



**SYNDICAT
D'URBANISME
DU PAYS DE VITRÉ**
SCoT & AMÉNAGEMENT

Schéma de Cohérence Territoriale

SCoT DU PAYS DE VITRÉ

ANNEXES

DIAGNOSTIC - MOBILITES

Arrêté en Comité syndical
le 11.02.2026

SOMMAIRE

1.	LA MOBILITE	4
1.1	LE CHAMP D'APPLICATION DU SCoT	4
1.2	LES DOCUMENTS DE REFERENCE	5
1.2.1	LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DU TERRITOIRE (SRADDET)	5
1.2.2	LES PLANS DE MOBILITE SIMPLIFIES (PMS).....	6
1.3	MOBILITES QUOTIDIENNES : TRAVAIL, ETUDES ET CHOIX MODAUX	7
1.3.1	CARACTERISTIQUES GENERALES DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS	7
1.3.2	ZOOM SUR LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL	8
1.3.3	ZOOM SUR LES FLUX DOMICILE-ETUDE	10
1.4	MOBILITE MOTORISEE ET ORGANISATION DU RESEAU ROUTIER	11
1.5	LES MOBILITES COLLECTIVES	13
1.5.1	DESSERTE FERROVIAIRE.....	13
1.5.2	TRANSPORTS URBAINS.....	14
1.5.3	TRANSPORTS INTERURBAINS.....	14
1.5.4	TRANSPORTS SCOLAIRES.....	14
1.5.5	TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)	14
1.5.6	COVOITURAGE.....	15
1.6	LES MOBILITES ACTIVES	16
1.7	SYNTHESE	19
1.7.1	SYNTHESE DE L'ANALYSE (AFOM)	19
1.7.2	PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET BESOINS	19

1. LA MOBILITE

Vitré Communauté et Roche aux Fées Communauté sont compétentes en matière de mobilité. Elles exercent ainsi leur rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur leurs territoires respectifs.

Les flux domicile-travail et domicile-étude se concentrent principalement vers les villes de Rennes et de Vitré. Néanmoins, l'usage de la voiture reste largement majoritaire à l'échelle du Pays de Vitré. Pour enclencher de nouvelles habitudes de déplacements, il sera nécessaire de consolider et renforcer l'offre de transports collectifs, tout en poursuivant le développement des mobilités alternatives (covoiturage, mobilité active).

1.1 LE CHAMP D'APPLICATION DU SCoT

Article L.141-15 du code de l'urbanisme : Le diagnostic du territoire présente, notamment au regard des prévisions économiques et démographiques, les besoins en termes d'aménagement de l'espace, de ressource en eau, d'équilibre social de l'habitat, **de mobilités** (etc.).

Article L.141-3 du code de l'urbanisme : **Le Projet d'Aménagement Stratégique** définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans sur la base d'une synthèse du diagnostic territorial et des enjeux qui s'en dégagent. Ces objectifs peuvent être représentés graphiquement. Ils concourent à la coordination des politiques publiques sur les territoires, en favorisant un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales, une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols, notamment en tenant compte de l'existence de friches, les transitions écologique, énergétique et climatique, une offre d'habitat, de services et **de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie**.

Article L.141-4 du code de l'urbanisme : **Le Document d'Orientation et d'Objectifs détermine les conditions d'application du Projet d'Aménagement Stratégique**. Il définit les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des territoires.

L'ensemble de ces orientations s'inscrit dans un objectif de développement équilibré du territoire et des différents espaces, urbains et ruraux, qui le composent. Il repose sur la complémentarité entre :

1. Les activités économiques, artisanales, commerciales, agricoles et forestières ;
2. Une offre de logement et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, **ainsi que l'organisation des mobilités** assurant le lien et la desserte de celui-ci ;
3. Les transitions écologique et énergétique (etc.).

Article L.141-7 du code de l'urbanisme : Dans le respect d'une gestion économe de l'espace, afin de lutter contre l'artificialisation des sols, et pour répondre aux besoins en logement des habitants, le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat participant à l'évolution et à l'optimisation de l'usage des espaces urbains et ruraux, en cohérence avec les perspectives démographiques et économiques du territoire, en privilégiant le renouvellement urbain. Il décline l'exigence de mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique ainsi que les projets d'équipements et de desserte en transports collectifs.

Il fixe :

1. Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par secteur géographique ;
2. Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé, au regard des enjeux de lutte contre la vacance, de dégradation du parc ancien, de revitalisation et de baisse des émissions de gaz à effet de serre ;
3. **Les orientations de la politique de mobilité dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile** (etc.).

1.2 LES DOCUMENTS DE REFERENCE

Pour analyser ces enjeux, le SCoT doit tenir compte de documents de référence qui existent à l'échelle notamment régionale, départementale et intercommunale.

1.2.1 LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DU TERRITOIRE (SRADDET)

Le SRADDET Bretagne, a été approuvé par arrêté préfectoral le 16 mars 2021 et modifié le 17 avril 2024. Les objectifs de ce schéma ayant une éventuelle incidence sur l'organisation des déplacements à l'échelle du Pays de Vitré sont les suivants :

Objectif 3 : Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde

- Garantir la desserte de la Bretagne dans la durée

Objectif 12 : Gagner en performance économique par la performance sociale et environnementale des entreprises

- Accélérer le développement du télétravail et des plans de déplacements en entreprises

Objectif 15 : Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraints

- Mettre en cohérence les projets urbains et les solutions de mobilité sur mesure à l'échelle des EPCI, en cohérence avec les espaces de vie

Objectif 16 : Améliorer collectivement l'offre de transports publics

- Rendre les transports publics plus performants en impliquant tous les acteurs concernés (Autorités Organisatrices de Mobilité - AOM, opérateurs, collectivités) par un urbanisme maîtrisé, des aménagements adaptés à la desserte en transports collectifs, une meilleure connectivité entre rural et urbain, une desserte de proximité et rapide les cas échéant par le TAD - Transport A la Demande et un accès sécurisé aux arrêts
- Assurer la bonne lisibilité des offres de mobilité publiques et privées (notamment Mobibreizh et KorriGo)

Objectif 17 : Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoire

- Atteindre un taux de remplissage moyen de 1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040 (pour 1,06 actuellement) et faire baisser la multi-motorisation des ménages : aires de covoiturage, autopartage ...)
- Atteindre une part des modes actifs de 15% à l'échelle régionale pour les déplacements domicile – travail : développement des réseaux cyclables en lien avec les pôles d'emplois, réduire les coupures, agir sur les comportements, contribuer au développement du Réseau Véloroutes et Voies Vertes
- Développer des solutions de mobilité innovantes et sur mesure pour les territoires peu denses et / ou à saisonnalité marquée avec des solutions « sur mesure »
- Garantir la mobilité pour tous en tenant compte des spécificités des publics et des territoires, notamment par les services numériques

Objectif 20.1 : Mettre en cohérence les politiques transports des collectivités bretonnes avec les objectifs du facteur 4

- Développer les services de mobilité et les modes de transport les plus durables, transports collectifs, mode ferroviaire et modes actifs
- Agir sur les flottes de véhicules ou de bateaux pour s'orienter vers des carburants plus sobres en énergie

Objectif 20.2 : Accompagner le report de trafic (passager et fret) vers des alternatives décarbonées en tenant compte des impacts réels de chaque type de transport sur les enjeux climatiques

- Prendre en compte ces impacts dans les choix d'aménagement
- Accompagner le changement de moyen de transport (passagers et marchandises) par des actions de pédagogie, sensibilisation, formation, notamment à l'attention des entreprises, des jeunes publics et des seniors

1.2.2 LES PLANS DE MOBILITE SIMPLIFIES (PMS)

Chacun des 2 EPCI a élaboré son propre plan de mobilité simplifié (PMS) :

- **Le PMS de Vitré Communauté a été adopté en janvier 2023**
- **Le PMS de Roche aux Fées Communauté a été adopté en mars 2025**

Ces documents constituent une feuille de route pour structurer les actions en faveur des mobilités durables et adaptées aux besoins locaux.

