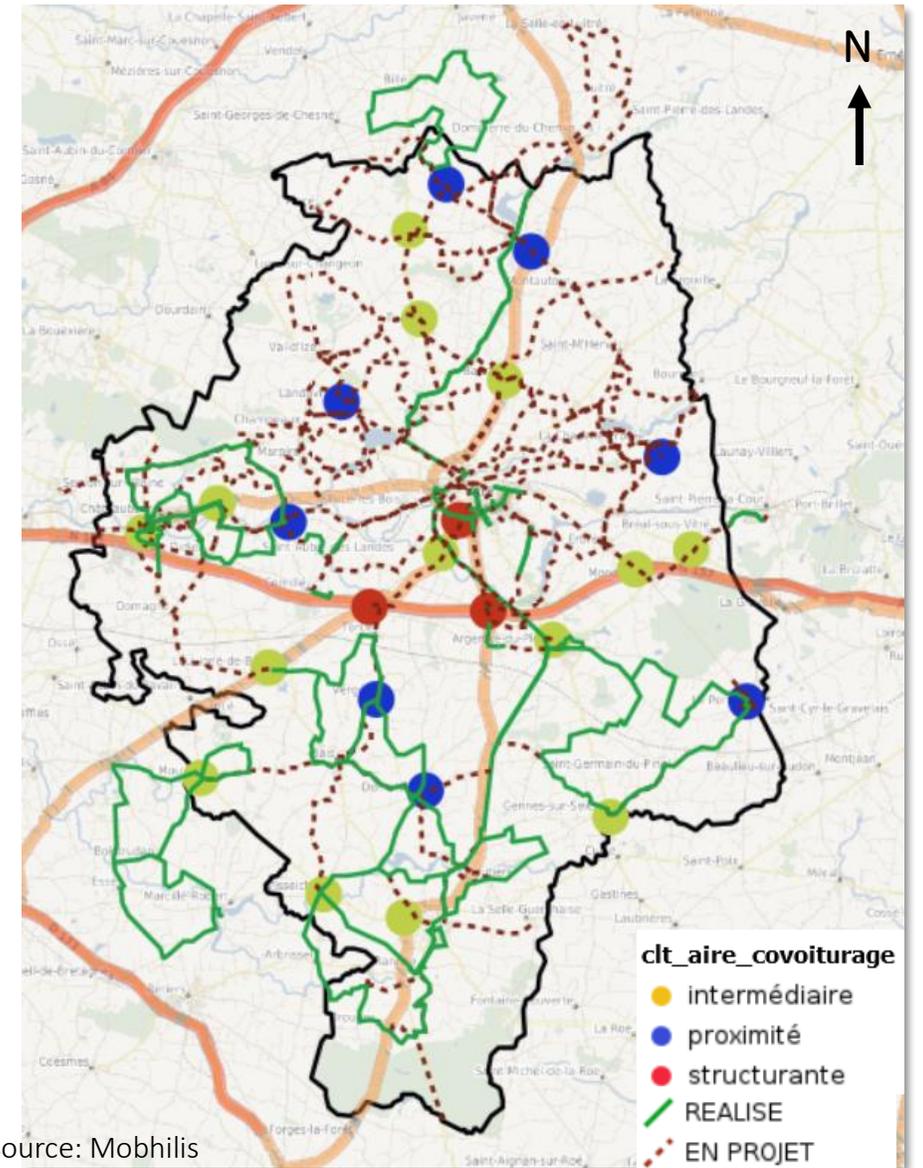
# L'intermodalité

*vélo /covoiturage*

## Constat:

Un maillage cyclable qui permet de rejoindre l'ensemble des aires de covoiturage et permet d'assurer une intermodalité

Enjeu: s'assurer de la bonne mise en pratique du schéma cyclable



Source: Mobhilis

# L'intermodalité

*vélo /covoiturage*

Seulement deux aires de  
covoiturage équipées en  
stationnement vélo

clt\_sdc\_vitre\_laisons\_cyclables

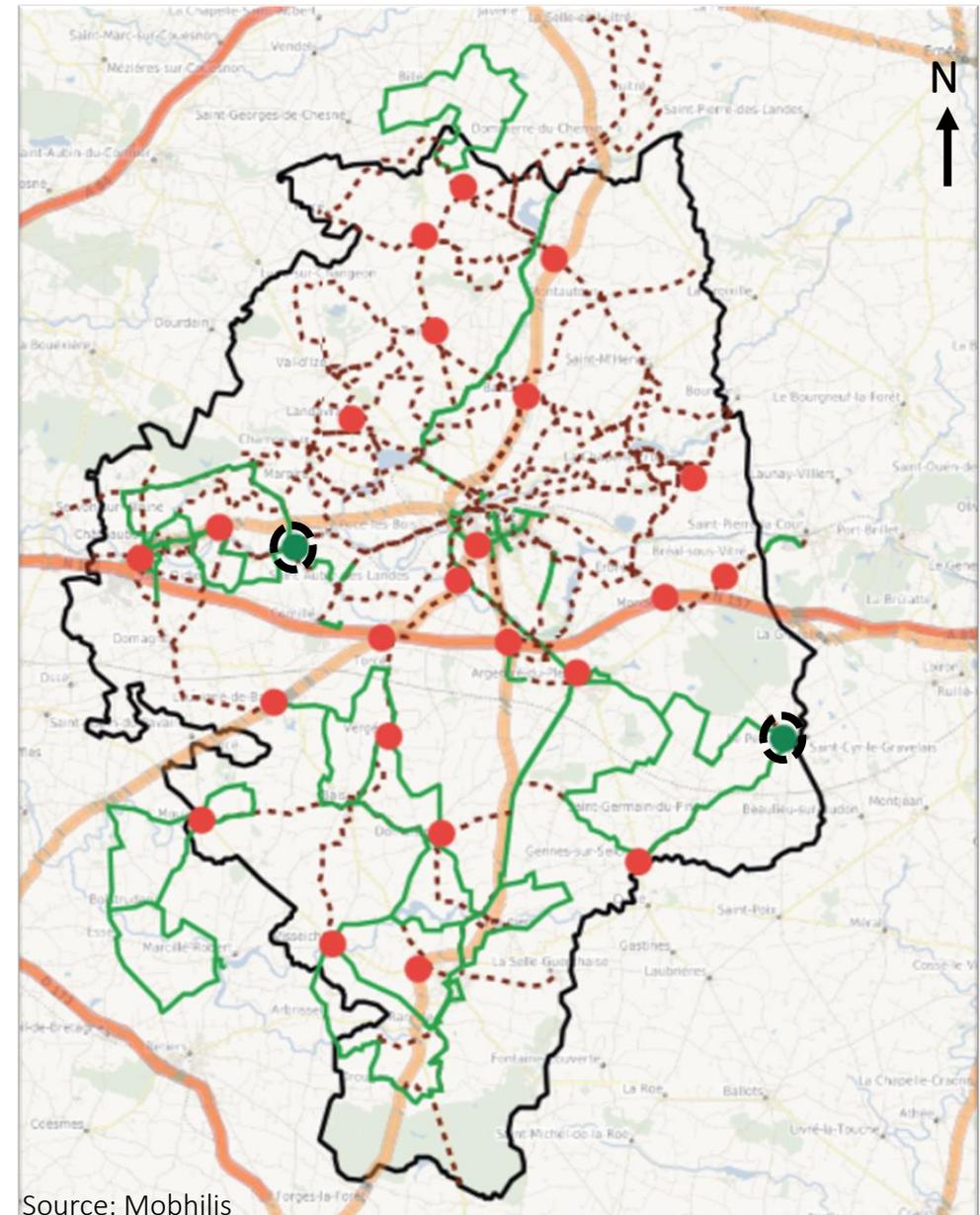
EN PROJET

REALISE

clt\_aire\_covoiturage

OUI

NON



Source: Mobhilis

# L'intermodalité

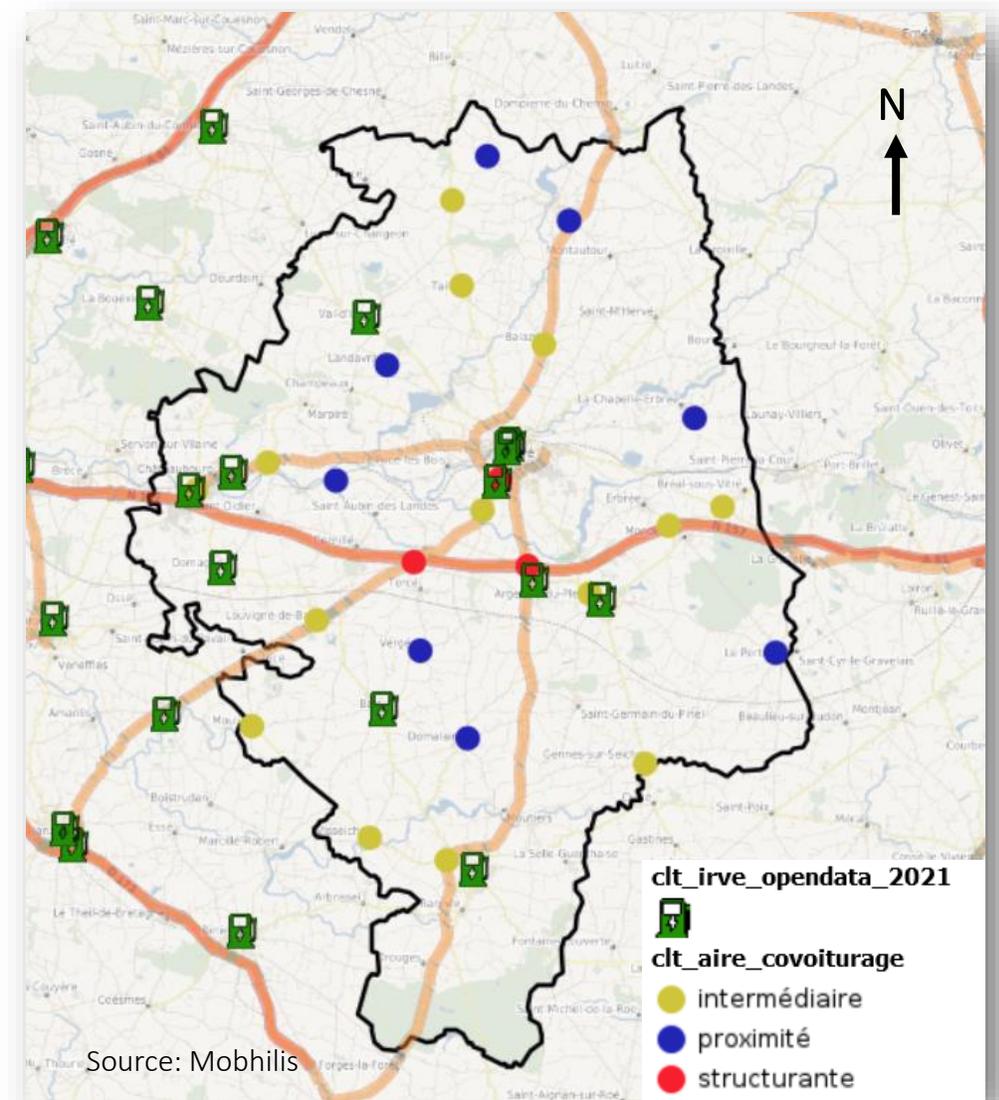
*borne /covoiturage*

## Constat:

Quelques aires de covoiturage équipées en borne de recharge électrique

## Enjeu:

Travailler en partenariat avec le SDE35 pour l'implantation des bornes de recharge au niveau des aires de covoiturage structurantes (moyennes à lentes) et au niveau communal pour les bornes de recharge (rapides à lentes)

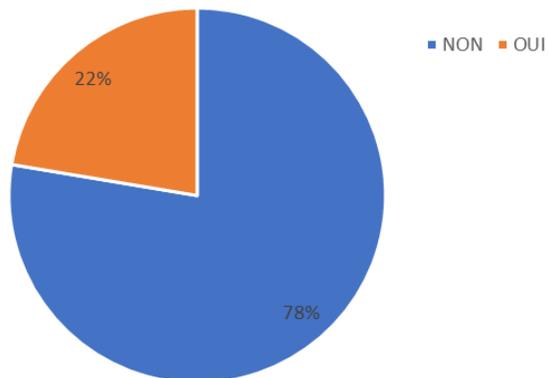


# Concertation grand public

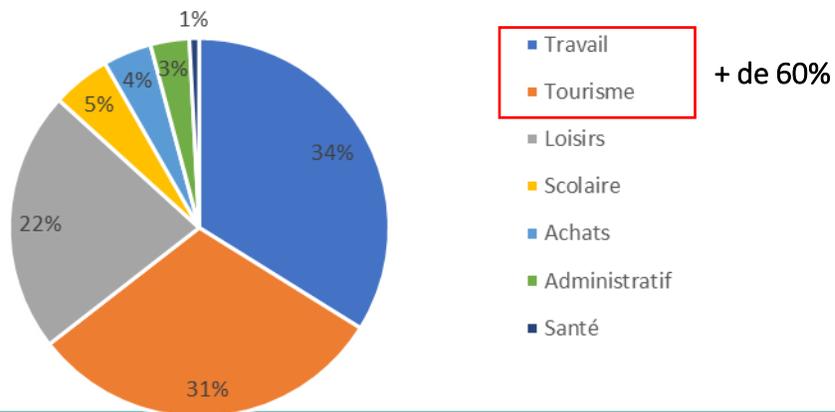
Usage



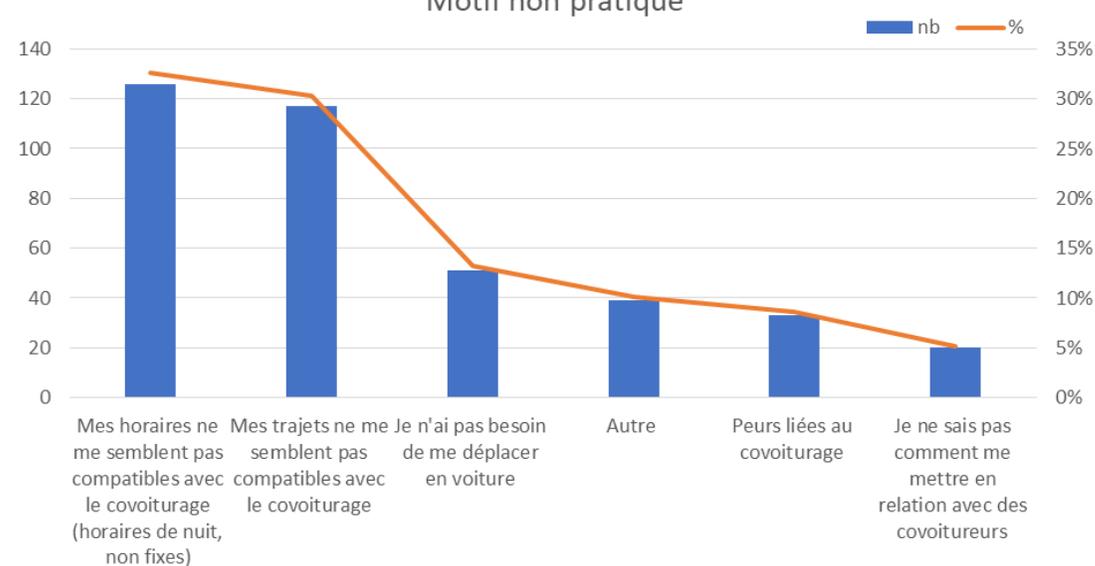
Pratique du covoiturage



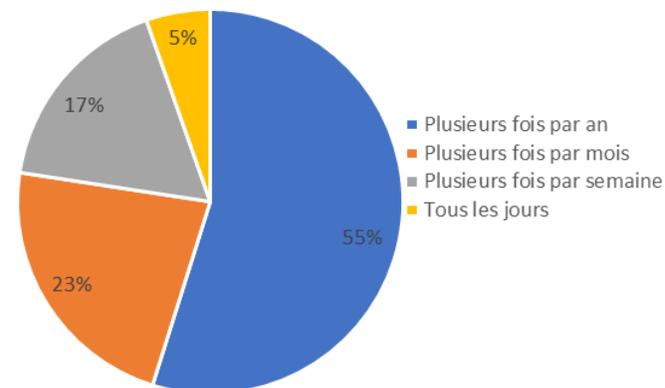
Motif pratique du covoiturage



Motif non pratique



Fréquence pratique du covoiturage

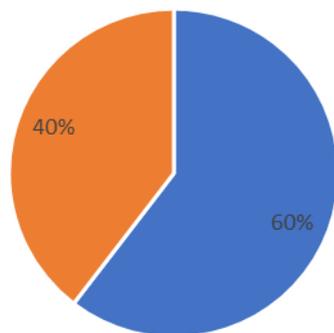


# Concertation grand public

Usage

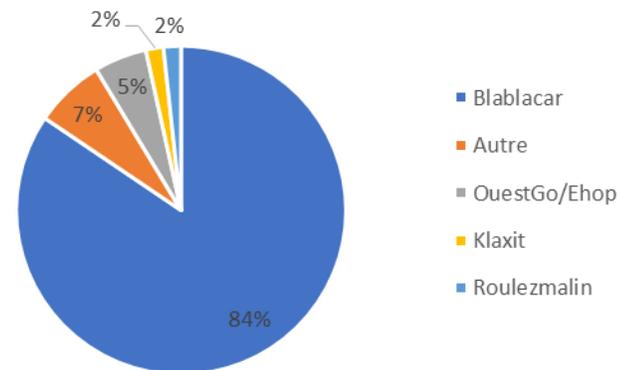


Moyen utilisé pour covoiturer



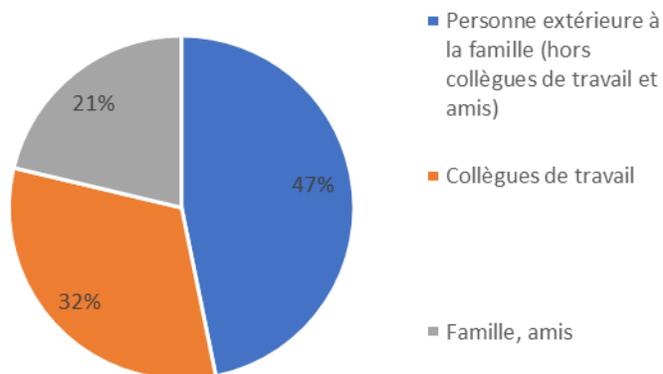
■ De manière spontanée (sans passer par internet) ■ Un site de mise en relation

site de mise en relation



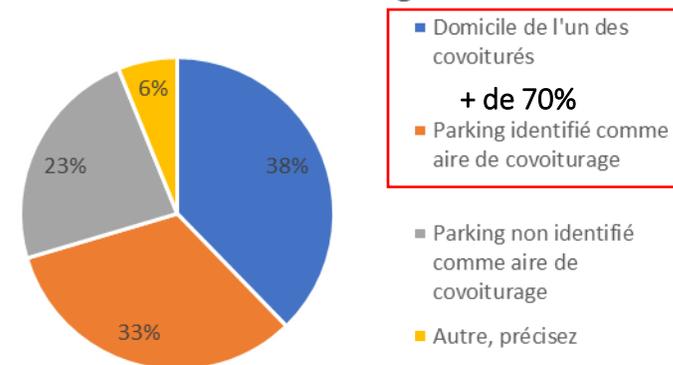
■ Blablacar  
■ Autre  
■ OuestGo/Ehop  
■ Klaxit  
■ Roulezmalin

Avec qui covoiturez-vous



■ Personne extérieure à la famille (hors collègues de travail et amis)  
■ Collègues de travail  
■ Famille, amis

Lieu de RDV du covoiturage



■ Domicile de l'un des covoiturés  
**+ de 70%**  
■ Parking identifié comme aire de covoiturage

■ Parking non identifié comme aire de covoiturage  
■ Autre, précisez

# Concertation grand public covoiturage

*Les souhaits*

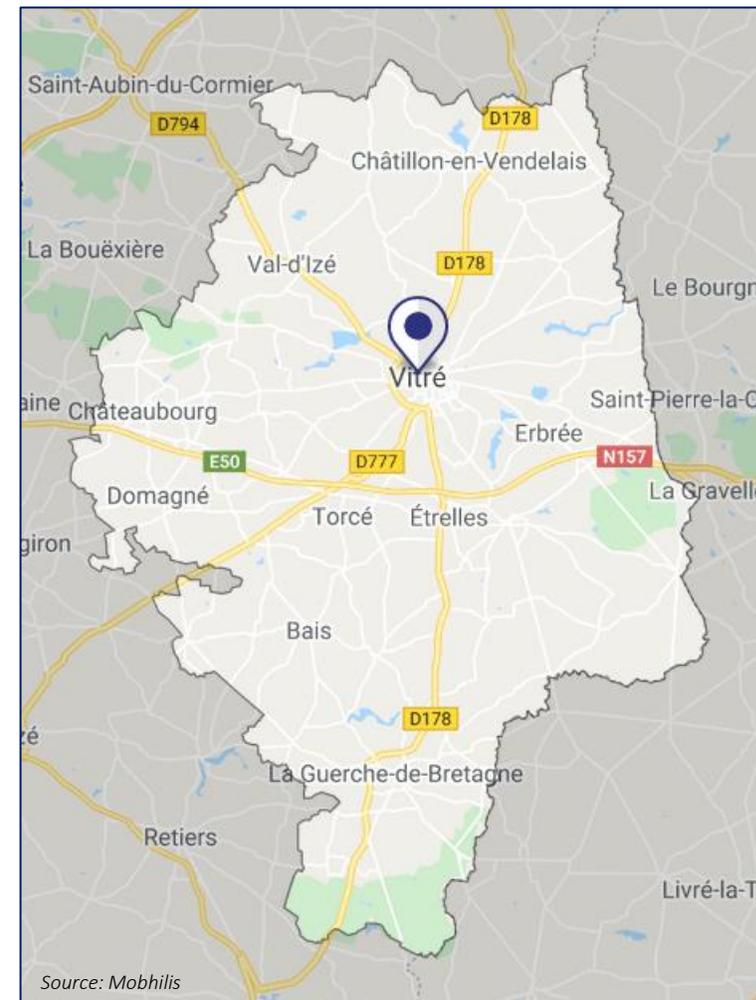


## 1 commentaire

*« Relancer le projet "Auto-pouce" porté par la commission Mobilité du Conseil de Développement en 2012 »*

