

Soutenu
par



Plan de Mobilité Simplifié

Phase Diagnostic



Table des matières

1.	Introduction.....	5
1.1.	Compétences mobilités et rôle du Comité des partenaires.....	5
	Les démarches en cours.....	5
1.2.	Contexte du Plan de Mobilité Simplifié : des orientations favorables aux mobilités durables.....	6
1.3.	Objectifs du Plan de mobilité	8
1.4.	Identité et urbanisme.....	9
2.	Morphologie du territoire	11
2.1.	Vue d'ensemble	11
2.2.	Centralités du territoire.....	12
2.3.	Un réseau routier offrant un maillage stratégique du territoire.....	13
2.4.	Un réseau de départementales à fort trafic propice aux mobilités partagées et à faible trafic à vocation cyclable	14
2.5.	Une part croissante des seniors qui implique des besoins de mobilité particuliers.....	15
2.6.	Un fort potentiel d'adhésion aux formes alternatives de mobilité sur les déplacements Domicile-Travail/Etudes	15
2.7.	La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité.....	16
2.8.	Synthèse morphologie du territoire	17
3.	Analyse de la demande potentielle.....	18
3.1.	Pourquoi parler de demande potentielle ?	18
3.2.	Trois pôles de vie de plus de 3 000 habitant.e.s générateurs de déplacements	18
3.3.	Un potentiel élevé de report modal vers les modes actifs, et en particulier le vélo	19
3.4.	Zoom sur les trois pôles principaux du territoire	20
	Zoom sur Combourg	20
	Zoom sur Tinténiac	21
	Zoom sur Mesnil Roc'h	23
3.5.	Les déplacements du domicile vers les lieux d'emploi ou de formation	24
	Les déplacements domicile-étude	24
	Les déplacements domicile-travail.....	26
3.6.	Analyse de la demande potentielle en mobilité partagée.....	29
	Analyse de la demande potentielle en direction de Rennes	29
	Analyse de la demande potentielle en direction de Saint-Malo.....	31
3.7.	Analyse des résultats de l'enquête en ligne	33
3.8.	Synthèse de la demande potentielle.....	35
4.	Analyse de l'offre de mobilité	36
4.1.	Construire une nouvelle offre de mobilité.....	36

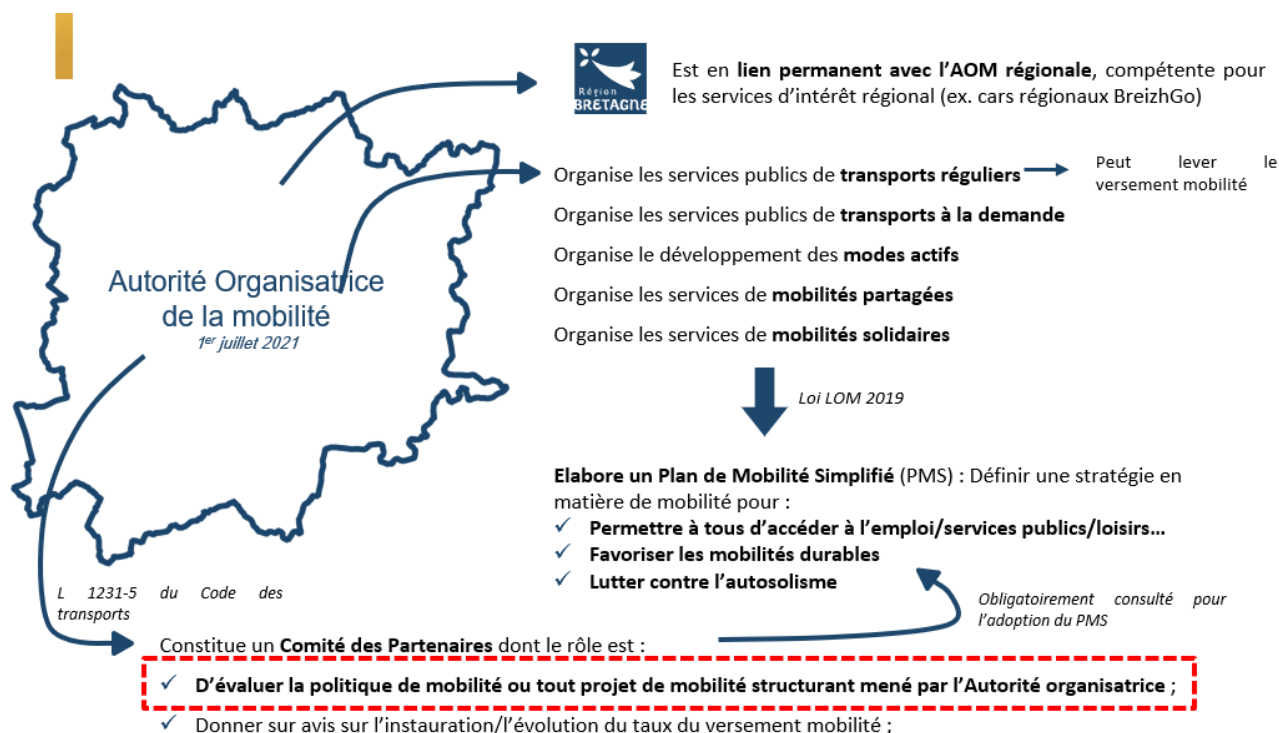
4.2. Equation de Kaya de la Mobilité : Décomposition des émissions de GES de la mobilité	37
4.3. Offres de transport dans la CC Bretagne Romantique	37
4.4. La démobilité.....	38
4.5. Réseau cyclable.....	39
Les points noirs : jonctions structurantes, ronds-points et carrefours	44
Les centres-bourgs	44
4.6. Les transports collectifs : cars BreizhGo.....	47
Analyse de la desserte	50
Grille tarifaire	51
Comparaison des coûts et des temps de trajet	52
Accessibilité des arrêts BreizhGo	53
Aménagements des arrêts	54
Navettes estivales interne à la CCBR	55
Analyse de la desserte TER BreizhGo	57
Accès à la gare de Combourg à vélo.....	59
Accès à la gare de Dingé à vélo – aménagements de la gare	60
Accès à la gare de Bonnemain à vélo – aménagements de la gare.....	61
4.7. Les pôles d'échanges multimodaux.....	62
4.8. Covoiturage.....	64
Documents stratégiques	65
Plusieurs stratégies de développement des aires de covoiturage sur le territoire	66
Un potentiel certains de rabattement des modes actifs vers ces aires	69
Aménagement des aires : un état des lieux et des proposition dressées par le Pays de St-Malo.....	71
Offre existante sur le territoire	72
Etude menée en partenariat avec Ecov	73
4.9. Bornes et stations de carburants alternatifs	74
4.10. Mobilités solidaires	76
4.11. Synthèse de l'analyse de l'offre	78
5. Synthèse des enjeux.....	79
6. Annexes	81
Concertation réalisée auprès des publics cibles	81
Compte-rendu du Comité des partenaires.....	84
Aménagements cyclables	84
Covoiturage	84
Transports collectifs	84
Glossaire.....	86

1. Introduction

1.1. Compétences mobilités et rôle du Comité des partenaires

La compétence mobilité a été transférée à la Communauté de communes en Juillet 2021. Dans cette optique, les élus se sont emparés de cette compétence pour mettre en place un Plan de Mobilité Simplifié sur l'ensemble de la Communauté de communes Bretagne romantique. Ce Plan de Mobilité simplifié permettra de définir une stratégie de mobilité claire et de définir les actions qui seront à mettre en place sur les prochaines années.

Cette compétence est multi-partenaire et permet notamment à la Bretagne romantique d'être l'Autorité Organisatrice de la mobilité sur son territoire.



Les démarches en cours

Le plan de mobilité simplifié s'inscrit dans un **contexte territorial favorable**. Au-delà de la dynamique nationale autour de la mobilité, les initiatives sont localement nombreuses et traitent toutes de la volonté de se déplacer autrement que par la voiture individuelle. La Région Bretagne, le Département d'Ille-et-Vilaine et la Communauté de communes sont engagés depuis plusieurs années dans de tels projets territoriaux, que nous prendrons en compte pour ce Plan de mobilité simplifié.

Combourg labellisé « Territoire vélo »				
Schéma Directeur des liaisons douces, CC Bretagne Romantique, élaboré en 2019 (non adopté)				
PCAET de la CC Bretagne Romantique adopté en 2021				
Nouveau Schéma Cyclable du département Ille-et-Vilaine paru fin 2017 ; Projet « Mobilité 2025 »				
« La Mobilité en Bretagne à l'horizon 2035 » paru mai 2016 et le SRADDET de la Région Bretagne adopté en 2020, futur plan régional vélo				
Plan national vélo adopté en sept. 2022, 250 M€ pour 2023				

1.2. Contexte du Plan de Mobilité Simplifié : des orientations favorables aux mobilités durables

Sur le territoire de la Communauté de communes Bretagne Romantique, les problématiques de mobilité et de développement des moyens alternatifs de déplacement constituent un enjeu fort, intégré dans plusieurs documents de planification du territoire. Le **Plan Climat Air Energie Territorial**, adopté en 2021, prévoit une série d'action dans l'objectif de tendre vers une mobilité dite « vertueuse et réfléchie ». La Communauté de communes s'est par ailleurs récemment dotée de la compétence **d'Autorité Organisatrice de la Mobilité** (juillet 2021).

Au niveau départemental, le Département d'Ille-et-Vilaine a adopté un **projet « Mobilité 2025 »** doté d'une enveloppe de 70 millions d'euros, dont 38 millions ont déjà été fléchés pour l'aménagement d'itinéraires sur le territoire. A ce titre, un itinéraire a été identifié en connexion avec la gare de Dingé. 22 millions d'euros sont encore disponibles pour ce projet.

PCAET de la Communauté de Communes Bretagne Romantique –

Axe 3 : Vers une mobilité vertueuse et réfléchie :

- Action 1 : **Être exemplaires en termes de mobilité**
 - Intégrer la mobilité dans la compétence « transport » de la Communauté de communes ;
 - Développer en interne les pratiques de mobilité durable ;
- Action 2 : **Aménager le territoire pour les déplacements plus sobres**
 - Proposer une offre de transport adaptée aux besoins du territoire ;
 - Proposer et expérimenter des services favorables aux mobilités actives et collaboratives ;
 - Développer et gérer les infrastructures adaptées aux mobilités actives et collaboratives ;
- Action 3 : **Promouvoir d'autres formes de mobilité**
 - Mobiliser et sensibiliser les citoyens sur la question des déplacements ;
 - Partager véhicules et bâtiments au quotidien pour limiter et optimiser les déplacements ;
 - Faciliter le recours à la mobilité électrique ;
 - Intégrer les technologies GNV et hydrogène dans les projets d'aménagement ;

SRADDET de la Région Bretagne –

Objectif 20 :

Transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air :

- **Sous-objectif 1 :** Mettre en cohérence les politiques de transports des collectivités bretonnes avec les objectifs de division des GES par 4 d'ici à 2050 ;
- **Sous-objectif 2 :** Accompagner le report de trafic vers des modes décarbonés ;

La Communauté de communes s'est également dotée d'un **Schéma Directeur des liaisons douces** en 2019, finalisé mais non adopté par le conseil communautaire. Le Plan de mobilité simplifié intégrera les recommandations de ce schéma afin d'en assurer la concrétisation. Le Schéma vélo sera intégré à ce futur PMS afin d'être définitivement adopté par la collectivité.

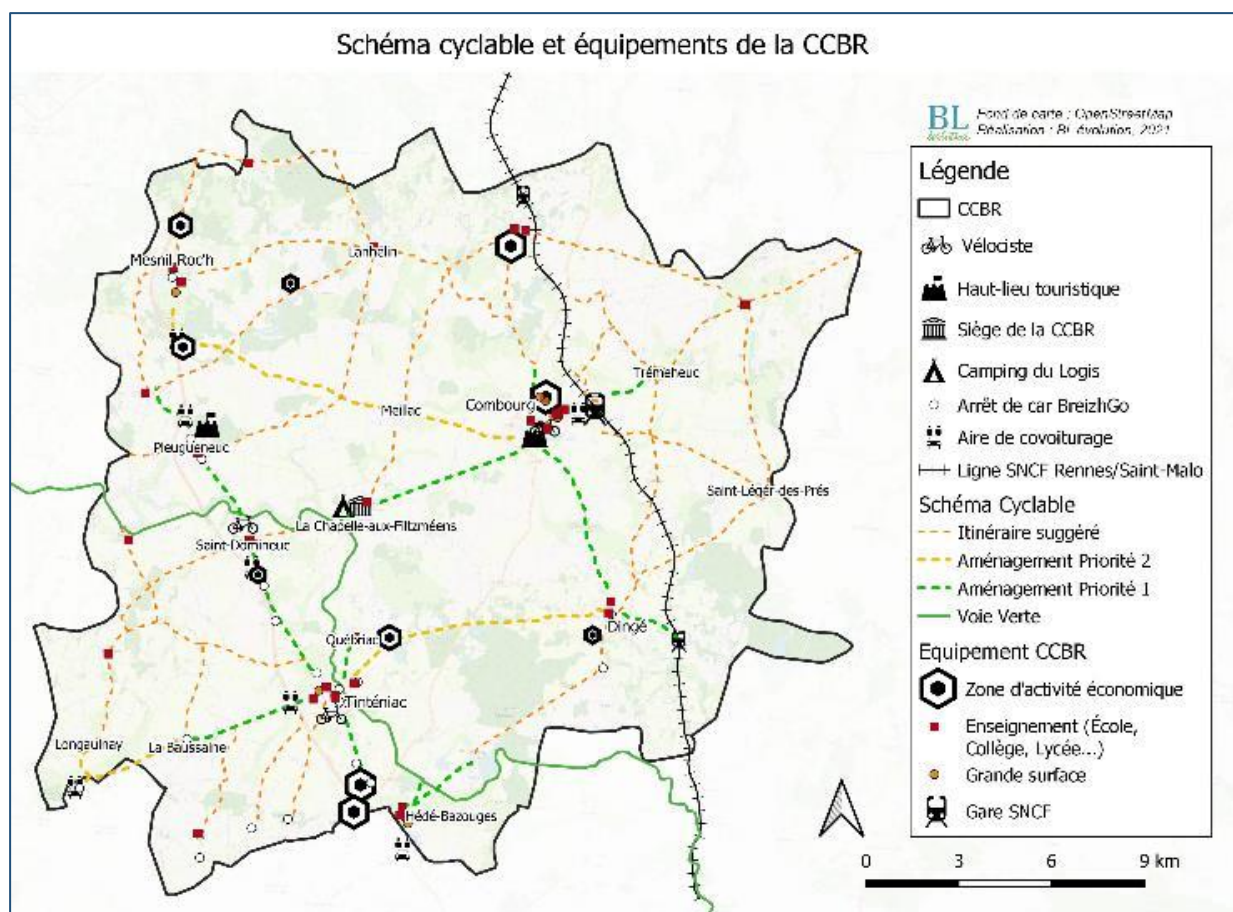


Schéma Directeur des liaisons douces de la Communauté de communes –

Plan d'action :

Axe 1 : Développer les services de l'écosystème vélo

- Multiplier les vélos disponibles ;
- Développer l'apprentissage du vélo sur la durée ;
- Augmenter le stationnement vélo ;
- Favoriser le développement du tourisme à vélo ;
- Faciliter la logistique de l'intermodalité ;

Axe 2 : Construire et diffuser une culture vélo :

- Inscrire le vélo au cœur du projet et de l'identité du territoire ;
- Accompagner les entreprises à développer de nouvelles mobilités ;
- Favoriser la montée en compétence des acteurs du territoire ;

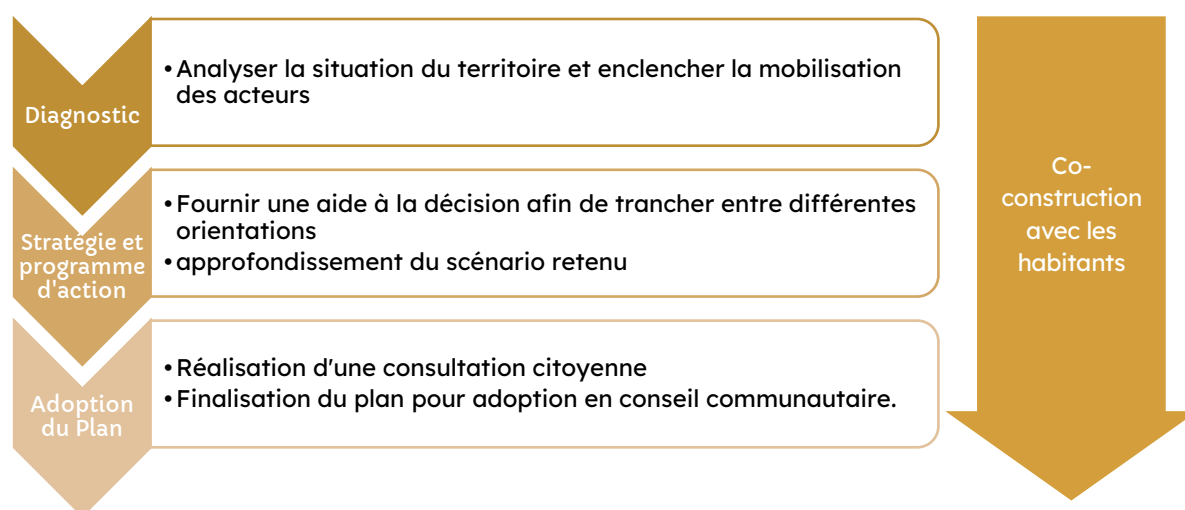
Axe 3 : Aménager un territoire cyclable :

- Développer des aménagements cyclables sécurisés, efficaces et adaptés entre les pôles ;
- Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements cyclables sur les axes non aménagés ;
- Favoriser l'accessibilité cyclable des centre-bourgs ;

1.3. Objectifs du Plan de mobilité

Le Plan de Mobilité Simplifié de la Bretagne romantique a 5 objectifs :

- Favoriser le transfert modal de la voiture vers des modes de déplacement peu voire non carbonés
- Sécuriser l'accès aux services de la ville centre pour les usagers des modes de transports actifs (piétons, cyclistes)
- Renforcer l'attractivité du territoire pour faciliter l'accès des salariés aux entreprises qui peinent à recruter
- Favoriser l'accès aux services (santé, administratifs, commerces) pour tous les habitants
- Accompagner la prise de compétence AOM et initier une politique mobilité à l'échelle de la communauté de communes Bretagne Romantique

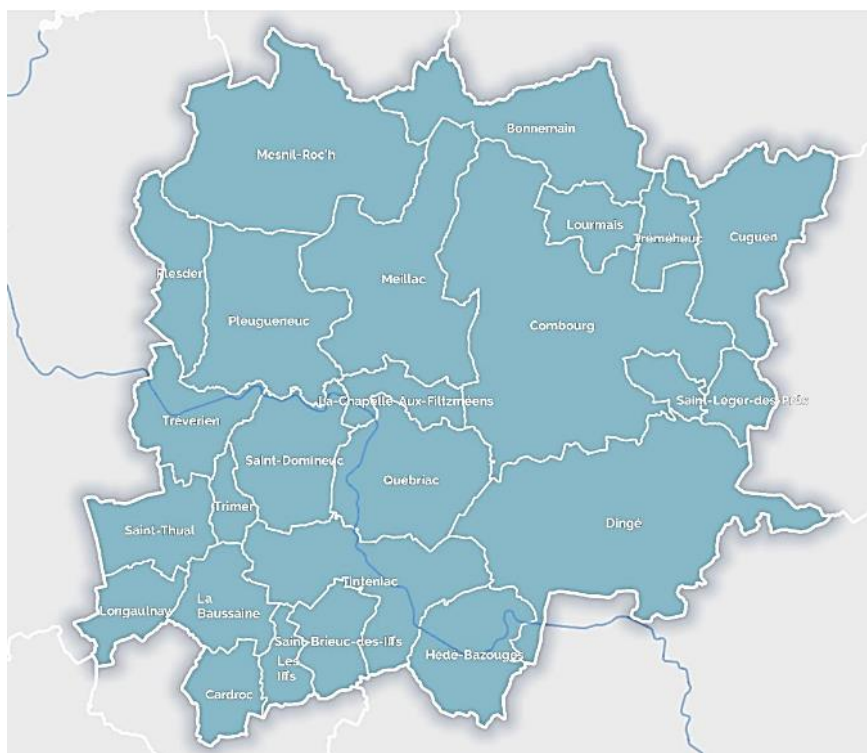


1.4. Identité et urbanisme

La Communauté de communes Bretagne Romantique regroupe **25 communes** pour une **superficie totale de 440,6 km²**. Située en Ile-et-Vilaine entre la côte d'Emeraude et Rennes, le territoire dispose d'une position stratégique.

Le territoire comptait une population de 35 523 habitant.e.s en 2019. La densité de population est d'environ **81 habitants / km²**, ce qui est **inférieur** à la densité moyenne en France (105 habitants / km²). La Communauté de communes est donc un territoire à **dominante rurale**, bien que le sud du territoire soit compris dans l'aire urbaine rennaise.