Les PMS permettent d'assurer une cohérence et une optimisation entre les différents modes de transports pour participer de manière optimale à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en définissant des actions à mettre en place.

Le présent diagnostic s'appuie notamment sur les éléments découlant des diagnostics des deux PMS.

Bon à savoir

Les Plans de Mobilité Simplifiés, introduits par la loi LOM (n° 2019-1428 du 24/12/2019), remplacent les Plans de Déplacements Urbains.

Ils sont à destination des AOM des territoires ruraux.

Les PMS n'ont pas de relations juridiques avec d'autres documents et n'ont donc **ni effet juridique ni caractère d'opposabilité**.

1.3 MOBILITES QUOTIDIENNES : TRAVAIL, ETUDES ET CHOIX MODAUX

1.3.1 CARACTERISTIQUES GENERALES DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS

Les résultats de l'enquête « Ménages-Déplacements », menée en 2018, par l'AUDIAR, indiquent que les résidents des deux intercommunalités réalisent en moyenne près de 4 déplacements par jour (tous motifs confondus).

Pour la plupart, les déplacements sont réalisés en voiture (> 64% des déplacements) ou à pied (> 25% des déplacements).

CA Vitré Communauté		CC Roche aux Fées Communauté	
 DÉPLACEMENTS 288 109	 66,9 %	 DÉPLACEMENTS 91 201	 64,1 %
	 5,4 %		 4,2 %
 MOBILITÉ (Nombre de déplacements par jour et par habitant) 4,0	 1,0 %	 MOBILITÉ (Nombre de déplacements par jour et par habitant) 3,9	 2,5 %
	 25,4 %		 26,4 %

Figure 1 : Résultats de l'enquête « Ménages-Déplacements »

Source : Audiar 2018

Selon les dernières données INSEE, en 2021, la part des ménages disposant d'au moins une voiture s'élevait à 92,4% contre 91,8% en 2018. Cette légère augmentation traduit une **dépendance persistante, voire croissante, à l'automobile individuelle** pour les déplacements quotidiens. A l'échelle des deux EPCI, on observe une part quasiment similaire des ménages disposant d'au moins une voiture : 92,8% sur Roche aux Fées Communauté et 92,3% sur Vitré Communauté.

La carte du nombre de voitures par ménage et par commune met également en évidence les principaux pôles majeurs du territoire où la proportion de ménages sans voiture est significativement plus élevée. Cette situation s'explique en partie par une **meilleure accessibilité aux commerces, services et équipements de proximité**, contrairement aux autres communes, généralement moins dotées, où la possession d'un véhicule reste indispensable.

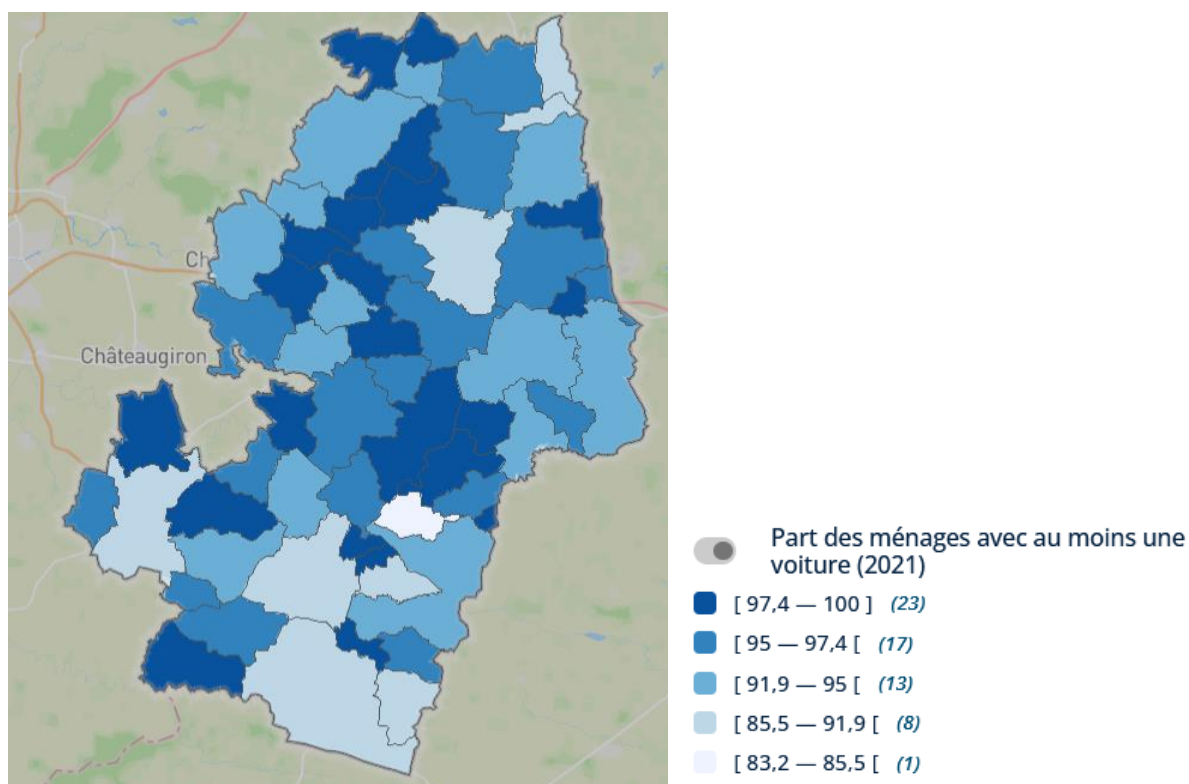


Figure 2 - Nombre de voitures par ménage par commune - Source : TEREVAL

La majorité des déplacements (tous motifs confondus : travail, études) se fait en direction de la métropole rennaise. On observe également une part non négligeable de flux entre les deux EPCI du Pays de Vitré. Cela souligne l'importance de **conforter et renforcer les offres de mobilité**, à la fois **pour les déplacements internes au territoire** et **pour les liaisons vers la métropole rennaise**.

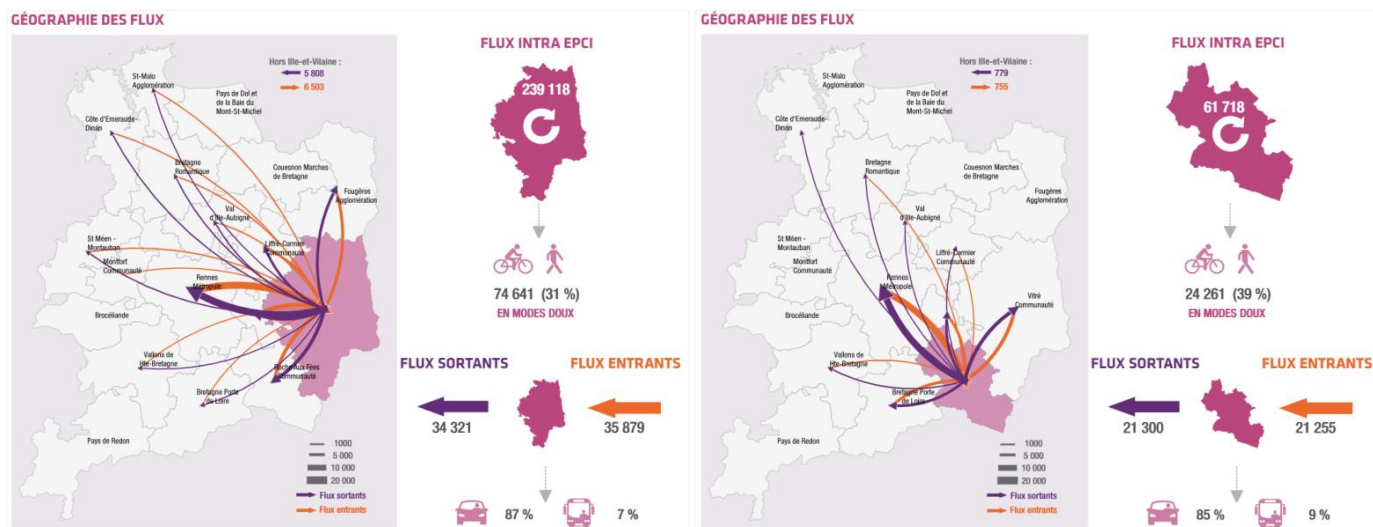


Figure 3 : Résultats de l'enquête « Ménages-Déplacements » par EPCI (à gauche Vitré Communauté, à droite Roche aux Fées Communauté) - Source : Audiar 2018

1.3.2 ZOOM SUR LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Les dernières données de l'INSEE portant sur les flux domicile/travail et domicile/étude datent de 2020.