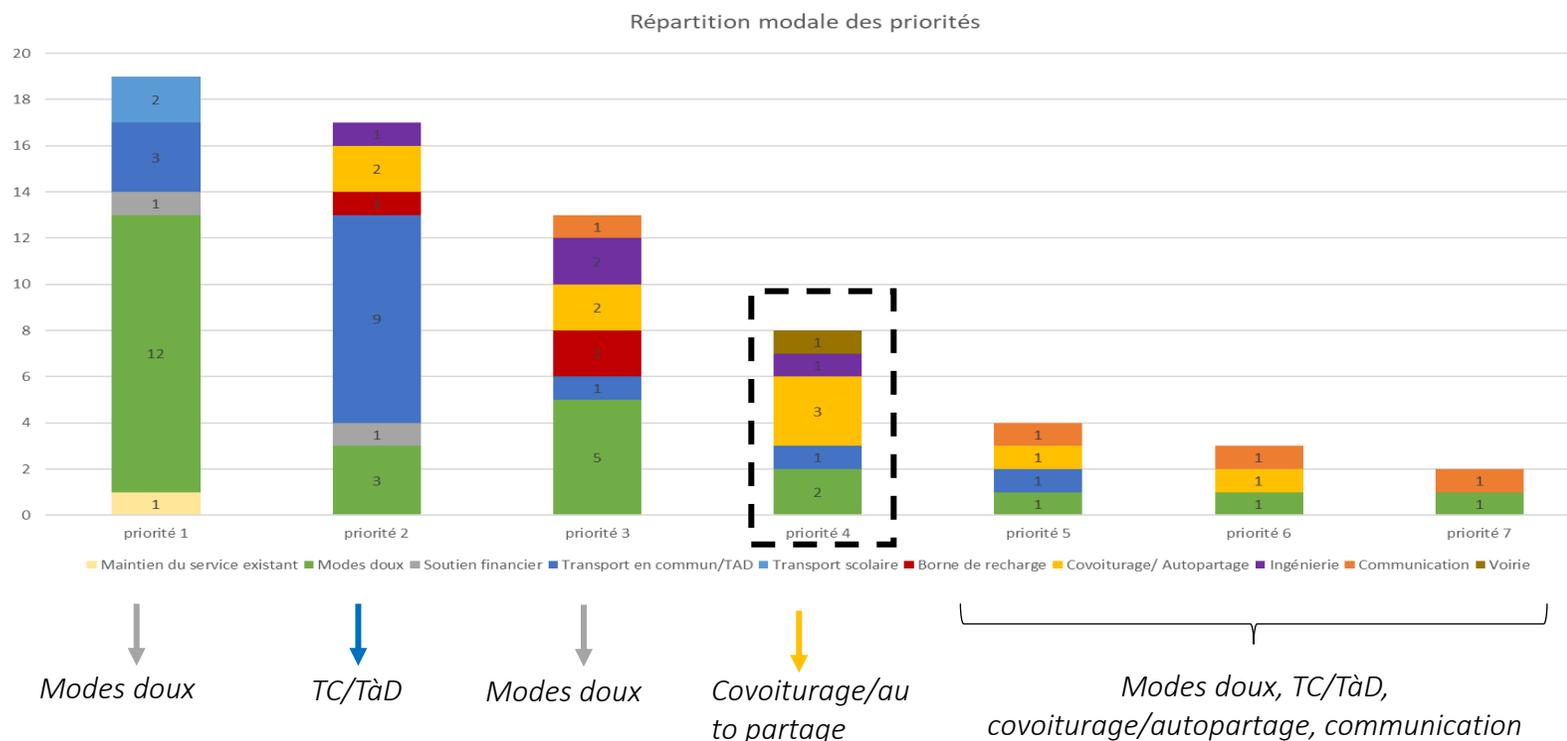
*Le principe est le suivant :*

- *Mettre en relation instantanée automobiliste/passager*
- *Nouvelle solution de mobilité, flexible à des arrêts appropriés*
- *Maillage du territoire préalable selon un système sécurisé et sécurisant*
- *Charte, numéro d'inscription, simple et peu coûteux*
- *Tout public, environ 2€ l'inscription »*



# Les attentes des communes

- « Etudier la possibilité de voitures en auto partage + étudier une aire de camping car »
- « Poursuivre les actions de covoiturage »
- « Application favorisant le covoiturage »
- « Soutien au covoiturage (application pour mise en relation population/entreprise via une application communale) »



# L'expérimentation Klaxit



## → Pourquoi une expérimentation?

### Contexte territorial

- 9 déplacements sur 10 effectués en voiture individuelle
- 91% des ménages ont au moins une voiture, 50% deux voitures ou plus
- Deux-tiers des actifs résident et travaillent sur le territoire, sur des zones d'activité concentrées
- Des ménages modestes (majorité d'ouvriers et d'employés) où la voiture représente un poste de dépense important/ enjeu de pouvoir d'achat et de niveau de vie

### Contexte politique et technique

- Action inscrite au PCAET adopté en 2019
- Lancement du PMS : expérimentation qui va alimenter et orienter les actions

# L'expérimentation Klaxit



**Calendrier:** Début de l'expérimentation septembre 2021 (convention signée pour une durée d'un an)

**Les modalités de mise en œuvre:** les passagers voyageront gratuitement (dans la limite de 40 km), quand les conducteurs seront de leur côté rémunérés 2€ par passager. Soit un complément de revenu potentiel de 160 € / mois pour un conducteur qui transporterait 2 passagers sur 20 jours travaillés et 20 km.

**Objectif à moyen terme** travailler sur les plans de mobilité employeur, le forfait mobilité durable...

**Le financement** cofinancement des trajets pendant 10 mois grâce aux CEE et au budget Vitré Communauté . A ce jour une dizaine de certificats CEE signés

# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarification	Juridique
<b><u>Constat</u></b>	<p>Un bon maillage des aires de covoiturages malgré un secteur de densité non couvert (Val d'Izé)</p> <p>L'expérimentation Klaxit en cours de démarrage qui va permettre d'alimenter le schéma des aires de covoiturage</p>	<p>Klaxit: gratuit pour les passagers et rémunération pour les conducteurs via les CEE et Vitré Communauté</p>	<p>RAS</p>
<b><u>Enjeux</u></b>	<p>Pas de création de nouvelles aires car maillage déjà existant</p> <p>Officialiser les aires de covoiturage intermédiaires actuellement sauvages et possibles en réservant des places dédiées au covoiturage</p> <p>Développer l'intermodalité autour de ces aires de covoiturage (équipement et infrastructures)</p> <p>Développer les plans de déplacement entreprise</p> <p>Accompagner et sensibiliser les entreprises au covoiturage (suivi de l'expérimentation Klaxit)</p>	<p>Généraliser le forfait mobilité durable pour les déplacements domicile-travail</p>	<p>RAS</p>

# Zoom sur le forfait de mobilité durable

Pour les employés, il s'agit de la prise en charge facultative par leur employeur des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à 600 € par an. Les moyens de transports concernés sont :

- les vélos, électriques ou mécaniques ;
- la voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;
- les engins de déplacement personnels (motorisés ou non) en location ou en libre-service (comme les scooters et trottinettes électriques « *en free-floating* ») ;
- les transports en commun en dehors des frais d'abonnement ;
- et tout autre service de mobilité partagée.

Il est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales jusqu'à 600 € par an et par salarié.

Le forfait est cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport public mais l'avantage fiscal résultant des deux aides ne peut dépasser le montant maximum entre 600 € par an et le montant du remboursement de l'abonnement de transport public.

# 3-10 Borne de recharge

# Un schéma de déploiement des bornes de recharge

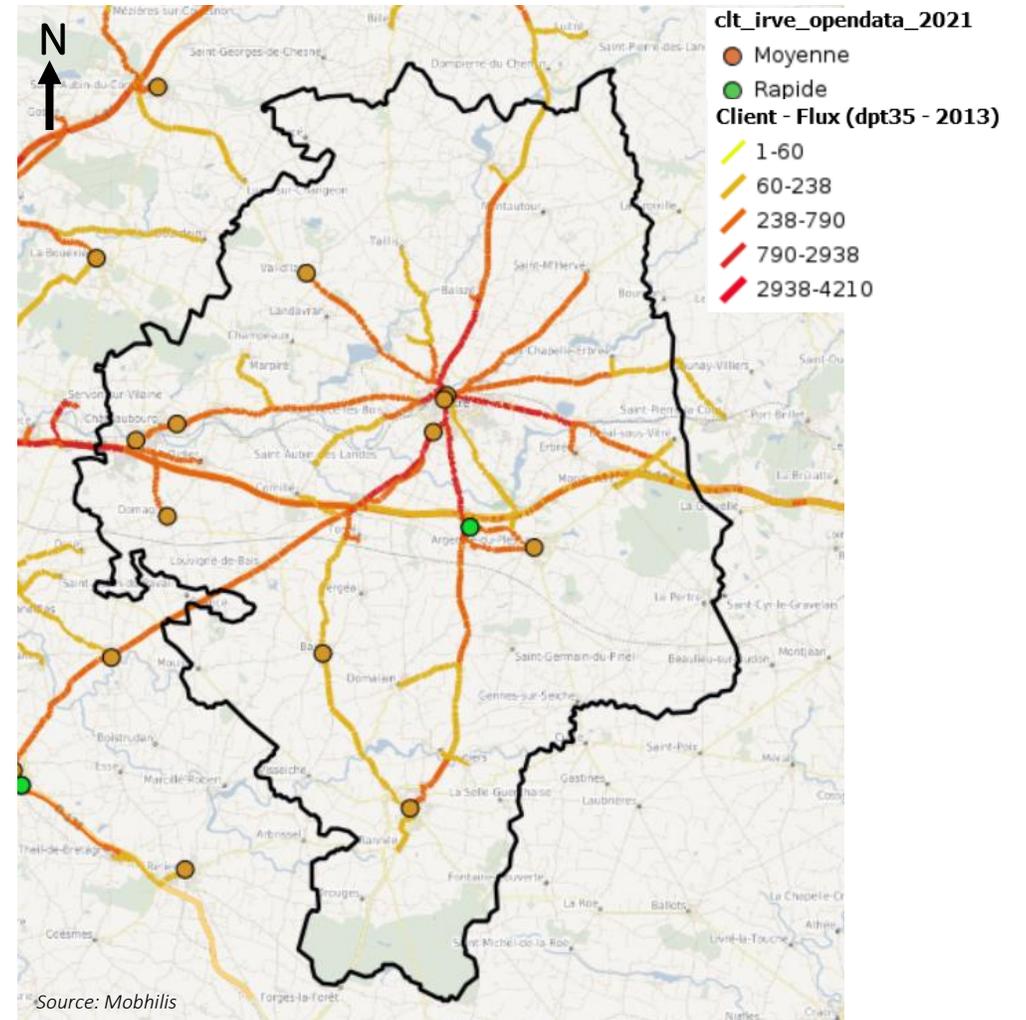
Porté par le SDE 35 => syndicat départemental de l'énergie

Un diagnostic a permis de mettre en avant une estimation du nombre de bornes de recharge à installer par IRIS (communes) en fonction de plusieurs scénarios

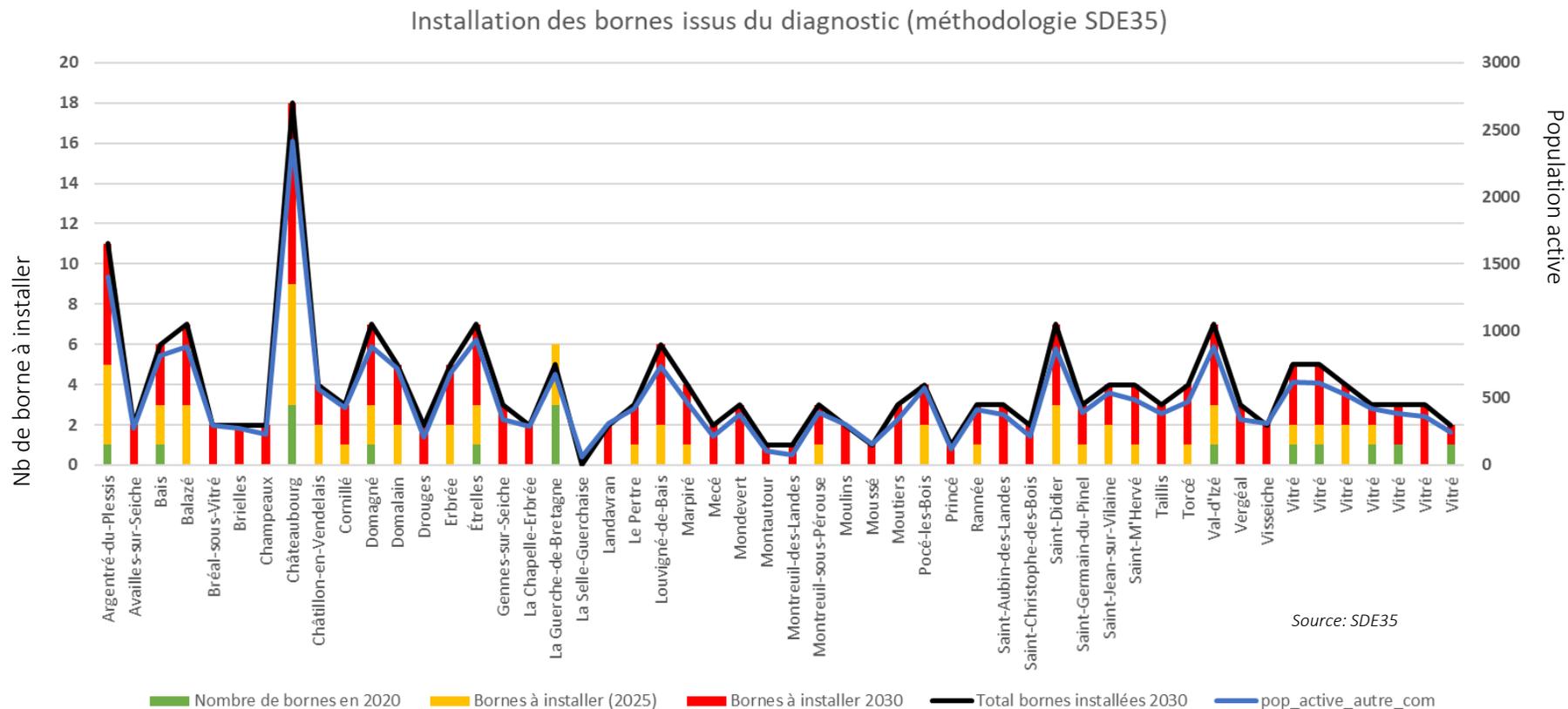


# Constat : borne de recharge et type de charge

Actuellement 11 bornes de recharge sur Vitré Communauté. Elles sont positionnées sur des sites stratégiques où les flux domicile-travail sont plutôt conséquents. On note une seule borne de recharge rapide située à Etreilles (rue de la Vigne).



# Diagnostic SDE35



Le nombre de borne à installer est mentionné à titre indicatif, il relève d'une méthodologie de calcul basée sur la population active à l'échelle de l'IRIS.

Le SDE 35 va établir le schéma de déploiement des bornes de recharge, document inhérent au PMS.

# Zoom sur la concertation

*les souhaits*



Les communes qui se sont manifestées pour l'installation d'une borne de recharge sur leur commune:

Balazé

Louvigné-de-Bais

Moutiers

Saint-Germain-du-Pinel

Taillis

Visseiche

Objectif du SDE: **Recenser l'ensemble des communes souhaitant l'installation d'une borne de recharge pour co construire le schéma de déploiement des IRVE.**

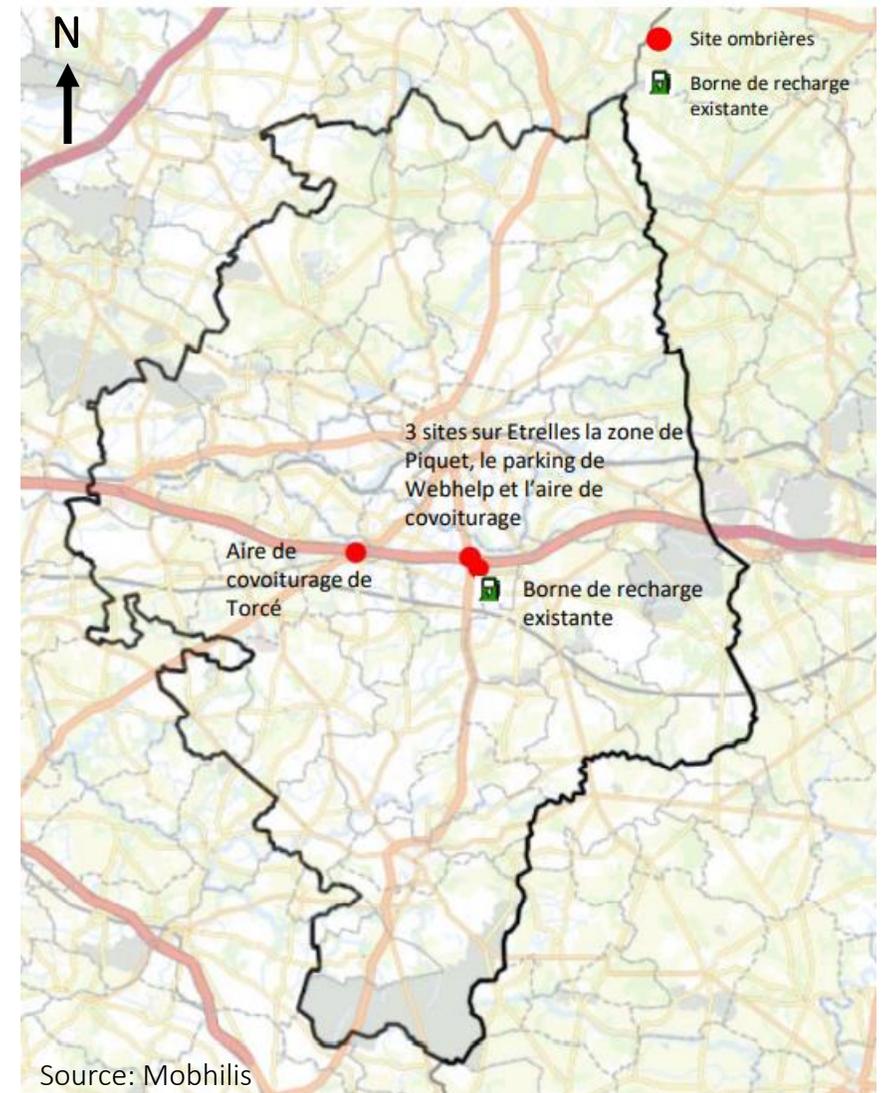
# Le projet Breti Sun Park

Délibération du 8 juillet 2021 du conseil communautaire autorisant la mise en place d'ombrières sur plusieurs sites de Vitré Communauté par la société Breti Sun Park

En contrepartie:

La société s'engage à mettre en place des travaux rapides pour l'installation de bornes de recharge

Une redevance de 100€ annuelle par site



# L'installation d'ombrières

zoom sur Etreelles



Aire de covoiturage 2 ombrières sur l'aire d'ETRELLES d'une puissance de 270kWc



6 ombrières sur le parking de WEBHELP d'une puissance de 500kWc



6 ombrières sur le parking Zone de Piquet d'une puissance de 300kWc

A noter qu'à Etreelles il existe déjà **une borne de recharge située rue de la vigne** (proximité directe) avec une recharge rapide et une recharge moyenne à lente.



# L'installation d'ombrières

*zoom sur Torcé*

6 ombrières photovoltaïques sur l'aire de TORCE d'une puissance de 270 kWc

Au total 6 ombrières installées sur Torcé. L'installation comprendra les éléments nécessaires à une installation rapide de bornes de recharge



# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarifcation	Juridique
<u>Constat</u>	Une répartition des bornes de recharge inégale au sein de Vitré Communauté Un diagnostic du SDE 35 ambitieux avec un objectif chiffré pour 2030	RAS	RAS
<u>Enjeux</u>	Le rôle du SDE 35 comme acteur du schéma de déploiement des bornes de recharge Une rencontre entre le SDE 35 et Vitré Communauté qui a permis de soulever une <b>attente de la part du SDE 35 auprès des communes pour recenser les attentes et besoins de ces dernières et les potentialités foncières pour accueillir des bornes de recharge</b>	RAS	RAS

# 3-11 Mobilité solidaire

# Les chiffres clés

Parmi l'ensemble des demandeurs d'emploi, **25% n'ont pas de solution de mobilité**, caractéristique davantage marquée chez les publics jeunes et précaires (sans permis ou moyen de locomotion motorisé) où le vélo est un des principaux moyens de déplacement ;

A la mission locale, **deux tiers des publics sans moyen de déplacement**;

Résidence Habitat Jeune Tremplin, **74% (3/4) des demandeurs de logement n'ont pas de moyen de locomotion** ;

Association pour l'insertion sociale AIS 35, **70% des personnes hébergées n'ont pas le permis**.