La Communauté de communes Bretagne Romantique connaît depuis 1975 une **augmentation de sa population**. La croissance annuelle de la population entre 2013 et 2019 était de 0,82%, tant en raison d'un solde naturel positif (0,4%) que d'un solde entrées/sorties positif (0,42%). Aussi, le **territoire dispose d'une attractivité, génératrice de flux de déplacements croissant, à l'intérieur du territoire comme vers les pôles externes**.

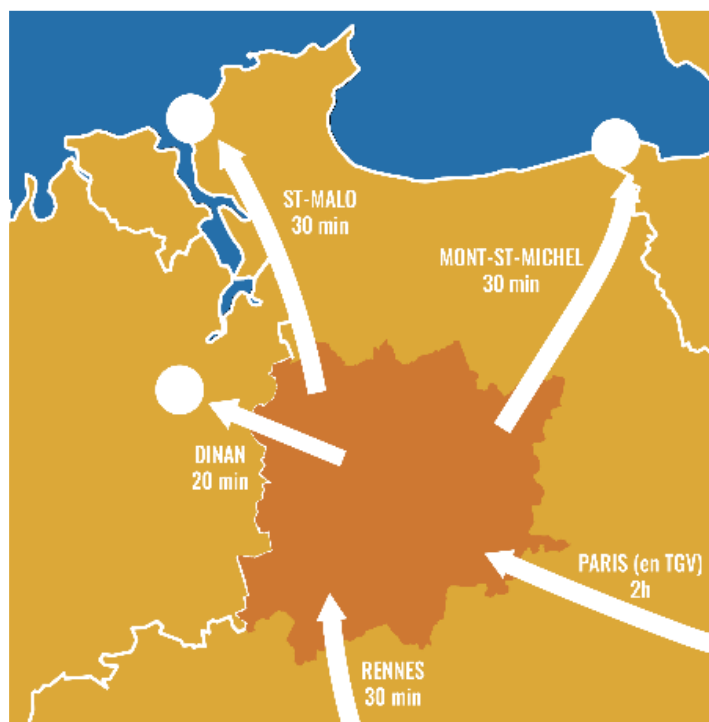


La CCBR concentre un grand nombre d'actif.ive.s travaillant à Rennes ou à Saint-Malo, renforçant le phénomène de périurbanisation.

Le territoire compte 3 pôles de vie principaux à **Combours, Tinténac et Mesnil-Roc'h**. Les **flux de mobilité internes** sont principalement concentrés entre les pôles de vie, notamment en direction de **Tinténac et Combours**, communes ayant le plus grand nombre d'emplois respectivement dans l'industrie et dans les services.

Parmi les actif.ive.s, 3 123 travaillent dans leur commune de résidence (21%) et plus de 2 815 travaillent dans une autre commune de la Bretagne Romantique (18,5%).

Concernant les **déplacements externes**, (60% des actif.ive.s salarié.e.s du territoire, à savoir ceux qui résident dans la CC Bretagne Romantique et qui travaillent à l'extérieur), ils sont essentiellement dirigés vers l'**agglomération Rennaise** pour le Sud du territoire, et vers **Saint-Malo** pour les communes situées plus au Nord du territoire.

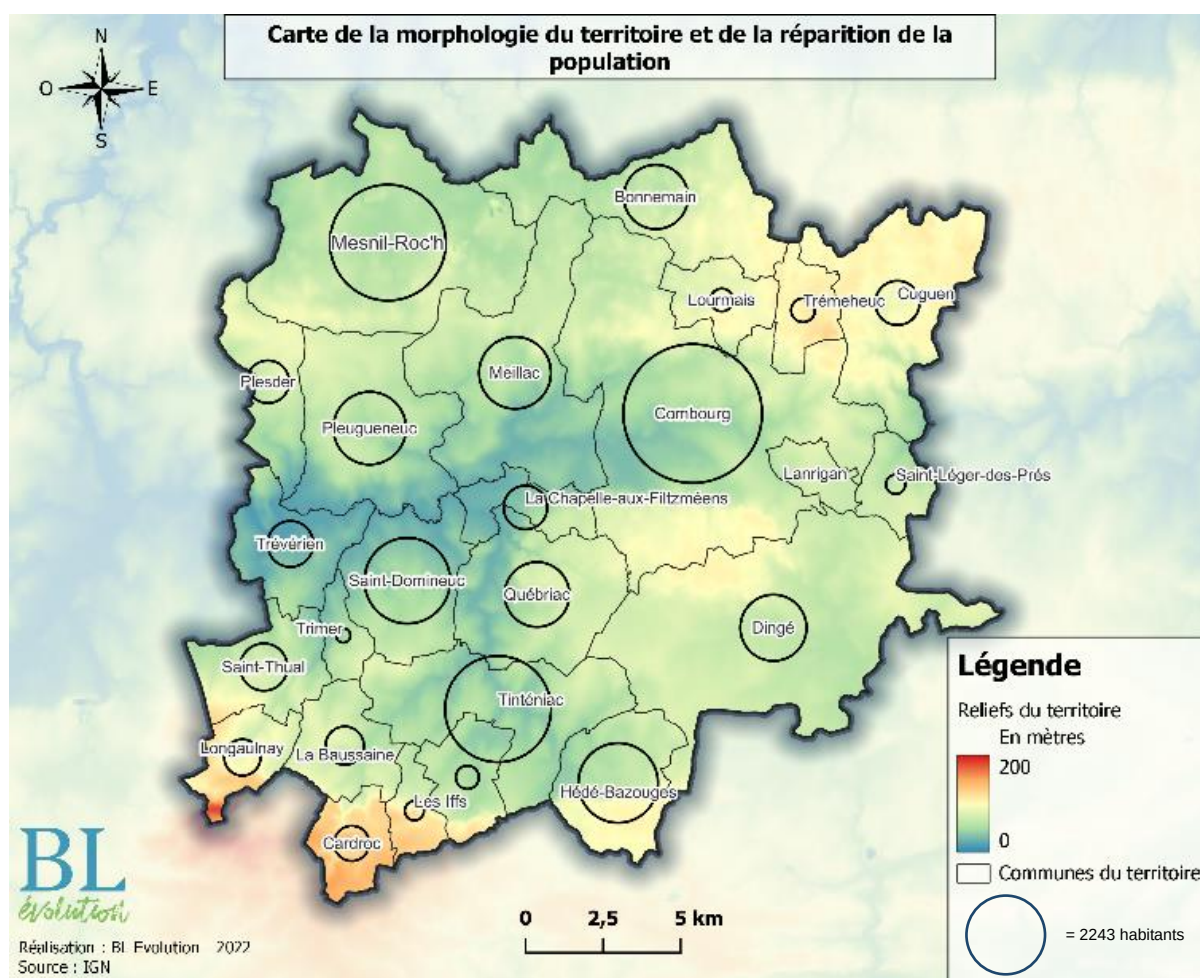


2. Morphologie du territoire

2.1. Vue d'ensemble

Au sein du territoire, les distances s'étendent sur environ 20 km du Nord au Sud, de Tressé à Hédé-Bazouges et un peu plus de 20 km d'Est en Ouest, de Saint-Léger-des-Près à Trévérien. La morphologie du territoire est notamment caractérisée par :

- Des bourgs plus ou moins éloignés mais toujours à **moins de 10 km d'un pôle principal** (Tinténiac ou Combourg)
- Un **relief très peu marqué et globalement plat** mis à part certaines côtes comme entre Combourg et Dingé ou pour sortir de Longaulnay.
- Les routes les plus directes **ne sont pas aménagées donc très peu sécurisées**, notamment pour rejoindre les pôles principaux.
- Les routes communales sont plus petites, plus longues (entraînant des détours) mais plus agréables à emprunter à vélo à l'heure actuelle.
- Territoire situé **entre 2 pôles de vie plus important** : Rennes au Sud et Saint-Malo au Nord



2.2. Centralités du territoire

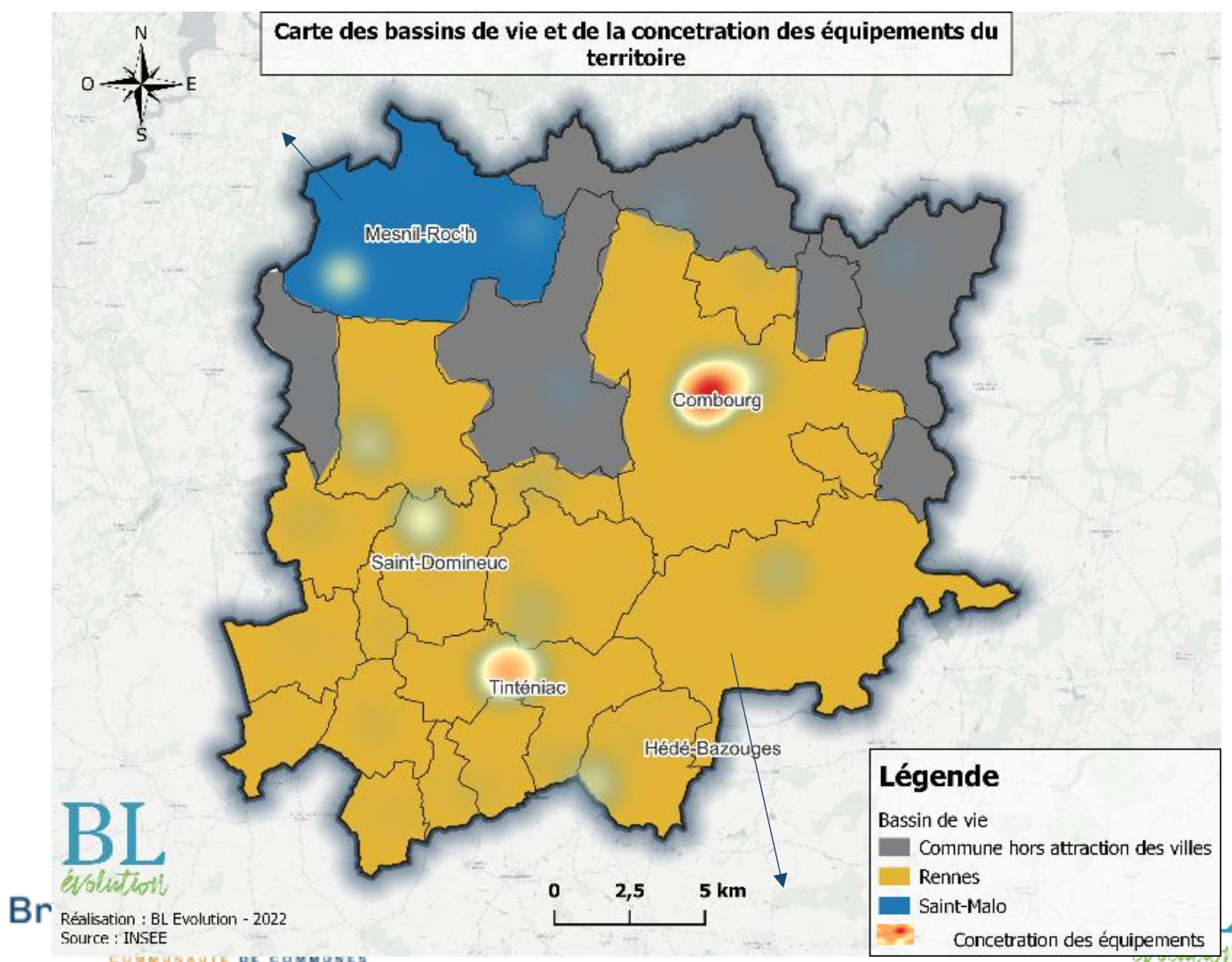
La CCBR est constituée de telle sorte qu'il y a :

- Deux **pôles principaux** - Combourg et Tinténiac - mutualisent la majorité des équipements du territoire ;
- Un **pôle secondaire** constitué par la commune de Mesnil-Roc'h, disposant d'un nombre significatif d'équipements ;
- Des **communes plus rurales moins dotées en équipements**, attirées par les métropoles alentours ;

La répartition des **établissements de santé, scolaires ainsi que des commerces** est très largement fidèle à l'attractivité des communes du territoire.

La très grande majorité des communes du territoire se trouve à **moins de 10km de l'un des deux pôles principaux**. Seules Plesder et Mesnil-Roc'h se trouvent à une distance plus éloignée.

- ✓ Les communes de Combourg et Tinténiac représentent les deux pôles générateurs de déplacements du territoire, avec Mesnil-Roc'h dans une moindre mesure
- ✓ La proximité des communes aux polarités du territoire (moins de 10 km) induits des trajets relativement courts pour la majorité des déplacements du quotidien, vers les commerces, établissements scolaires et de santé, ou encore vers des lieux de travail.



2.3. Un réseau routier offrant un maillage stratégique du territoire

La **D137** est l'axe majeur le plus emprunté du territoire qui relie Rennes à Saint-Malo. Elle connaît un trafic moyen journalier de **plus de 25 000 véhicules/jour**.

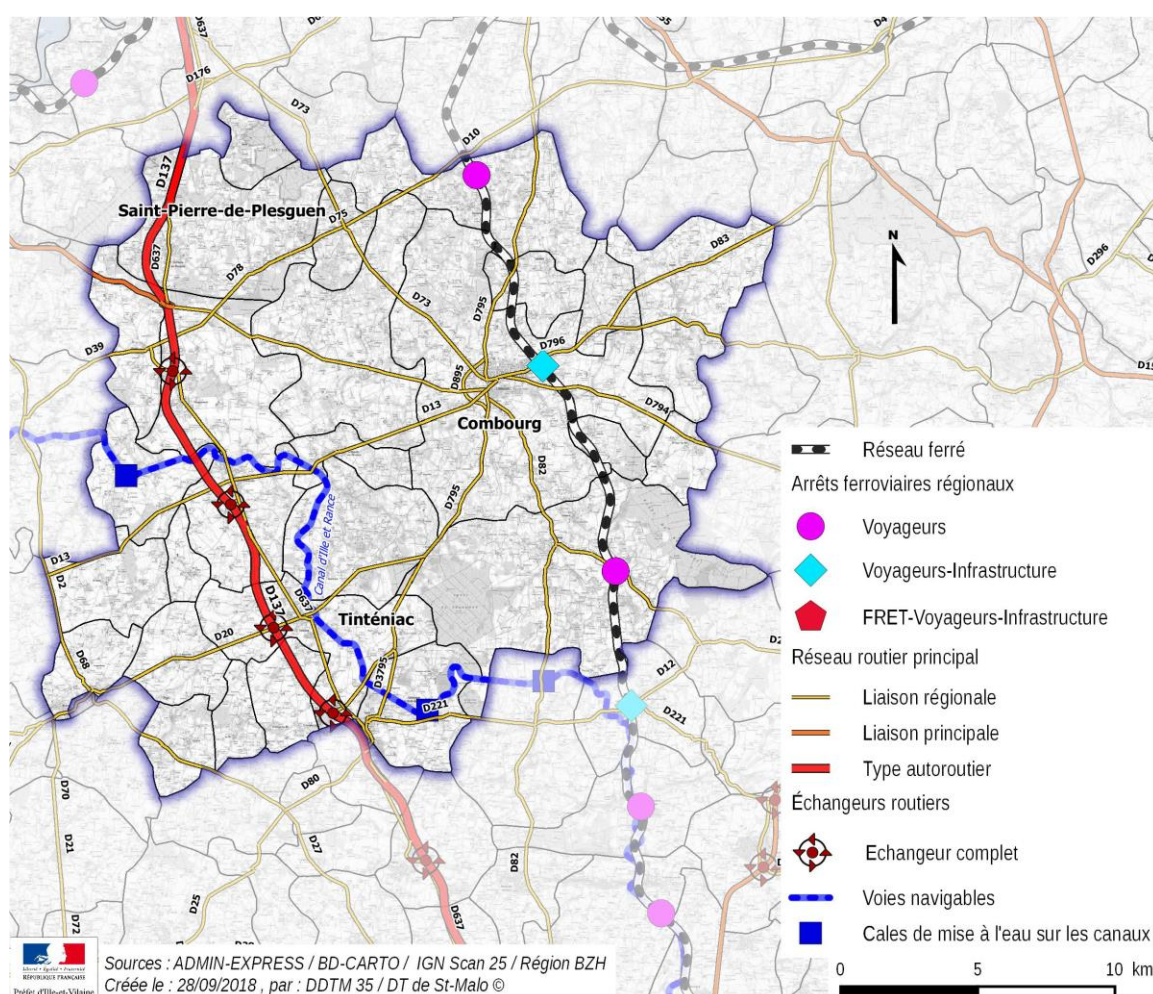
Des **liaisons régionales** à trafic important (entre 3000 et 8000 véhicules par jour) forment un maillage en étoile autour de la ville de Combourg, pôle principal du territoire.

La ville de Tinténiac dispose d'une position stratégique proche de la D137 et au croisement de deux routes départementales de moindre envergure (la D20 et la D637).

Des **liaisons locales** à trafic faible (moins de 1000 véhicules/j) forment un maillage permettant de relier les communes du territoire entre elles.

Le territoire dispose également d'une gare (Combourg) et de deux haltes ferroviaires (Dingé et Bonnemain) situées dans l'Est du territoire.

- ✓ La présence de trois gares sur le territoire permet de mettre en perspective des dynamiques d'intermodalité.
- ✓ Les flux routiers tracent de facto les grandes « lignes de désirs » de mobilité territoriale.
- ✓ Le maillage en étoile autour de Combourg et la position stratégique de Tinténiac favorisent la mise en place de solution de mobilité partagée.



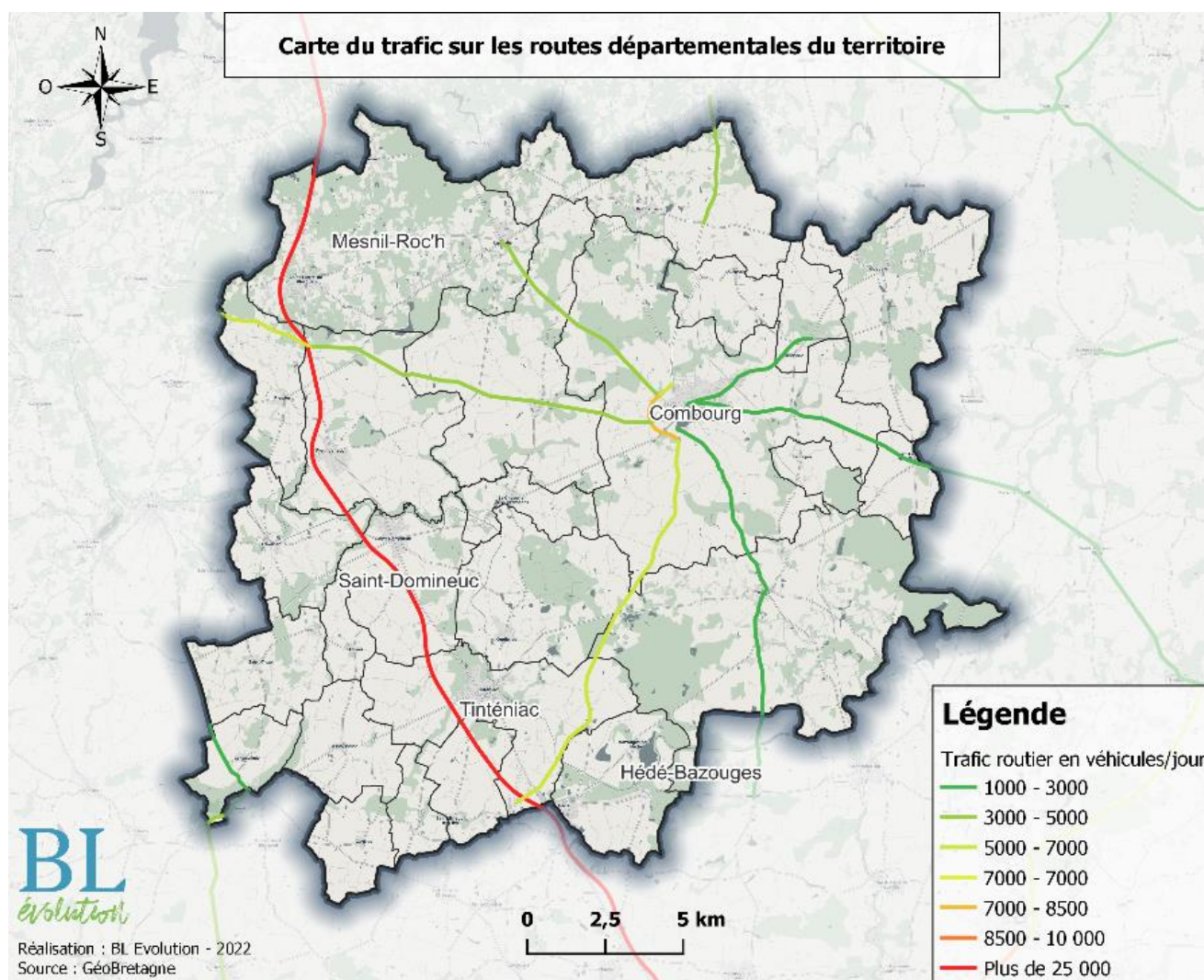
2.4. Un réseau de départementales à fort trafic propice aux mobilités partagées et à faible trafic à vocation cyclable

Les liaisons principales et régionales forment un **maillage du territoire permettant de relier les pôles internes et externes** du territoire. Ces axes présentent des flux routiers suffisants pour envisager le développement de mobilités partagées :

- Du covoiturage et de l'autostop sur les axes principaux et les liaisons régionales les plus empruntées ;
- Des transports en commun sur les liaisons régionales moins empruntées ;

Sur les liaisons locales à plus faible trafic, notamment situées dans le centre et l'Est du territoire, des solutions à la carte devront être imaginées.