A l'échelle du Pays de Vitré, on observe que **davantage d'actifs quittent le territoire chaque jour pour travailler en dehors (flux sortants), que l'inverse (flux entrants)**.

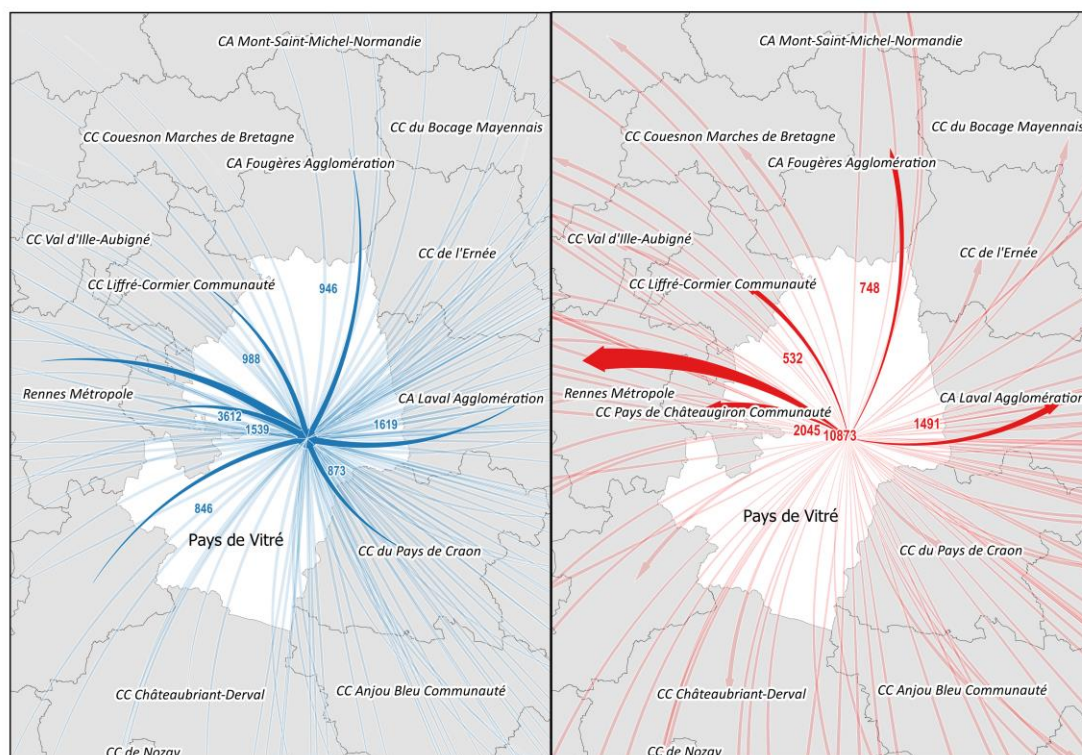
Les flux de déplacements quotidiens externes s'effectuent principalement vers la métropole rennaise, qui constitue le principal pôle d'attraction en termes d'emploi. D'autres territoires proches jouent également un rôle important dans l'accueil des actifs du Pays de Vitré : Pays de Châteaugiron Communauté, Laval Agglomération, Fougères Agglomération, ainsi que Liffré-Cormier Communauté.

Flux Domicile/Travail

→ Flux EPCI > Pays de Vitré (>500)

→ Flux Pays de Vitré > EPCI (>500)

Flux internes au
Pays de Vitré :
27 281



Auteur : MHM

Date : 13/09/2024

240349_SCOT_VITRE_MHM.ggz

Sources : Données INSEE 2020



1:1

Format A4

0 5 10 km

Figure 4 - Carte des flux domicile/travail

La cartographie ci-après met également en évidence un élément important à soulever dans les flux de mobilité. La ville de Vitré concentre davantage de flux entrants que sortants, à l'image des grandes agglomérations situées à proximité (Rennes, Laval, etc.). Vitré se distingue ainsi comme un pôle d'emploi structurant à l'échelle du Pays. **Cette dynamique met en évidence la nécessité de disposer de réseaux de transport adaptés pour répondre aux besoins de mobilité des actifs se rendant à Vitré, tant à l'échelle locale (intra-Pays de Vitré) qu'à une échelle plus large.**

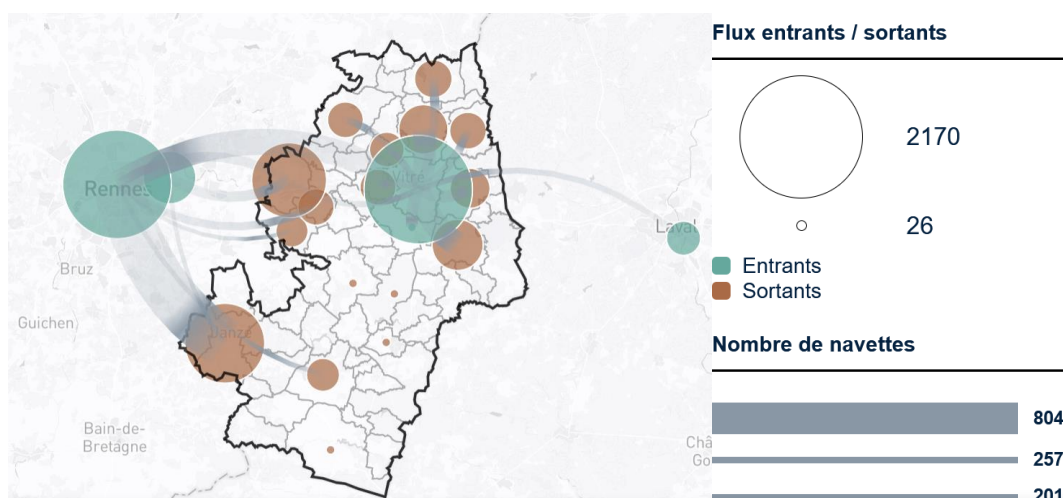


Figure 5 - Carte des flux entrants/sortants – Source : Traitement TEREVAL

1.3.3 ZOOM SUR LES FLUX DOMICILE-ETUDE

Les flux domicile-étude sont relativement dynamiques entre le Pays de Vitré et les autres collectivités. **Ils s'expliquent en grande partie par la présence d'établissements d'enseignement secondaire et supérieur sur la ville de Vitré**, qui concentre ainsi une part importante des déplacements étudiants vers le centre urbain.

En parallèle, une partie des étudiants habitant sur le Pays de Vitré se déplacent vers les grandes villes voisines, notamment Rennes (qui concentre un grand nombre d'universités et d'écoles spécialisées).

Ces dynamiques traduisent à la fois l'attractivité éducative de la ville de Vitré et la nécessité de disposer de réseaux de transport adaptés pour répondre aux besoins de mobilités des étudiants.