# La mobilité solidaire et le vélo

	CONSTAT	ATTENTES/POINT DE VIGILANCE
Pôle emploi	<p>Vélo comme solution de mobilité pour les personnes sans permis, en difficulté financière</p> <p>Fort intérêt sur la multimodalité/intermodalité : gare, transport en commun, aires de covoiturages, zones d'activités</p>	<p>Vigilance sur le poids de l'industrie : horaires atypiques 2*8 ou 3*8</p>
Foyer des jeunes travailleurs (FJT Tremplin)	<p>Parc de vélo, VAE, deux roues motorisés (cf. entretien avec L.D)</p> <p>Formation à ce moyen de déplacement : utilisation, réparation</p> <p>Vélo est un des principaux moyens de déplacement des jeunes précaires</p> <p>Bus utilisé, mais problème des horaires décalés : problèmes d'éclairage, sécurité...pratique du vélo de nuit existe mais dangereuse</p>	<p>Demande de plus de stationnement sécurisé à Vitré autour des pôles d'échange et dans les quartiers (à travailler aussi avec les entreprises)</p>
Association pour l'insertion sociale (AIS)	<p>Dizaine de locations de vélo : vers la route des eaux à Val d'Izé</p> <p>Location de vélos à l'euro symbolique</p>	<p>Besoin d'accompagnement financier sur les équipements et de formation sur les règles de sécurité</p> <p>Déménagement de l'AIS hors du centre de Vitré (Nord)</p>

# Les dispositifs existants

Type d'action	Description	Acteurs
Transport urbain	Bus urbain gratuit sur Vitré et Châteaubourg	Vitré Communauté
Transport à la demande	Réservé aux minima sociaux/PMR, 4€/trajet	Vitré Communauté
Location Vélo/VAE	Fin du service en 2020 mais intégré dans le schéma cyclable approuvé en 2021 Location de VTT , VAE et Scooters à la 3 VAE à la Mission locale Une dizaine de vélos loués à l'€ symbolique à l' AIS 35 Parc Mob: Tarifs incitatifs pour location de 30 scooters aux demandeurs d'emploi	Vitré Communauté Résidence habitat jeune Tremplin Mission locale AIS Le Relais
Location Scooters	Votre garage : Entretien + réparation véhicule à faire soit même	Garage Renault
	Réparation solidaire AIS 35 + projet d'une antenne du garage solidaire de Betton à Vitré	AIS
	Mobiliz sur prescription d'un conseiller Pôle Emploi - entretien-réparations, vente de véhicules d'occasion, location de véhicules neufs longue durée avec option d'achat	Pôle emploi
Réparation/entretien/location	Les autos du cœur: Demande de voiture par l'intermédiaire d'une assistante sociale ou de la Mission Locale	Association les autos du cœur, Mission locale
	FASTT: Location de véhicule au personnel intérimaire à prix réduit et pour une durée limitée	Association Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire
	Atelier Mobi'Vitré garage solidaire pour deux-roues	Résidence Habitat jeunes Tremplin
	Réemploi de vélos et de pièces	Recyclerie Vitré
Aide au permis de conduire	Pour les jeunes de 16 à 25 ans : 1 <sup>ère</sup> sensibilisation au code et à la conduite (atelier Passerelle) - conduite supervisée - aide au financement préparation au Code de la Route avec Aide au financement sur critères	Mission locale Résidence habitat jeune Tremplin Pôle Emploi

# Zoom sur MobiVitré

À l'initiative Résidence habitat jeune Tremplin

Déjà à disposition

3 VTC (réservé en prêt court aux résidents)

13 VTT (Location ouverte aux partenaires)

5 VAE (Location ouverte aux partenaires) - Bientôt 7 (2 vont être commandés)

2 mobylettes thermiques

En projet :

10 mobylettes électriques (sous réserve financement)

# Les éléments de conclusion

	Desserte	Tarifification	Juridique
<u>Constat</u>	<p>L'offre des nombreuses aides et moyens de déplacements n'est pas suffisamment connue des publics, entreprises et intermédiaires.</p> <p>Offre importante, mais ne couvre pas tous les besoins exprimés notamment en secteur rural.</p> <p>L'offre à l'échelon Pays est portée par une multitude d'acteurs institutionnels et associatifs avec une logique segmentée par public</p>	<p>Des tarifications non homogènes entre les différents services proposés</p>	<p>RAS</p>
<u>Enjeux</u>	<p>Adhésion à Ehop solidaire</p> <p>Travail sur un projet de plateforme mobilités solidaires à l'échelle du Pays de Vitré piloté par le CD 35 - Commission Territoriale d'Insertion</p> <p>Renforcer et améliorer les dispositifs existants.</p> <p>Tendre vers un guichet unique d'information-Conseil en « Mobilités Solidaires » avec la collaboration du département, de la Région, de l'EPCI et des associations</p>	<p>Travailler sur une tarification homogène des services</p>	<p>Définir les porteurs du guichet unique.</p> <p>Nécessité de mettre en place une convention inter EPCI/Région selon l'échelle retenue</p>

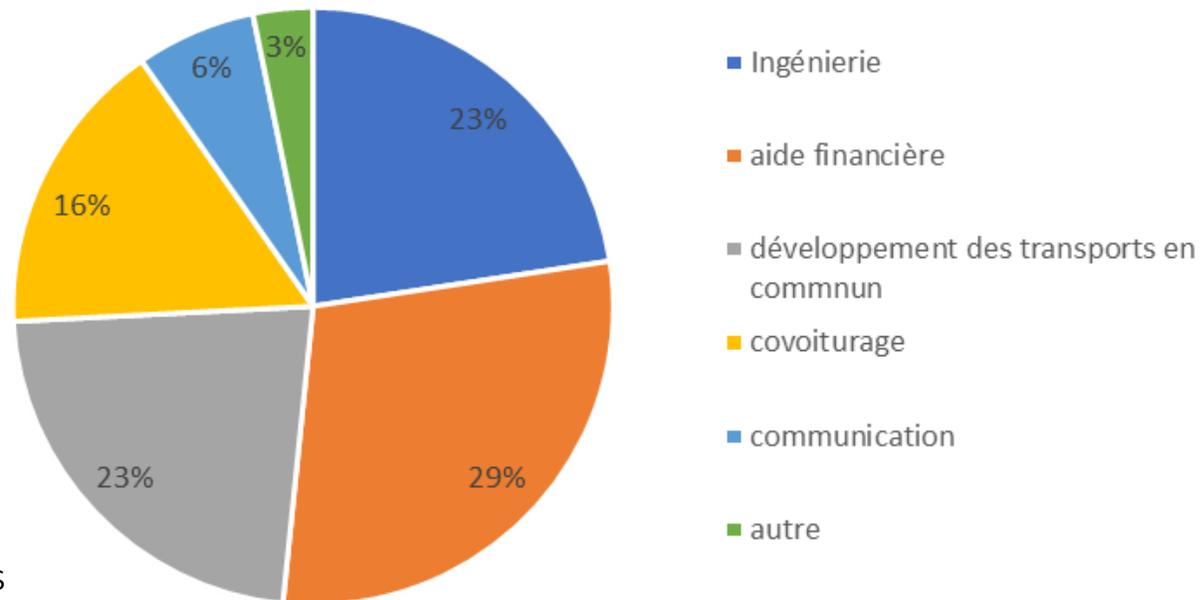
4

## Synthèse de la Concertation

# Les attentes des communes

*Zoom sur la concertation des communes*

Attentes des communes de Vitré Communauté



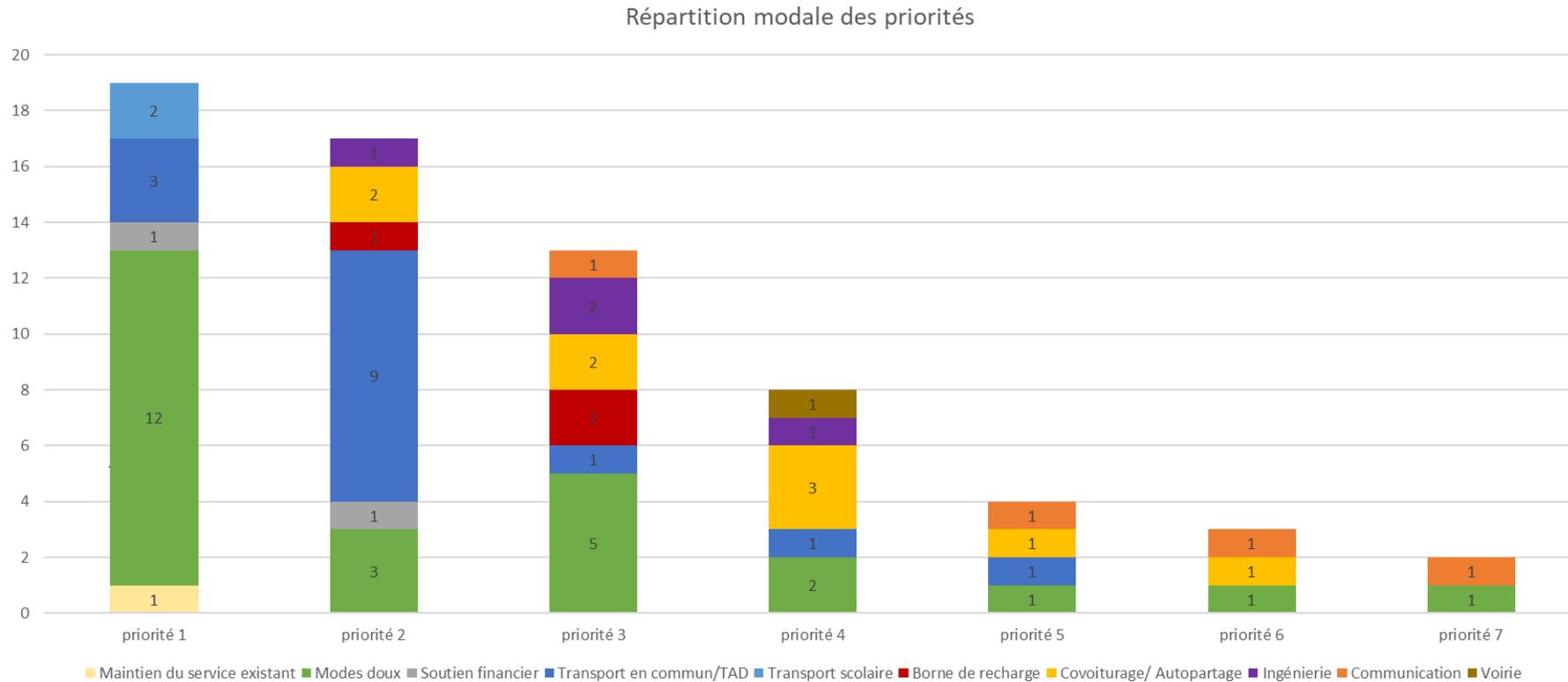
Ingénierie: 7 communes  
Aide financière : 9 communes  
Transport en commun: 7 communes  
Covoiturage: 5 communes  
Communication: 2 communes  
Autres: 1 commune

# Priorisation des enjeux communaux

	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4	Priorité 5	Priorité 6	Priorité 7
ARGENTRE-DU-PLESSIS	relier les zones à urbaniser au centre-ville par liaisons douces	renforcer l'offre de mobilité avec Vitré, Chateaubourg et la Guerche					
BALAZE	liaison douce	borne de recharge		autopartage/transport rural			
CHATILLON-EN-VEDELAIS	Developpement Taxi Com	Soutien financier pour la location occasionnelle de mini Bus		Soutien financier pour la création et réfection de sentiers			
LA CHAPELLE ERBREE	Voies cyclables entre Vitré et la base nautique Haute-Vilaine en passant par la Chapelle-Erbrée (commune)	covoiturage					
DOMAGNE	création de la piste cyclable	intensifier les navettes vers la gare		encourager l'usage du vélo (aide à l'achat? Parking vélo)			
DOMALAIN	maintien du service existant	soutien financier	planning prévisionnel réaliste sur la annonces	covoiturage	Taxi Com et accueil de jour	communication auprès des habitants	recensement des modes de transport par les usagers
ERBREE	AMÉNAGEMENT SENTIER PÉDESTRES ET CYCLABLES ENTRE BASE ITM et VITRE CENTRE (acquisition foncier, aménagement)	MOBILITÉ DES SENIORS (inter-commune)	Aménagement du centre de la commune pour assurer la liaison entre les 2 sentiers pédestres	RD 110			
ETRELLES	liaison cyclable intercommunautaire	subvention à l'installation d'abris vélo	Ingénierie pour appel à projet	application covoiturage couplée avec l'application de la mairie smart city	Jallonnement de la voie verte (V9) vers le cœur de bourg	Aide à la mise à disposition de VAE	aide à la mise à disposition de bornes vélos (kit gonflage et réparation)
LOUVIGNE-DE-BAIS	Navette vers Vitré	Navette vers la gare de Châteaubourg	Navette vers la Guerche	Piste cyclable vers Châteaubourg et Domagné			
MONTAUTOUR	liaisons douces en voie verte	liaison intercommunale (en priorité pour rejoindre la liaison Balazé-Vitré)					
MONTREUIL-DES-LANDES	aide à la création de sentiers pédestres						
MONTREUIL SOUS PEROUSE	Réorganisation des circuits scolaires	développer le transport ubain aux communes	poursuivre le schéma cyclable				
MOULINS	Soutien financier	Soutien en ingénierie					
MOUTIERS	Piste cyclable	Navette la Guerche (arrêt Moutiers)	borne électrique	aire de covoiturage			
PRINCE	Transport scolaire	transport à la demande	Piste cyclable	Maison de la mobilité	Autopartage	Covoiturage	
SAINT-DIDIER	Création d'une piste cyclable entre Saint-Didier et Chateaubourg (D33)	Création d'une voie douce entre Saint-Didier et Pont Riou ( Chateaubourg)	Mise en place d'un parking de covoiturage				
SAINT-GERMAIN-DU-PINEL	projet de liaison douce pour relier le centre-bourg à la voie verte. Gérer les sentiers pédestres.	Avoir une liaison régulière entre la commune et la ville (vitré)	Installation d'une borne de recharge				
RANNEE	voie douce entre Rannée et Mousse						
TORCE	déplacement vers les services prioritaires (médecin, hôpital...)	autopartage covoiturage	Point d'accueil	Découverte du vélo à assistance électrique pour tous	communication sur les liaisons douces		

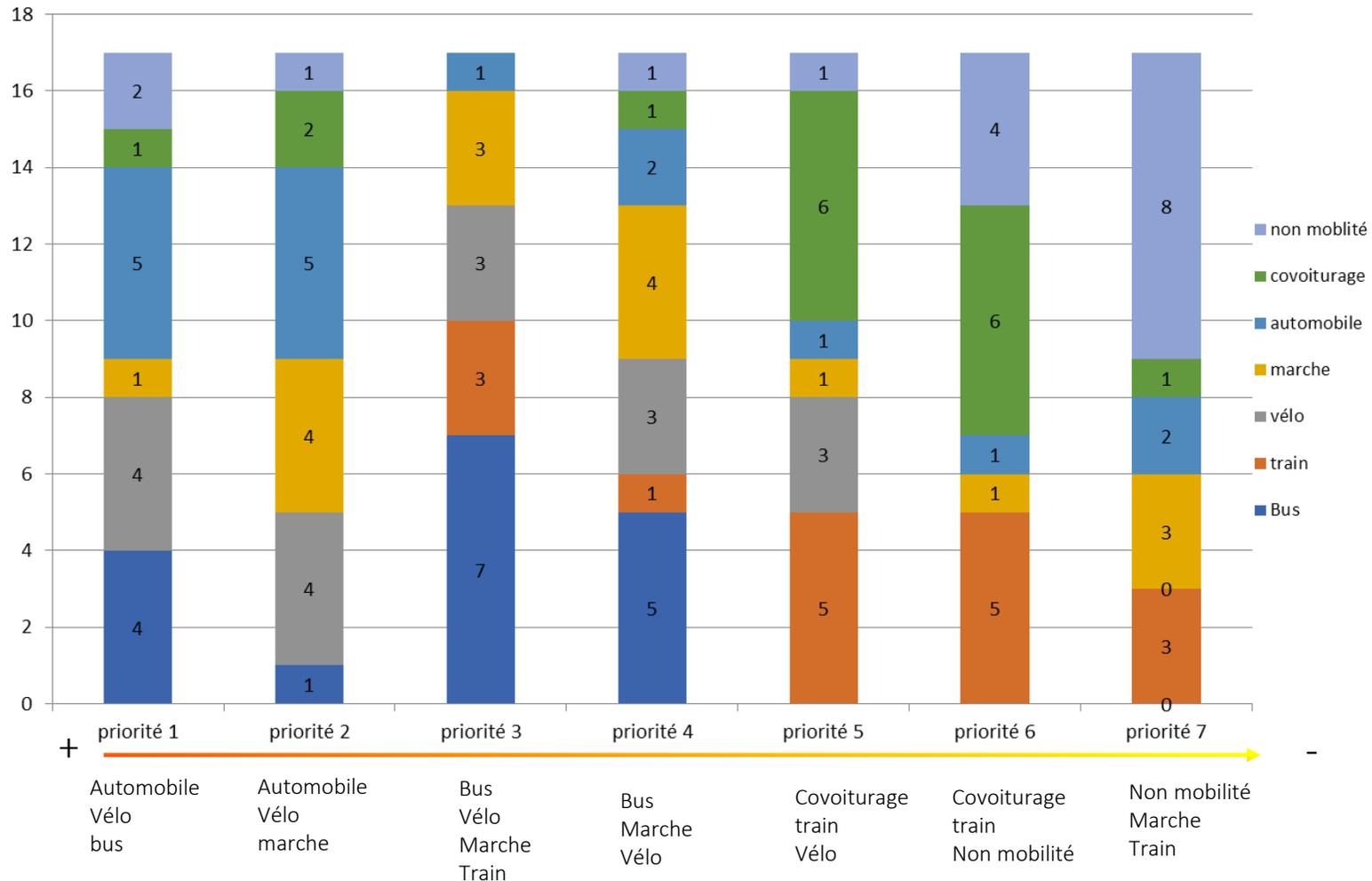
# Priorisation des actions souhaitées par modes

*Zoom sur la concertation des communes*



# Priorisation des actions souhaitées par modes

Zoom sur la concertation des commerçants



# Les actions souhaitées

*Zoom sur la concertation des commerçants*

« Avoir un parking dédié au stationnement des commerçants »

« Avoir une carte commerçant qui serait affichée sur le pare-brise de la voiture pour ne pas être verbalisé de 20€ quand le commerçant ne trouve pas de place de stationnement gratuit (cela fait 6 mois que je suis commerçante et déjà verbalisée car je ne voulais pas payer 20€ de stationnement pour la journée car je n'avais pas trouvé de place gratuite malgré de longues minutes à tourner en rond) »

« Avoir comme les habitants un abonnement mensuel pour le stationnement »

« Avoir une réduction tarifaire sur le paiement du stationnement quand on ne trouve pas de place gratuite »

« Si le commerçant se gare sur une place payante et que son temps est dépassé, ne pas verbaliser (grâce à la carte commerçant) »

« Proposer des places de parking aux salariés »

« Mettre a disposition plus de stationnements pour les vélos »

« Il faudrait beaucoup plus indiquer où se trouve le parking de 600 places car beaucoup de clients ne savent pour ou il est et surtout comment y accéder »

# Les résultats



Partagé



Pas complètement partagé



Pas du tout partagé

	Bus/TC	TàD	Covoiturage/autopartage	Modes doux	Stationnement /voiture
<b>Grand public</b> 419 répondants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de desserte, fréquence à augmenter</li> <li>Plus de passages de bus entre les différentes communes et Vitré</li> </ul> 	Développer le TàD 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de compatibilité des horaires et des origines/destinations</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des aménagements existants et création d'aménagements sécurisés</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fluidifier le trafic</li> <li>Développer les alternatives à la voiture</li> </ul> 
<b>Commerçants</b> 17 répondants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la fréquence des transports en commun.</li> <li>Pas de volonté des commerçants de d'adapter au fonctionnement des bus</li> </ul> 	RAS 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les répondants souhaiteraient qu'une allocation aux personnes qui covoiturent soit reversée par les pouvoirs publics</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménager des pistes cyclables et des cheminements piétons sécurisés</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer le stationnement et le rendre gratuit pour les commerçants e/ou les clients</li> </ul> 
<b>Commune</b> 19 répondants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer l'offre de transport public : voir horaires</li> <li>Bus pour se rendre à vitré depuis les communes de Vitré Co</li> <li>Intensifier les navettes vers les gares</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir le service Taxi Com pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap.</li> <li>Développement et extension du TàD</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autopartage au niveau local. Covoiturage local et accessible.</li> <li>Soutien au covoiturage (application)</li> <li>Mener une réflexion sur le covoiturage de proximité</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beaucoup de projets cyclables, accompagnement de Vitré Co (schéma cyclable)</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Installer des bornes de recharge électrique</li> </ul> 
<b>Asso DD</b> 5 participants	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inciter à l'utilisation</li> <li>Accorder la possibilité de transporter les vélos</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de connaissance du service</li> <li>Communiquer vers les intéressés</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développer le réseau d'aires</li> <li>Sensibiliser les entreprises/salariés</li> <li>Centraliser et rendre lisible l'offre de covoiturage</li> <li>Développer Rézopouce</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Supprimer / Modifier les chicanes</li> <li>Donner la priorité aux vélos</li> <li>Sécuriser les voies cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les bornes de recharge ne sont pas la solution ultime</li> <li>Diminuer le nombre de parking en ville</li> <li>Réduire/ Apaiser la vitesse (Réduire la vitesse à 30 km/h)</li> </ul>

# 5 La politique tarifaire

# Synthèse éléments financiers

Modes Doux	Transport en commun	covoiturage	TàD/Accueil de jour
	Vitré-Châteaubourg (urbain) - ETV- Vitré/la Guerche → 1 500 000€/an <small>Gratuité</small>		Taxi.Com → 84 000€/an <small>4€/trajet</small>
Schéma cyclable → 500 000€/an	€€€	Klaxit (application + prise en charge des trajets) → 35 000€/an	€€€
€€€	Réseau Rural → 45 000€ /an <small>Gratuité</small>	€€€	Accueil de jour → 160 000€/an <small>4€/trajet</small>
	Transport scolaire → 4 700 000€ /an <small>120€/famille</small>		€€€
	€€€		
<b>TOTAL 7 000 000€</b>			

# Les enjeux de la politique tarifaire

## Enjeux et limites:

- Des coûts qui sont très certainement susceptibles d'augmenter avec la future mise en pratique du PMS
  - Des enjeux et des actions qu'il va falloir prioriser dans le temps pour ne pas risquer d'exploser le budget mobilité
  - Définir une politique tarifaire → positionnement sur le maintien de la gratuité et sur la mise en place d'une tarification sociale

## Les leviers financiers mobilisables

- Le versement mobilité: contribution locale des entreprises de plus de 11 salariés qui permet de financer les transports en commun
- Modifier la contribution des collectivités =
  - accroissement de la fiscalité
  - Report budgétaire de certains services

# Zoom sur les transports en commun

La problématique des transports en commun semble être la priorité des communes de Vitré Communauté

Les transports en commun (réseaux urbains) sont élaborés pour desservir les scolaires et non les déplacements pendulaires → **rappel 82% des flux domicile-travail se font sur le territoire de Vitré Communauté**

Une **refonte majeure des réseaux est donc à privilégier** mais soulève la problématique de l'augmentation des coûts que cela va engendrer

- Réduire les dépenses
  - La refonte du réseau induira une optimisation des coûts, mais ne limitera sans doute pas le coût global.
- Augmenter les apports publics
  - versement mobilité mobilisable,
  - augmentation de la contribution des collectivités, mise en place d'une tarification
- Revoir la tarification
  - Arrêt de la gratuité tout en conservant la tarification sociale obligatoire (LOM)
  - Améliorer la communication sur les cibles privilégiées (pendulaires ?) en lien avec la refonte du réseau.