Un **grand nombre de voies départementales secondaires relient les différentes villes du territoire entre elles sur des distances relativement courtes**. Le trafic y est alors suffisamment faible pour que ces voies servent d'axes de transit à vélo (cf. schéma directeur des liaisons douces).



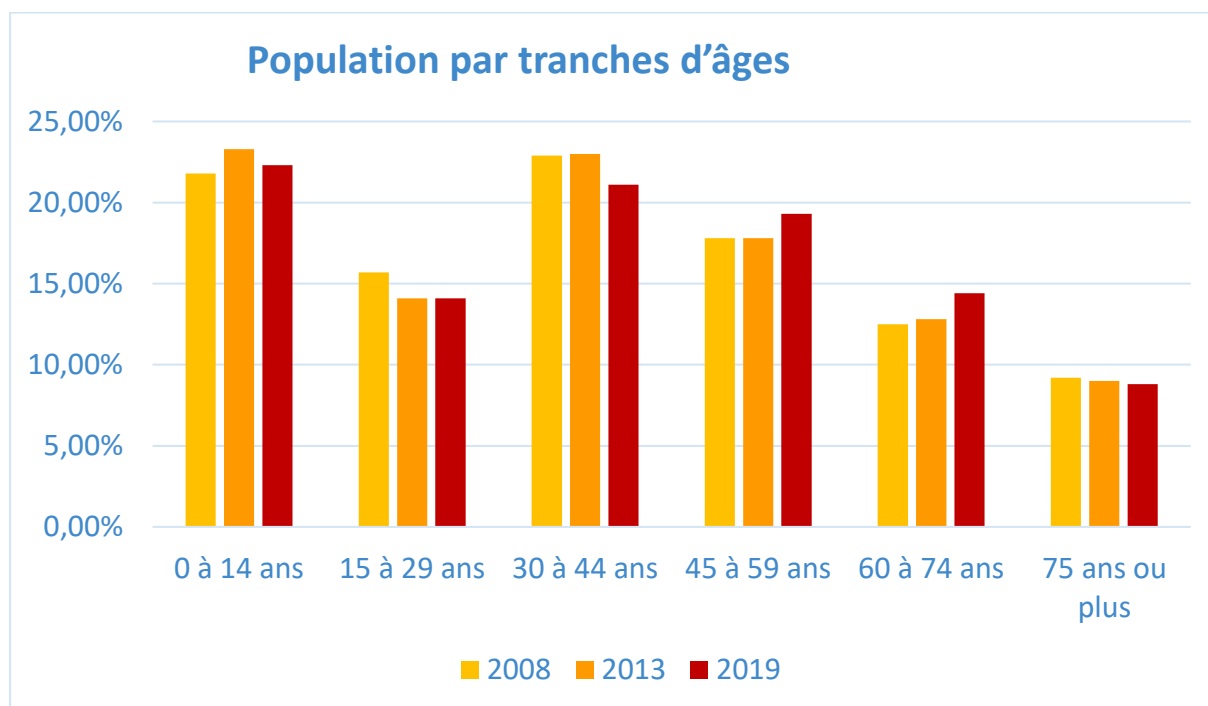
2.5. Une part croissante des seniors qui implique des besoins de mobilité particuliers

La Communauté de Communes Bretagne Romantique compte 35 523 habitant.e.s. Si le territoire connaît une croissance de sa population (+ 0,82% par an depuis 2013) du fait d'un solde naturel et d'un solde d'entrées/sorties positifs, certaines tranches plus âgées de la population sont de plus en plus importantes (de 45 à 75 ans). Les solutions de mobilité devront aussi s'adresser à ces catégories aux besoins en déplacement spécifiques et à l'autonomie parfois limitée. La pratique majoritaire chez les seniors reste la voiture individuelle. Toutefois, la concertation a souligné que les transports en commun, le covoiturage et même le VAE étaient des solutions possiblement attractives moyennant des aménagements et de l'information.

Le fait de développer de nouvelles formes de mobilités accessibles et durables pour les jeunes générations peut permettre d'attirer ces populations sur le territoire.

Les tranches d'âge entre 15 et 44 ans sont en baisse sur le territoire. *A contrario*, les tranches d'âge plus âgées semblent s'installer dans le territoire en deuxième partie de carrière voire pour la retraite.

Les solutions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité devront prendre en compte ces éléments pour s'adapter aux besoins de chaque classe d'âge.



2.6. Un fort potentiel d'adhésion aux formes alternatives de mobilité sur les déplacements Domicile-Travail/Etudes

En termes d'activité, la population des 15-64 ans (soit 21 263 habitant.e.s) est répartie de la manière suivante :

- **78,6% d'actif.ive.s**, soit 16 719 personnes. Parmi elles, 15 226 sont en emploi (71,6% de la tranche d'âge 15-64 ans) et pour beaucoup en tant que professions intermédiaires, employé.e.s et ouvrier.ère.s. D'autre part, l'indicateur de concentration d'emploi (rapport entre le nombre d'emploi proposé et le nombre d'actif.ve.s occupé.e.s) est relativement faible, aux alentours de 66 (contre 98 à l'échelle nationale). La faible concentration de l'emploi et la distance avec les pôles d'emploi alentours rend leur accès difficile pour les personnes non motorisées. Ainsi, il existe un fort **potentiel de développement du covoiturage courte et moyenne distance ainsi que de l'autostop organisé pour ce public**. Pour les actifs se déplaçant entre des communes proches au sein du territoire, le **développement d'itinéraires cyclables est fortement recommandé**.
- **21,4% d'« inactif.ve.s »**, dont **8,6% d'étudiant.e.s** et stagiaires (environ 1830 personnes) et **7,3% de retraité.e.s** (environ 1550 personnes). Pour accueillir les personnes scolarisées, le territoire compte 25 écoles élémentaires, 4 collèges et 3 lycées. Pour offrir des opportunités aux élèves de moins dépendre des modes motorisés, **développer le vélo est particulièrement pertinent car les scolaires sont nombreux.euses et souvent proches de leur établissement** (Cf partie Analyse de la Demande). **L'usage des modes de transports actifs (marche, vélo ou trottinette) est à encourager fortement**.

2.7. La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

Pour les jeunes en recherche d'emploi, un besoin fort de mobilité peu coûteuse

Le territoire est marqué par un taux de chômage au sens du recensement de 8,9%, plus faible que la moyenne nationale en 2019 (13,4%). Il est davantage élevé chez les jeunes de 15 à 24 ans (21,4%). Le taux de pauvreté sur le territoire est de 9%. Les moins de 30 ans sont les plus touché.e.s par la pauvreté à hauteur de 11% d'entre eux

Selon un article des Echos de janvier 2017, « *23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport. Un taux qui monte à 43% chez les jeunes et à 54% chez ceux qui vivent dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois.* ». Et, les professions intermédiaires, employé.e.s et ouvrier.ère.s font partie des professions les plus éloignées de leur lieu de travail alors qu'elles sont les plus représentées sur le territoire. **En aménageant le territoire pour favoriser les déplacements à vélo, en transports collectifs, en covoiturage solidaire ou même en leur permettant d'éviter de se déplacer, les collectivités offrent des solutions de (dé)mobilité à tous les usager.ère.s qui n'ont pas accès à la voiture (jeunes, inactif.ive.s...).**

Toutefois, **plus de 90% des ménages du territoire possèdent au moins un véhicule et plus de 50% d'entre eux possèdent 2 voitures ou plus**. Ce taux de motorisation relativement élevé s'explique principalement par l'importance des distances à réaliser pour la majorité des actif.ive.s du territoire travaillant dans les zones d'activités se trouvant en dehors de la Communauté de communes, et principalement au sein des métropoles de Rennes et Saint-Malo.

2.8. Synthèse morphologie du territoire

- ✓ A l'Est, un maillage routier en étoile **formé au niveau de Combourg**, et des **flux de véhicules importants** sur des liaisons reliant les pôles aux communes du territoire favorisant la mise en place de **solutions de mobilité partagée** (covoiturage, autostop, transports en commun). A l'Ouest, la RD137 constitue la colonne vertébrale des déplacements, à proximité immédiate des centralités du territoire comme Tinténiac, Saint-Domineuc, Saint-Pierre-Plesguen, etc.
- ✓ Le caractère relativement plat du territoire et la proximité des communes aux pôles principaux (moins de 10km pour la plupart) **favorisent l'adoption des modes actifs dans les boucles de proximité et dans les liens de commune à commune**
- ✓ Développer les **intermodalités vélo/transports en commun et vélo/covoiturage** apparaît pertinent afin d'**assurer un report modal**, en particulier pour les nombreux déplacements vers l'extérieur de la Communauté de communes (Rennes, Saint-Malo ou encore Dinan).

3. Analyse de la demande potentielle

3.1. Pourquoi parler de demande potentielle ?

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités, ce sont ces modalités d'organisation humaine et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie** ;
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence sociale ou personnelle (confort, rapidité, coût, prestige social...).

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des équipements s'adressant à leurs publics, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre-bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des modes de transport en concurrence et en complémentarité qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des représentations sociales et des freins psychologiques qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.

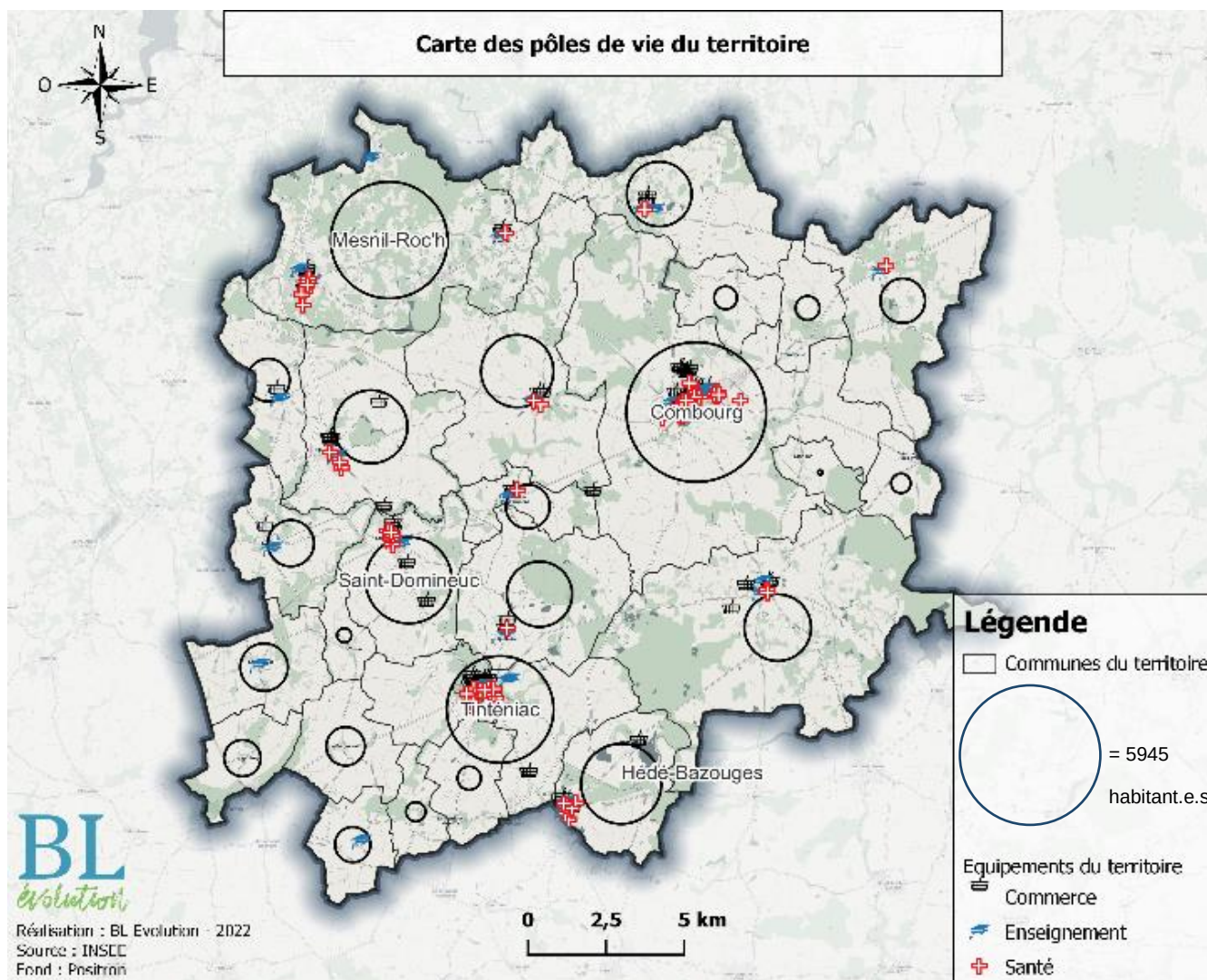
3.2. Trois pôles de vie de plus de 3 000 habitant.e.s générateurs de déplacements

Le territoire compte **trois communes de plus de 3 000 habitant.e.s** :

- Combourg : 5 945 habitant.e.s
- Tinténiac : 3 704 habitant.e.s.
- Mesnil-Roc'h : 4 323 habitant.e.s

Ces communes regroupent **40% de la population de la Communauté de communes et concentrent la majorité des équipements du territoire.**

7 autres communes ont plus de 1 000 habitant.e.s (Dingé, Meillac, Québriac, Hédé-Bazouges, Pleugueneuc, Saint-Domineuc, Bonnemain) et les 15 autres communes sont plus rurales. Ces communes au taux d'équipements plus faibles sont **génératrices de déplacements vers les trois pôles du territoire.**



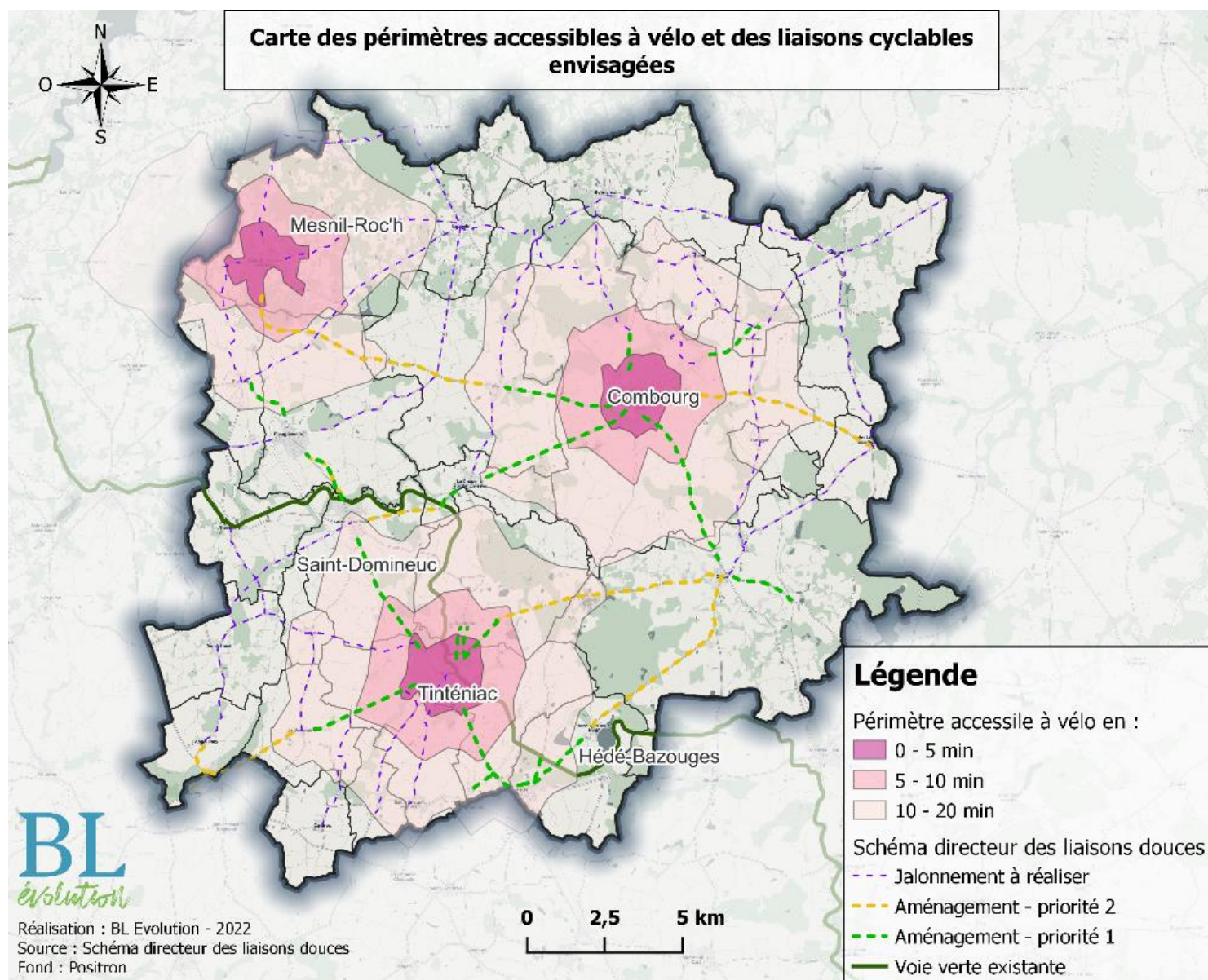
3.3. Un potentiel élevé de report modal vers les modes actifs, et en particulier le vélo

13 972 personnes habitent à Combourg, Tinténiac ou Mesnil-Roc'h (soit 40% de la population de la CC).

9 914 personnes habitent **à moins de 10 minutes à vélo** du centre de l'une de ces communes.

23 283 personnes habitent **à moins de 20 minutes à vélo** du centre de l'une de ces communes.

- ✓ Plus des deux tiers des habitant.e.s de la Communauté de communes vivent à moins de 20 minutes à vélo d'un des trois pôles du territoire.
- ✓ Le report modal vers le vélo dispose d'un potentiel élevé.
- ✓ Reprendre les recommandations du schéma directeur des liaisons douces en matière d'aménagements cyclables est fortement recommandé !



3.4. Zoom sur les trois pôles principaux du territoire

Zoom sur Combourg

La ville de Combourg compte 5 945 habitant.e.s.

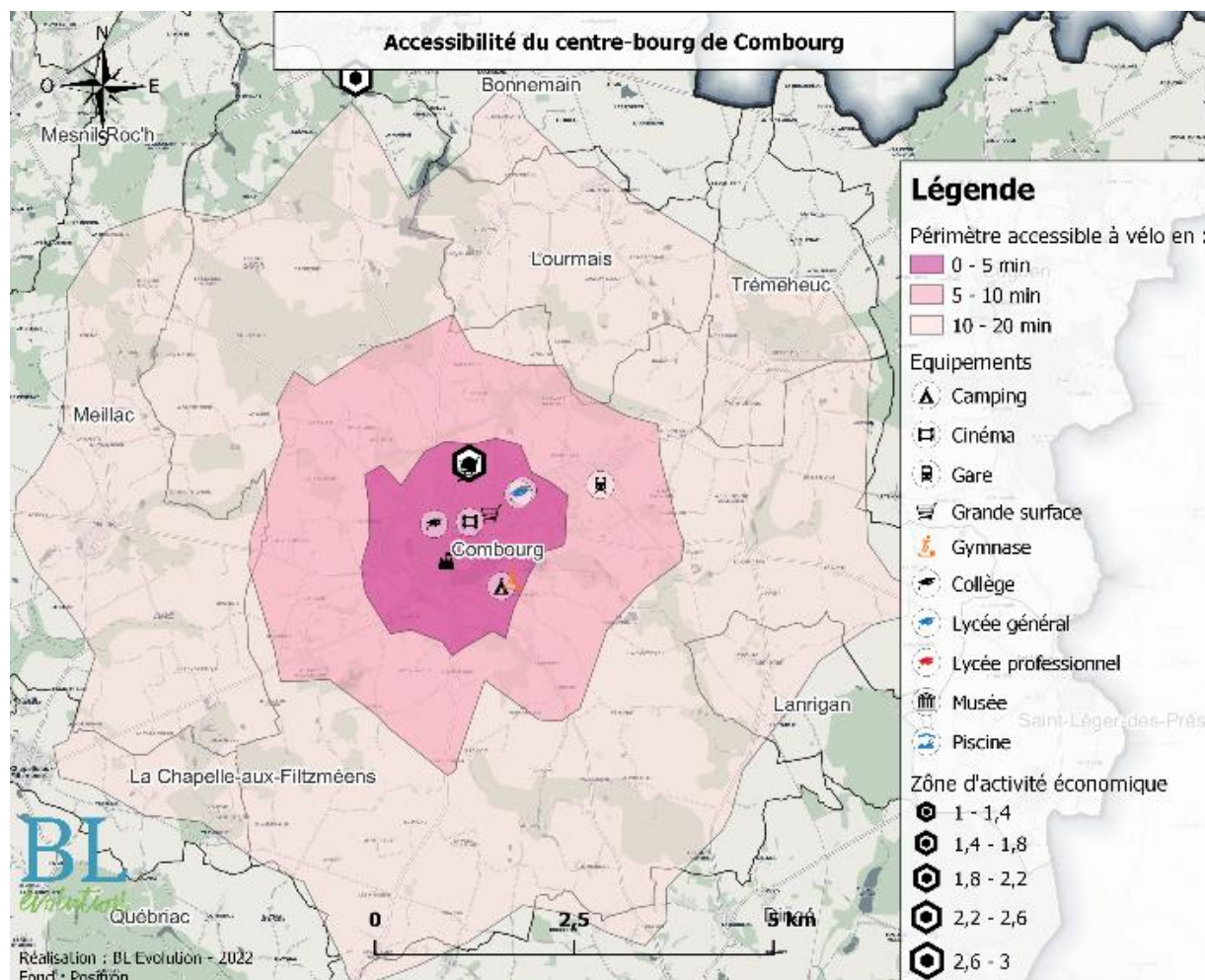
Avec son marché, ses groupes scolaires (primaire, collège, lycée), son pôle santé, ses zones d'activités, ses restaurants, ses commerces du quotidien (centres commerciaux type supermarché, boulangerie, boucherie, tabac, journaux...), ses équipements culturels

(médiathèque, cinéma...), ses hôtels, sa gare de train et ses animations (sportives, petite enfance...), Combourg est un pôle fréquenté.