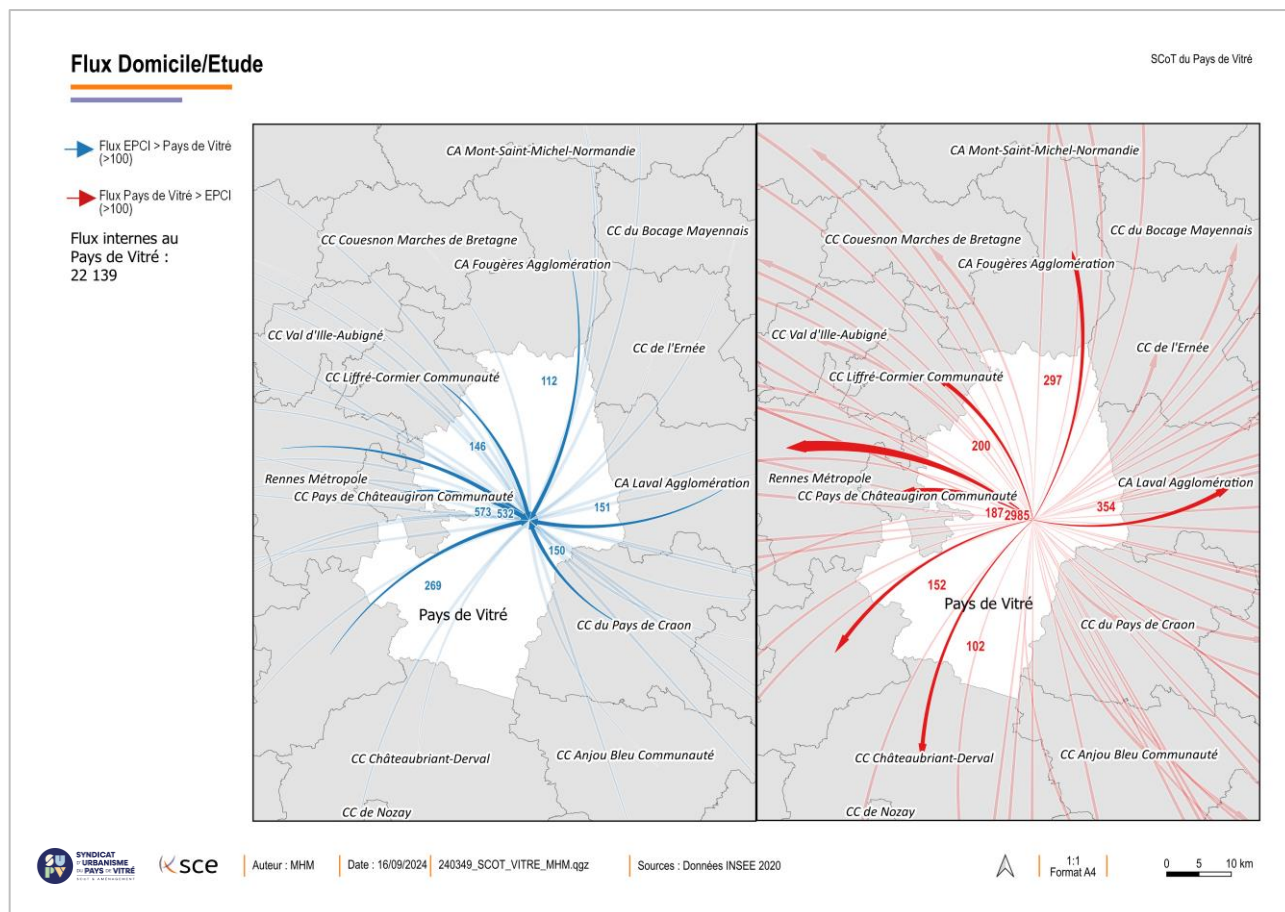


Figure 6 - Flux domicile/étude

1.4 MOBILITE MOTORISEE ET ORGANISATION DU RESEAU ROUTIER

Le territoire du Pays de Vitré est structuré autour de 5 axes majeurs :

- **La RN157** de type autoroutier qui traverse le territoire d'est en ouest entre Rennes et Laval. Le trafic s'élève à plus de 30 000 véhicules/jour en moyenne.
- **La RD41** de type 2x2 voies, connecte Rennes à Angers. Elle enregistre un trafic assez élevé entre 9 000 et 14 000 véhicules/jour.
- **La RD178** relie Châteaubriant à Fougères en passant par Vitré, La-Guerche-de-Bretagne et Martigné-Ferchaud. Cet axe supporte un trafic modéré de 5 000 à 7 000 véhicules/jour.
- **La RD777** relie Janzé à Vitré avec des flux inférieurs à 5 000 véhicules/jour.
- **La RD794**, bien qu'elle présente un flux de véhicules journalier inférieur à 4 500 véhicules/jour joue un rôle important dans la desserte du nord du Pays, en reliant le territoire à l'autoroute A84 en direction de Caen.

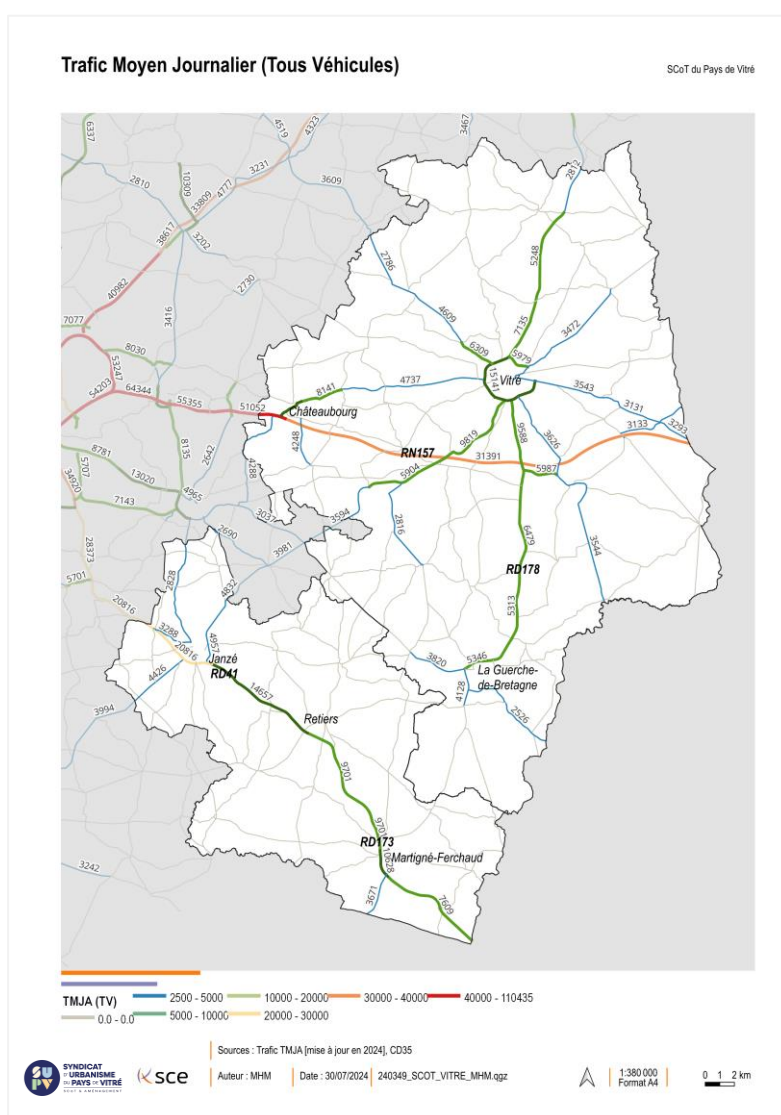


Figure 7 - Trafic journalier moyen

Le maillage routier structurant du territoire présente une dominante est-ouest en lien direct avec l'axe Rennes/Vitré.

On observe une dichotomie territoriale :

- Au nord, le réseau routier est organisé en étoile autour de la ville de Vitré, facilitant les connexions locales.
- Au sud, en revanche, la structuration repose presque exclusivement sur un axe nord-ouest / sud-est, représenté par la RD41, qui traverse le territoire de Roche aux Fées Communauté.

Cette configuration génère des liaisons nord-sud peu optimales, avec notamment une absence de desserte directe entre Châteaubourg et les villes de Janzé ou Retiers, ce qui limite la fluidité des déplacements à l'échelle du Pays.