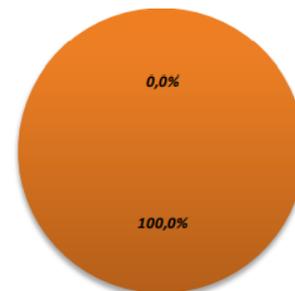
# Le versement mobilité

EPCI (exemple sur d'autres territoires similaires)	Nombre d'habitant	Taux VM (Source URSAFF)	Montant VM annuel (Source interne)	Coût total transport annuel (Source interne)
Collectivité 1	106 000	1%	10 millions €	12 millions
Collectivité 2	100 000	0,6%	2,2 millions €	6 millions
Collectivité 3	97 000	0,4%	1,4 millions €	1,7 millions
Collectivité 4	56 000	0,55%	1,7 millions €	2,1 millions
Vitré Agglo	82 000	0%	0€	7 millions

Tableau d'estimation du versement mobilité pour le territoire concerné

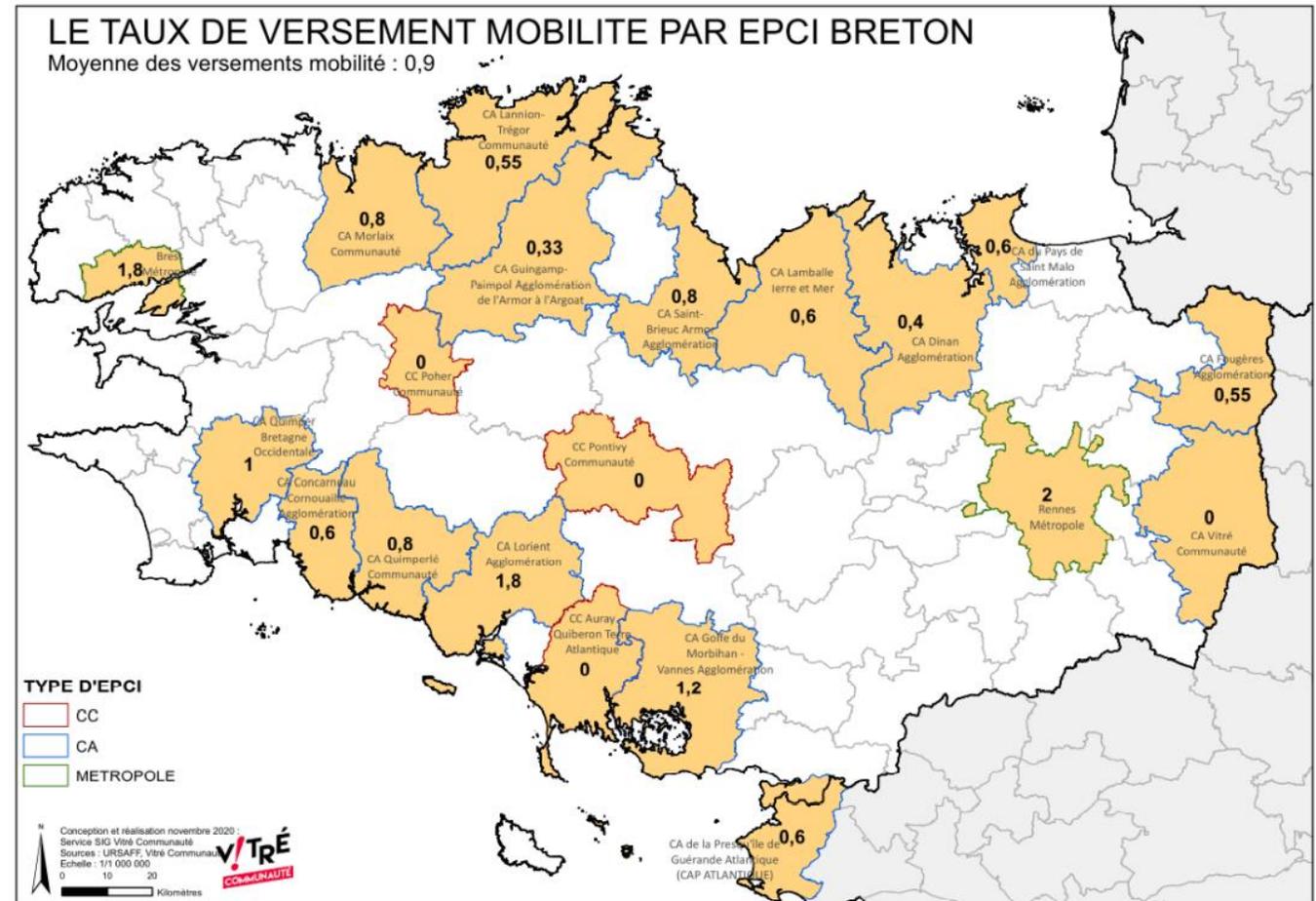
Taux	Montant estimé		
	0,55%	TOTAL	estimation
2 672 150 €		2 672 150 €	- €
		100,00%	0,00%

1 commune(s) réalise(nt) plus de 50% du VT sur l'ensemble du périmètre



# Le versement mobilité

Vitré Communauté est une des deux seules collectivités ayant la compétence mobilité mais n'ayant pas mis en place un Versement Mobilité.



# 6

## La gouvernance et l'animation

# Ce que dit la LOM

*le comité des partenaires*

## Création

Nouvelle instance créée pour **développer le dialogue** avec les usagers et les employeurs.

Comité **créé par chaque AOM et chaque AOMR** qui fixent la composition et les modalités de fonctionnement par délibération.

## Composition

Il associe *a minima* des représentants des employeurs, des associations d'usagers ou d'habitants ainsi que des habitants tirés au sort;

Le comité peut également associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales du territoire

- Cas particulier : les régions en tant que AOM créent un comité des partenaires associant les représentants des communes ou de leurs groupements

## Rôle

- consulté au moins une fois par an.
- avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place
- avant toute instauration ou évolution du taux du VM et avant l'adoption du document de planification

Obligatoirement saisi mais **avis simple**.

# Renforcer l'animation

## Constat

Renforcement du personnel mais un service mobilité peu structuré qui ne fait que très peu d'animation participant ainsi au frein à l'usage des services existants. Nécessité de trouver un outil adapté permettant de pallier le manque d'animation et de sensibilisation de la population au regard des services existants

## Enjeux

### Guichet unique?

Créer un outil qui soit bien identifié et à terme approprié par les usagers du territoire pour disposer de toutes les informations utiles en matière de mobilité

### Plateforme internet multimodale?

Définir les modalités de l'outil: calcul d'itinéraire multimodal? analyse du site Internet, des applis existantes → **Projet application du réseau Vit'obus (Keolis)**

### Poursuivre les animations

Semaine du développement durable, semaine du vélo, défis familles

3 ETP



- Un chef de service : monopole de la gestion des transports scolaires, ce qui est problématique en cas d'absence ou d'indisponibilité de celui-ci
- Un agent de médiation et de prévention
- Un agent chargé de l'accueil et du suivi administratif et financier

### Pistes de réflexions...

- Un nouveau chargé de mission devrait être recruté pour travailler sur l'élaboration, l'animation et l'évaluation du Plan Mobilité sur 3 ans
- Une réorganisation des services devra être envisagée en fonction des prescriptions du Plan Mobilité
- Développer les partenariats (ingénierie) : Ouest Go, EHOP...
- Vers un guichet unique des mobilités ?

Une plateforme de mobilités à l'aide de l'AMI French Mobility à Bressuire Agglomération (Guichet unique)

### → Plateforme de mobilité solidaire (CD35)



RIV RIV RIV

RIV

à chacun sa solution de mobilité

Transport en commun  
Vélo à assistance électrique  
Covoiturage

RIV-info.bzh

Logo of RIV with icons for a person, a wheelchair, and a person with a cane.

Le Réseau Intercommunal de Voyage (RIV) à Ploërmel Communauté, une marque territoriale très identifiée par les habitants qui intègre l'ensemble du bouquet de services mobilité proposé autour de deux axes : Tous publics et Emploi et Solidarités

Des animations pour sensibiliser les usagers aux nouvelles formes de mobilités : exemple du Challenge « pour venir au travail autrement » ouvert aux associations, entreprises, collectivités à Bressuire et Dinan.



7

## Conclusion diagnostic

# Récapitulatif des enjeux

	TC	TàD	Modes doux	covoiturage
<b>Constat général</b>	Des réseaux urbains gratuits qui servent davantage aux scolaires. Un réseau rural qui nécessite d'être repensé dans son fonctionnement car peu de dessertes actuellement.	Un TaD à vocation sociale qui paradoxalement est payant	Un schéma cyclable finalisé Une très bonne prise en compte de l'intermodalité	Un bon maillage existant avec des aires informelles et sauvages qu'il est nécessaire de pérenniser. L'expérimentation Klaxit en cours sur la problématique des trajets domicile-travail
<b>Souhait des communes</b>	Des communes qui souhaitent étendre les service aux autres communes du territoire	Des communes qui souhaitent maintenir les services existants	Des communes très actives qui ont beaucoup de projets sur leurs communes mais qui souhaitent être accompagnées par Vitré Communauté (ingénierie)	Réfléchir au développement d'un service de covoiturage/autopartage de proximité
<b>Souhait de la population et des commerçants</b>	Une population et des commerçants qui souhaitent davantage de cadencement et majoritairement le maintien de la gratuité	Une population qui souhaite le développement du TàD	Une population et des commerçants qui souhaitent davantage d'aménagements sécurisés	Une pratique encore compliquée du fait des horaires de travail. Souhait d'une plateforme de mise en relation locale
<b>Enjeux</b>	Déterminer la cible des réseaux de transport actuellement structuré pour répondre aux scolaires. Travailler sur l'intermodalité	Maintenir ces services à vocation sociale en adaptant la politique sociale tarifaire (élément imposé par la LOM)	Veiller à la bonne mise en pratique du schéma cyclable. Ingénierie et financement pour la mise en pratique du schéma cyclable à destination des communes	Pérenniser un service de covoiturage à l'instar de l'expérimentation Klaxit

# Enjeux et orientations stratégiques

## 4 ENJEUX

### ENJEUX PRIORISES PAR LES ATELIERS

#### Périmètre

Favoriser les **déplacements internes au territoire** et maintenir la desserte des territoires voisins

#### Typologie de flux

Accompagner les **mobilités domicile-travail** en lien avec les employeurs

#### Publics

Diversifier l'offre de mobilité pour **tous les publics** : jeunes, seniors, insertion...

#### Service

Simplifier l'**accès de l'utilisateur** à l'offre de mobilité

### ENJEUX TRANSVERSAUX POUR L'AOM

- **Transition écologique** et politiques publiques intégrant les enjeux de mobilité durable (PCAET, PLH, PLU...)
- **Financement** de la politique mobilité

## 3 ORIENTATIONS STRATEGIQUES

### ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Construire une **gouvernance** et des méthodes de **planification** de la mobilité

Structurer un **service** de mobilité : **information, communication, accompagnement, animation**

Développer une offre **multimodale** et **intermodale**

Modes **collectifs et partagés\***

Modes **actifs\***

*\* Priorités également identifiées dans le projet de territoire*

# Partie -2- Scénarios et plan d'action

1

# Retour des ateliers stratégie

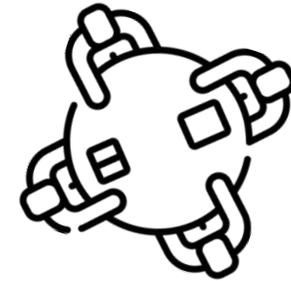
# 1-1 Éléments généraux

# 5 ateliers « stratégie »

→ 4 ateliers avec les élus

- Saint-M'hervé 30/09
- Brielles 6/10
- Moutiers 07/10
- Châteaubourg 14/10

8 tables (50 personnes)



→ 1 atelier avec la société civile (conseil de développement, 6 associations, citoyens)

5 tables (30 personnes)

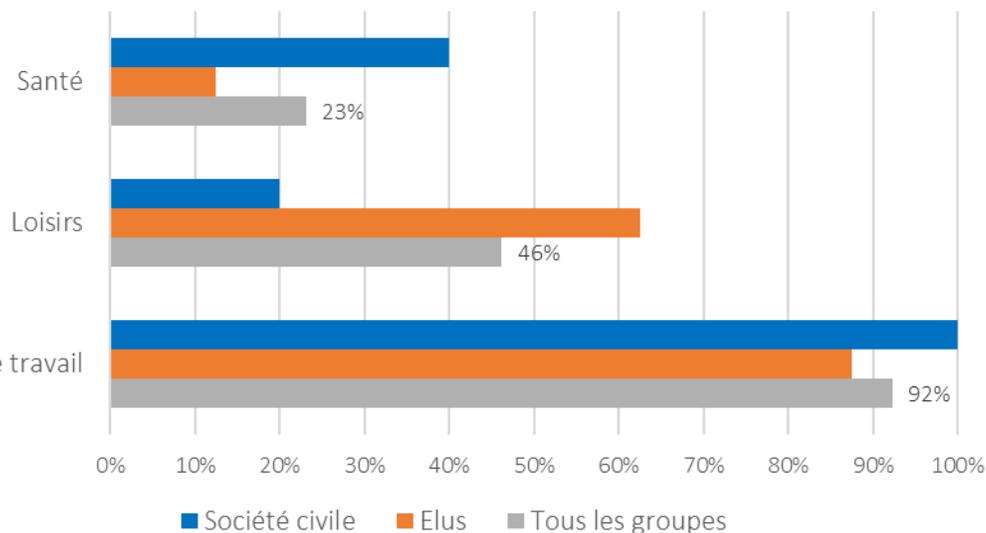
3 participations libres : utilisation du verbatim

## Consigne

- Commentaire autour de grandes orientations
- Notation de 0 à 10 de 27 actions

# Motif de déplacement à prioriser

Priorisation des motifs



« Faire du domicile-travail adapté aux besoins avec suffisamment de concertation entre les entreprises »

« Domicile travail, pour faire venir la main d'œuvre sur certaines communes, notamment les plus grosses »

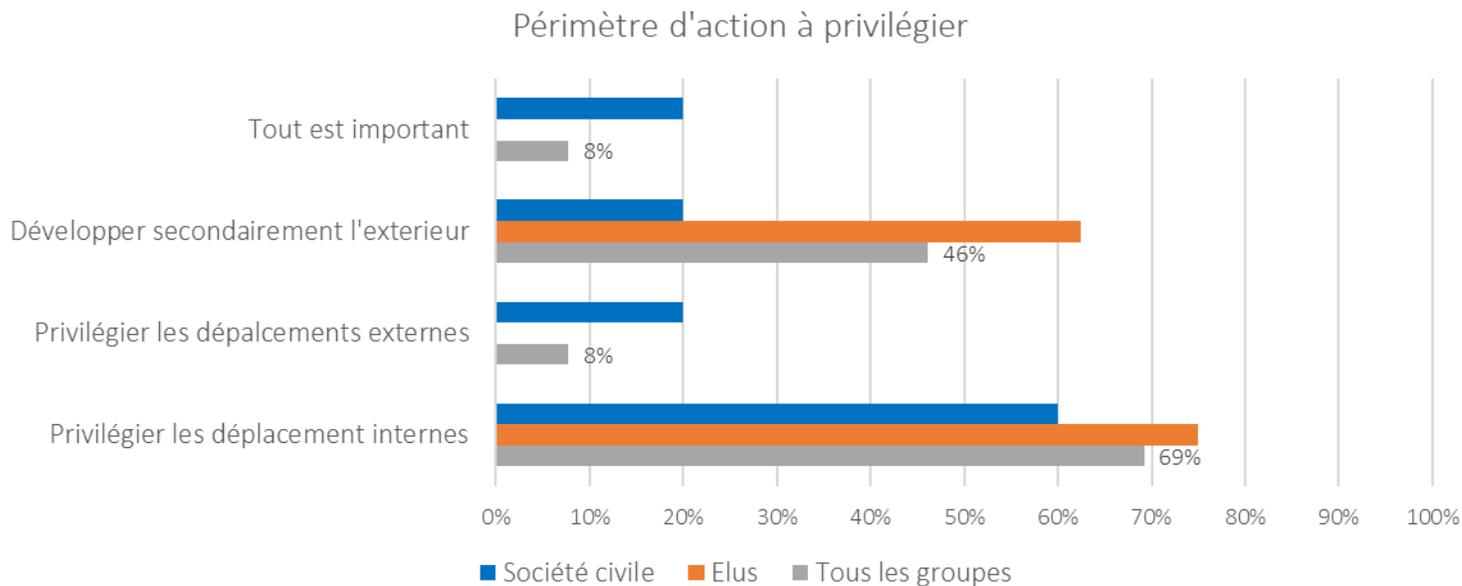


« Loisirs, activités communautaires. »

« Tourisme »

Parmi les groupes présents en ateliers, 92% ont évoqué la problématique des déplacements-domicile travail, contre 46% pour les loisirs et 23% pour les déplacements de santé. Pour les participants, les déplacements pendulaires seraient donc la priorité d'action.