Deux bourgs se trouvent à moins de 20 minutes à vélo : Trémeheuc (340 hab.) et Lanrigan (150 hab.). D'autres bourgs un peu plus importants se trouvent à moins de 20 minutes à vélo : Meillac (1 880 hab.), Lormais (330 hab.) et en limite Bonnemain (1 550 hab.) et La Chapelle-aux-Filtzméens (820 hab.).

L'orbite de Combourg est de l'ordre de 5 000 habitants (hameaux nombreux compris) dont les motifs de déplacements sont principalement :

1. Rejoindre son travail (2640 emplois à Combourg) et plusieurs zones d'activités
2. Accompagner les enfants à l'école
3. Faire quelques courses d'approvisionnement
4. Rejoindre la gare de train (principalement pour aller sur Rennes)
5. Accéder aux services principaux (poste, restaurants, médecins, culture...)
6. Participer à des activités...



Zoom sur Tinténiac

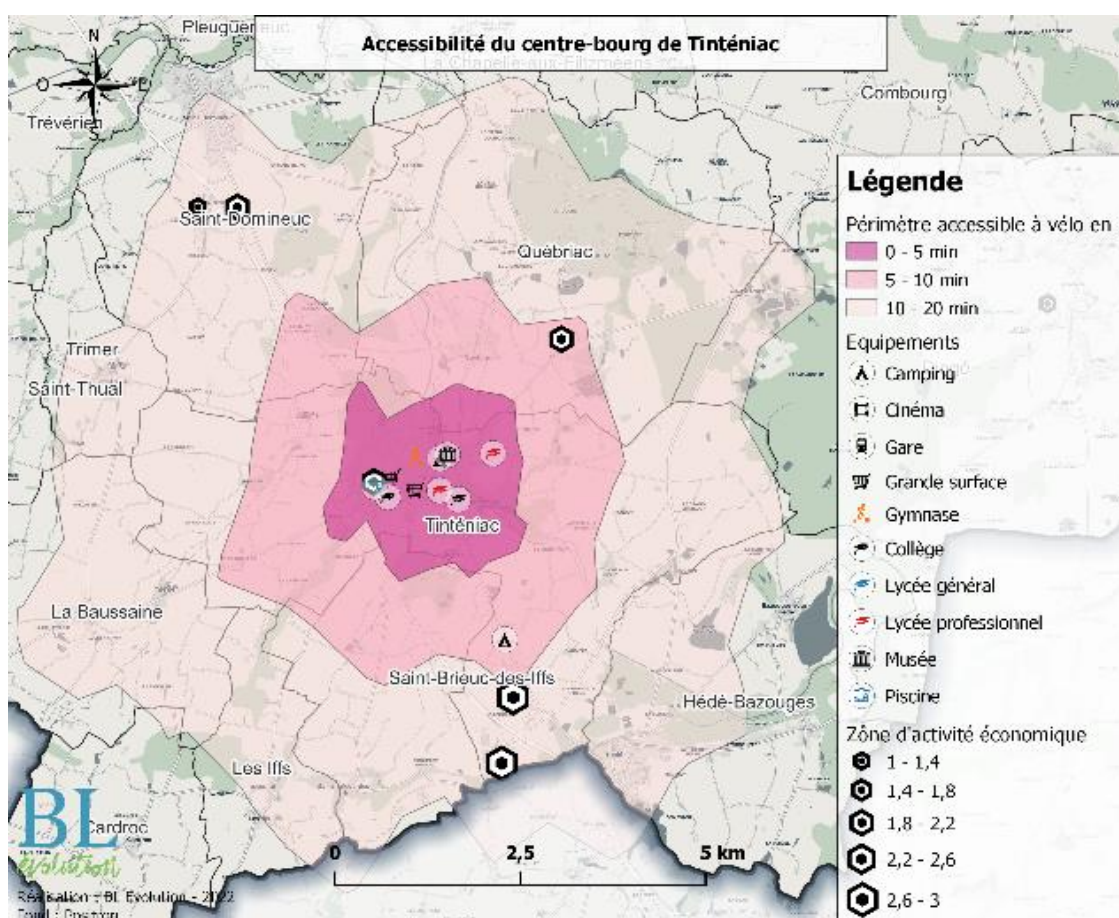
La ville de Tinténiac compte 3 704 habitant.e.s.

Tout comme Combourg, Tinténiac dispose de **nombreux services et commerces dans le centre-ville** : un marché, des groupes scolaire (primaire, collège, lycée), une Maison des Jeunes, des médecins et pharmacies, des restaurants, des commerces du quotidien (Super U ou Netto, boulangerie, boucherie, tabac, journaux...), des équipements culturels (médiathèque, centre culture « Les Forges », musée de l'Outil), des hôtels et des animations (sportives, culturelles...). De plus, il y a 2 930 emplois dans la commune (entreprises d'agriculture, d'électricité, chauffage, maçonnerie, peinture et autres) et les services mentionnés auparavant.

Québriac (1575 hab.) se trouve à environ 10 minutes à vélo de Tinténiac. Ensuite, 7 bourgs se situent à moins de 6 km (soit 20 minutes à vélo) de Tinténiac : St-Domineuc (2550 hab.), Trimer (350 hab.), La Baussaine (660 hab.), Les Iffs (270 hab.), St-Brieuc-des-Iffs (340 hab.), Hédé-Bazouges (2200 hab.).

L'orbite de Tinténiac est de l'ordre de 8 000 habitants (hameaux nombreux compris) dont les motifs de déplacements sont principalement :

1. Rejoindre son travail (2 930 emplois à Tinténiac) notamment sur la ZA la Morandais entre Tinténiac et Hédé-Bazouges
2. Accompagner les enfants à l'école
3. Faire quelques courses d'approvisionnement
4. Accéder aux services principaux (poste, restaurants, médecins, culture...)
5. Participer à des activités : marché, pratiques culturelles et sportives...



Zoom sur Mesnil Roc'h

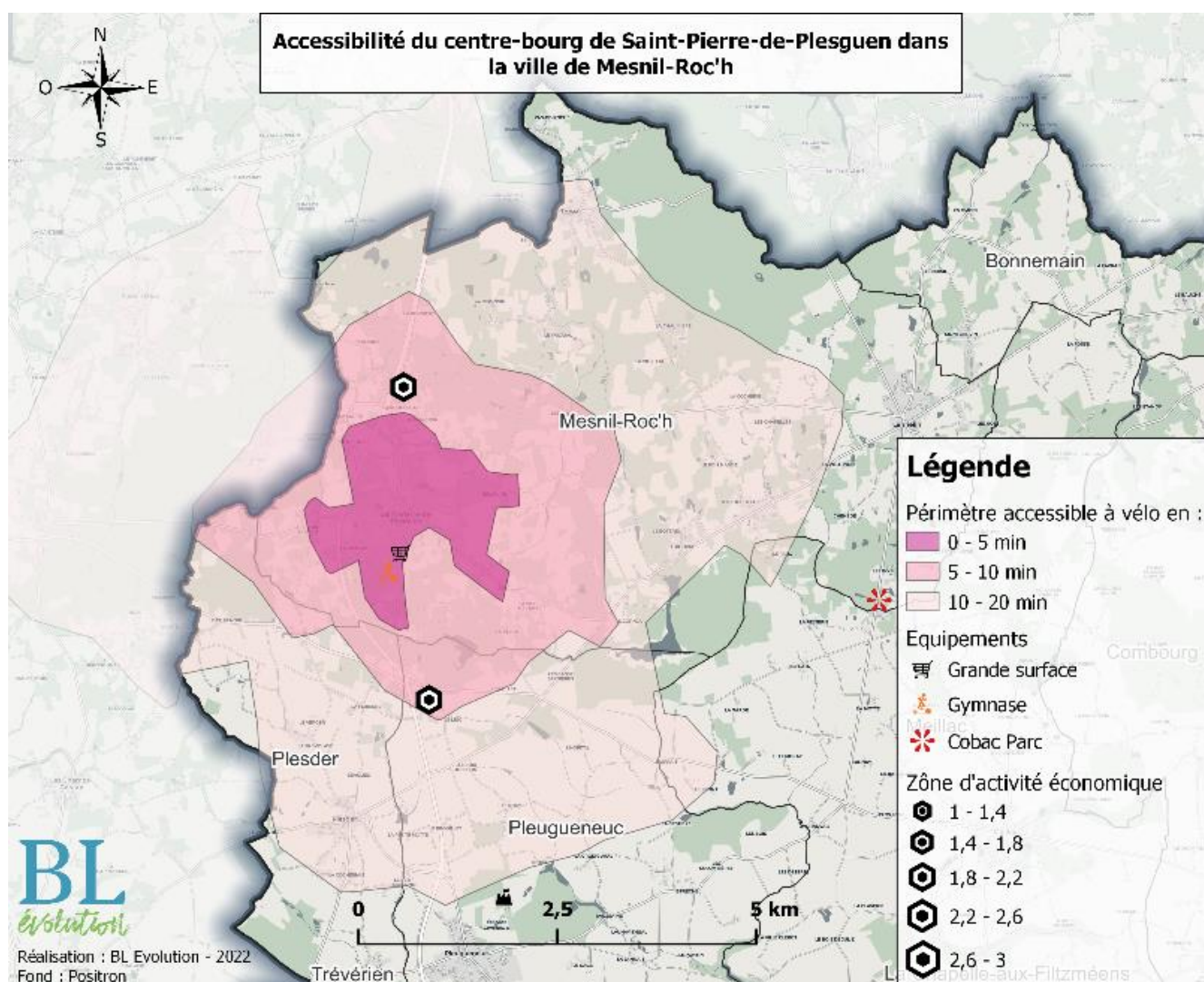
La commune de Mesnil Roc'h compte 4 320 habitant.e.s.

Le pôle de Saint-Pierre-de-Plesguen dispose de moins de services et commerces que Tinténiac ou Combourg, mais elle reste néanmoins le troisième pôle de la CC Bretagne Romantique.

Voici la liste des différents bourgs qui se trouvent dans son orbite (Tressé et Lanhélin ne sont pas comptabilisés car leur population est déjà incluse dans la population de Mesnil Roc'h) : Plesder (780 habitant.e.s), Pleugueneuc (1900 habitant.e.s), et plusieurs communes se trouvant à l'extérieur de la CC Bretagne Romantique.

L'orbite de Mesnil Roc'h est de l'ordre de 6 400 habitants (hameaux nombreux compris) dont les motifs de déplacements sont principalement :

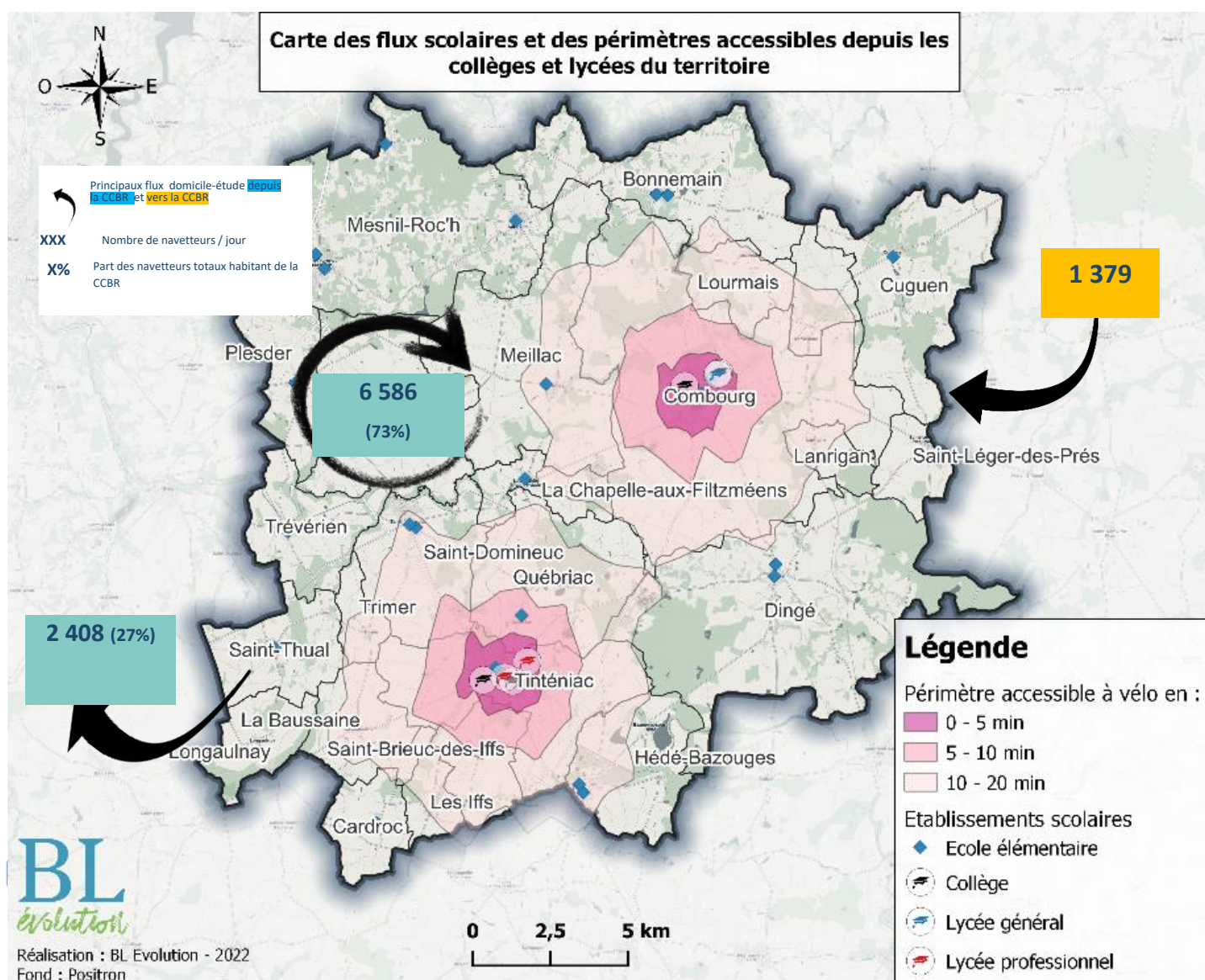
1. Rejoindre son travail (600 emplois à Mesnil Roc'h)
2. Accompagner les enfants à l'école
3. Faire quelques courses d'approvisionnement



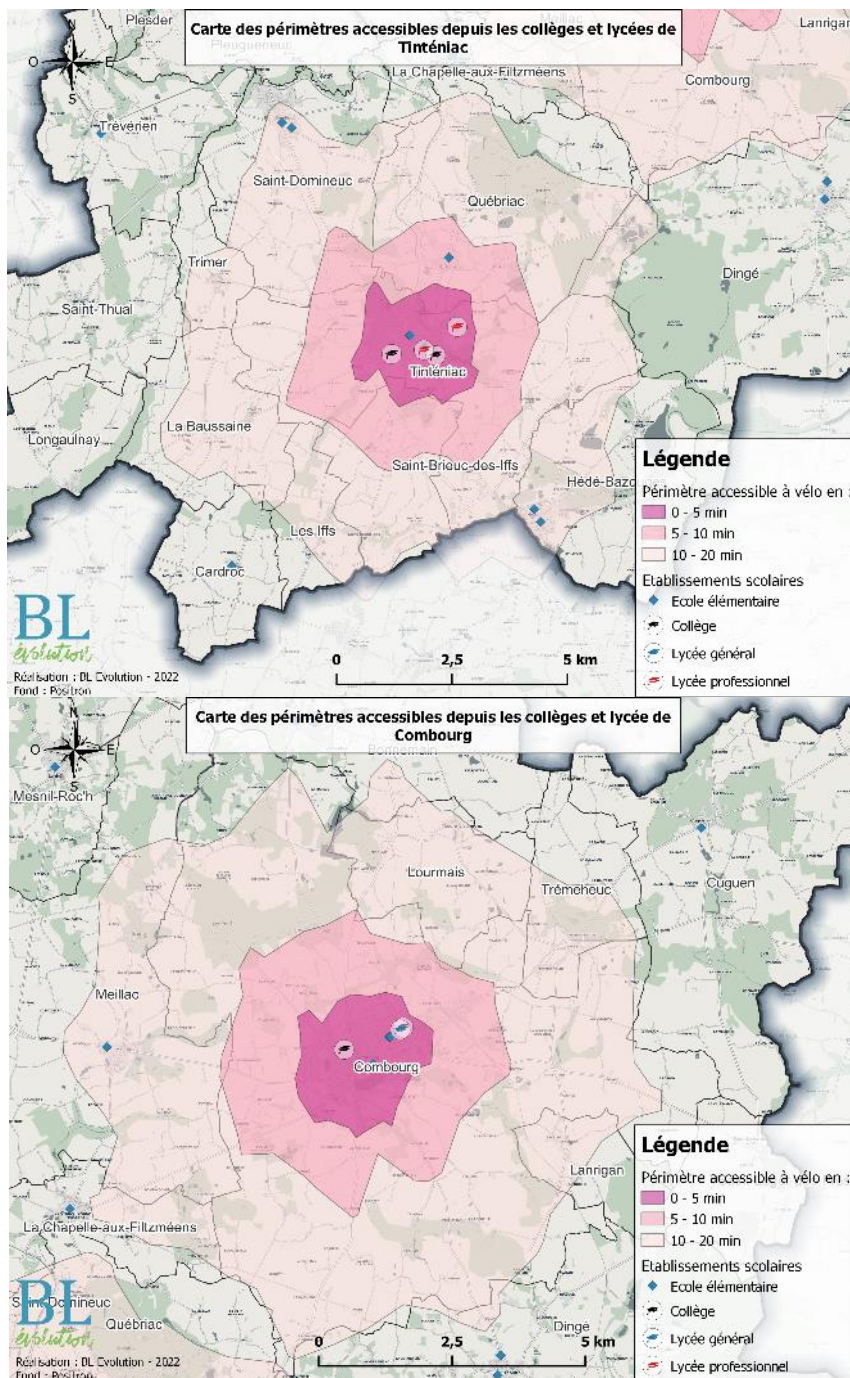
3.5. Les déplacements du domicile vers les lieux d'emploi ou de formation

Les déplacements domicile-étude

- ✓ Sur les **7 965 élèves/étudiant.e.s** scolarisés dans le territoire, 1 379 viennent chaque jour de l'extérieur pour étudier, principalement des communes de La Chapelle-Chaussée, Saint-Symphorien ou encore Saint-Gondran et Rennes. Parmi eux, 699 élèves sont pris en charge par les transports scolaires de la Région Bretagne.
- ✓ Sur les **8 994 élèves et étudiant.e.s** vivant dans la **Communauté de Communes Bretagne Romantique**, **73%** sont scolarisés dans l'un des établissements scolaires ou organismes de formation de l'EPCI (44% dans leur commune de résidence et 29% dans une commune différente de la CC). En 2022-2023, 2 086 élèves ont été pris en charge par les transports scolaires de la Région Bretagne.
- ✓ Les **27%** restant étudient principalement à Rennes, Saint-Grégoire, Saint-Malo ou encore Dol-de-Bretagne et Dinan.
- ✓ Un nombre important d'élèves et/ou d'étudiants est scolarisé dans un établissement proche de leur commune de résidence. Pour ces déplacements, des solutions de mobilités actives sont à encourager. Malgré un nombre important de scolaires présent à moins de 20 min des collèges et lycées, les principaux axes de la Bretagne romantique restent passant et dangereux pour la mobilité cyclable.