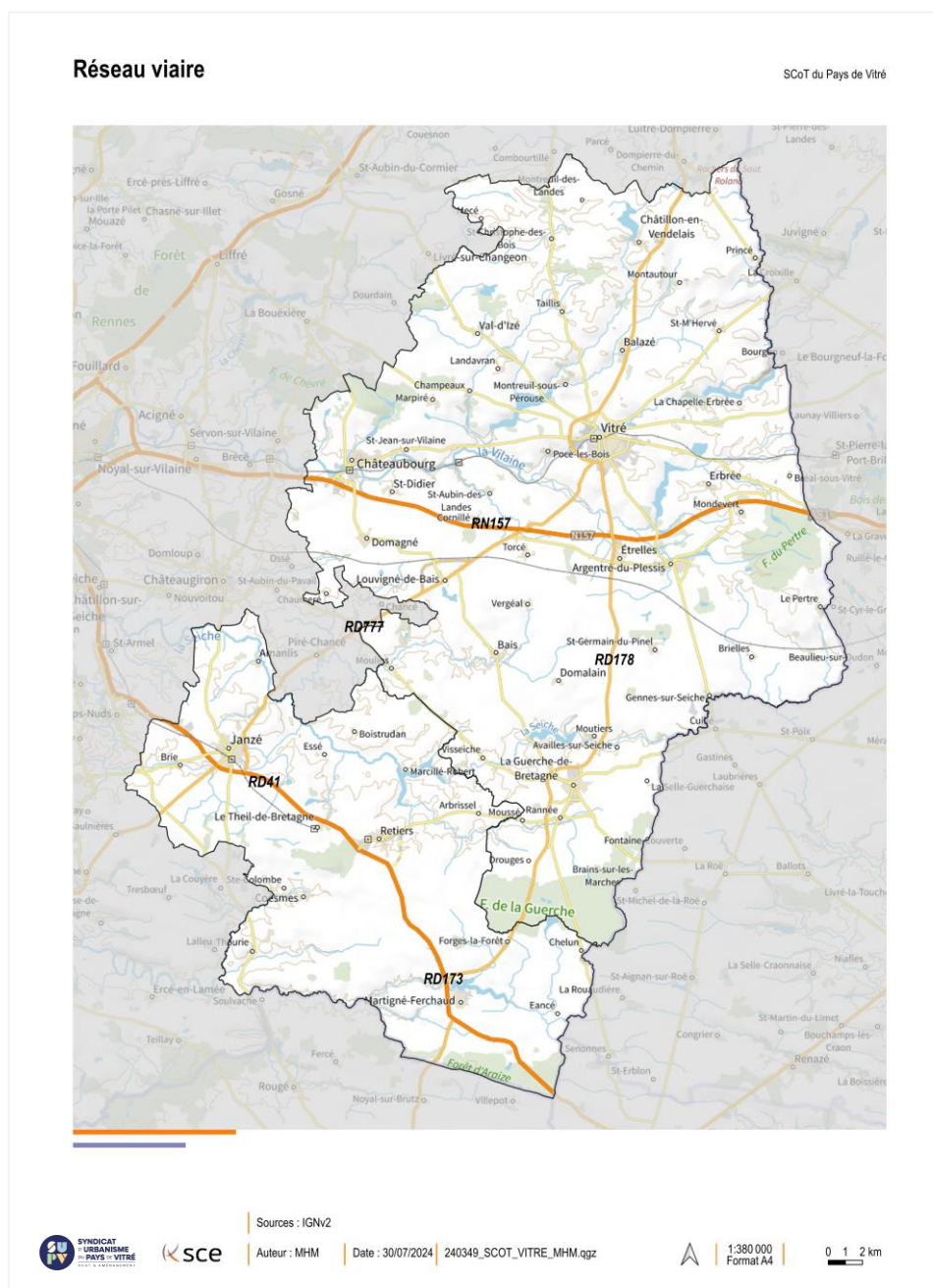


Figure 8 - Réseau viaire du Pays de Vitré

1.5 LES MOBILITES COLLECTIVES

1.5.1 DESSERTE FERROVIAIRE

La desserte ferroviaire du Pays de Vitré est assurée par 2 lignes TER du réseau BreizhGo. Chaque intercommunalité du territoire est concernée par la présence d'au moins une de ces lignes, ce qui constitue un atout en matière de maillage territorial et d'accessibilité.

Au total, on comptabilise 7 gares réparties sur les 2 lignes :

- Vitré, Châteaubourg et Les Lacs, pour la ligne Rennes – Vitré ;
- Janzé, Retiers, Le Theil de Bretagne et Martigné-Ferchaud, pour la ligne Rennes – Châteaubriant.

La desserte ferroviaire s'organise sur une logique de desserte entre les pôles majeurs du territoire et la métropole rennaise. Il n'existe pas de desserte ferroviaire entre les 2 EPCI.

On note également la présence de la Ligne à Grande Vitesse Rennes – Paris. Celle-ci traverse le territoire, mais sans le desservir.

La majorité des usagers détiennent des abonnements Uzuël et effectuent des trajets pour des déplacements domicile-travail en lien avec Rennes.

La ligne Vitré – Rennes est performante et propose 1 TER toutes les 20 minutes en heure de pointe et 24 trajets par jour. En revanche, la ligne Rennes - Martigné-Ferchaud présente une offre beaucoup plus réduite avec 7 trajets par jour seulement.

En termes de fréquentation, le nombre de voyageurs sur la ligne Rennes/Vitré est en constante augmentation depuis 2015 (+60% de fréquentation en moyenne sur les 3 gares entre 2015 et 2023). En revanche, le nombre de voyageurs sur la ligne Rennes/Châteaubriant a eu tendance à stagner, voire à diminuer. Une fréquentation à la baisse qui peut, en partie, s'expliquer par la réalisation de travaux sur la ligne entre 2019 et 2021 et des horaires moins adaptés aux actifs. A noter, toutefois, une hausse de la fréquentation sur les gares du Theil-de-Bretagne mais aussi de Martigné-Ferchaud entre 2015 et 2023.

La plupart des gares du territoire manquent de connexion avec les quartiers d'habitat (excepté la Gare de Vitré qui bénéficie d'une bonne desserte en bus) d'où la nécessité **de renforcer l'intermodalité** autour des gares, afin de faciliter l'accès aux services ferroviaires pour l'ensemble des habitants du territoire.

En 2024, la Région Bretagne a obtenu la labélisation pour mettre en œuvre un Service Express Régional Métropolitain. L'ambition est de développer considérablement l'offre ferroviaire BreizhGo. Les objectifs affichés en termes de desserte sont les suivants :

- + 20% d'offre d'ici 2030
- + 50% d'ici 2035
- Doublement d'ici 2040

Depuis la rentrée 2024, ce sont déjà 7 trains supplémentaires par jour qui circulent entre Rennes et Vitré.

Les deux lignes TER du territoire formeront à terme une alternative intéressante pour concurrencer les déplacements en voiture pour les trajets vers Rennes grâce à une offre beaucoup plus étoffée.

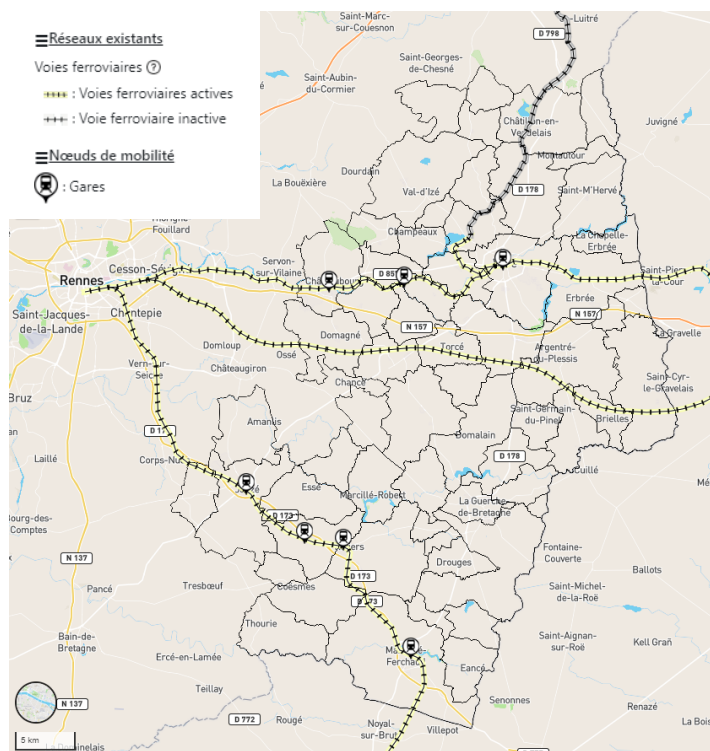


Figure 9 : Desserte ferroviaire - Source : Carte TEREVAL

1.5.2 TRANSPORTS URBAINS

Vitré Communauté bénéficie d'un réseau de transport en commun appelé « Mova », qui propose notamment des lignes urbaines, gratuites, au sein des villes de Vitré et Châteaubourg :