# Périmètre d'action à privilégier



« Si priorisation, plutôt interne, sans oublier l'exterieur. »

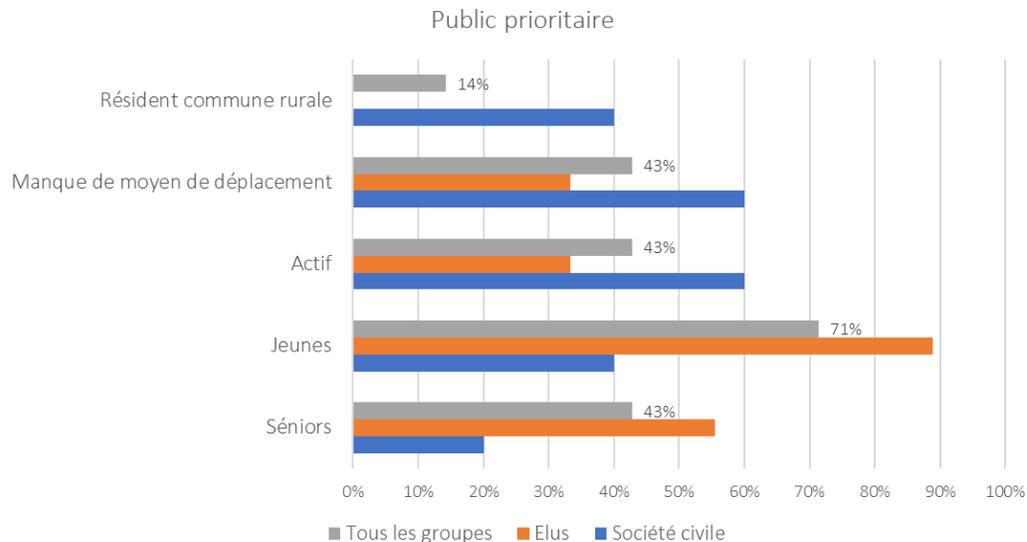
« En interne avec les connexions (hors territoires : Laval Rennes Fougères »

« Vers l'extérieur (mais est-ce la compétence de VitréCo ? ). Il faut développer Rennes – Laval »



Pour 69% des groupes il faut privilégier les déplacements en interne. Ils sont toutefois 46% des groupes à rappeler l'importance d'élargir secondairement le périmètre d'action

# Public prioritaire



« Résident dans commune rurale »

« Actifs notamment précaires »

« Les jeunes en insertion professionnelle »

« Jeunes avant le permis (hors temps scolaire) »

« Mineurs »

« Jeunes et personnes sans moyens de déplacement ( à court termes) »

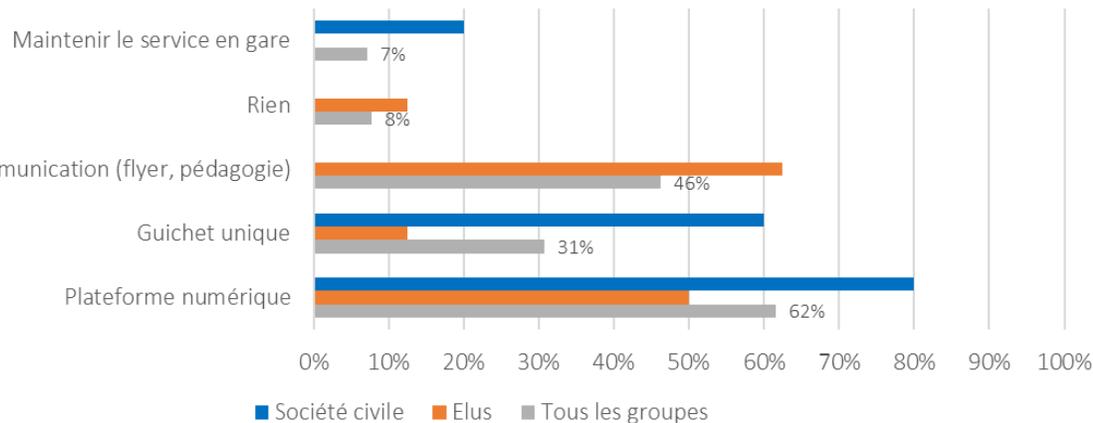
« Personnes sans moyen de déplacement »

« Personnes âgées »

- **Les jeunes ont été ressentis comme prioritaire**, avec en moyenne **71 %** des groupes qui les ont mentionnés. Cette catégorie regroupe les mineurs comme des jeunes adultes (les participants n'ayant pas systématiquement différencié). Les actifs, les personnes sans moyen de déplacements et les séniors se positionnent second exæquo avec 43% des groupes les ayant évoqués.
  - 89% des groupes des **élus**, ont porté une attention prioritaire aux **jeunes** et 56% aux **séniors**.
  - Pour la **société civile**, ce sont les **personnes en manque de moyen de déplacement** et les **actifs** qui semblent prioritaire, avec pour les deux public, 60% des groupes qui se sont positionnés en leur faveur

# Service de mobilité à mettre en place

Service mobilité prioritaire



« Plateforme internet pour toucher plus de public »

« Plateforme commune avec tous les services de mobilité »

« Guichets uniques sur les bassins de vie »

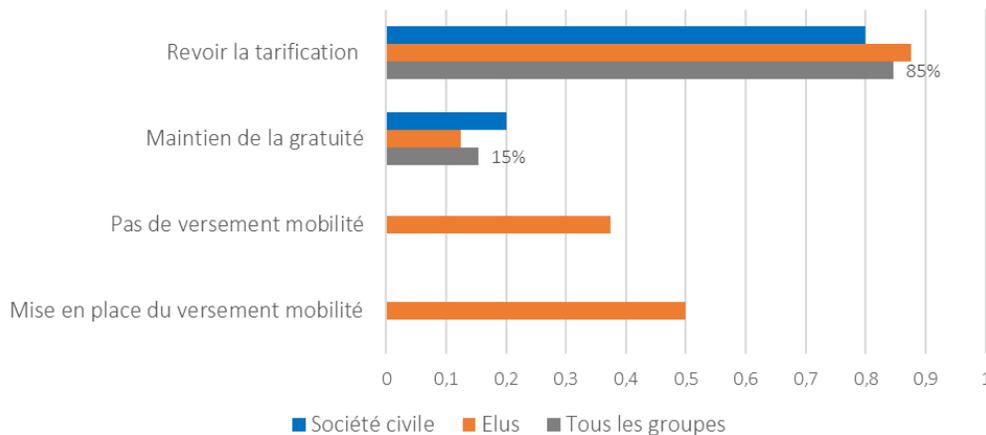
« Action de sensibilisation, de terrain, de pédagogie »

« Communiquer de la part des mairies avec des flyers »

- Les **élus** ont d'avantage plébiscité **une meilleure communication sur la mobilité** (63% des groupes) puis les élus ont évoqué une **plateforme numérique** (80%). Seul 13% se sont engagés vers un guichet unique.
- Du côté de la **société civile**, 80% des groupes se sont orientés vers la **plateforme numérique**, et 60% vers **les guichets unique**, aucun vers la communication.
- La plateforme numérique est l'orientation la plus consensuelle entre les élus et la société civile

# Financement de la politique mobilité

Financement de la politique mobilité



« La tarification est une source de financement »

« Il faut une tarification symbolique différenciée »

« Mettre en place une tarification minimum et homogène sur l'ensemble du territoire - tout le monde. »

« Il faut maintenir la gratuité, ce serait revenir en arrière si on arrête! »

« Quid de la compétitivité de nos entreprises ? Je suis frileux de taxer les entreprises. Il vaut mieux favoriser l'emploi que le transport. »

« Mais est ce que ça fera vraiment partir les entreprises? »

- Les élus comme la société civile sont globalement d'accord pour revoir la tarification (85%). Seuls quelques groupes étaient favorables au maintien de la gratuité (15%)
- La société civile n'a pas été interrogé sur le versement mobilité. De leur côté, les élus sont partagés, un groupe ne s'est pas prononcé, 4 groupes sont pour la mise en place du versement mobilité et 3 groupes sont contre.

# Synthèse grandes orientations

Orientations	Elus	Société civile	Tous les groupes
<b>Périmètre prioritaire</b>			
Privilégier les déplacements internes	75%	60%	69%
Développer secondairement l'extérieur	63%	20%	46%
Privilégier les déplacements externes	0%	20%	8%
Tout est important	0%	20%	8%
<b>Motif de déplacement</b>			
Domicile travail	88%	100%	92%
Loisirs	63%	20%	46%
Santé	13%	40%	23%
<b>Public prioritaire</b>			
Jeunes	89%	40%	71%
Actif	33%	60%	43%
Manque de moyen de déplacement	33%	60%	43%
Séniors	56%	20%	43%
Résident commune rurale	0%	40%	14%
<b>Services</b>			
Plateforme numérique	50%	80%	62%
Meilleure communication (flyer, pédagogie)	63%	0%	46%
Guichet unique	13%	60%	31%
Rien	13%	0%	8%
Maintenir le service en gare	0%	20%	8%
<b>Financement de la mobilité</b>			
Revoir la tarification	88%	80%	85%
Mise en place du versement mobilité	50%	NC	50%
Pas de versement mobilité	38%	NC	38%
Maintien de la gratuité	13%	20%	15%

- La gratuité des services a été remise en cause par la plupart des participants.
- Le service à mettre en place qui se démarque des autres propositions est la mise en place d'une **plateforme numérique**
- De manière consensuelle, les efforts sont à concentrer sur **les déplacements en internes**
- Les **déplacements-domicile travail** seraient une priorité d'action pour 92% des groupes participants ....
- ... mais le public prioritaire à toucher serait les **jeunes** (71%) et les actifs arrivent à 43%

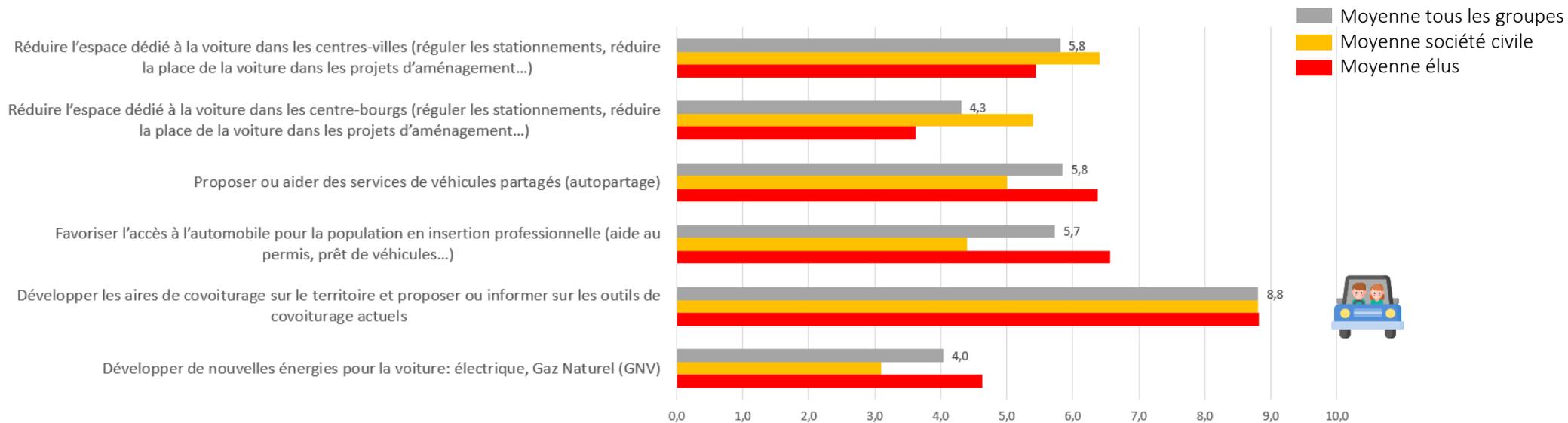


# 1-2 Focus par mode

*5 ateliers confondus*

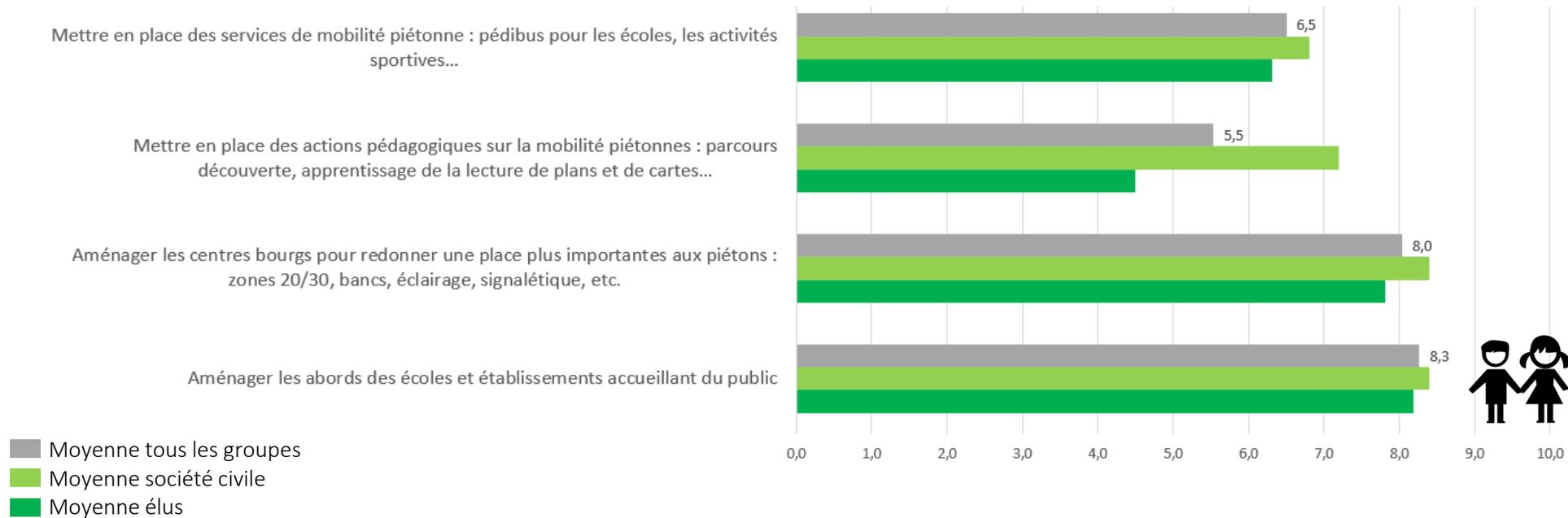
*Consigne : noter de 0 à 10 différentes actions*

# Automobile



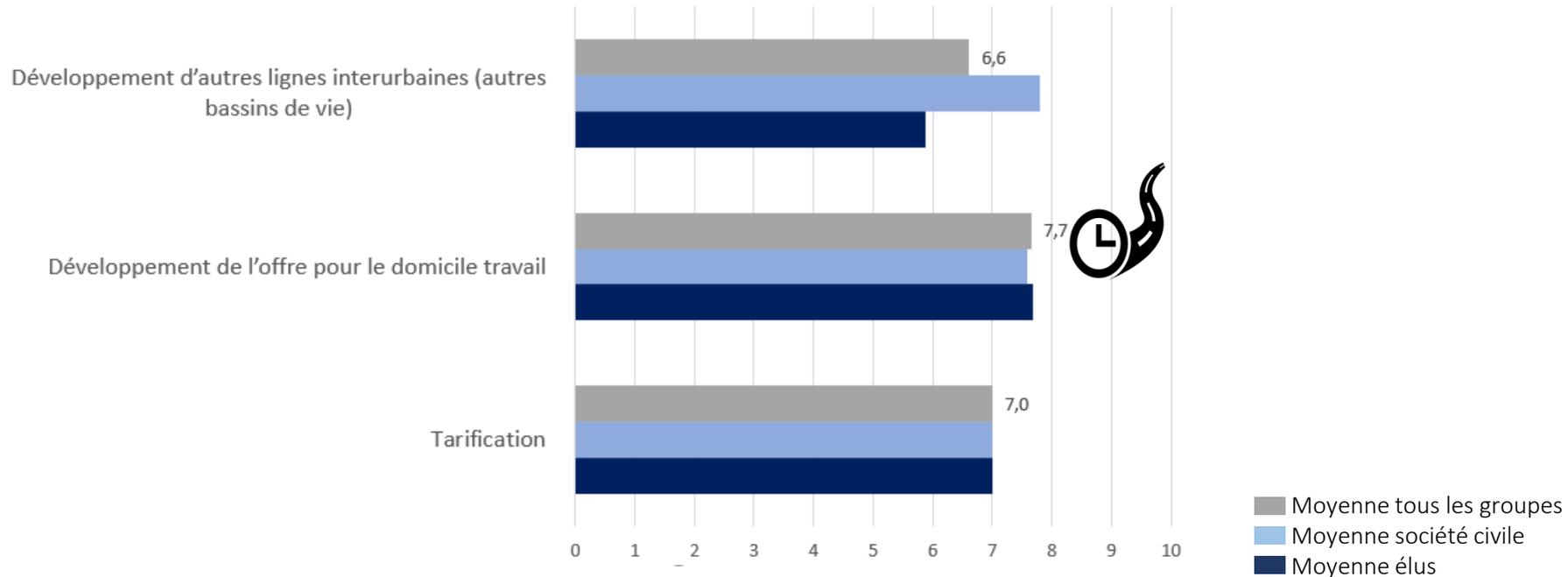
- Pour la société civile comme pour les élus, la solution du covoiturage se distingue largement des autres propositions. La note attribuée pour cette proposition est de 8,8/10.
- La société civile semble plus encline à diminuer l'espace dédié à la voiture dans les centres-bourgs que les élus. A contrario, les élus ont davantage plébiscité des solutions de véhicules partagés, et d'aides à l'accès à l'automobile.
- Les deux groupes ont globalement été peu convaincu par le développement des solutions favorables aux voitures nouvelles énergies

# Piéton



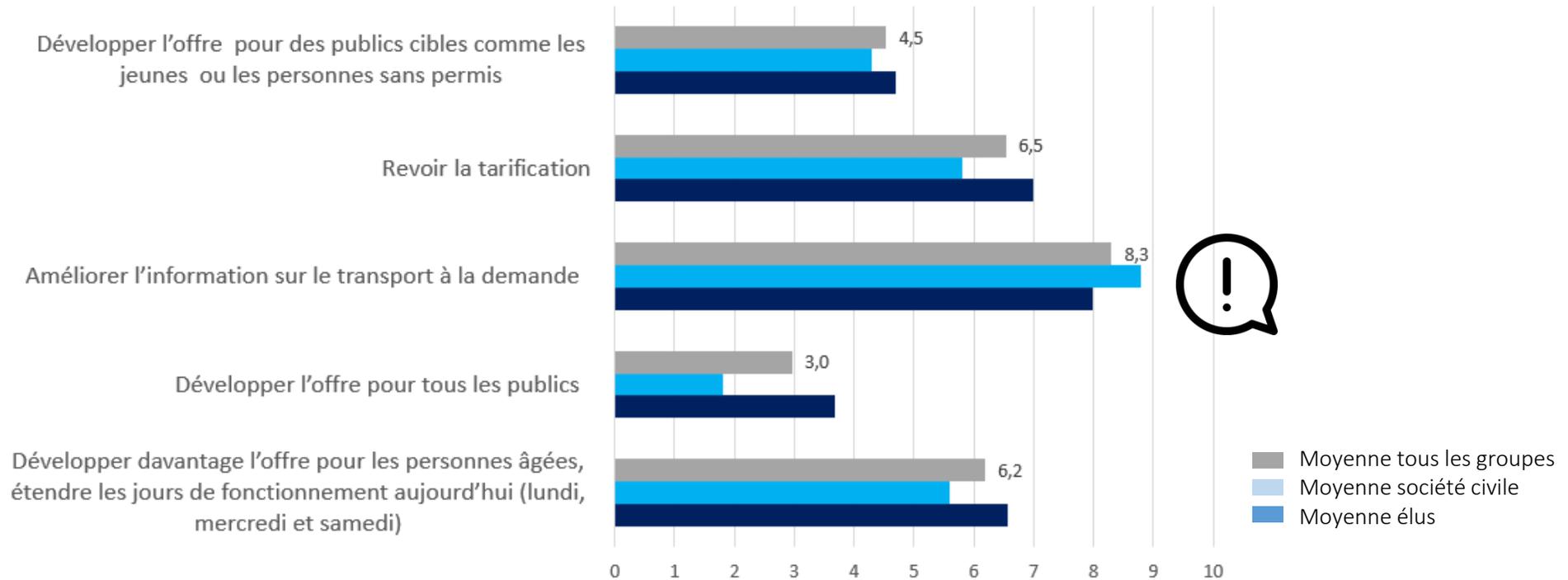
- Les élus et la société civile ont appuyé fortement deux actions favorables aux piétons, l'aménagement des abords des écoles et des EPR (8,3/10), ainsi que l'aménagement des centre-bourg de manière plus favorable aux piétons (8/10)
- Le pédibus a été accueilli avec un enthousiasme moyen par les deux groupes de participants (6,5)
- La société civile a davantage insisté sur les actions pédagogiques à mettre en place que les élus, la note globale revient donc à 5,5 sur cette action

# Transport interurbain



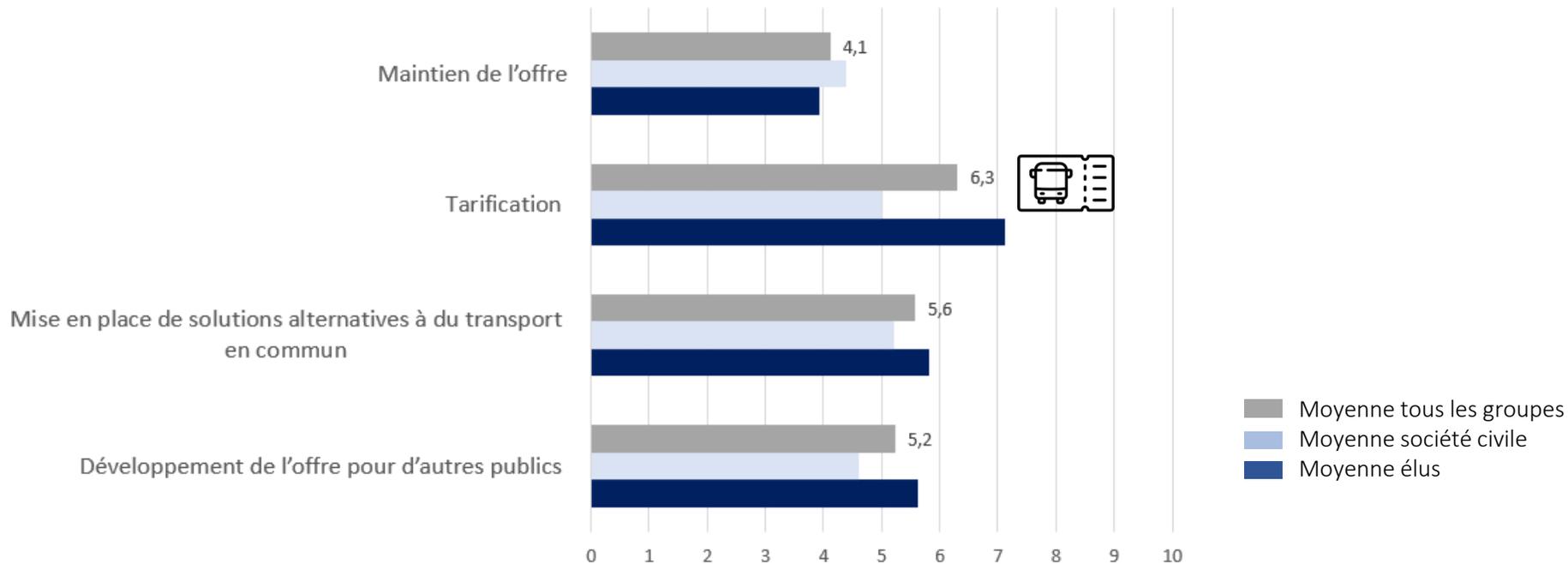
- Aucune différence nette d'avis sur les actions à mettre en place pour les transport interurbain n'est apparue entre la société civile et les élus
- L'action qui est la plus soutenue est le développement d'une offre pendulaire, ce qui paraît cohérent avec les orientations précédemment évoquées où le motif prioritaire était le domicile-travail
- La révision de la tarification est également évoqué, ce qui renvoie à la fin de la gratuité évoqué précédemment.