- Les emplacements des collèges et lycées sont concentrés à Combourg et Tinténiac.
- **22% de la population habitant et étant scolarisée dans le territoire se situe à moins de 10 minutes à vélo d'un des collèges/lycées du territoire.**
- **Près de 50% de cette population se situe à 20 minutes à vélo d'une de ces communes.**



- Pour ces **50% d'élèves scolarisé.e.s** dans un établissement du territoire, le vélo est une alternative fortement recommandée.

- Une part significative des élèves et étudiant.e.s est scolarisée en dehors du territoire (27%). Pour ces élèves, le **transport scolaire et le covoiturage** sont des solutions à privilégier. Les **transports en commun** sont d'ailleurs la **solution privilégiée** des lycéen.ne.s bien que la mise en relation des parents d'élèves pour organiser le covoiturage puisse être améliorée.

Les déplacements domicile-travail

Un potentiel très élevé de report modal depuis la voiture vers les modes alternatifs pour les trajets domicile-travail, internes en particulier :

Flux Rentrant dans l'EPCI

4 114 personnes vivent en-dehors du territoire et y travaillent, la **plupart d'entre elles viennent de communes alentours**, quelques-unes viennent de communes plus éloignées :

- Rennes (422)
- Saint-Malo (152)
- Lanvallay (105)
- Dinan (92)
- Dol-de-Bretagne (90)

Flux Sortant de l'EPCI

9 162 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour :

- Rennes (2 422)
- Saint-Malo (1 185)
- Saint-Grégoire (365)
- Cesson-Sévigné (350)
- Dinan (337)
- Dol-de-Bretagne (307)
- La Mézière (235)

Zoom sur les flux domicile-travail ayant comme point de départ l'EPCI :

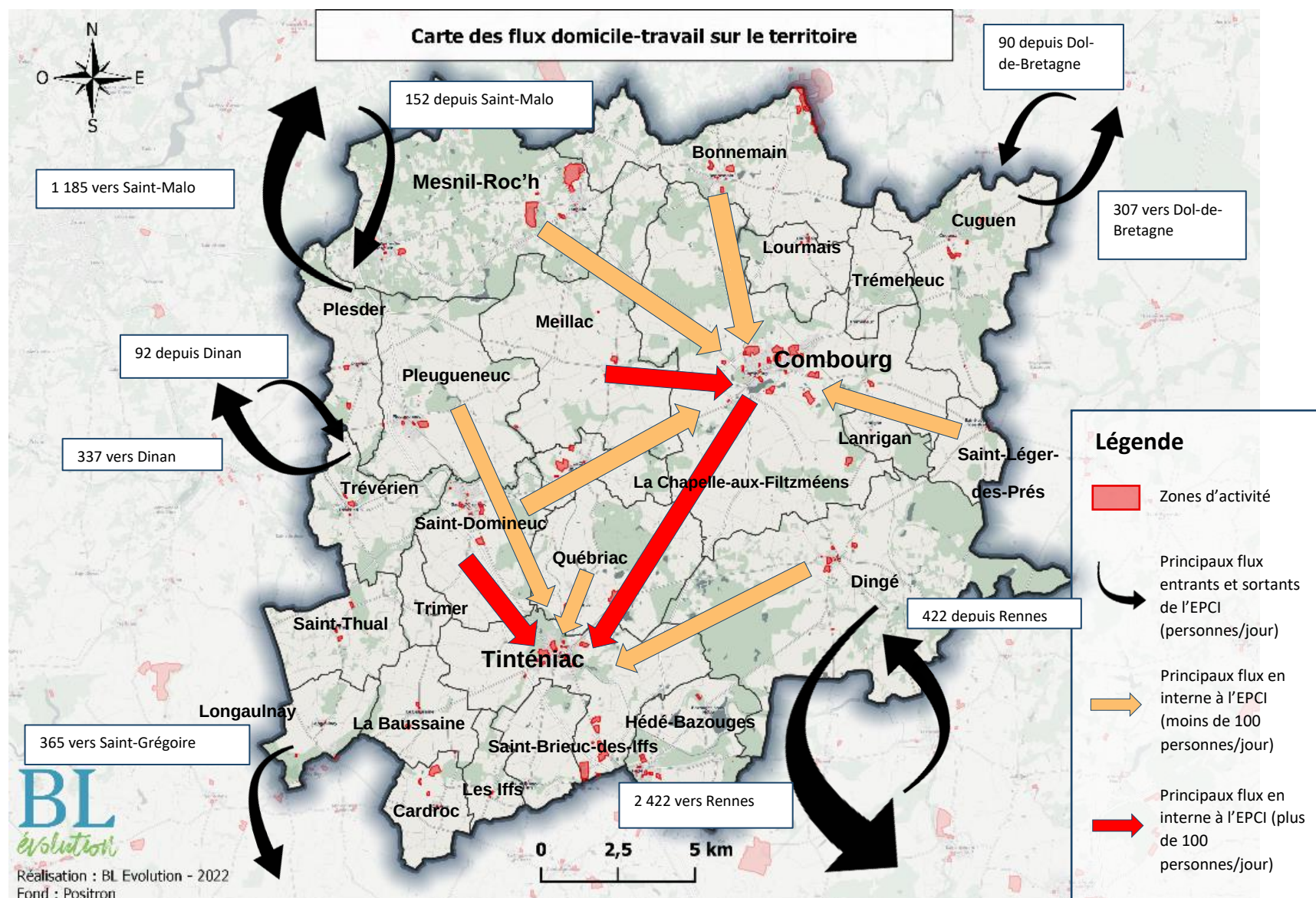
5 938 personnes vivent et travaillent dans l'EPCI (40% des actifs). Parmi eux :

- 3 123 vivent et travaillent dans la même commune du territoire, soit 21% des actifs de l'ensemble de l'EPCI
- 2 815 vivent dans une commune du territoire et travaillent dans une autre commune du territoire.

Rappel sur les données du territoire :

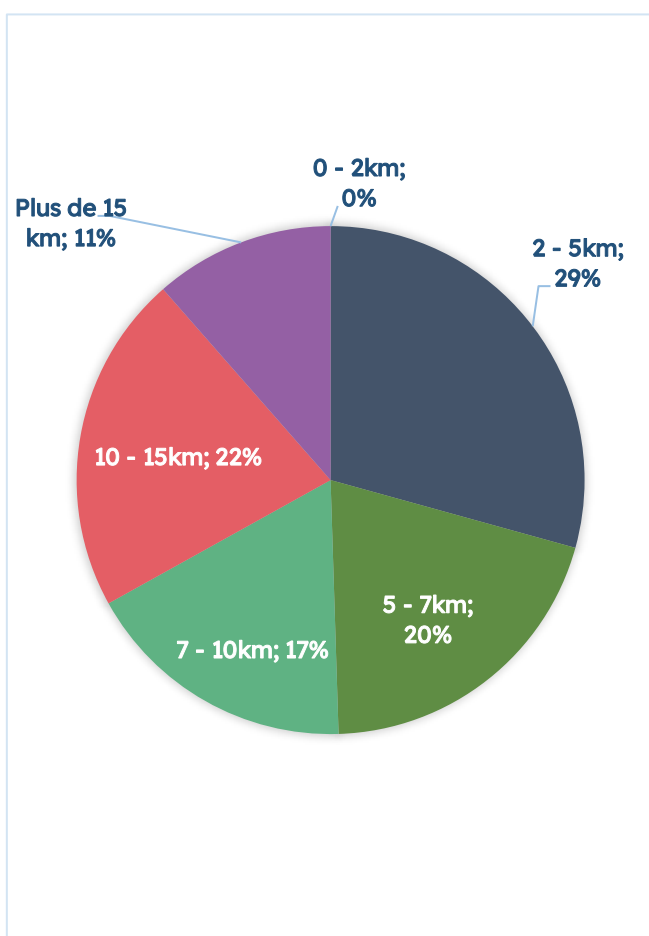
CC Bretagne Romantique (2019)

- **35 523** habitant.e.s
- **15 100** actif.ive.s en emploi
- **10 127** emplois dans la zone

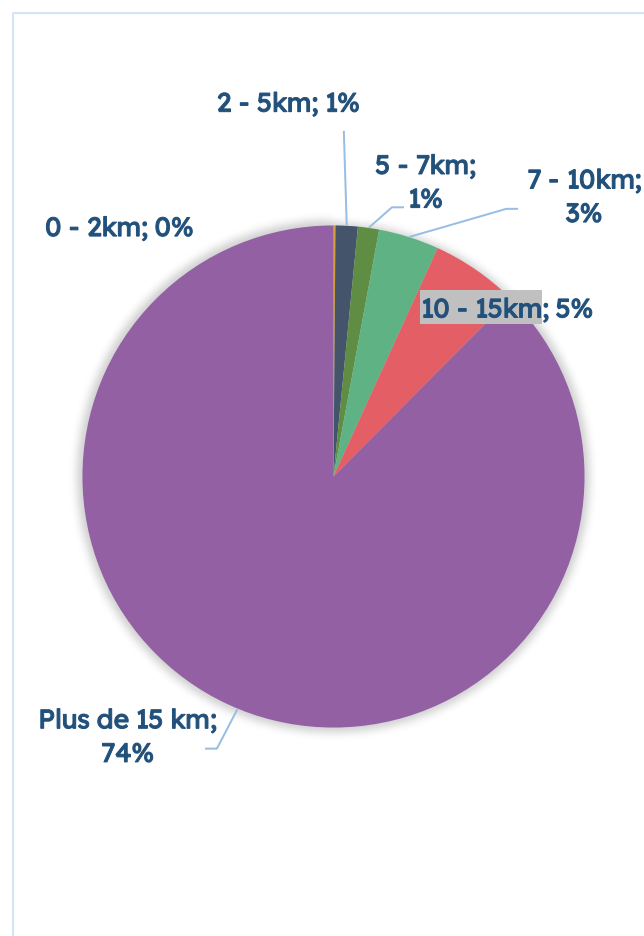


- Les **66% des actif.ve.s** en emploi dans le territoire réalisent moins de 10km pour se rendre sur leur lieu de travail. Ce sont donc **3 900 personnes** susceptibles de réaliser leur trajet domicile-travail à **vélo**.
- Une **très large majorité, 80% des actif.ve.s** travaillant en dehors du territoire réalisent plus de 10km pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces **7 330 personnes** se rendent majoritairement à Rennes ou Saint-Malo, principalement en voiture individuelle. Le report modal vers des **mobilités partagées**, en particulier le covoiturage, dispose d'un potentiel important sur ces trajets.

66% des trajets domicile-travail effectués à l'intérieur du territoire font moins de 10km.



75% des trajets domicile-travail sortant du territoire font plus de 15km.



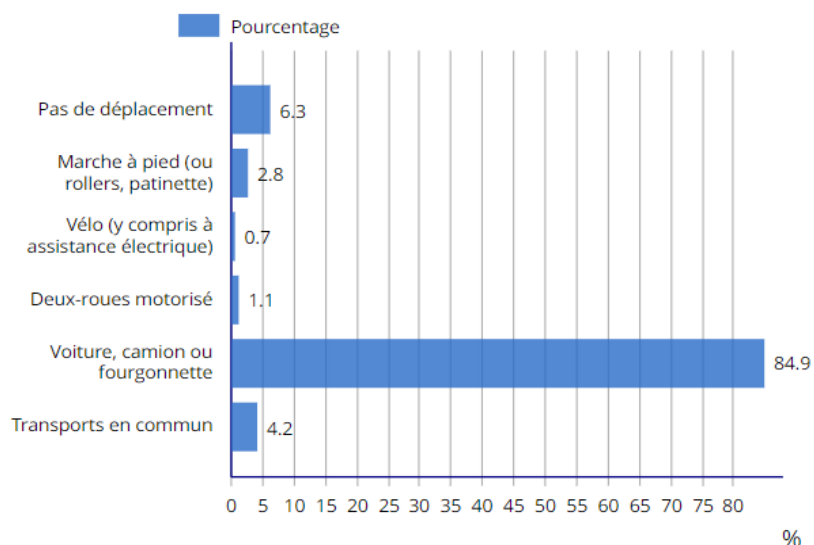
- ✓ **21% des actif.ive.s** du territoire résident et travaillent dans la même commune, ce qui représente **3 123 personnes**. Ce chiffre, bien qu'étant moins élevé que la moyenne nationale, représente un réservoir potentiel de personnes pouvant se déplacer à vélo, à pied et autres modes actifs.
- ✓ Cependant, **85% des actif.ive.s** se rendent au travail en voiture individuelle.
- ✓ Le **taux de multi-motorisation des ménages** est important à l'échelle de la CC : **51%** des ménages possèdent 2 voitures ou plus.
- ✓ **0,7 % des habitant.e.s** se déplacent à vélo pour leurs déplacements domicile-travail. En comparaison avec les territoires voisins, la part modale du vélo dans la CC Bretagne

Romantique se situe dans la moyenne : 1 % dans la CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel ; 0,8% dans la CC Couesnon Marches de Bretagne.

- ✓ La part modale des transports en commun dans les trajets domicile-travail (4,2%) demeure élevée en comparaison avec les territoire voisins : 3,5% dans la CCPDBMSM et 1,4% dans la CCCMB.
- ✓ *La voiture reste prépondérante, comme le mode « à tout faire » des déplacements.

Modes de déplacements utilisés - Habitudes de déplacements des actifs

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



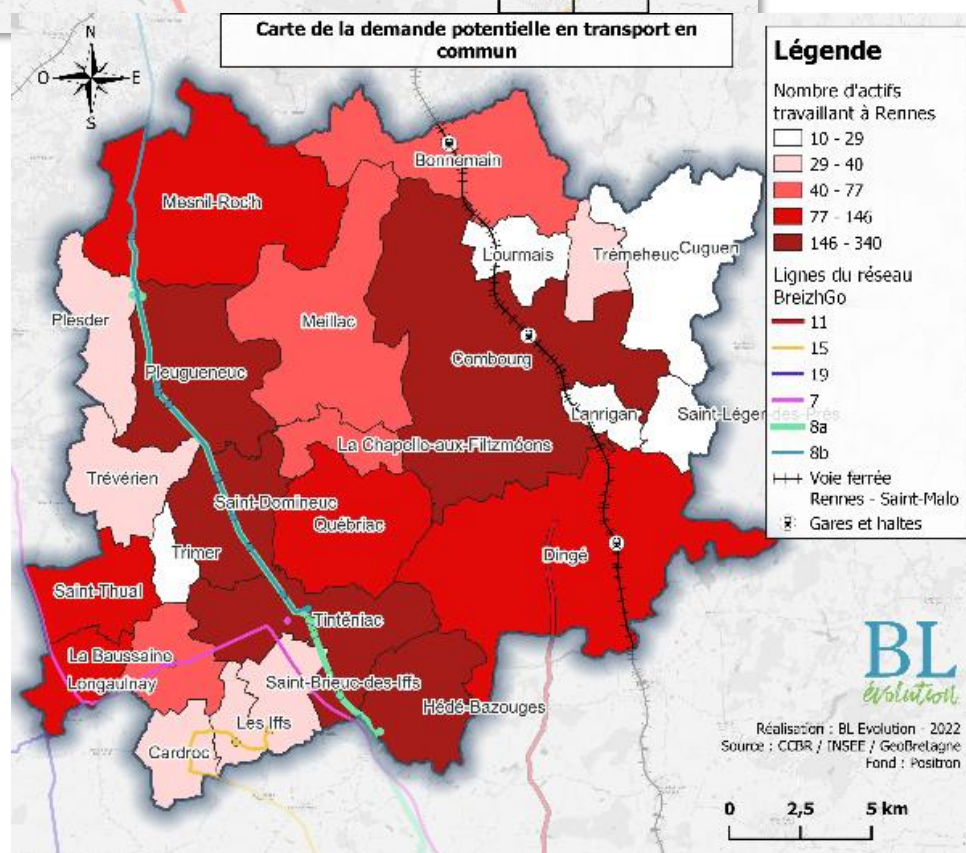
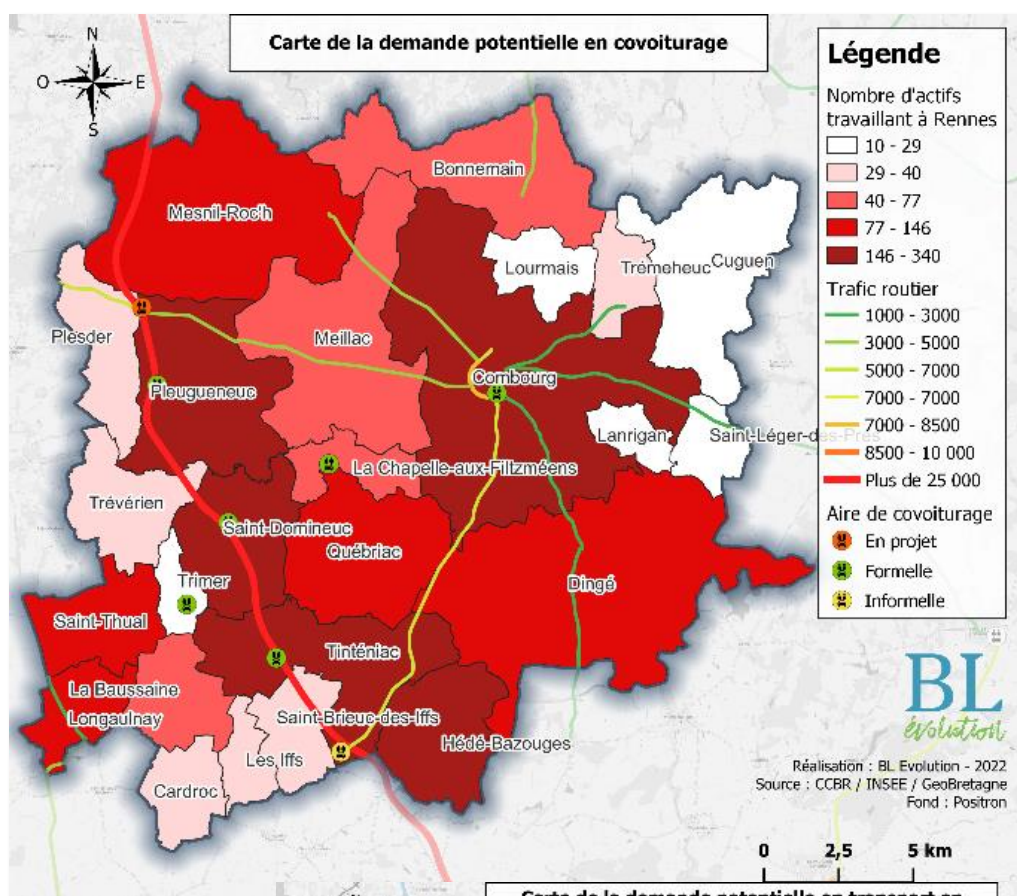
Source: INSEE, RP2019.