- **A Vitré il y a 4 lignes urbaines** qui desservent tous les quartiers et les zones d'activités avec une amplitude horaire élargie (6h30-20h). En heure de pointe, il y a 1 passage toutes les 20 minutes et pendant les heures creuses en semaine, toutes les 45 minutes. Deux communes voisines sont également connectées au réseau : Pocé les Bois et Montreuil sous Pérouse.
- **Le réseau de Châteaubourg possède également 4 lignes urbaines** qui desservent tous les quartiers et les zones d'activités avec une amplitude horaire élargie (6h00-19h30). Le réseau propose 7 allers-retours par jour du lundi au vendredi et 3 allers-retours le samedi. Quatre communes voisines sont également connectées au réseau : Broons sur Vilaine, Domagné, Saint Jean sur Vilaine et Marpiré.

1.5.3 TRANSPORTS INTERURBAINS

L'offre de transport en commun sur le territoire de Vitré Communauté « Mova », comprend 4 lignes interurbaines régulières, en complémentarité des lignes interurbaines BreizhGo qui desservent le territoire : les lignes 10, 11, 12 et 14.

En complément, 8 lignes interurbaines sur réservation sont adossées à ces lignes régulières pour proposer un service adapté et cohérent à l'échelle de l'agglomération. Les lignes 10A, 10B, 10C, 11A, 12A, 12B, 13A, 14A circulent ainsi uniquement sur réservation.

Le réseau interurbain de Vitré Agglomération dessert ainsi les 46 communes du territoire et l'ensemble des zones d'activités principales, soit 12 lignes interurbaines (contre 2 auparavant). En termes de fréquence, il est proposé 6 à 10 allers-retours en semaine, et 3 allers-retours le samedi (de 6h30 à 20h30).

Le réseau de transport en commun mis en place sur le territoire de Roche aux Fées Communauté « Mobilifées », est organisé selon une logique de rabattement des 13 communes du territoire vers les 3 villes principales : Janzé, Retiers et Martigné-Ferchaud. Les déplacements sont possibles à la journée ou à la demi-journée, avec possibilité de correspondance sur le réseau Breizh Go. Le service est gratuit, accessible à tous (hors transport scolaire) à partir de 10 ans, du lundi au vendredi, avec plusieurs rotations quotidiennes. Les déplacements sont assurés par des minibus de 9 places, adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR).

1.5.4 TRANSPORTS SCOLAIRES

Le transport scolaire est un volet à part entière de la stratégie de mobilité du territoire, organisé par la Région Bretagne (service BreizhGo). Des problématiques de continuités sont à relever entre Roche aux Fées Communauté et Vitré Communauté, vers les établissements de Vitré Communauté notamment.

1.5.5 TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

Deux services de TAD existent sur le territoire :

- **Sur Vitré Communauté** : le TAD, intégré au réseau MOVA, est un service de transport sur réservation. Le service fonctionne du lundi au samedi de 9h00 à 17h00. Des conditions d'accès au service de TAD sont définies : bénéficiaires de la carte CMI invalidité, bénéficiaires de l'AAH et l'APA et les personnes ayant 76 ans et plus.
- **Sur Roche aux Fées Communauté** : le TAD, intégré au réseau Mobilifées, permet de rejoindre les centres-bourgs, les gares, les principaux équipements (postes, maisons de retraite, cabinets médicaux, etc.) ou une activité proposée par l'EPCI. Le service assure des trajets vers les 16 communes de l'EPCI, mais également vers la ville de La Guerche-de-Bretagne au vu des équipements et services complémentaires proposés. Il existe une soixantaine de points d'arrêt. Les trajets sont réalisés soit depuis le domicile, soit aux points d'arrêt définis par le service. Des conditions d'accès au service du TAD sont définies : pass accessibilité (75 ans et plus ou titulaire d'une carte CMI invalidité), pass jeunes, pass'art et pass insertion pro.

1.5.6 COVOITURAGE

On recense au total **52 aires de covoiturage** sur le territoire du Pays de Vitré (16 sur Roche aux Fées Communauté et 36 sur Vitré Communauté). La majorité des aires de covoiturage du territoire sont gérées par les communes. Les plus importantes en termes de nombre de places sont situées à proximité de grands axes de circulation.

Vitré Communauté propose un service de covoiturage domicile-travail sur son territoire (service intégré au réseau MOVA) grâce à l'application BlablaCar Daily. Une participation de la collectivité est versée au conducteur.

Roche aux Fées Communauté s'est quant à elle associée aux solutions Ehop (solution de covoiturage solidaire) et OuestGo pour faciliter le covoiturage sur son territoire (intégrées au réseau Mobilifées).

La pratique du covoiturage dispose d'un fort potentiel de développement sur le territoire, soutenu à la fois par une dynamique de croissance déjà observée et par un maillage existant d'aires de covoiturage équilibré.

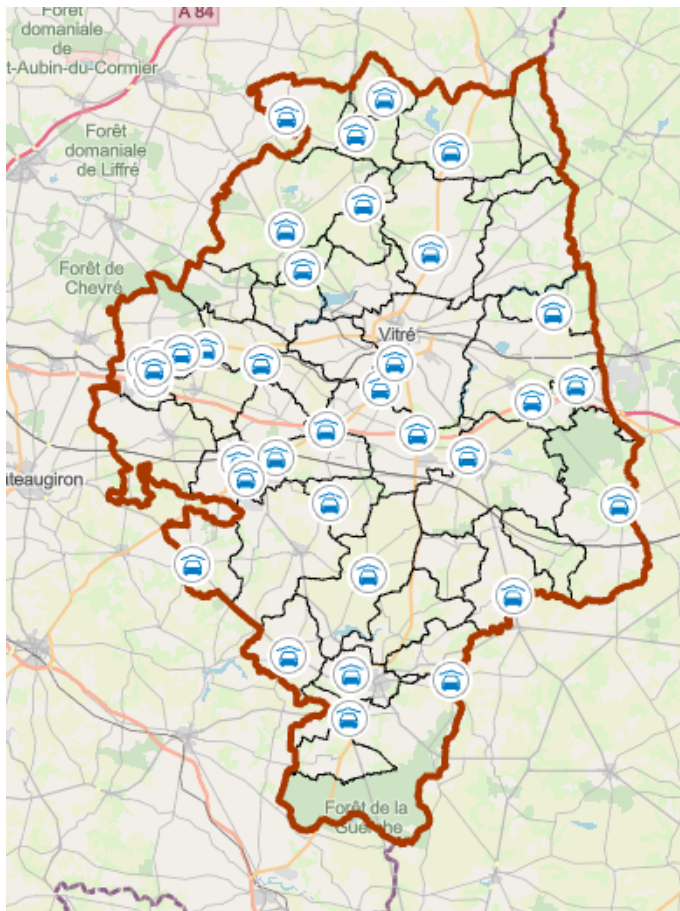


Figure 10 - Aires de covoiturage sur le territoire de Vitré Communauté - Source SIG Vitré Communauté

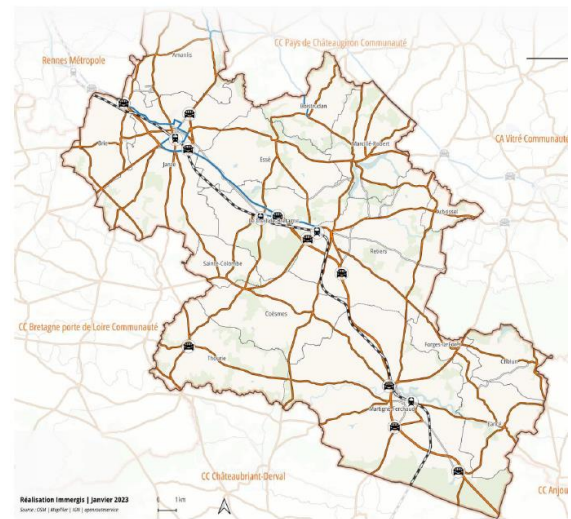


Figure 11 - Aires de covoiturage structurantes (hors aires locales) sur le territoire de Roche aux Fées Communauté - Source PMS RAFCOM

1.6 LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Les deux EPCI du Pays de Vitré ont engagé des démarches en faveur de la pratique du vélo.