# Transport à la demande



- Le souhait d'améliorer l'information sur le transport à la demande rassemble élus et société civile. Certains participants connaissaient peu ou pas ce service
- La révision de la tarification actuellement en vigueur et l'élargissement des jours de fonctionnement du service se hissent timidement au dessus de la moyenne.
- La majorité des groupes ne souhaitent pas étendre ce service pour les jeunes ou les personnes sans permis, et encore moins pour tous les publics.

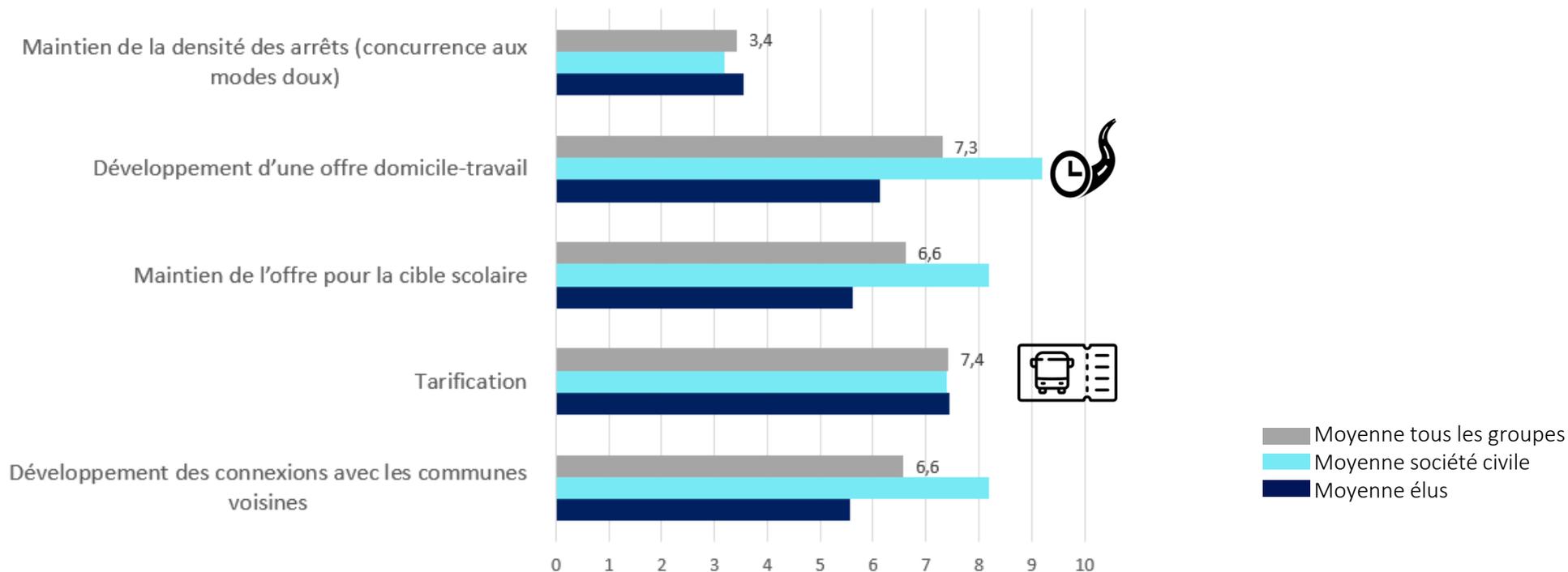
# Transport rural



- Les actions sur le transport rural n'ont pas fait suscité fort intérêt de la part des participants, bien que la révision de la tarification à une fois de plus été mentionné.
- L'ensemble des participants semblent plutôt favorables à la mise en place de solution alternatives à du transport en commun pour assurer ce service (5,6/10), ils n'ont globalement pas attribué la moyenne pour maintenir ce service 4,1/10.



# Transport urbain



- La société civile a d'avantage approuvée les actions concernant le transport urbain que les élus.
- L'action la plus soutenue et de manière quasi similaire entre la société civile et les élus est la révision de la tarification (7,4/10)
- Le développement d'une offre domicile travail arrive en seconde position avec une note de 7,3, largement tirée vers le haut par la société civile.

# Des enjeux plutôt partagés entre élus et société civile

Enjeux	Moyenne élus	Moyenne société civile
Développer les aires de covoiturage sur le territoire et proposer ou informer sur les outils de covoiturage actuels	8,8	8,8
Améliorer l'information sur le transport à la demande (transport à la demande)	8,0	8,8
Aménager les abords des écoles et établissements accueillant du public	8,2	8,4
Aménager les centres bourgs pour redonner une place plus importantes aux piétons : zones 20/30, bancs, éclairage, signalétique, etc.	7,8	8,4
Développement d'une offre domicile-travail (transport urbain)	6,1	9,2
Développement de l'offre pour le domicile travail (transport interurbain)	7,7	7,6
Tarifcation (transport urbain)	7,4	7,4
Tarifcation (transport interurbain)	7,0	7,0
Maintien de l'offre pour la cible scolaire (transport urbain)	5,6	8,2
Développement des connexions avec les communes voisines	5,6	8,2
Développement d'autres lignes interurbaines (autres bassins de vie) (transport interurbain)	5,9	7,8
Mettre en place des services de mobilité piétonne : pédibus pour les écoles, les activités sportives...	6,3	6,8
Revoir la tarification (transport à la demande)	7,0	5,8
Développer davantage l'offre pour les personnes âgées, étendre les jours de fonctionnement aujourd'hui (lundi, mercredi et samedi) (transport à la demande)	6,6	5,6
Tarifcation (transport rural)	7,1	5,0
Réduire l'espace dédié à la voiture dans les centres-villes (réguler les stationnements, réduire la place de la voiture dans les projets d'aménagement...)	5,4	6,4
Mettre en place des actions pédagogiques sur la mobilité piétonnes : parcours découverte, apprentissage de la lecture de plans et de cartes...	4,5	7,2
Proposer ou aider des services de véhicules partagés (autopartage)	6,4	5,0
Mise en place de solutions alternatives à du transport en commun (transport rural)	5,8	5,2
Favoriser l'accès à l'automobile pour la population en insertion professionnelle (aide au permis, prêt de véhicules...)	6,6	4,4
Développement de l'offre pour d'autres publics (transport rural)	5,6	4,6
Réduire l'espace dédié à la voiture dans les centre-bourgs (réguler les stationnements, réduire la place de la voiture dans les projets d'aménagement...)	3,6	5,4
Développer l'offre pour des publics cibles comme les jeunes ou les personnes sans permis (transport à la demande)	4,7	4,3
Maintien de l'offre (transport rural)	3,9	4,4
Développer de nouvelles énergies pour la voiture: électrique, Gaz Naturel (GNV)	4,6	3,1
Maintien de la densité des arrêts (concurrence aux modes doux) (transport urbain)	3,6	3,2
Développer l'offre pour tous les publics (transport à la demande)	3,7	1,8

- Davantage d'actions importantes pour la société civile
- Des actions importantes globalement partagées entre la société civile et les élus

- Entre 0 et 5
- Entre 5 et 7,5
- Entre 7,5 et 10

# Hiérarchisation des enjeux issue des 5 ateliers

Enjeux	Moyenne 5 ateliers
Développer les aires de covoiturage sur le territoire et proposer ou informer sur les outils de covoiturage actuels	8,8
Améliorer l'information sur le transport à la demande (transport à la demande)	8,3
Aménager les abords des écoles et établissements accueillant du public	8,3
Aménager les centres bourgs pour redonner une place plus importantes aux piétons : zones 20/30, bancs, éclairage, signalétique, etc.	8,0
Développement de l'offre pour le domicile travail (transport interurbain)	7,7
Tarifification (transport urbain)	7,4
Développement d'une offre domicile-travail (transport urbain)	7,3
Tarifification (transport interurbain)	7,0
Développement d'autres lignes interurbaines (autres bassins de vie) (transport interurbain)	6,6
Maintien de l'offre pour la cible scolaire (transport urbain)	6,6
Développement des connexions avec les communes voisines	6,6
Revoir la tarification (transport à la demande)	6,5
Mettre en place des services de mobilité piétonne : pédibus pour les écoles, les activités sportives...	6,5
Tarifification (transport rural)	6,3
Développer davantage l'offre pour les personnes âgées, étendre les jours de fonctionnement aujourd'hui (lundi, mercredi et samedi) (transport à la demande)	6,2
Proposer ou aider des services de véhicules partagés (autopartage)	5,8
Réduire l'espace dédié à la voiture dans les centres-villes (réguler les stationnements, réduire la place de la voiture dans les projets d'aménagement...)	5,8
Favoriser l'accès à l'automobile pour la population en insertion professionnelle (aide au permis, prêt de véhicules...)	5,7
Mise en place de solutions alternatives à du transport en commun (transport rural)	5,6
Mettre en place des actions pédagogiques sur la mobilité piétonnes : parcours découverte, apprentissage de la lecture de plans et de cartes...	5,5
Développement de l'offre pour d'autres publics (transport rural)	5,2
Développer l'offre pour des publics cibles comme les jeunes ou les personnes sans permis (transport à la demande)	4,5
Réduire l'espace dédié à la voiture dans les centre-bourgs (réguler les stationnements, réduire la place de la voiture dans les projets d'aménagement...)	4,3
Maintien de l'offre (transport rural)	4,1
Développer de nouvelles énergies pour la voiture: électrique, Gaz Naturel (GNV)	4,0
Maintien de la densité des arrêts (concurrence aux modes doux) (transport urbain)	3,4
Développer l'offre pour tous les publics (transport à la demande)	3,0

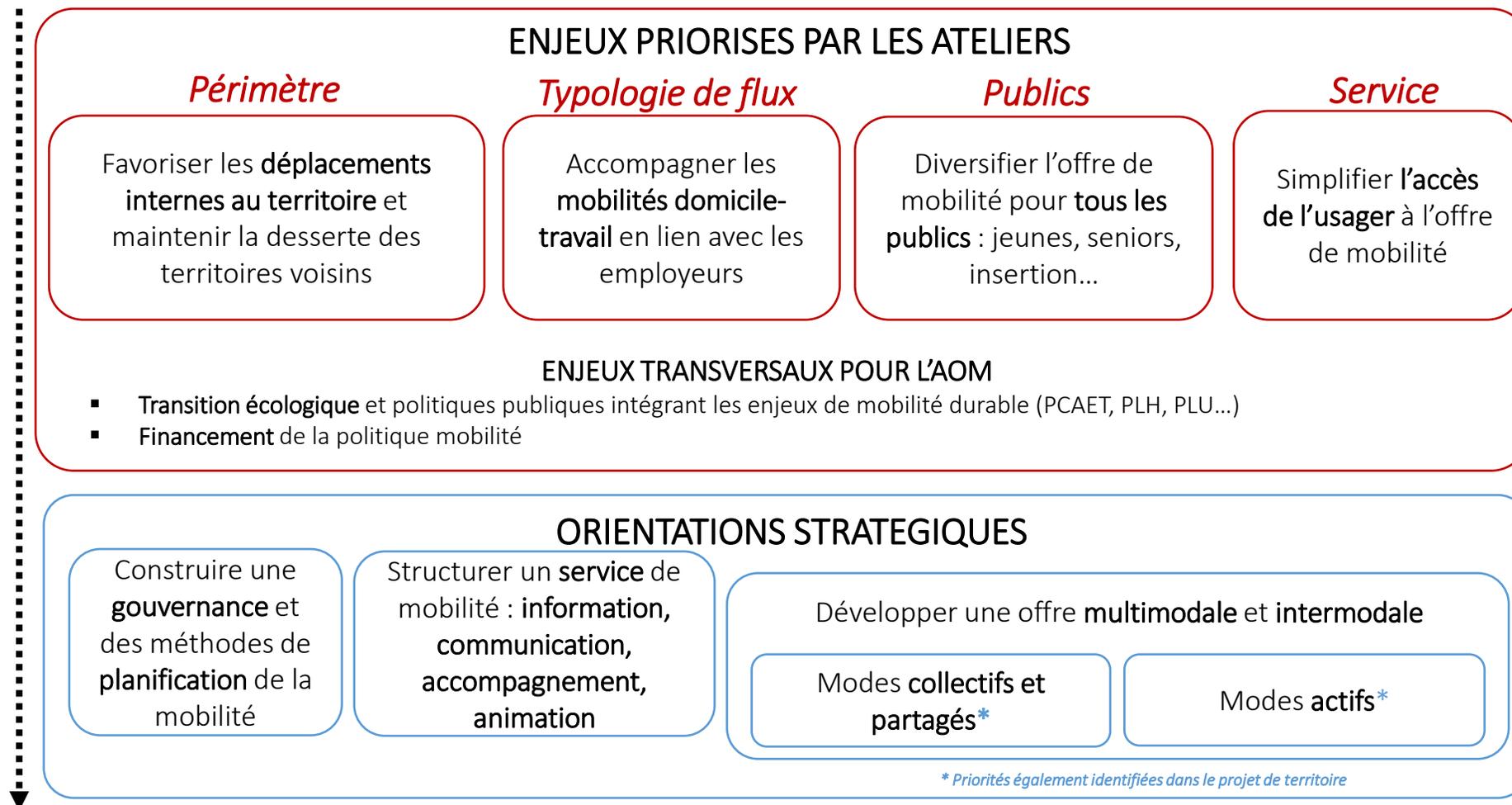
# Hiérarchisation des enjeux issue des 5 ateliers par mode

	Enjeux identifiés	Moyenne générale
<b>Automobile</b>	Développer les aires de covoiturage sur le territoire et proposer ou informer sur les outils de covoiturage actuels	8,8
	Proposer ou aider des services de véhicules partagés (autopartage)	5,8
	Réduire l'espace dédié à la voiture dans les centres-villes (réguler les stationnements, réduire la place de la voiture dans les projets d'aménagement...)	5,8
	Favoriser l'accès à l'automobile pour la population en insertion professionnelle (aide au permis, prêt de véhicules...)	5,7
	Réduire l'espace dédié à la voiture dans les centre-bourgs (réguler les stationnements, réduire la place de la voiture dans les projets d'aménagement...)	4,3
	Développer de nouvelles énergies pour la voiture: électrique, Gaz Naturel (GNV)	4,0
<b>Piétons</b>	Aménager les abords des écoles et établissements accueillant du public	8,3
	Aménager les centres bourgs pour redonner une place plus importantes aux piétons : zones 20/30, bancs, éclairage, signalétique, etc.	8,0
	Mettre en place des services de mobilité piétonne : pédibus pour les écoles, les activités sportives...	6,5
	Mettre en place des actions pédagogiques sur la mobilité piétonnes : parcours découverte, apprentissage de la lecture de plans et de cartes...	5,5
<b>Transport Urbain</b>	Tarification	7,4
	Développement d'une offre domicile-travail	7,3
	Maintien de l'offre pour la cible scolaire	6,6
	Développement des connexions avec les communes voisines	6,6
	Maintien de la densité des arrêts (concurrence aux modes doux)	3,4
<b>TAD</b>	Améliorer l'information sur le transport à la demande	8,3
	Revoir la tarification	6,5
	Développer davantage l'offre pour les personnes âgées, étendre les jours de fonctionnement aujourd'hui (lundi, mercredi et samedi)	6,2
	Développer l'offre pour des publics cibles comme les jeunes ou les personnes sans permis	4,5
	Développer l'offre pour tous les publics	3,0
<b>Transport rural</b>	Tarification	6,3
	Mise en place de solutions alternatives à du transport en commun	5,6
	Développement de l'offre pour d'autres publics	5,2
	Maintien de l'offre	4,1
<b>Transport interurbain</b>	Développement de l'offre pour le domicile travail	7,7
	Tarification	7,0
	Développement d'autres lignes interurbaines (autres bassins de vie)	6,6

## 2 Définition des scénarios

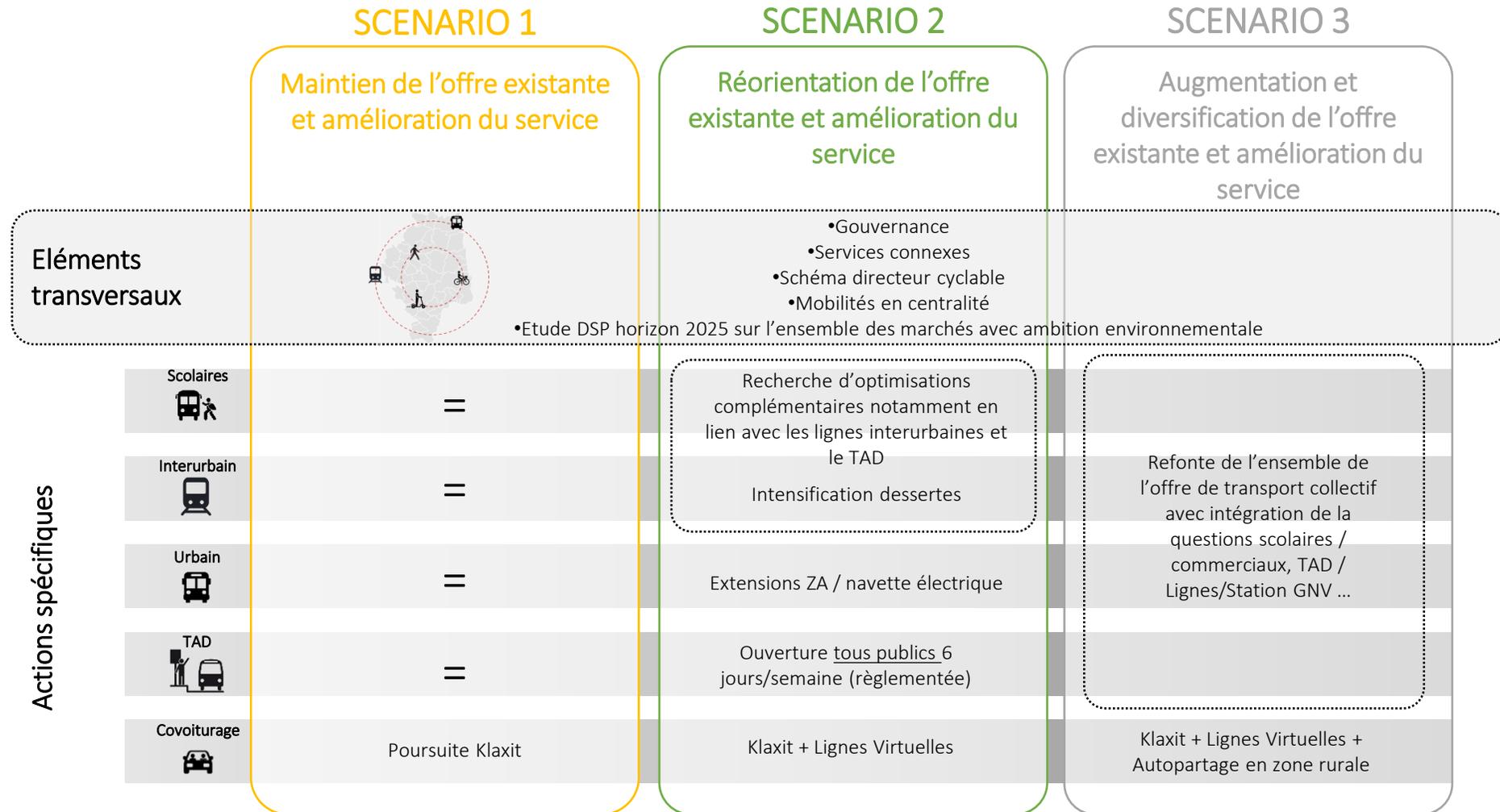
# Enjeux et orientations stratégiques

issus du diagnostic et de la concertation



# 3 scénarii permettant de répondre aux enjeux et orientations

Principes Technique



# 3 scénarii permettant de répondre aux enjeux et orientations

## Détails techniques 1

### Eléments transversaux



### SCENARIO 1

#### Maintien de l'offre existante et amélioration du service

- **Gouvernance**
  - Comité de partenaires
  - Lien institutionnel : SNCF, Région, Département, EPCI...
  - Lien avec les autres documents de planification (SRADDET, SCOT, PCAET, PLH, PLU...) ; ex : avis PPA PLU
  - Articulation des politiques/compétences communautaires ; ex : études d'impact mobilités
  - Observatoire : suivi, évaluation, indicateurs...
- **Services**
  - Guichet unique et plateforme numérique – Maison de la mobilité
  - Actions pédagogiques
  - Évènementiel
  - Conseil aux entreprises (Plans de mobilité employeur, FMD, formation de référents mobilités...)
- **Mobilité en centralité**
  - Conseil et accompagnement aux communes sur l'aménagement des centralités : accessibilité piétonne, stationnement, SDIRVE...
- **Schéma cyclable**
  - Mise en œuvre opérationnelle aménagements, équipements et services cyclables