- La voiture est le moyen de transport largement majoritaire pour les trajets domicile-travail sur le territoire (85%) ;
- La marche à pied et le vélo représentent près de 4% des parts modales sur le territoire ;
- Seuls 8% des ménages ne possèdent pas de voiture et plus de la moitié des ménages en possèdent deux ou plus ;

3.6. Analyse de la demande potentielle en mobilité partagée

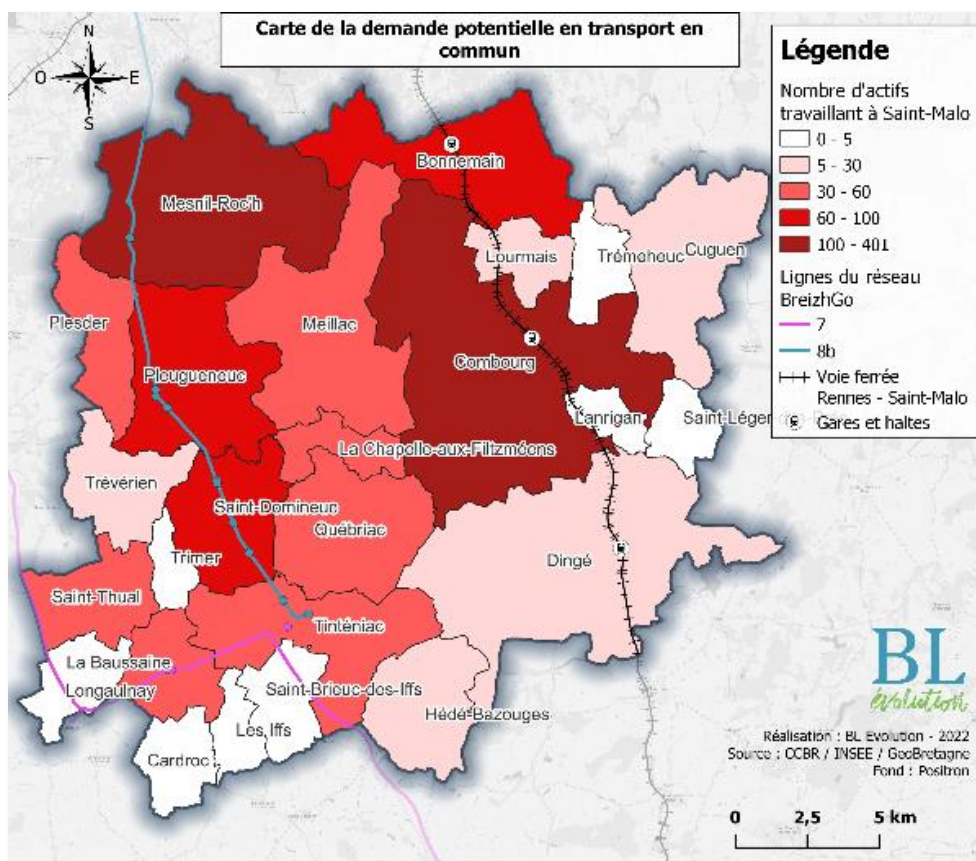
Analyse de la demande potentielle en direction de Rennes

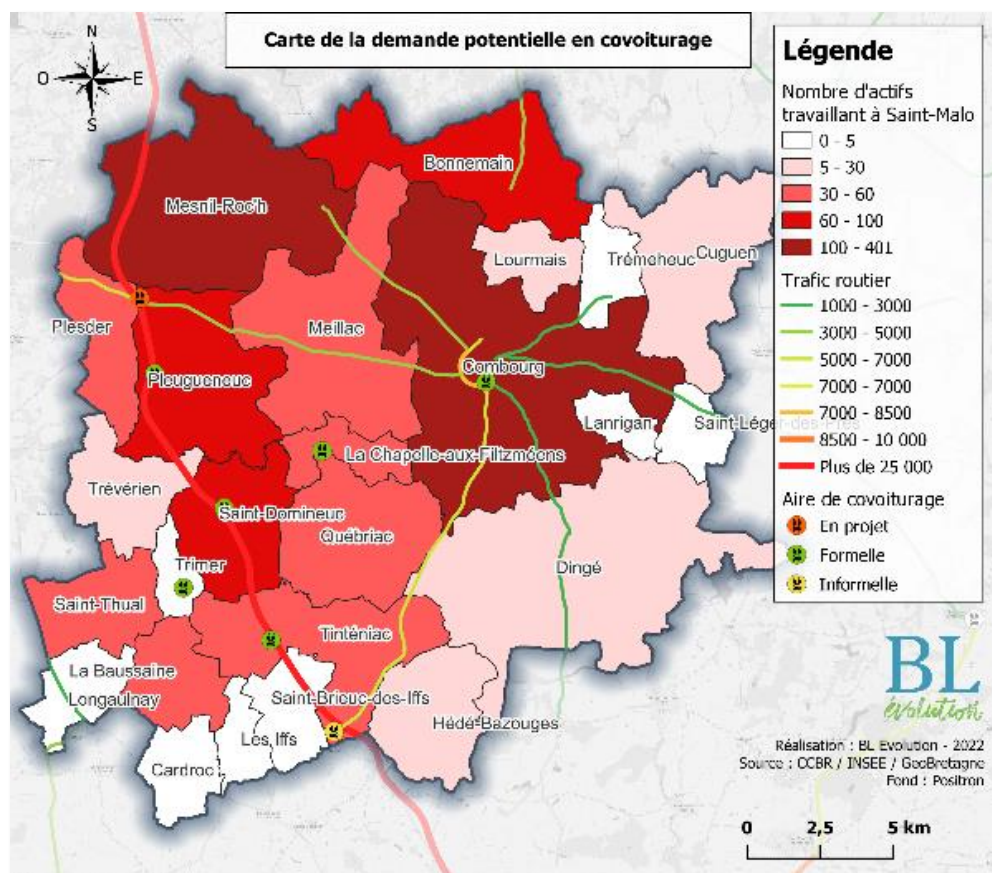
Les actifs travaillant à Rennes sont particulièrement nombreux sur la D137 qui constitue l'axe principal pour se rendre sur l'agglomération rennaise, ainsi que sur la commune de Combourg. En croisant ces informations avec l'implantation des lignes de car et de TER BreizhGo et l'implantation des aires de covoiturage, on constate que le potentiel de réponse aux besoins des actifs de ces offres est important, si toutefois elles sont correctement calibrées. Le cas des communes de Saint-Thual, La Baussaine, Longaulnay, Québriac, est différent : de nombreux actifs de ces communes travaillent vers Rennes sans que des infrastructures dédiées permettent les alternatives à l'autosolisme.



Analyse de la demande potentielle en direction de Saint-Malo

Les actifs travaillant à Saint-Malo sont logiquement implantés au Nord du territoire, en particulier sur Mesnil Roc'h et Combourg. En croisant ces informations avec l'implantation des lignes de car et de TER BreizhGo et l'implantation des aires de covoiturage, on constate que le potentiel de réponse aux besoins des actifs de ces offres est important, si toutefois elles sont correctement calibrées. Meillac, La Chapelle ou Québriac accueillent de nombreux actifs travailleurs Malouins sans qu'une infrastructure de transport alternative à l'autosolisme soit proposée ; c'est également le cas pour les commune de Saint-Thual ou La Baussaine.

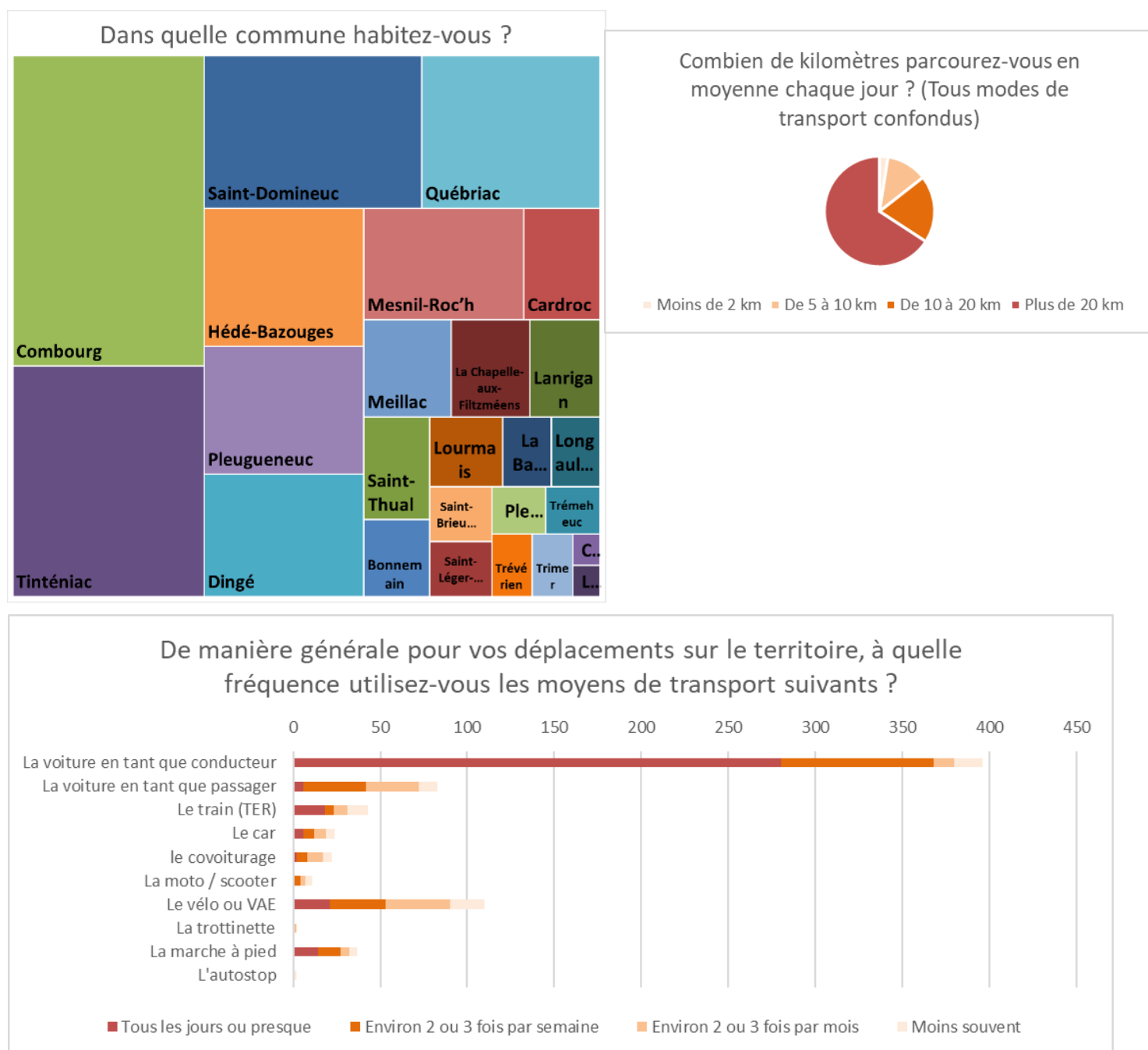




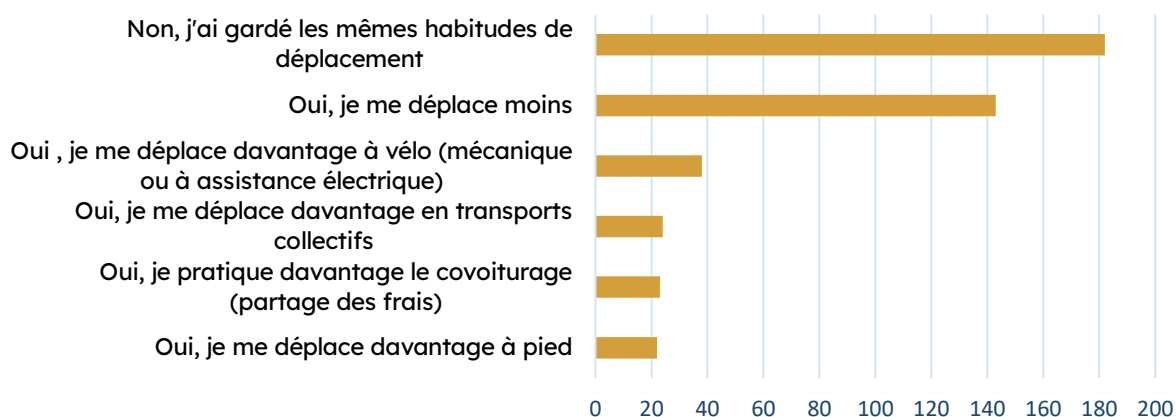
3.7. Analyse des résultats de l'enquête en ligne

Du 14 novembre au 14 décembre 2022, une enquête en ligne a été diffusée par la Communauté de communes. Cette enquête en ligne a été réalisée dans le cadre de deux études, celle du Plan de Mobilité Simplifié ainsi que l'étude sur la mise en place de lignes de covoiturage menée par Ecov. Avec 444 répondants, l'enquête a permis de recueillir un grand nombre d'habitudes de déplacements, ainsi que de problématiques inhérentes aux habitants du territoire sur la mobilité.

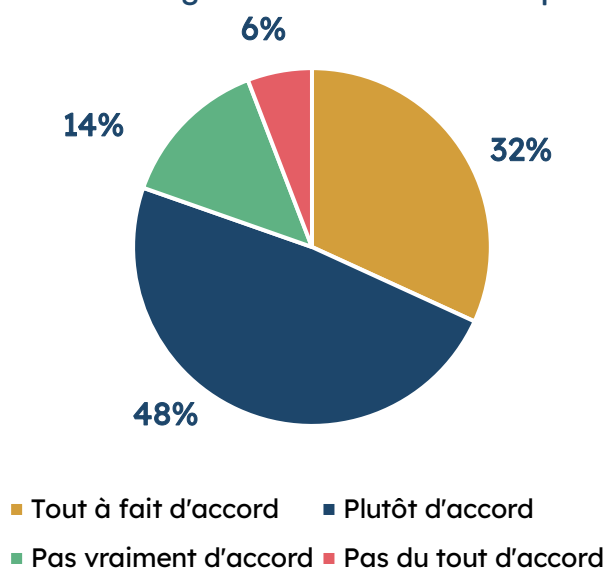
Les principaux résultats qui en sont ressortis :



L'augmentation des prix des carburants ces dernières semaines vous a-t-elle conduite à modifier vos habitudes de déplacements ?



La réduction de mon impact environnemental sur le territoire me motive à changer mes habitudes de déplacement.



3.8. Synthèse de la demande potentielle

- ✓ **Près d'un tiers des habitant.e.s** de la Communauté de Communes habite à moins de 10 minutes à vélo de l'un des trois pôles du territoire (soit **9 914 personnes**)
- ✓ La disposition concentrée des collèges et lycées au sein de deux communes (Tinténiac et Combourg) implique un recours au ramassage scolaire et plus principalement à la voiture. **Le vélo peut tout de même être une alternative pertinente pour les scolaires** vivant à moins de 20 min à vélo de leur établissement n'utilisant pas le ramassage scolaire.
- ✓ **A l'échelle de la Communauté de communes Bretagne Romantique, 66% des personnes en emploi dans le territoire résident à moins de 10km de leur lieu de travail.**
- ✓ **Des solutions de mobilités partagées apparaissent très pertinentes sur les trajets de plus de 10km où le grand nombre d'actifs permet d'obtenir une masse critique,** particulièrement vers Rennes (2 422 personnes par jour) et Saint-Malo (1 185 personnes par jour).
- ✓ Par ailleurs, la part modale du vélo et des transports en commun dans les déplacements domicile-travail (0,7 et 4,2%) restent faible par rapport à la moyenne départementale (3,2 et 9,8%) et nationale (2,3 et 15,2%)

4. Analyse de l'offre de mobilité

4.1. Construire une nouvelle offre de mobilité

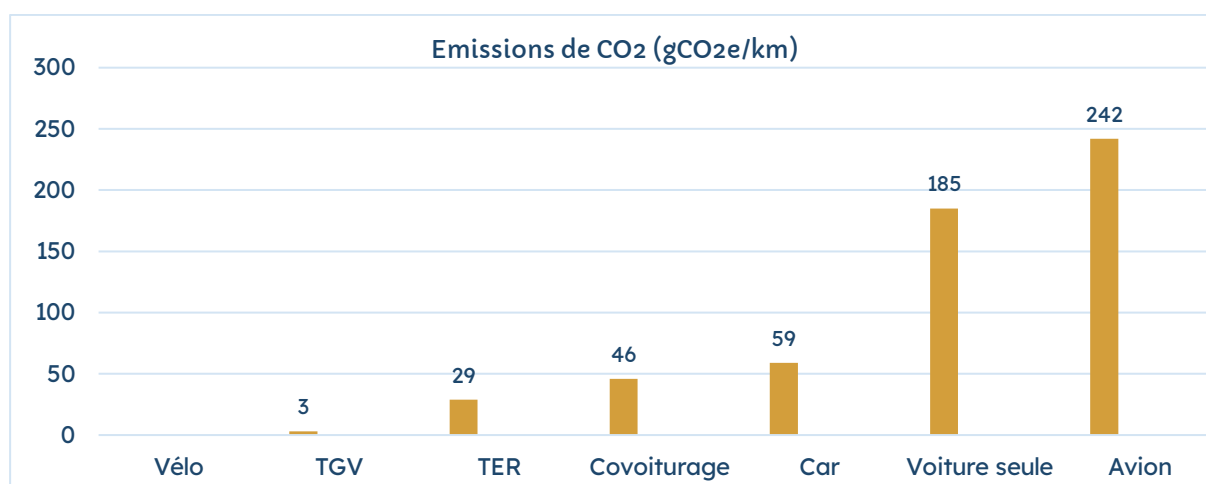
Pourquoi s'engager dans une démarche de modification de l'offre de déplacement, aujourd'hui très majoritairement dominée par l'automobile individuelle ?

La voiture individuelle, appuyée par un réseau routier hiérarchisé et maillant l'ensemble du territoire national, est apparue pendant plusieurs décennies comme un **instrument d'émancipation, permettant de répondre à la plupart des besoins en déplacement de la vie quotidienne et des loisirs**.

Depuis plusieurs années cependant, **les limites de ce modèle du « tout-voiture » ont été mises en évidence**, et l'**urgence économique et climatique** est venue les mettre davantage en exergue. **Le transport est responsable de 31% des émissions françaises de gaz à effet de serre**. Il constitue ainsi la **première source d'émission**, devant le bâtiment, l'agriculture et l'industrie. **Parmi les transports, la voiture représente plus de la moitié des émissions totales**.

L'écosystème construit autour de l'automobile entraîne de **nombreuses externalités négatives**. Outre la **pollution**, nous pouvons citer le **bruit**, l'**accidentologie**, la **consommation d'espaces publics** ou de **terres agricoles** lors de la construction de nouvelles voies, l'impact sur l'**aménagement du territoire**, avec des lieux d'habitations de plus en plus éloignés des zones d'emplois, la **perte d'activité physique et la sédentarité**.

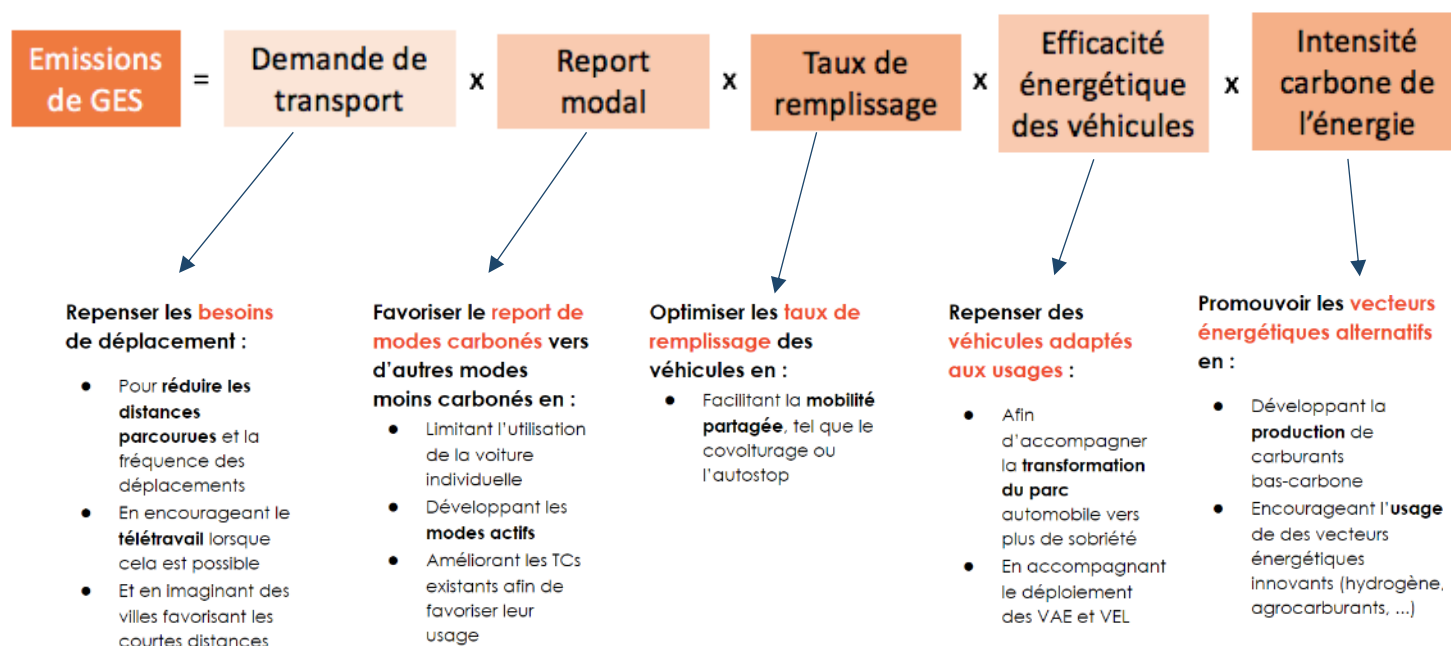
Au-delà, l'automobile représente **un important poste de coût pour les ménages (achat, entretien, carburant, péages, assurance...)**, que l'augmentation des coûts des carburants vient brutalement rappeler depuis plusieurs semaines. C'est également un **poste de coût important pour les finances publiques** : dépenses d'infrastructures (investissements et entretiens), dépenses de santé, et tout dernièrement subventionnement visant à limiter l'augmentation des prix des carburants.



Source : ADEME / F. Hérin « La remise en cause du tout automobile »

4.2. Equation de Kaya de la Mobilité : Décomposition des émissions de GES de la mobilité

Cette équation est une adaptation de l'équation de Kaya qui lie population mondiale, PIB par habitant, intensité énergétique du PIB, intensité carbone de l'énergie et émissions anthropiques de gaz à effet de serre. Ces 5 leviers sont cités par la Stratégie Nationale Bas Carbone. Elle permet de prendre en compte **l'ensemble des leviers possibles pour diminuer la part des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports**.