Deux **schémas directeurs cyclables** ont été élaborés sur le territoire. Ces schémas ont pour objectif d'analyser l'offre et la demande d'aménagements concernant les mobilités actives et d'élaborer un plan d'action pour favoriser l'usage quotidien du vélo. Les plans d'action fixent à court, moyen et long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau favorisant des déplacements sécurisés et continus. Ils proposent également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication...).

Vitré Communauté a adopté son schéma directeur cyclable en 2021. Le réseau se structure à partir de la voie verte, ancienne voie ferrée, sur un axe nord-sud. Cette voie est également un maillon de la « Régalante », itinéraire cyclable touristique qui permet de relier le Mont-St-Michel à Nantes. Cette voie verte est la colonne vertébrale du schéma, sur laquelle viennent s'articuler les liaisons d'intérêt communautaire et communal. Au total, 160 km de voies cyclables sont prévus. L'objectif fixé dans le schéma directeur cyclable est d'atteindre une part modale quotidienne de 8% en 2032.

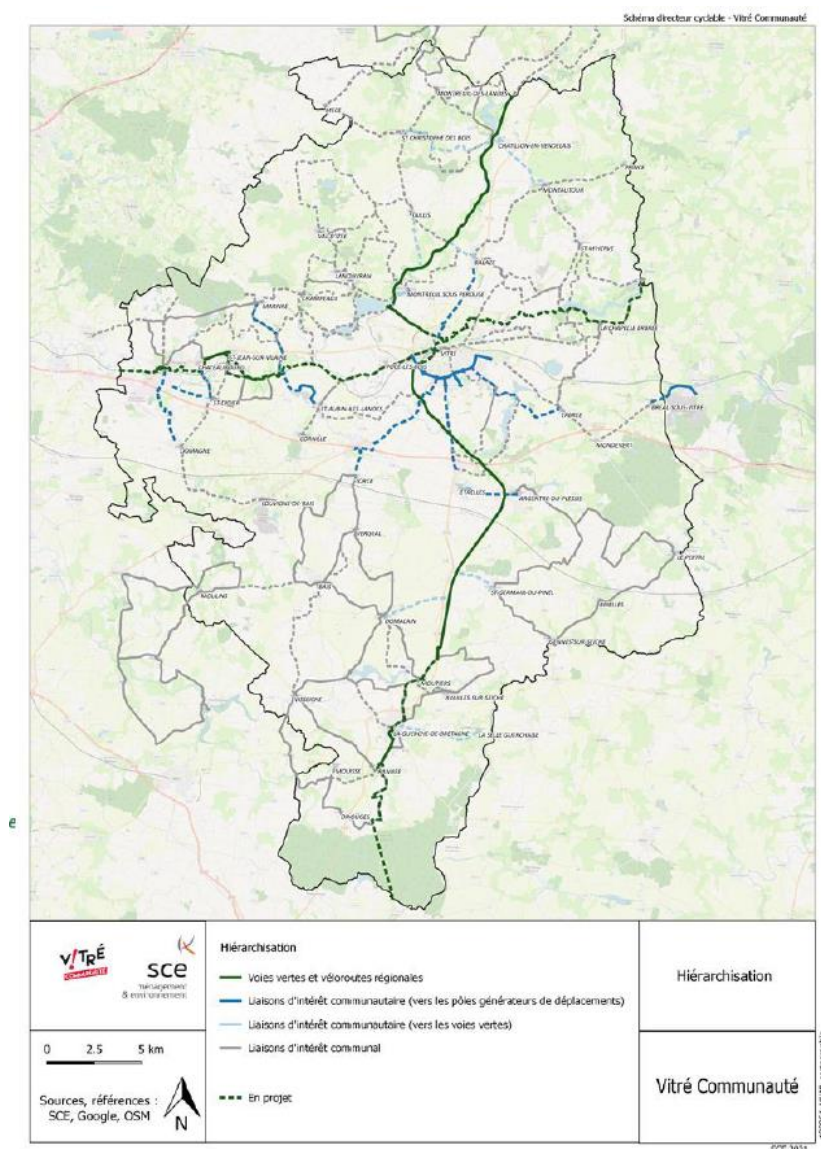


Figure 12 - Schéma directeur cyclable de Vitré Communauté

Roche aux Fées Communauté a adopté son schéma directeur cyclable en novembre 2024. L'EPCI souhaite doter son territoire de liaisons entre les communes depuis et vers ses polarités (Janzé, Martigné-Ferchaud et Retiers). Les liaisons cyclables projetées dans le schéma directeur se concentrent principalement autour des pôles de Janzé et Martigné-Ferchaud ; le pôle de Retiers disposant quant à lui déjà de liaisons cyclables en cours d'études ou de travaux.

L'objectif pour Roche aux Fées Communauté est de réaliser ces liaisons à un rythme régulier d'une liaison tous les 2 ans en fonction des possibilités techniques et financières de celles-ci.

A noter qu'une première liaison à l'échelle de Roche aux Fées Communauté a été inaugurée entre Retiers et Le Theil de Bretagne au printemps 2023. Une liaison cyclable a également été inaugurée entre Brie et Janzé à l'été 2025.

Roche aux Fées Communauté a également obtenu le **label Territoire Vélo** en 2023. Cette reconnaissance met en lumière les actions entreprises par la communauté de communes pour favoriser le développement à la pratique du vélo sur son territoire. Ce label permet notamment à l'EPCI de disposer d'une visibilité accrue en étant référencée sur les sites internet spécialisés tels que ffvelo.fr, veloenfrance.fr et cyclotourisme-mag.fr.