### SCENARIO 2

#### Réorientation de l'offre existante et amélioration du service

### SCENARIO 3

#### Augmentation et diversification de l'offre existante et amélioration du service

# 3 scénarii permettant de répondre aux enjeux et orientations

## Détails techniques 2

Actions spécifiques	SCENARIO 1 Maintien de l'offre existante et amélioration du service	SCENARIO 2 Réorientation de l'offre existante et amélioration du service	SCENARIO 3 Augmentation et diversification de l'offre existante et amélioration du service
Scolaires 	Poursuite de l'optimisation de l'offre dans le cadre du marché 2022-2025	Recherche d'optimisations complémentaires notamment en lien avec les lignes interurbaines et le TAD	<u>Refonte de l'offre scolaire en lien avec le réseau commercial</u>
Interurbain 	Maintien simple de la Ligne Vitré-La Guerche/ETV/ lignes rurales.	Réorientation domicile-travail (2 véhicules AR, desserte des ZA) + <b>renforcement ligne Vitré-Châtillon-en-Vendelais</b>	Scénario 2 + Mise en place de <b>lignes TAD</b> pour desservir les pôles structurants (remplace ETV et lignes rurales) et les lignes interurbaines.
Urbain 	Maintien des réseaux urbains orientés scolaires (hors écoles élémentaires) et connexions TER	Réorientation des réseaux urbains scolaires + connexions TER + <b>connexion aux ZA de Vitré / Châteaubourg</b>	Scénario 2 + <b>rattachement des communes voisines</b>
TAD 	Maintien 2,5 J/S seniors et minima sociaux/PMR ; revoir la tarification sociale	Ouverture <b>tous publics</b> 6 jours/semaine (réglementée)	Ouverture <b>tous publics</b> 6 jours/semaine (réglementée) + <b>complémentarités lignes TAD</b>
Covoiturage 	Maintien offre Klaxit, schéma des aires de covoiturage (communication)	Maintien Klaxit + schéma des aires de covoiturage (équipement) + <b>lignes virtuelles</b>	Klaxit + Lignes Virtuelles + <b>Autopartage en zone rurale</b>

# 3 scénarii permettant de répondre aux enjeux et orientations

Les coûts



		SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
		Maintien de l'offre existante et amélioration du service	Réorientation de l'offre existante et amélioration du service	Augmentation et diversification de l'offre existante et amélioration du service
Eléments transv.	Gouvernance		Non chiffré	
	Services	35 000 € (guichet) + renfort ETP + Maison mobilité	50 000 € (guichet) + renfort ETP + Maison mobilité	100 000 € (guichet) + renfort ETP + Maison mobilité
	Schéma cyclable		500 000 € (Fonctionnement + investissement)	
	Mobilité et centralité		20 000 €	
	Etude AMO DSP	35 000 €	50 000 €	75 000 €
Actions spécifiques	Scolaires	5 405 000 €	5 405 000 €	6 340 000 €
	Interurbain	248 000 €	746 000 €	1 542 000 €
	Urbain	1 215 000 €	1 936 000 €	2 500 000 €
	TAD	305 000 €	624 000 €	720 000 €
	Covoiturage	150 000 €	250 000 €	500 000 €
		<b>7 913 000 €</b>	<b>9 581 000 €</b>	<b>12 297 000 €</b>

# 3 scénarii permettant de répondre aux enjeux et orientations

Les recettes possibles

€

		SCENARIO 1 Maintien de l'offre existante et amélioration du service		SCENARIO 2 Réorientation de l'offre existante et amélioration du service		SCENARIO 3 Augmentation et diversification de l'offre existante et amélioration du service	
		7 913 000 €		9 581 000 €		12 297 000 €	
Recettes « certaines »	Compensation Région	2 700 000 €		2 700 000 €		2 700 000 €	
	Participation des communes	405 000 €		405 000 €		405 000 €	
	Recette scolaire	570 000 €		570 000 €		570 000 €	
	Reste à charge « certain »	4 238 000 €		5 906 000 €		8 622 000 €	
Recettes « incertaines »	Reste à charges « variable »	Avec tarification commerciale	Avec Gratuité	Avec tarification commerciale	Avec Gratuité	Avec tarification commerciale	Avec Gratuité
	Aucun Versement Mobilité	4 088 000 €	4 238 000 €	5 706 000 €	5 906 000 €	8 222 000 €	8 622 000 €
	Versement Mobilité 0,20%	3 148 000 €	3 298 000 €	4 766 000 €	4 966 000 €	7 282 000 €	7 682 000 €
	Versement Mobilité 0,55% (niveau standard)	1 503 000 €	1 653 000 €	3 121 000 €	3 321 000 €	5 637 000 €	6 037 000 €
	Versement Mobilité 0,75% (niveau maximum)	563 000 €	713 000 €	2 181 000 €	2 381 000 €	4 697 000 €	5 097 000 €

Si la collectivité instaure un VM à 0,2% et qu'elle accorde la gratuité, la charge restante sera de 3,298 M€

Si la collectivité instaure un VM à 0,55% et qu'elle n'accorde pas la gratuité, la charge restante sera de 3,121 M€

Si la collectivité instaure un VM à 0,75% et qu'elle accorde la gratuité, la charge restante sera de 5,097 M€

# 3 Conclusion

# Scénario guide : Réorientation de l'offre existante et amélioration du service

- Offre **globale** orientée en priorité **vers les trajets quotidiens/domicile-travail** pour 2025
- Estimé à environ **10 millions d'€** - à affiner avec l'étude d'optimisation technique, juridique, financière et environnementale de l'offre de transport lancée en 2023
- Question centrale du **financement**

# Partie - 3 - Fiches actions

# Organisation des fiches

## Plan de Mobilité *Vitré Communauté*

### Éléments transversaux

ET.1

Gouvernance interne et  
partenariale

ET.2

Financement

ET.3

Services et conseil

ET.4

Communication et animation



### Modes actifs

MA.1 Schéma directeur cyclable

MA.2 Plans de déplacements  
communaux



### Modes partagés – Transports collectifs

MP.1 Décarbonation des transports

MP.2 Transports urbains

MP.3 Transports interurbains et scolaires



### Intermodalité

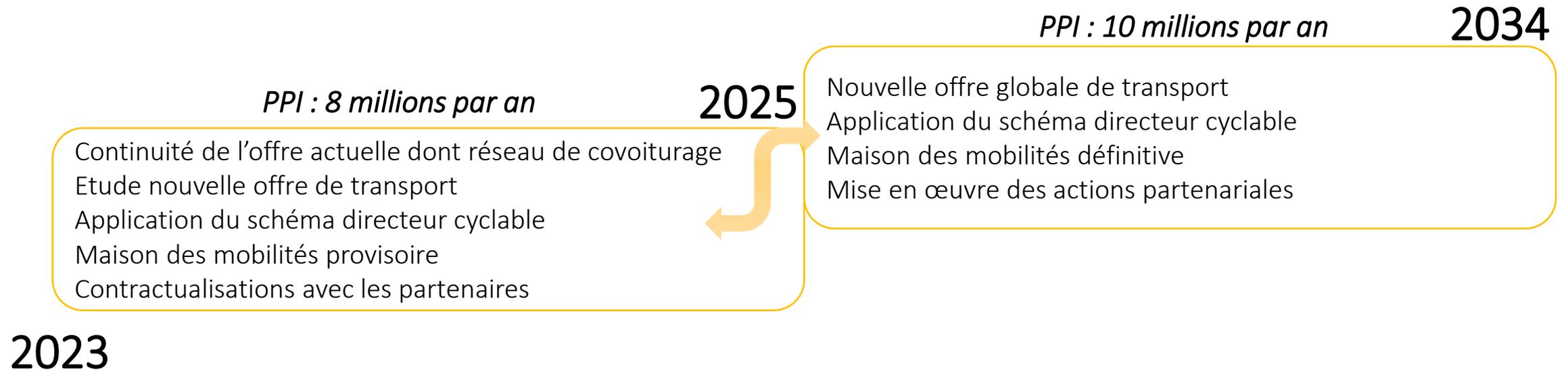
IN.1 Les gares ferroviaires et routières

IN.2 Schéma des aires de covoiturage

IN.3 Schéma directeur des  
infrastructures de recharge – SDIRVE 35

IN.4 Aménagement des zones d'activités  
communautaires

# Planification schématique



ET

## Eléments transversaux

*ET.1 Gouvernance interne et partenariale*

*ET. 2 Financement*

*ET.3 Services et conseil*

*ET.4 Communication et animation*



# ET.1 Gouvernance interne et partenariale

- ET.11 Transversalité avec les documents de planification et de programmation
- ET.12 Comité des partenaires
- ET.13 Coopération institutionnelle - contractualisations
- ET.14 Suivi et évaluation - observatoire



# Transversalité avec les documents de planification et programmation

## Contexte/Déterminant(s) de l'action(s)

- PMS non obligatoire donc non intégré à la hiérarchie des normes.
- PMS de Vitré Communauté voulu compatible avec : SRADDET, SCoT, PCAET.
- Documents de planification ou programmation à corréler au PMS : PLH, PLU, Projet de territoire, programmes d'aménagement des zones d'activité.
- Zéro artificialisation nette (ZAN) en 2050 : fort enjeu sur la densification (réduction des espaces de stationnement, etc.).



## Action(s)

- Renforcer le rôle de Personne Publique Associée de Vitré Communauté en s'appuyant sur le PMS, notamment pour les PLU.
- Être consulté sur les conséquences en matière de mobilité pour tout projet d'aménagement sur le territoire : rédaction d'avis simple sur l'impact de l'aménagement.

# ET.12 Comité des partenaires

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, Vitré Communauté doit obligatoirement créer un comité de partenaires dont le rôle est essentiellement consultatif (Article 15 de la LOM).
- Délibération DC\_2022\_228 du 3 novembre 2022 adopte la composition et la mise en place d'un comité des partenaires au sens de la LOM.



## Action(s)

- Installation du Comité des partenaires le 7 décembre 2022 avant l'adoption du Plan de Mobilité : il intégrera notamment des élus communautaires issus de la Commission Mobilités, des partenaires institutionnels, des représentants d'employeurs, des associations d'utilisateurs et d'habitants, des habitants tirés au sort, des structures et associations d'insertion socio-professionnelle et des professionnels de la mobilité.
- Renouvellement à prévoir en 2026.

ET.13

# Coopération institutionnelle - contractualisations

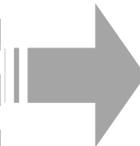
- ET.131 Contractualisation avec la Région Bretagne
- ET.132 Contractualisation avec le Département d'Ille-et-Vilaine
- ET.133 Contractualisation gares avec l'Etat, la SNCF et la Région
- ET.134 Contrat de coopération piloté par Rennes Métropole(16 EPCI)





## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Région Bretagne AOM cheffe de file des mobilités sur son périmètre administratif.
- Chaque AOM contractualise avec la Région sur leurs compétences communes et leurs priorités.
- La Région est associée au Comité des partenaires de Vitré Communauté.



## Action(s)

- Pour Vitré Communauté, il est prévu de s'appuyer sur le PMS pour la contractualisation en priorisant les gares et les lignes Breizhgo.
- Signature du contrat : 2023.

# Contractualisation avec le Département d'Ille-et-Vilaine



## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Le programme Mobilités 2025 du Département 35 est engagé et intègre des projets de voirie et de pistes cyclables à Vitré Communauté.
- Le Département souhaite contractualiser plus largement avec les EPCI via des « pactes de mobilité ».
- Le Département est associé au Comité des partenaires de Vitré Communauté.



## Action(s)

Définition d'un protocole d'engagement en vue d'un futur pacte de mobilité local intégrant les compétences du Département - voirie (routes départementales, pistes cyclables, aires de covoiturages départementales), mobilités solidaires/inclusives, collèges - et le soutien du Département au plan de mobilité de Vitré Communauté.

# Contractualisation gares avec l'Etat, la SNCF et la Région Bretagne



## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

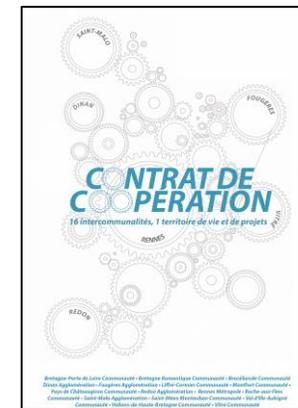
- Un constat partagé avec la Région Bretagne, l'Etat et la SNCF sur l'inaccessibilité et la vétusté des quais et bâtiments des gares du territoire (Vitré, Châteaubourg, Les Lacs).
- Un protocole de gouvernance en réflexion sur la gare de Vitré afin de déterminer les modalités de maîtrise d'ouvrage et de participation technique et financière.
- L'Etat et la Région sont associés au Comité des partenaires de Vitré Communauté.



## Action(s)

- Acter un protocole de gouvernance sur la gare de Vitré en 2023.
- Démarche déclinable pour Châteaubourg et Les Lacs.

# Contrat de coopération piloté par Rennes Métropole (16 EPCI)



## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Contrat de coopération avec 16 EPCI/AOM voté pour 2022-2027 avec 7 actions relatives à la mobilité : l'enquête ménages-déplacements, le covoiturage, les pôles d'échanges multimodaux, les Zones de Faibles Emissions (ZFE), l'ingénierie partagée.



## Action(s)

- Participer aux instances techniques et politiques du Contrat de coopération 2022-2027.
- Une action programmée en 2023 : l'enquête-ménages-déplacements (suivi des parts modales) pour laquelle Vitré Communauté est intégrée au périmètre d'étude.

# ET.14 Suivi et évaluation - observatoire

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Comme tout document de planification, le PMS nécessite d'être suivi et régulièrement évalué afin d'adapter les actions.
- Des instances techniques et politiques sont mises en place.
- Différents outils quantitatifs et qualitatifs sont déjà mobilisables - par exemple le parc de compteurs mobiles piétons/cycles du schéma directeur cyclable ou le Registre de preuve du covoiturage et son observatoire développés par l'Etat.



## Action(s)

- La Commission Mobilités et le Comité des partenaires (cf. ET.2) sont les 2 instances majeures de suivi et d'évaluation du PMS.
- Participation aux enquêtes ménages-déplacements menée par l'AUDIAR et le CEREMA dans le cadre du Contrat de coopération (cf. ET.134).
- Le Projet de territoire, en lien avec le PCAET, prévoit de structurer un observatoire sur chaque politique avec un panel d'indicateurs régulièrement mis à jour.

# ET.2 Financement

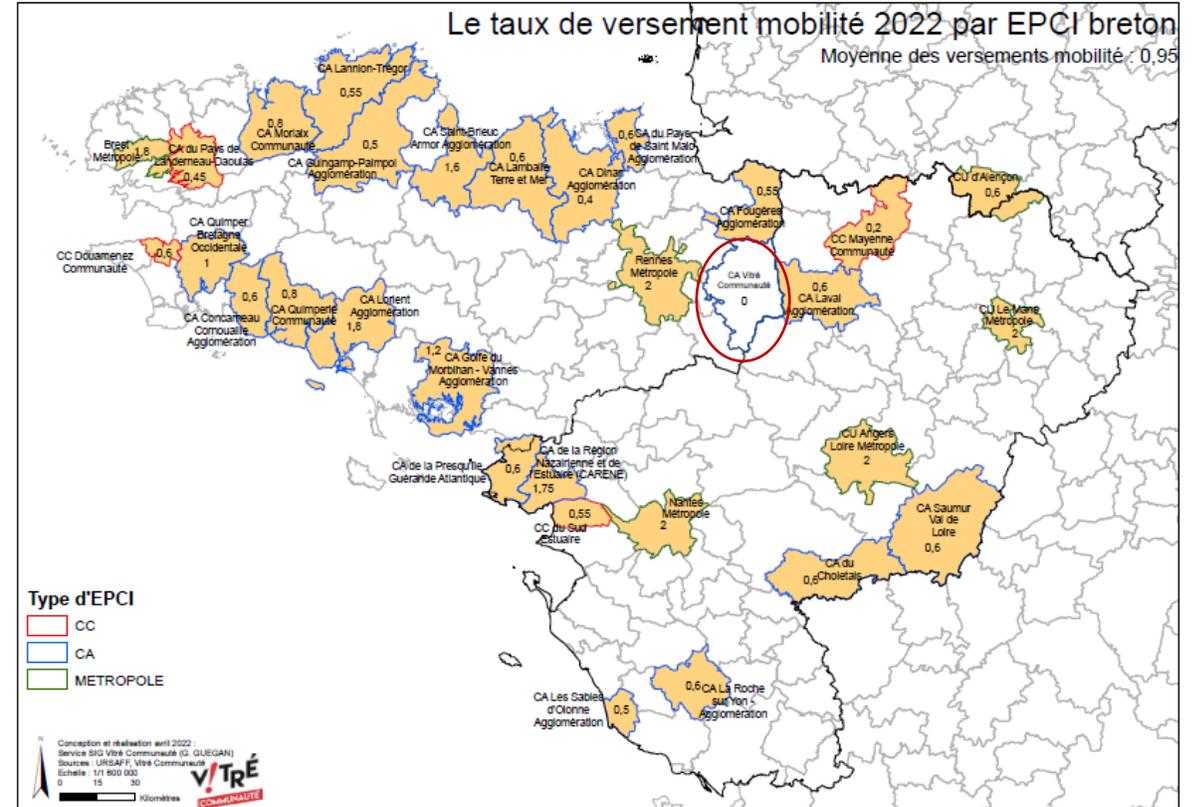
- ET.21 Versement mobilité
- ET.22 Tarification



# ET.21 Versement Mobilité

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Le versement mobilité (VM) a succédé au versement transport (VT) depuis l'instauration de la LOM. Cette contribution est recouvrée par l'URSSAF et concerne les entreprises de plus de 10 salariés (hors exonérations prévues par la Loi).
- En tant qu'AOM et avec au moins une ligne de transport régulière sur son territoire, Vitré Communauté peut prélever le VM pour financer sa politique de mobilité.
- Au taux maximum potentiel de 0,55% de la masse salariale, et selon les estimations 2021 de l'URSAFF sur le territoire, le VM atteindrait entre 2,7 et 4,1 millions d'€.



## Action(s)

Le scénario-guide retenu impliquant nécessairement une augmentation du budget, l'instauration d'un VM sera étudiée après consultation du comité des partenaires.

# ET.22 Tarification

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Des services de transport payants (transport scolaire, transport à la demande, navette Gare-ZA du Piquet, lignes TER et cars Breizhgo) ou gratuits (transports urbains de Vitré et Châteaubourg, ligne Vitré – La-Guerche-de-Bretagne, lignes rurales hors périodes scolaires, covoiturage via l'opérateur Klaxit).
- Un besoin d'équité et d'harmonisation de l'accès aux services en vue de la future offre globale de transports en 2025.
- La LOM implique la mise en place d'une tarification solidaire pour certains publics.
- Mettre en place une tarification a un coût : système de billettique, contrôleurs...



## Action(s)

- Statuer sur la tarification (cf. MP).
- Si la mise en place d'une tarification est retenue, y associer une billettique unique dans la logique Mobility as a Service (MaaS) ; le système régional Korrigo devra être considéré.

## ET.3 Services et conseils

- ET.31 Guichet unique : Maison des mobilités
- ET.32 Plateforme numérique
- ET.33 Plateforme de mobilité solidaire/inclusive
- ET.34 Conseil et accompagnement des employeurs



# ET.31 Guichet unique - Maison des mobilités

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- A l'heure actuelle le service est réparti sur 2 sites situés à Vitré (MEEF et Maison du logement) et un accueil téléphonique et physique existe à la MEEF pour le TAD et les transports scolaires.
- La concertation du PMS a révélé le besoin d'un guichet unique physique sur les services de mobilités, notamment de la part de la société civile.
- Une localisation centrale en gare ferroviaire et routière de Vitré paraît pertinente.



## Action(s)

- Des locaux se libèrent au dernier trimestre 2022 au-dessus de l'Office de tourisme en face de la gare : saisir l'opportunité d'y installer provisoirement la Maison des mobilités dès 2023 en attendant la rénovation des bâtiments gare et une éventuelle fusion entre les guichets SNCF/Transports de Vitré Communauté (cf. ET.133).
- Développer le système de permanences des partenaires (ex : conseil et accompagnement des publics en insertion sociale et professionnelle, cf. ET.33).

# ET.32 Plateforme numérique

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- La concertation du PMS a révélé un besoin complémentaire au guichet physique : la mise en place d'une plateforme numérique regroupant l'ensemble des informations sur les modes de déplacements existants sur le territoire, voire au-delà, afin de faciliter la multimodalité et l'intermodalité.
- Le site Internet de Vitré Communauté regroupe les différents services existants et le transport urbain de Vitré bénéficie également d'un site et d'une application Vitobus.
- Il s'agit donc d'aller plus loin via des outils existants tels que les calculateurs d'itinéraires qui recensent les offres et proposent le/les modes possibles pour se rendre d'un point à un autre.

## Action(s)

- Adhérer à Mobibreizh, site Internet et application mobile de la Région Bretagne qui recense les offres bretonnes de déplacement.
- Intégrer les services de transport et de mobilité sur les calculateurs universels tels que Google Maps.
- Corréler la plateforme numérique au système de billettique si ce choix est retenu (cf. ET. 22).