Source : Aurélien Bigo, Thèse – Les transports face au défi de la transition énergétique

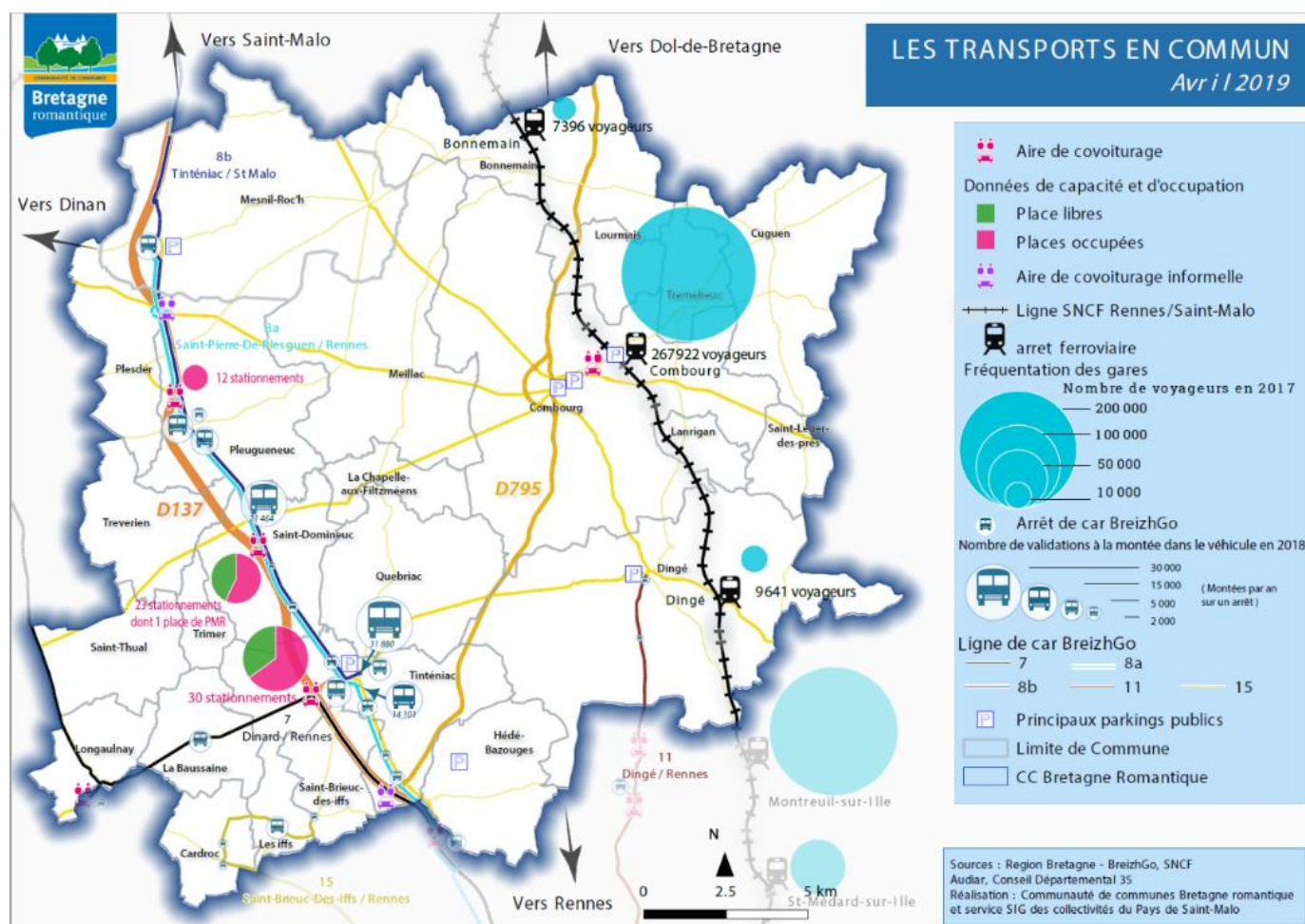
4.3. Offres de transport dans la CC Bretagne Romantique

Le territoire dispose d'une **pluralité d'offre de transports en commun** :

- 4 aires de covoiturage de niveau intercommunal ;
- 3 gares ;
- 5 lignes de cars BreizhGo.

Toutefois, la répartition de l'offre ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins de déplacement.

Le Plan de mobilité simplifié devra s'appuyer sur cette offre existante et développer des solutions complémentaires afin d'assurer un report modal vers des mobilités décarbonées.



Source : CCTP

4.4. La démobilité

La **démobilité** consiste à agir sur plusieurs leviers pour diminuer les déplacements contraints ou subis. Cette notion émergente depuis les années 2000 peut se traduire par de nombreuses actions : assurer la connexion du territoire au réseau Fibre, développer les espaces de coworking, les lieux de réunions ou les bureaux partagés...

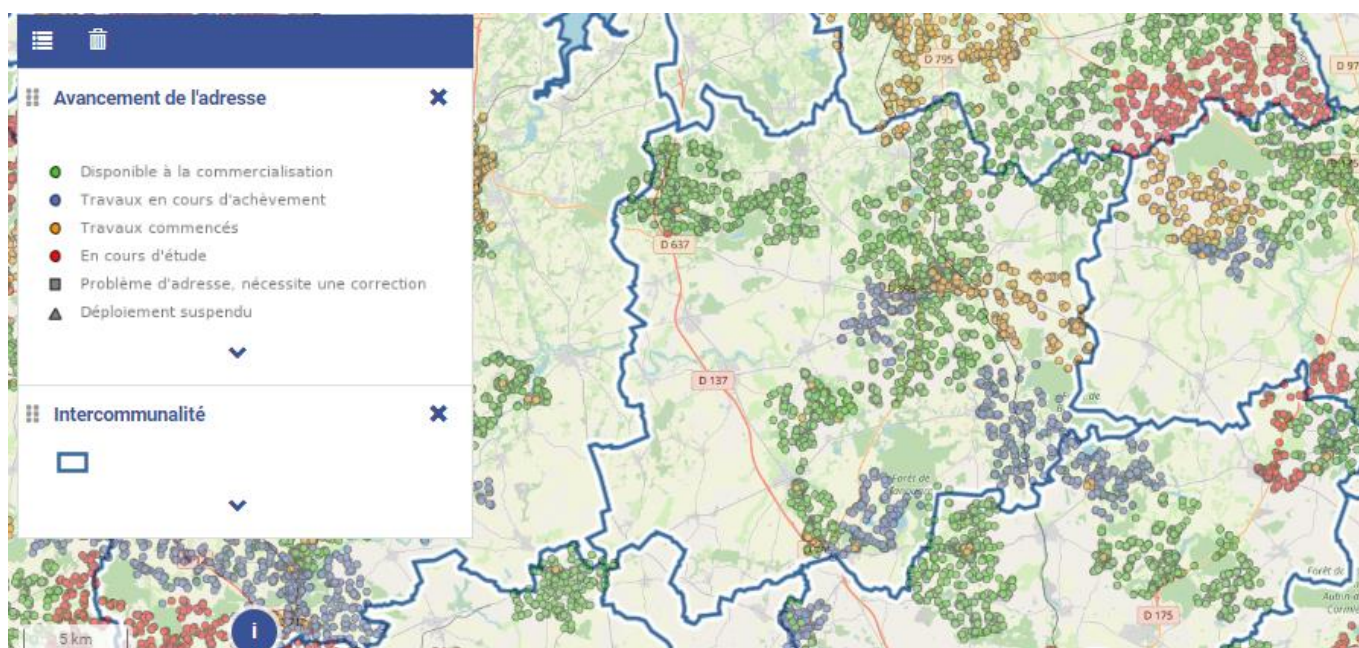
La démobilité fait partie intégrante des actions du PCAET de la Communauté de communes Bretagne Romantique. Cette orientation se décline dans le PCAET par l'action « **Aménager le territoire pour des déplacements plus sobres** » et plus précisément par la sous-action « Proposer et expérimenter des services favorables aux mobilités actives et collaboratives ». L'un des indicateurs d'avancement de cette action est le nombre d'espaces de coworking déployés sur le territoire.

Le **coworking** correspond au partage d'un espace de travail par un ensemble de personnes, travaillant ou non pour la même structure. Il est particulièrement adapté aux personnes du secteur tertiaire.

Il se situe au croisement de 2 modes de travail assez courant :

- Le travail en présentiel, dans des locaux d'entreprises qui peuvent être éloignés du domicile. Travailler dans un espace de coworking près de chez soi permet de diminuer la distance à parcourir pour rejoindre ses locaux.
- Le télétravail, qui s'est fortement développé depuis la crise du covid, mais qui a montré ses limites quant aux faibles interactions sociales qu'il impose. Il existe une inadaptation du télétravail avec les offres/abonnements pour les transports en commun favorisant l'utilisation de la voiture individuelle.

La mise en place de nouveaux espaces de coworking, à l'image de l'Espace Entreprise de Combours, Fleur de Lin à St Brieuc-des-Iffs, doit permettre de limiter le nombre de déplacements pour des personnes dont le métier offre la possibilité de travailler à distance, tout en favorisant des interactions sociales.



Suivi du raccordement à la fibre sur le territoire de la CC Bretagne Romantique.

Une large partie du territoire est éligible à la fibre, ce qui garantit son attractivité pour :

- Attirer les ménages bénéficiant déjà du télétravail de la part de leur employeur
- Promouvoir le passage au télétravail auprès des entreprises du territoire.

On remarque cependant que certains pans du territoire, notamment le long de la D137, ne semble pas concernées par ce déploiement.

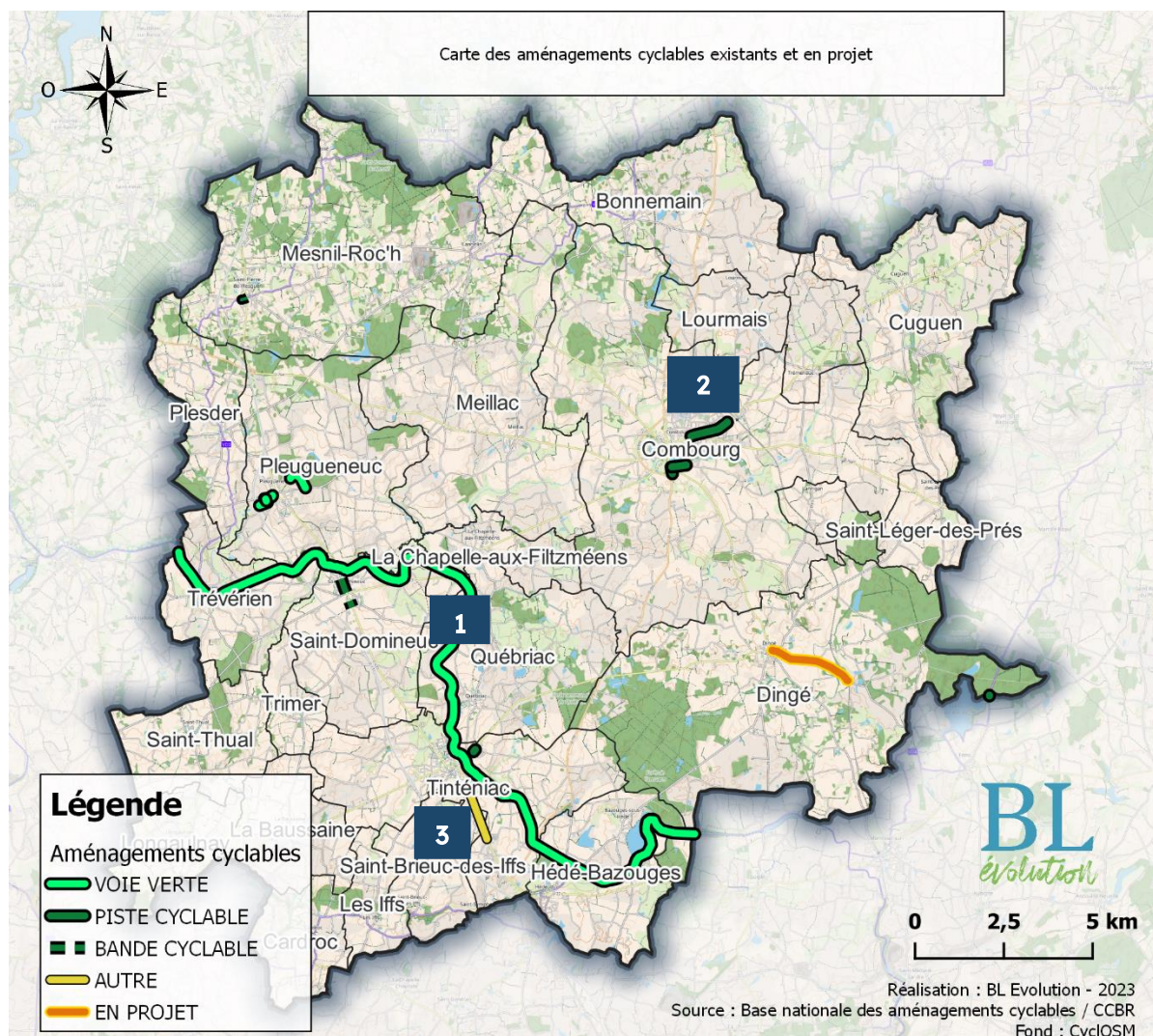
Cartographie : Mégalis Bretagne

4.5. Réseau cyclable

La carte ci-contre montre les aménagements cyclables existants et en projet sur la Bretagne Romantique, en particulier :

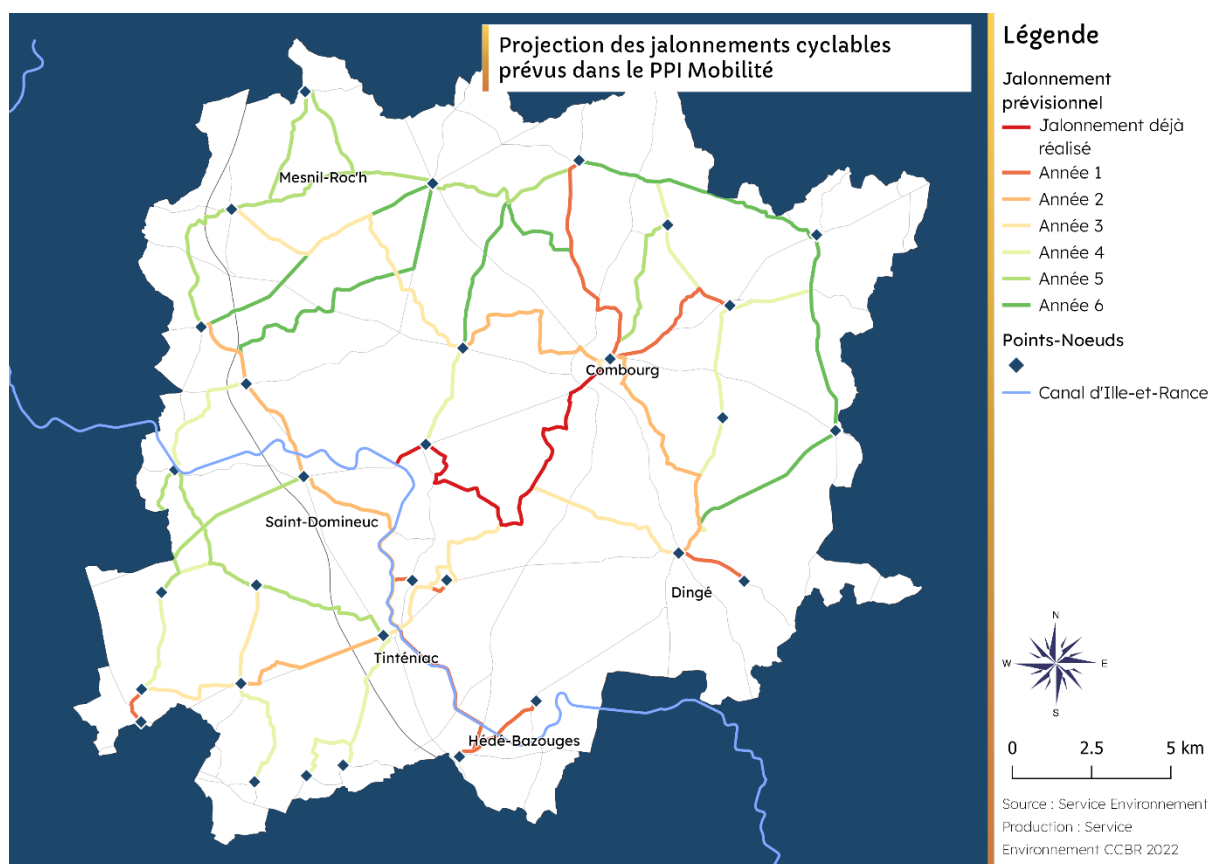
- La voie verte existante (1) qui peut servir au réseau utilitaire (voie verte le long du canal d'Ille et Rance).
- Les pistes ou bandes cyclables existantes (2 et 3) à Combours, entre Tinténiaac et Hédé et au Nord de Saint-Pierre-de-Plesguen. Ces aménagements existants sont à revoir (voir page suivante).

- Les projets de piste cyclable (ici, le projet fléché par le département entre le centre de Dingé et la gare de Dingé).



Somme des aménagements	km
Existants	34,2 km
<i>Dont voie verte Canal Ille-et-Rance</i>	<i>25,6 km</i>
En projet	2,3 km

Concernant les projets en cours sur le territoire de la CCBR, l'aménagement d'une liaison en site propre entre Dingé et la gare de Dingé est en cours d'étude, en lien avec le Département d'Ille-et-Vilaine. Par ailleurs, la CCBR poursuit sa politique de développement de la pratique cyclable, en s'appuyant notamment sur les travaux du Schéma Vélo. Enfin, il est à noter que les communes de **Tinténiac**, en 2022, et **Combours**, en 2023, ont également lancé leur propre étude pour aménager leur territoire en faveur des modes actifs.



La pratique du vélo demeure essentiellement touristique (plutôt l'été), pour les loisirs le week-end ou enfin sportive.

Le canal d'Ille-et-Rance qui traverse le territoire est idéal pour le **tourisme et les loisirs**. Cet aménagement est à valoriser aussi bien pour la **pratique quotidienne** que pour la **pratique touristique**. L'été, de nombreuses personnes empruntent cet itinéraire.

Au moins deux loueurs de vélo se trouvent à Combours (Maxi Vélo et Gérald Services). Ils permettent aux touristes et aux locaux de **louer des vélos** à la journée ou sur plusieurs jours, dont des vélos électriques.

En ce qui concerne la **pratique sportive**, au moins six clubs de cyclistes existent sur la Bretagne Romantique : Amicale cyclotouriste d'Ille et Rance à Tinténac, Cyclo Club Docmaëlien à Saint-Domineuc, Amicale Cyclotouriste Comboursgeoise à Combours, A.S.VIGNOC HEDE GUIPEL-Cyclos à Hédé et Club cyclotouriste de Lanhélin. D'autre part, plusieurs courses ont lieu sur le territoire tout au long de l'année.

L'aménagement du **Schéma national vélo s'intensifie** (66% réalisé (15 120 km) ; 15 départements ont achevé 100% de leurs itinéraires. La fréquentation des itinéraires nationaux est en hausse : +18% de passages par rapport à 2013. Une activité présente toute l'année. 100 passages/jour en moyenne en milieu rural.

1



2



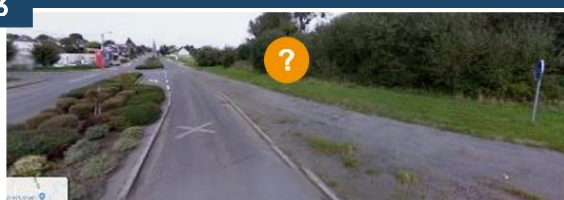
Fin de piste cyclable dangereuse en arrivant sur Combourg, avec des voitures qui arrivent de derrière, de la droite et un rond-point juste après.

De plus, la piste cyclable n'est pas d'une très bonne qualité : entrées charretières, obstacles sur la piste avec des poteaux, de nombreux seuils à franchir qui sont désagréables voire dangereux)

Piste cyclable sur trottoir où des voitures se garent, obligeant le cycliste à descendre du trottoir et aller sur la route à l'entrée de Combourg.



3



Piste cyclable rendue obligatoire (panneau rond) mais très difficile d'accès (entre Tinténiac et Hédé) : comment traverser la route ? De plus, la piste cyclable n'est pas entretenue et donc difficilement praticable.

Le territoire compte très peu d'aménagements cyclables. Pour devenir efficace, les aménagements existants nécessitent certaines améliorations (jalonnement, abaissement des bordures de trottoirs, séparation de la voie cyclable et de la chaussée...).

Les points noirs : jonctions structurantes, ronds-points et carrefours

Av. Duguesclin, Tinténiac



D795, Combourg



Rue de Rennes, Pleuqueneuc



Le territoire présente de nombreux points durs. En particulier, la plupart des axes de rabattement vers les pôles de vie sont sur des départementales non aménagées et parfois très circulantes, avec un taux de camions qui peut être important. Aucun rond-point n'est aménagé. En France, l'accidentologie vélo se concentre souvent sur les carrefours.