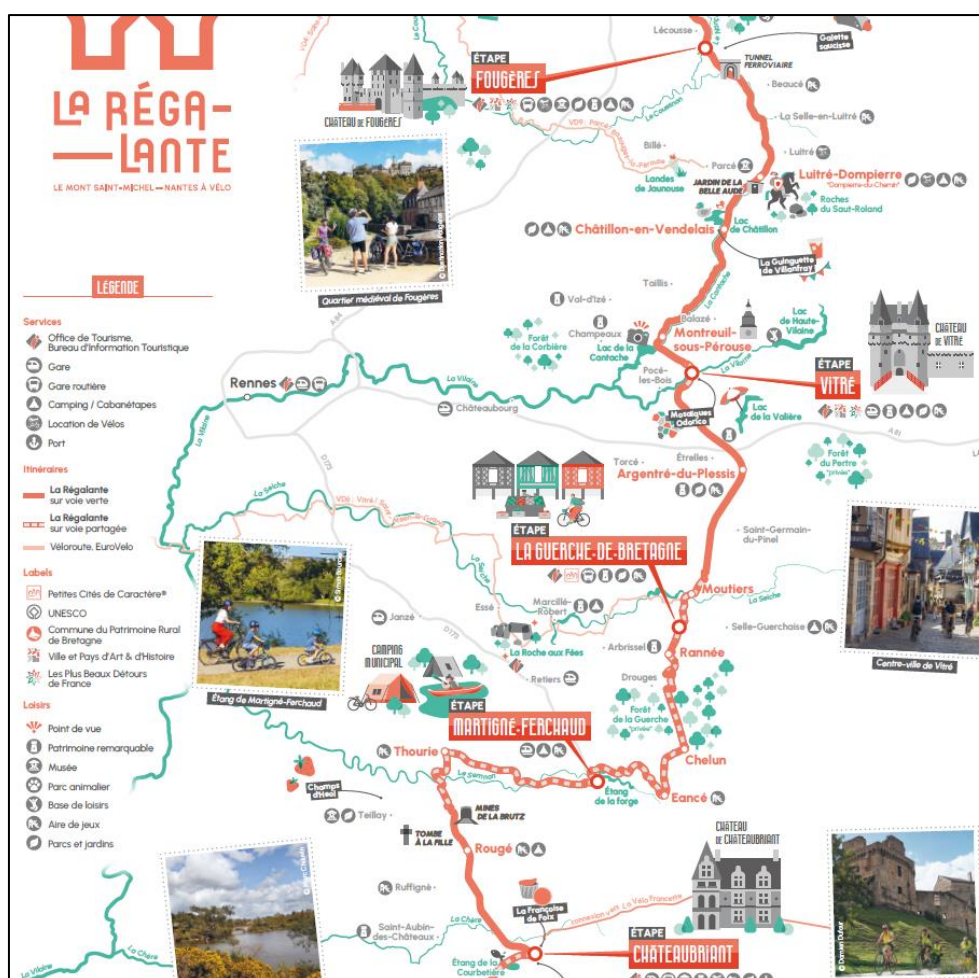


Figure 10 – Extrait carte la Régálante – Source Vitré Communauté

Le développement de la Régálante a eu un impact largement positif sur le territoire du Pays de Vitré. Cet itinéraire séduit les cyclistes, de plus en plus nombreux à emprunter ce parcours. Cette dynamique se traduit par une augmentation notable de la fréquentation touristique, notamment dans les centres anciens des communes, ainsi que par une forte demande en hébergements de courte durée (emplacements de camping, gîtes, chambres d'hôtes, etc.).

Le Département d'Ille-et-Vilaine a conclu un pacte des mobilités locales avec l'ensemble des EPCI d'Ille et Vilaine hors périmètre de Rennes Métropole. Le conseil départemental, en vue de promouvoir des mobilités plus durables à l'utilisation de la voiture, a lancé dès 2022 un travail en collaboration avec les intercommunalités d'Ille-et-Vilaine pour identifier les besoins des habitants et bâtir une stratégie commune pour les aménagements de demain en matière de

déplacements. Cet outil de co-construction des politiques de mobilités des territoires permettra d'aboutir à une stratégie cohérente, lisible et partagée, en lien avec les besoins du territoire et de ses habitants permettant d'acter un engagement réciproque de mise en œuvre d'un plan d'actions.

1.7 SYNTHÈSE

1.7.1 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE (AFOM)

CONSTATS	ATOUTS	FAIBLESSES
	- Les offres de transport en commun répondent de façon satisfaisante aux flux majoritaires axés vers la métropole rennaise ou au sein du Pays de Vitré - Les actions prévues dans les schémas directeurs cyclables des 2 EPCI sont progressivement déployées - Un réseau d'aires de covoiturage homogène sur l'ensemble du territoire - Une fréquence de voyageurs en forte hausse sur la ligne Rennes-Vitré	- Une forte dépendance à la voiture individuelle qui reste le mode de déplacement majoritaire - Une organisation du réseau viaire qui suit une logique est-ouest - Un écosystème vélo à développer, tant en matière d'aménagements que de services
PROSPECTIVE	OPPORTUNITÉS	MENACES
	- Projet de RER express rennais - Dynamique nationale en faveur des modes actifs - Une démarche départementale de Pacte des Mobilités Locales - Un fort potentiel de développement pour le covoiturage - Un tissu économique vivace, offrant des perspectives de co-construction et une opportunité de financement des services - L'itinéraire cyclable La Régalante engendrant une hausse de la fréquentation cycliste et touristique	- Une distance moyenne de déplacement des actifs relativement longue ne permettant pas d'envisager certaines solutions de mobilité, notamment les modes cyclables - Une offre TER Est-Ouest satisfaisant les besoins de liaisons avec la métropole rennaise mais ne répondant pas aux besoins nord-sud - Une part d'actifs aux horaires d'embauches particulières (3*8), limitant le potentiel d'alternatives

1.7.2 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION ET BESOINS

A. Des usages de mobilité différenciés et spécifiques

Le Pays de Vitré présente des spécificités et des contrastes ayant un impact sur les pratiques de mobilité de ses habitants et des visiteurs.

Vitré, ville centre du territoire, constitue un pôle majeur d'emplois et de services, générant de nombreux déplacements réguliers ou ponctuels. Grâce à la concentration d'équipements, de commerces, d'emplois et de logements, mais aussi à la présence d'une offre en transport en commun, il y est plus facile de recourir à des modes alternatifs à la voiture.

En revanche, dans les communes rurales, l'offre moindre en équipements, services, commerces et emplois contraint les habitants à effectuer des déplacements plus longs pour répondre aux besoins du quotidien.

De plus, la localisation périphérique de nombreuses zones d'activités (zones concentrant une majorité des emplois) souvent situées près des grands axes routiers, combinée aux spécificités des horaires de travail atypiques (horaires décalés, travail posté), renforcent la dépendance à la voiture comme principal mode de déplacement.

B. Améliorer l'accès aux trains et favoriser l'intermodalité à proximité des gares

Le Pays de Vitré bénéficie d'une bonne desserte ferroviaire mais repose sur un maillage incomplet.

Effectivement, à l'image du réseau routier, le transport ferroviaire est organisé selon une logique est-ouest, structurant les flux autour de l'axe Rennes-Paris. Ce positionnement stratégique permet au territoire de bénéficier d'une liaison avec Paris en moins de deux heures et garantit de nombreuses connexions avec Rennes, facilitant les déplacements pendulaires.

A l'horizon 2035, ces liaisons seront renforcées, dans le cadre du programme du RER Rennais, qui génèrera une augmentation des fréquences des deux lignes TER desservant le territoire. Cette dynamique se prolongera jusqu'en 2050, avec un développement progressif de l'offre ferroviaire.

L'accès aux gares ferroviaires et la complémentarité entre les modes de déplacements sont essentiels pour encourager la pratique multimodale. Si certains pôles comme Vitré ou encore Châteaubourg ont été récemment réaménagés pour faciliter la multimodalité, des efforts supplémentaires sont encore nécessaires, notamment à l'échelle des communes périphériques aux gares pour garantir à tous un accès fluide et pratique aux réseaux ferroviaires, et favoriser une mobilité durable et partagée sur le territoire.

C. Renforcer les alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture

Le recours aux transports en commun comme alternative à la voiture pour les déplacements domicile-travail est principalement envisageable entre les pôles majeurs et Rennes.

Au nord, Vitré et Châteaubourg bénéficient d'une offre relativement complète avec la convergence de trains, cars interurbains et lignes de bus.

Au sud, notamment sur le territoire de Roche aux Fées, la desserte repose essentiellement sur la ligne ferroviaire Rennes–Châteaubriant et les offres BreizhGo.

L'offre en transport en commun s'est étoffée dernièrement avec la mise en place des réseaux MOVA sur Vitré Communauté et Mobilifées sur Roche aux Fées Communauté. Cependant, le renforcement d'une offre de transport régulière de bus entre le nord et le sud du Pays de Vitré permettrait de capter davantage d'usagers.

Il s'agira également de profiter de la hausse de la pratique du covoiturage qui ouvre des opportunités pour structurer une offre de mobilité partagée : officialiser les aires de covoiturage sauvages, développer des « lignes de covoiturage » sur les axes les plus fréquentés et l'intermodalité autour de ces aires (stationnement vélo, etc.).

En parallèle, les voies cyclables se développent sur le territoire avec notamment la mise en œuvre des schémas directeurs cyclables mais l'offre reste à développer tant en matière d'aménagements que de services pour favoriser les trajets domicile-travail.