# ET.33 Plateforme de mobilité solidaire/inclusive

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Le Département 35 finance des plateformes de mobilité solidaire/inclusive à l'échelle des pays dans la cadre de sa compétence insertion : des conseillers en mobilité sont recrutés pour accompagner les publics en insertion (diagnostic et conseil individuel, orientation vers les dispositifs adaptés...) et des parcs de véhicules réservés aux bénéficiaires des plateformes sont proposés à des tarifs solidaires.
- L'Association Tremplin et la Mission Locale sont candidates pour co-piloter la plateforme à l'échelle du Pays de Vitré.

## Action(s)

**Intégrer la plateforme au guichet unique de Vitré Communauté (cf. ET.31) et au futur pacte de mobilité local avec le Département 35 (cf. ET.132).**

# ET.34 Conseil et accompagnement des employeurs

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Les trajets domicile-travail sont priorités pour l'élaboration de la future offre de transport.
- Les employeurs connaissent des difficultés croissantes de recrutement avec des problématiques de mobilités identifiées.
- Différentes actions sont déjà menées avec les employeurs : Quinzaine des mobilités et challenge inter-employeurs, diffusion d'informations et participation aux ateliers mobilité du Club EVEIL/Club RH, covoiturage via Klaxit, conseil sur les Plans de mobilité employeur, le Forfait mobilité durable, etc.

## Action(s)

En lien avec la Direction du Développement Economique et de l'Emploi et le Service Transition Ecologique (PCAET), structurer un service de conseil et d'accompagnement aux employeurs : diagnostic PME, animations...

# ET.4 Communication et animation

- ET.41 Communication institutionnelle
- ET.42 Animations pédagogiques et évènementiel

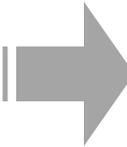


# ET.41 Communication institutionnelle



## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Communication de Vitré Communauté déployée classiquement via : son site Internet, les réseaux sociaux, les journaux communautaires, la presse locale, régionale ou nationale.
- Communication relayée aux mairies pour leurs bulletins municipaux, panneaux d'informations...
- Recherche de nouvelles formes de communications régulières qui parlent aux habitants : témoignages/retours d'expériences, promotion d'itinéraires et de modes de déplacement en vidéo, etc.



## Action(s)

**En lien avec le Service Communication, renforcer la stratégie et le plan de communication sur les mobilités via des médias innovants et pédagogiques.**

# ET.42 Animations pédagogiques et évènementiel

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Des animations réalisées en régie pour la Quinzaine de la Mobilité : stand d'information sur l'offre de mobilité.
- Des animations confiées aux associations locales : ateliers remise en selle, initiation à la réparation des cycles, vélo-bus.
- Des animations réalisées par un prestataire sur le covoiturage (Klaxit) dans les entreprises et sur les zones d'activités.
- Des animations de la Sécurité routière pour les élèves des transports scolaires.
- Des animations des transporteurs pour les publics seniors pour la Semaine bleue.

## Action(s)

En lien avec les acteurs du territoire, structurer une stratégie d'animations et d'évènementiel envers une diversité de cibles (habitants, scolaires, salariés - cf. ET.34 – seniors...).

# MA Modes actifs

*MA.1 Schéma directeur cyclable*

*MA.2 Plans de déplacements communaux*



# MA.1 Schéma directeur cyclable

Action(s)

Application du Schéma directeur cyclable adopté le 8 juillet 2021 jusqu'en 2032.

## UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE POUR DÉVELOPPER LE VÉLO AU QUOTIDIEN SUR VITRÉ COMMUNAUTÉ

## DÉPLOYER DES SERVICES VÉLO POUR LES HABITANTS

**INFORMATIONS & ANIMATIONS**  
Faire connaître le réseau, les équipements et services cyclables pour les usages quotidiens et touristiques/ de loisirs et sensibiliser aux enjeux de la mobilité douce.

**EQUIPEMENT & LOCATION**  
Encourager la pratique du vélo en améliorant l'offre d'équipements dédiés : stationnement, bornes de recharge et kits de réparation-gonflage en libre-service, location...

**FORMATION**  
Favoriser l'apprentissage du vélo et la remise en selle pour tous, proposer des ateliers d'entretien et de réparation des vélos.

**QUELQUES CHIFFRES-CLÉS**

- PLUS DE 159KM À CRÉER**
- BUDGET (VITRÉ COMMUNAUTÉ) 500 000€ PAR AN**
- CALENDRIER 2020 - 2032**
- PART DES DÉPLACEMENTS À VÉLO OBJECTIF : PASSER DE 1% EN 2020 À 8% EN 2032**

**LÉGENDE**

- voies d'intérêt régional
- voies d'intérêt communautaire
- voies d'intérêt local

**VITRÉ COMMUNAUTÉ**

# MA.2 Plans de déplacement communaux

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- 25% des déplacements effectués à Vitré Communauté sont piétons.
- Des questions locales d'aménagement des villes et bourgs (compétence voirie des communes) : accessibilité aux équipements, circulations douces, stationnements, etc.



## Action(s)

Soutien financier de Vitré Communauté de 50% jusqu'à 8000€ pour toute étude globale de déplacements menée par une commune du territoire dans le but de développer les modes actifs.

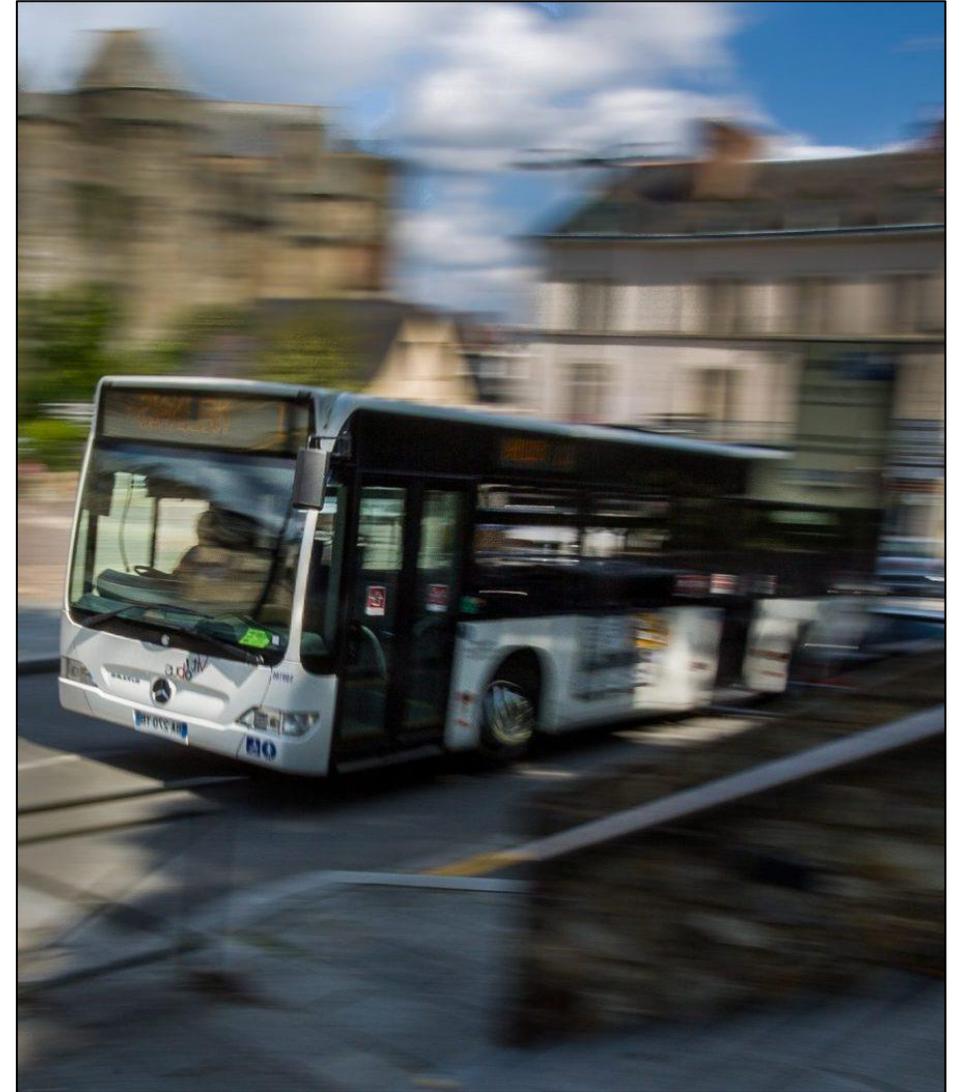
MP

## Modes partagés Transport collectif

*MP.1 Décarbonation des transports*

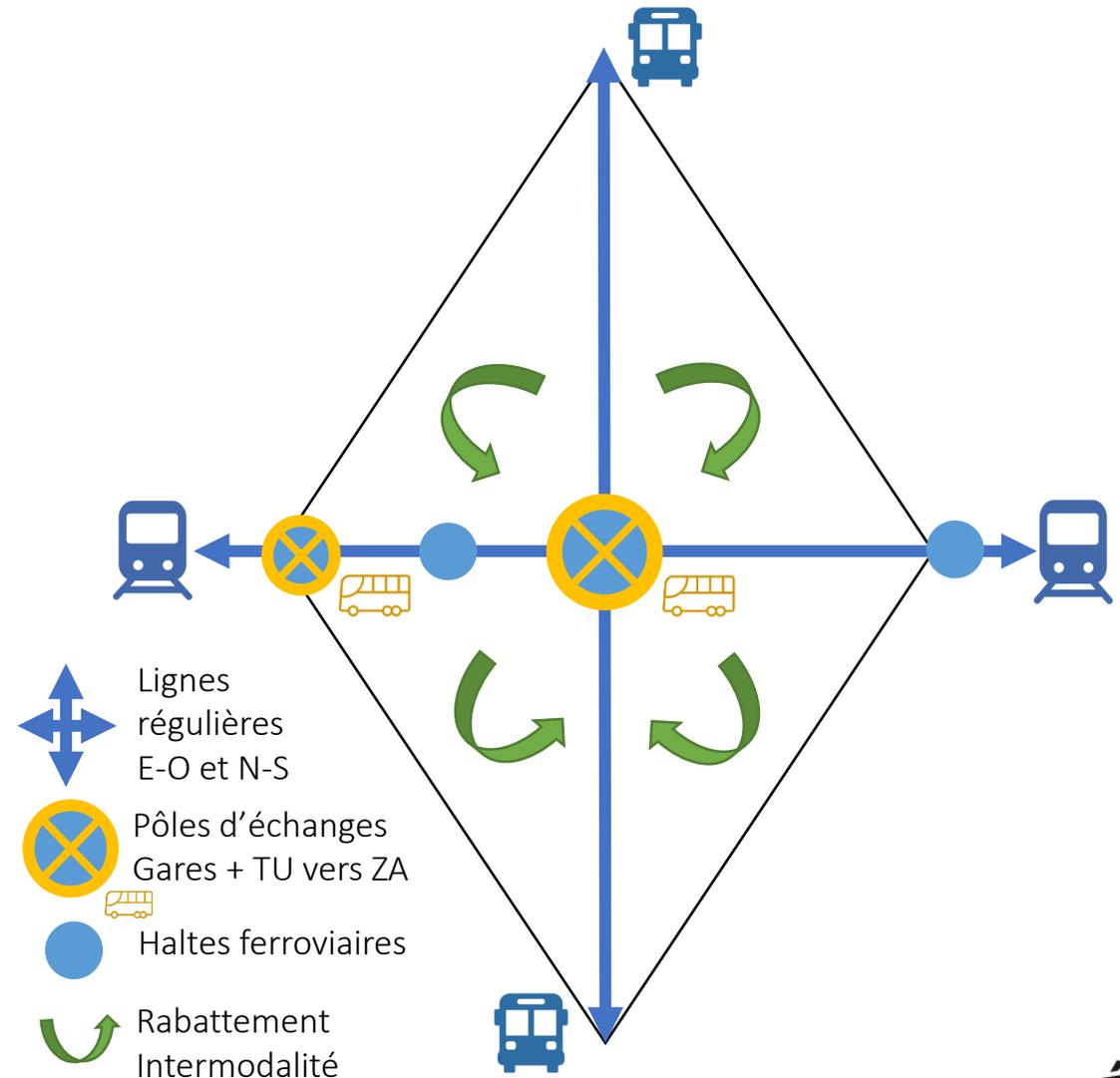
*MP.2 Transports urbains*

*MP.3 Transports interurbains et scolaires*



# MP Modes partagés - transport collectifs

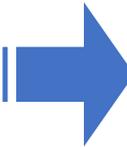
- Etude d'optimisation technique, juridique, financière et environnementale de l'offre de transport lancée en 2023 dans l'objectif de définir une future offre globale et son mode de gestion en 2025 conformément au scénario « Réorientation de l'offre existante et amélioration du service » estimé à 10 millions d'€.
- Cette étude devant aboutir à la passation d'un contrat de transport, il faudra au préalable statuer sur le budget prévisionnel et donc les financements mobilisables : VM, tarification harmonisée.
- L'ensemble des fiches actions MP sont des éléments à intégrer au cahier des charges de l'étude et peuvent être synthétisées d'après le schéma de principe ci-contre issu du scénario « Réorientation de l'offre existante et amélioration du service ».



# MP.1 Décarbonation des transports

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- La LOM et la Loi Climat fixent des objectifs de décarbonation des transports et de verdissement des flottes publiques et privées.
- Un contrat unique de transport sur une durée d'au moins 8 ans permet d'atteindre un volume et une durée d'exploitation favorables à l'évolution du parc de véhicules thermiques vers des sources d'énergie plus durables : électriques, GNV, hydrogène...



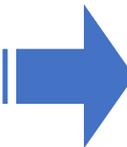
## Action(s)

- Objectifs à intégrer dans le cahier des charges de la prochaine offre de transport :
- Décarbonation globale des véhicules.
  - Etude de la possibilité d'avoir des navettes électriques sur les zones urbaines.
  - Etude d'opportunité de station GNV/hydrogène sur le territoire en lien avec le PCAET.

# MP.2 Transports urbains

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Une densité d'arrêts sur les communes de Vitré et de Châteaubourg au détriment des modes doux (marche, vélo...) qui rallonge la durée du trajet sur des distances courtes.
- Une volonté de privilégier le domicile-travail et de mieux desservir les zones d'activités ainsi que les communes voisines.

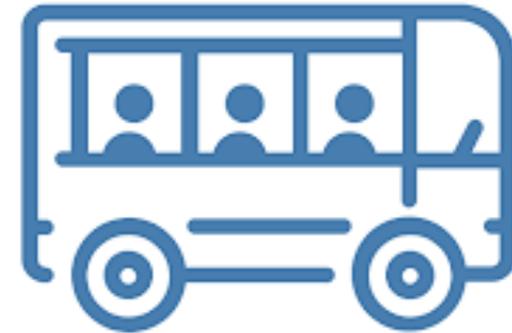


## Action(s)

- Objectifs à intégrer dans le cahier des charges de la prochaine offre de transport :
- Réduction du nombre d'arrêts en agglomération et utilisation des axes structurants pour favoriser les modes doux.
  - Augmentation des cadences (facilitée par la diminution des arrêts et donc du temps de trajet).
  - Desserte des zones d'activité.
  - Connexions des gares et des communes voisines pour favoriser l'intermodalité.

# MP.3 Transports interurbains et scolaires

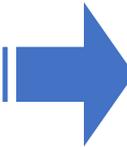
- MP.31 Réorientation et mutualisation du réseau
- MP.32 Transport à la demande
- MP.33 Covoiturage



# MP.31 Réorientation et mutualisation du réseau

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Une volonté de privilégier le domicile-travail et de mieux desservir les zones d'activités.
- Un souhait de proposer des modes adaptés aux zones peu denses tels que le covoiturage, déjà expérimenté avec Klaxit.
- Un contrat unique de transport permet la réutilisation des véhicules et des conducteurs sur différents services : cela permet d'accroître la souplesse du réseau voire de mutualiser des lignes.



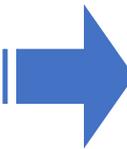
## Action(s)

- Objectifs à intégrer dans le cahier des charges de la prochaine offre de transport :
- Maintenir la ligne TER/TGV régulière sur l'axe Est-Ouest et créer une ligne régulière Nord-Sud pour desservir les zones d'activité.
  - Possibilités de rabattement des communes vers les lignes régulières via : Des lignes de TAD à déclenchement ? Des lignes de covoiturage ? De l'autopartage ? Autres ?
  - Ouverture élargie des transports scolaires aux autres publics.

# MP.32 Transport à la demande

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Réservé aux plus de 65 ans et bénéficiaires des minima sociaux : quid des autres publics ?
- Réservable 2,5 jours par semaine : quid des autres jours ?
- Marché avec les taxis locaux : quid des autres formes de TAD : TAD à déclenchement, TAD bénévoles, etc.



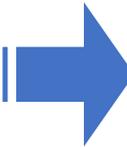
## Action(s)

Interroger le TAD et ses possibilité d'évolution dans le cahier des charges de la prochaine offre de transport.

# MP.33 Covoiturage

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Une expérimentation du covoiturage du quotidien menée depuis 2021 avec l'opérateur Klaxit : système d'application doublé avec une allocation de covoiturage reversée aux conducteurs en fonction du nombre de passagers et de la distance parcourue.
- Plus de 4000 inscrits et 2000 usagers, 25 employeurs engagés dans la démarche et 43 communes du territoire concernées par des trajets (novembre 2022).
- Suivi et évaluation en continu, ce qui permet d'adapter le dispositif au fil du temps (notamment l'allocation).



## Action(s)

- Renforcer le réseau de covoiturage en pérennisant le dispositif jusqu'à 2025.
- Intégrer le covoiturage et ses possibilités d'évolution (lignes, abonnement...) dans le cahier des charges de la prochaine offre de transport.

# IN Intermodalité

*IN.1 Les gares ferroviaires et routières*

*IN.2 Schéma des aires de covoiturage*

*IN.3 Schéma directeur des infrastructures de recharge – SDIRVE 35*

*IN.4 Aménagement des zones d'activités communautaires*



# IN.1 Les gares ferroviaires et routières

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- 3 gares sur le territoire : Vitré (TGV/TER), Châteaubourg (TER), Les Lacs (TER) ; à noter la proximité de la gare de Saint-Pierre-La-Cour pour les communes situées à l'Est de Vitré Communauté.
- Vitré Communauté n'a pas directement de compétence sur les gares et leur desserte (Région, Etat, SNCF) mais soutient leur rôle de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) - de façon directe à travers le schéma directeur cyclable (cf. MA.1) et le(s) futur(s) contrat(s) de pôle (cf.ET. 133) et de façon indirecte à travers leur priorisation dans le SDIRVE (cf. IN.3).



## Action(s)

- Appuyer au travers du PMS le maintien et l'amélioration des dessertes TGV et TER du territoire.
- Contribuer à renforcer le rôle majeur de PEM joué par les gares en soutenant politiquement et financièrement leur accès et leur équipement.

# IN.2 Schéma des aires de covoiturage

## Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- 31 aires de covoiturage réparties sur le territoire de Vitré Communauté et gérées par les communes, le Département et Vitré Communauté.
- Un Schéma des aires de covoiturage visant à renforcer ces aires et les développer avec comme objectifs :
  - Mettre en avant les atouts et faiblesses de la couverture spatiale de ces aires ;
  - Hiérarchiser les aires de covoiturage afin de prioriser les actions ;
  - S'inscrire dans une logique d'intermodalité.



## Action(s)

- Mise en cohérence du Schéma des aires de covoiturage avec le PMS.
- Renforcement de l'intermodalité des différents modes (train, bus, vélo..) avec le covoiturage sur le territoire (ex : financement de box sécurisées cycles dans le cadre du schéma directeur cyclable (cf.MA.1)).
- Priorisation de l'implantation de bornes de recharge au niveau des aires structurantes et communales en lien avec le SDIRVE (cf. IN.3).

# IN.3

## Schéma directeur des infrastructures de recharge – SDIRVE 35

### Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- SDIRVE à l'échelle du Département 35 piloté par le SDE 35 et adopté en septembre 2022 jusqu'en 2030 (annexe 3).
- Objectifs ambitieux à l'échelle de Vitré Communauté à l'horizon 2030 : **415 points de charge soit 207 bornes.**
- Les communes envisageant l'installation d'une borne de recharge sont invitées à remonter leur foncier public disponible et leur connaissance des projets privés au SDE 35, maître d'ouvrage qui recense les projets pour la phase opérationnelle.



### Action(s)

- Faire le lien entre le SDE 35 et les communes et indiquer les priorités en termes d'installations des bornes :
- Gares, principales aires de covoiturage (cf. Schéma des aires – IN.2)
  - Centralités des villes et bourgs à proximité des équipements et services
    - Equipements et zones d'activités communautaires.

## IN.4

# Aménagement des zones d'activités communautaires

### Contexte/déterminant(s) de l'action(s)

- Vitré Communauté a la compétence voirie dans les zones d'activités économiques communautaires.
- Ces zones sont un fort enjeu de mobilité/d'intermodalité puisqu'elles sont souvent déconnectées des lieux d'habitation.
- Impact du ZAN en matière de densification du foncier économique à anticiper.



### Action(s)

En qualité de PPA (cf.ET.11) et en lien avec la Direction du développement économique et de l'emploi, planifier l'aménagement des zones en faveur des mobilités alternatives : réduction des zones de parkings (mutualisation, étages...), réservation de stationnement au covoiturage et aux vélos, installation de bornes de recharge en lien avec le SDE (cf.IN.3), aménagement de liaisons cyclables et piétonnes internes connectées aux aménagements communaux et départementaux...