Les centres-bourgs

Les centres-bourgs ne présentent pas tous les mêmes conditions de circulation mais aucun n'a fait l'objet d'un traitement de qualité pour les cyclistes. De nombreux doubles sens-cyclables et cédez-le-passage-cyclistes-au-feu ou tourne à droite (comme sur le feu à La Chapelle sur la photo de droite) mériteraient d'être installés pour favoriser des cheminements efficaces.

Les axes principaux traversant les centres-bourgs ne sont pas aménagés.



Bonnemain, zone piétonne limitée à 20 km/h (circulation apaisée)



Centre-ville de Bonnemain



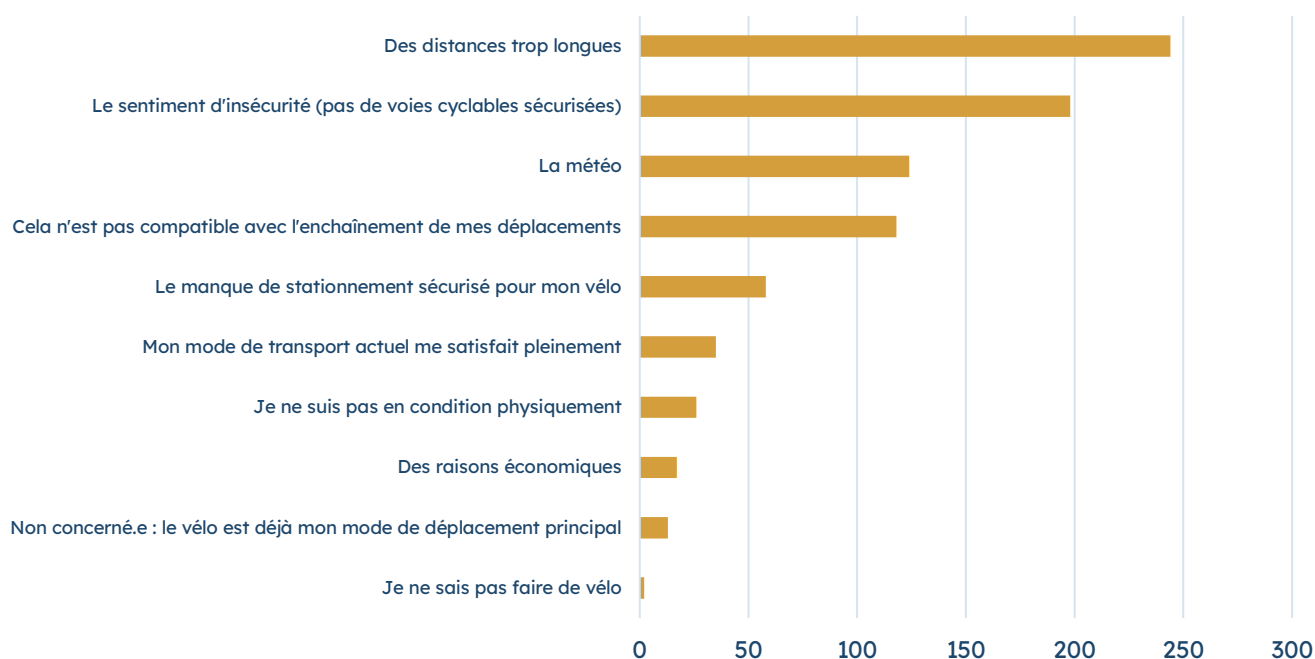
La Chapelle, feu qui pourrait avoir un « tourne à droite » facilitant le déplacement des cyclistes

Les freins à l'usage des modes actifs

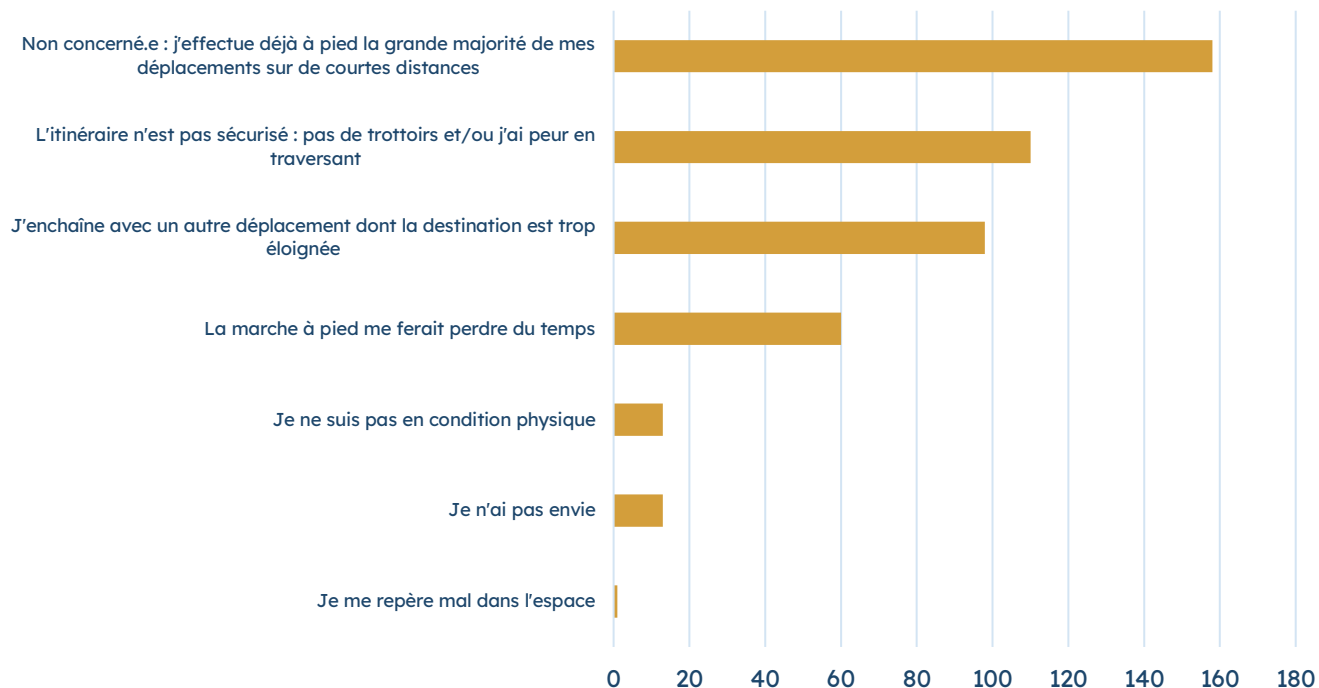
Pour la pratique du vélo, les réponses sont classiquement celles d'un public débutant. La sécurité est bien entendu un élément nécessaire pour sauter le pas et réaliser ses déplacements à vélo. Les distances peuvent en effet être problématiques pour des actifs qui travaillent en dehors du territoire, mais cela ne concerne qu'une minorité. Enfin, la météo est le sujet qui revient le plus fréquemment chez un public débutant. Après quelques années de pratique, ce frein disparaît de lui-même. Le frein à la pratique le plus important à garder en tête est donc la sécurisation des trajets – ce qui peut être amélioré grâce à la réalisation des aménagements préconisés dans le plan vélo.

Pour la marche, il est positif de noter que la majorité des répondants utilisent déjà la marche au quotidien. Le frein principal, ici aussi, vient de l'insécurité perçue et parfois réelle des piétons. Les personnes ayant répondu que la marche à pied leur fait perdre du temps, seront certainement plus difficiles à convaincre ; ils représentent tout de même 60 personnes.

Qu'est-ce qui vous freine à utiliser le vélo (mécanique ou électrique) dans vos déplacements quotidiens ?



Qu'est-ce qui vous freine à vous déplacer à pied sur de courtes distances (moins de 2 kilomètres) ?



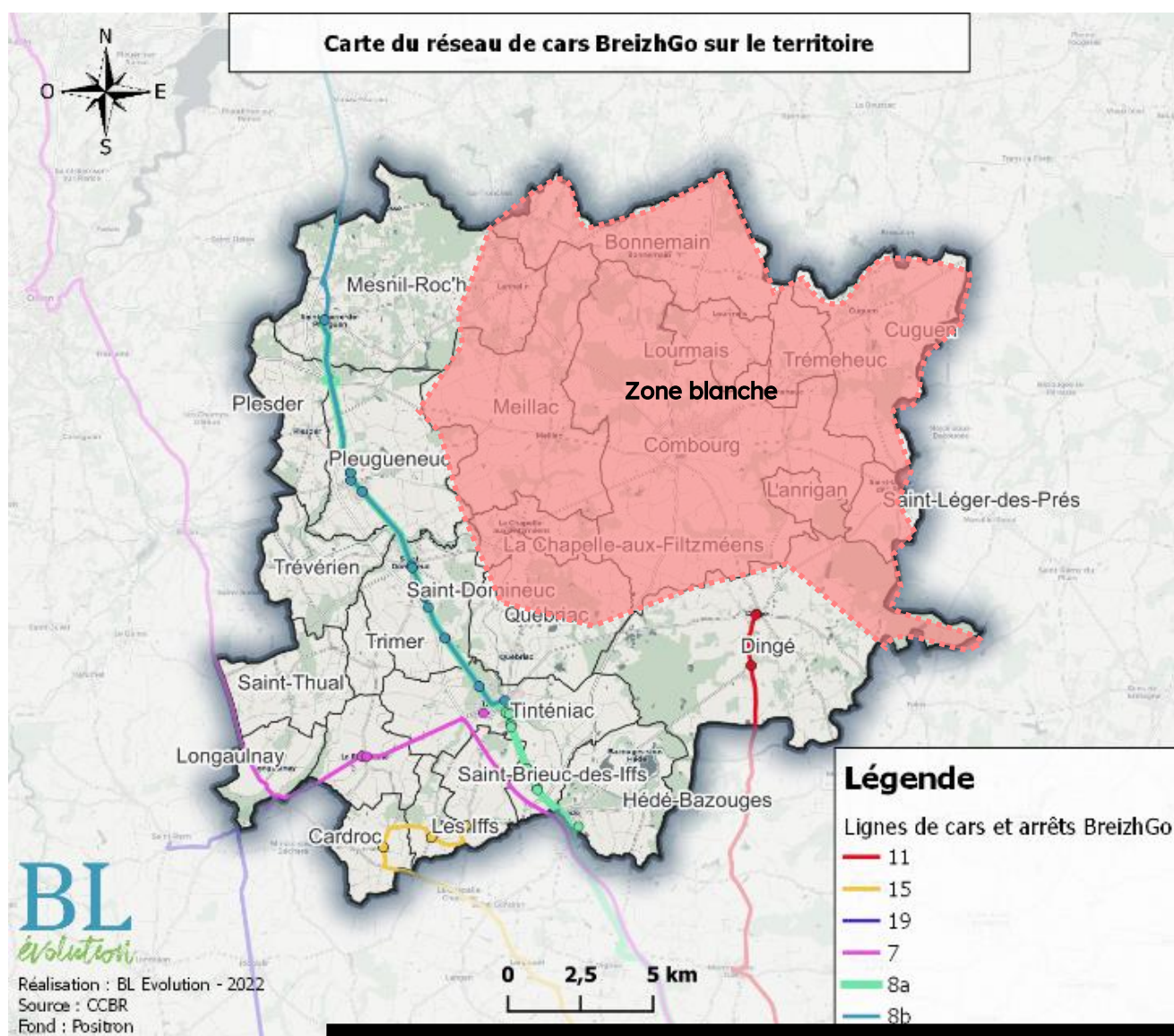
4.6. Les transports collectifs : cars BreizhGo

La Communauté de communes Bretagne Romantique est traversée par cinq lignes de cars BreizhGo :

- La ligne 11 qui relie Dingé à Rennes ;
- La ligne 8a qui relie Mesnil-Roc'h à Rennes ;
- La ligne 8b qui relie Saint-Malo à Tinténiac ;
- La ligne 7 qui relie Rennes à Dinard en passant par Dinan ;
- La ligne 15 qui relie Saint-Brieuc-des-Iffs à Rennes.



Les différentes lignes permettent de relier les pôles d'activités externes que sont Rennes, Saint-Malo et Dinan.



	Nombre de voyages par ligne 2019			
	Abonnés	Occasionnels	Scolaires sur ligne	Total voyages
8A	160 000	48 000	128 000	336 000
8B	11 000	6 500	117 000	134 500
11	107 000	26 000	170 000	303 000
15	56 000	17 000	68 000	141 000

Un réseau de car répondant partiellement aux besoins de déplacements quotidiens.

La Communauté de communes Bretagne romantique bénéficie d'une **couverture partielle du territoire par le réseau de car BreizhGo**. Le Sud et l'Ouest du territoire sont traversés par les lignes régulières tandis que le Nord ne bénéficie pas de passage de lignes de cars.

Les lignes les plus empruntées correspondent aux liaisons à enjeux forts sur le territoire :

- Les lignes 8A, 15 et 11 permettant de se rendre à Rennes comptabilisent **780 000 usager.ère.s par an** quand 2 422 actif.ive.s font la liaison quotidiennement ;

- La ligne 8B permettant de se rendre à Saint-Malo comptabilise **134 500 usager.ère.s par an** quand 1 185 actif.ive.s font la liaison quotidiennement ;

Le Nord Est du territoire ne bénéficie pas de liaison par car vers les pôles externes alors même que :

- 459 Combourgeois.e.s se rendent à Rennes pour le travail/les études et 165 se rendent à Saint-Malo ;
- 90 Meillacois.e.s se rendent à Rennes quotidiennement pour le travail/les études et 70 se rendent à Saint-Malo

A noter toutefois que la ville de Combourg est traversée par la ligne TER Rennes/Saint-Malo et comptait près de 275 000 voyageur.euse.s en 2021.

Analyse de la desserte

	Premier bus départ Aller	Dernier bus arrivée Retour	Nb bus matin (6h-9h)	Nb bus soir (16h30 - 19h30)	Durée du trajet jusqu'au terminus
Ligne 7 Dinard-Dinan-Rennes Arrêt à La Baussaine	7:01	20:17	3	6	40 mn
Ligne 8a Mesnil-Roc'h – Rennes	5:51	21:28	5	7	1h 10 mn
Ligne 8b Tinténia – Saint-Malo	6:30	19:24	5	4	1h
Ligne 11 Dingé - Rennes	6:23	19:32	3	3	50 mn
Ligne 15 Saint-Brieuc-les-Iffs - Rennes	6:47	19:15	2	4	50 mn

Les lignes BreizhGo assurent les **itinéraires stratégiques vers les pôles extérieurs du territoire**. Elles disposent d'une **couverture horaire et d'un nombre de trajets par jour suffisant** pour couvrir la demande en heure de pointe dans les communes traversées. A l'exception des **lignes 8a et 8b**, elles se révèlent cependant **moins pertinentes** pour des besoins en **journée** ou à **contre-flux**, et **proposent une desserte réduite le week-end**.

L'étude mobilité menée par le Pays de Saint-Malo en 2022 propose plusieurs pistes d'évolution :

- ✓ **8a** : Créer un AR supplémentaire en semaine pour réduire les temps de parcours entre Mesnil Roc'h et Rennes et proposer une offre le dimanche. Le coût estimé est de 310 k € supplémentaire par an.
- ✓ **8b** : renforcer la relation vers Saint-Malo le matin et depuis Saint-Malo le midi en semaine, ajouter 2 AR le dimanche, pour un coût de 235 k€.
- ✓ **Créer une ligne Dinan <> Mesnil Roc'h <> Combours <> Vitré** pour proposer une liaison Ouest – Est s'affranchissant des rabattements systématiques vers Rennes.

Les demandes issues des **concertations** et du **Comité des partenaires** montrent le caractère structurant des lignes 8a et 8b, avec des enjeux contradictoires : des besoins de relations directes, avec le moins d'arrêts possibles, notamment depuis le centre Tinténia, Hédé et Mesnil Roc'h, et des demandes pour des arrêts spécifiques, pour desservir notamment les zones d'emplois (ZA Coudrais, ZA du Rollin, chantier d'insertion...).

Enfin, une large partie du territoire n'est pas desservie par le réseau. Pour les communes les plus proches des arrêts desservis, le développement **d'intermodalités vélo-bus voire covoiturage-bus** (à l'image de la gare intermodale de Mesnil-Roc'h) semble pertinent. Pour les communes plus éloignées, le développement de **nouvelles lignes de car** pourrait être étudié.

Grille tarifaire

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 ¹	1 voyage	1 €	1 €	2 €		3 €
- 12 ans ²		Gratuit accompagné d'un adulte disposant d'un titre payant				

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

* Les 11 lignes concernées par les tarifs par tranches kilométriques		
Brest - Quimper	Palmpont - Rennes	St-Brieuc - Vannes/Lorient
Pontivy - Rennes	La Guerche - Rennes	Fougères - Rennes
Dinard - Rennes	Grand-Fougeray - Rennes	Pipriac - Rennes
Mernel - Rennes	St-Pierre de Plesguen - Rennes	

Ces lignes proposent plus de fréquences et structurent le réseau régional.

✓ **Ligne 8a** : Tarification par tranche kilométrique - **5€ pour un voyage entre Mesnil-Roc'h et Rennes** ;

✓ **Ligne 7** : Tarification par tranche kilométrique - **5€ pour un voyage entre La Baussaine et Rennes/Dinard**

✓ **Lignes 8b, 11 et 15** : Tarification unique - **2,5€ par voyage** ;

- ♦ La variété de tarifs proposée sur la collectivité permet d'adapter l'offre de transport à la situation des usager.ère.s.
- ♦ La possibilité de souscrire à un abonnement mensuel ou annuel offre de la flexibilité aux usager.ère.s.
- ♦ La différenciation de tarifs entre les lignes faisant l'objet d'une tarification par tranche kilométrique et les lignes faisant l'objet d'une tarification unique peut être un obstacle à un potentiel report modal vers les transports en commun., notamment avec l'existence d'« effet de seuil ».

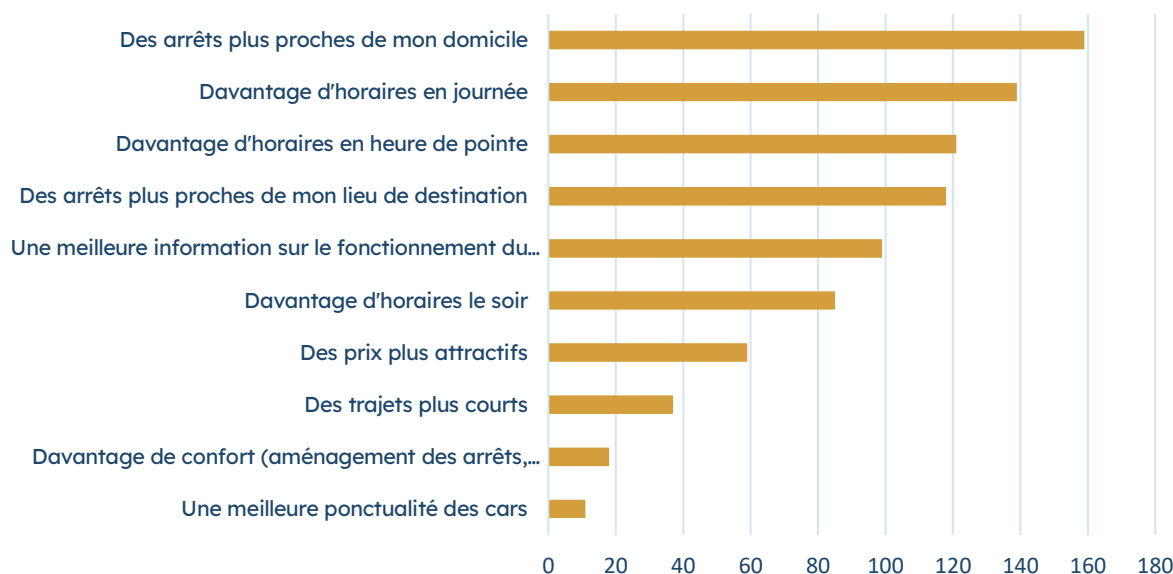
Comparaison des coûts et des temps de trajet

Liaison	Coût de l'abonnement annuel salarié	Coût / voyage avec un abonnement salarié*	Coût / voyage avec voiture individuelle	Gain de temps en voiture
La Baussaine – Rennes	65 €	1,6 €	3,3 €	10 min
Mesnil-Roc'h – Rennes	65 €	1,6 €	4,8 €	30 min
Tinténia – Saint-Malo	50 €	1,3 €	4,5 €	20 min
Dingé – Rennes	50 €	1,3 €	3,8 €	15 min
Les Iffs – Rennes	50 €	1,3 €	3 €	20 min

*base d'un A/R par jour pendant 20 jours dans le mois

- ♦ La comparaison des coûts par trajet pour le voyageur fait apparaître un avantage pécuniaire certain en faveur des transports en commun, en particulier du fait de la hausse des prix du carburant.
- ♦ La voiture reste relativement plus rapide sur l'ensemble des liaisons, à noter que ces estimations ne prennent pas en compte les éventuels engorgements à l'entrée et sortie de Rennes.
- ♦ Au-delà, l'amplitude horaire, la fréquence et la qualité de service sont également des critères prépondérants dans le choix d'un mode de déplacement au détriment des autres.

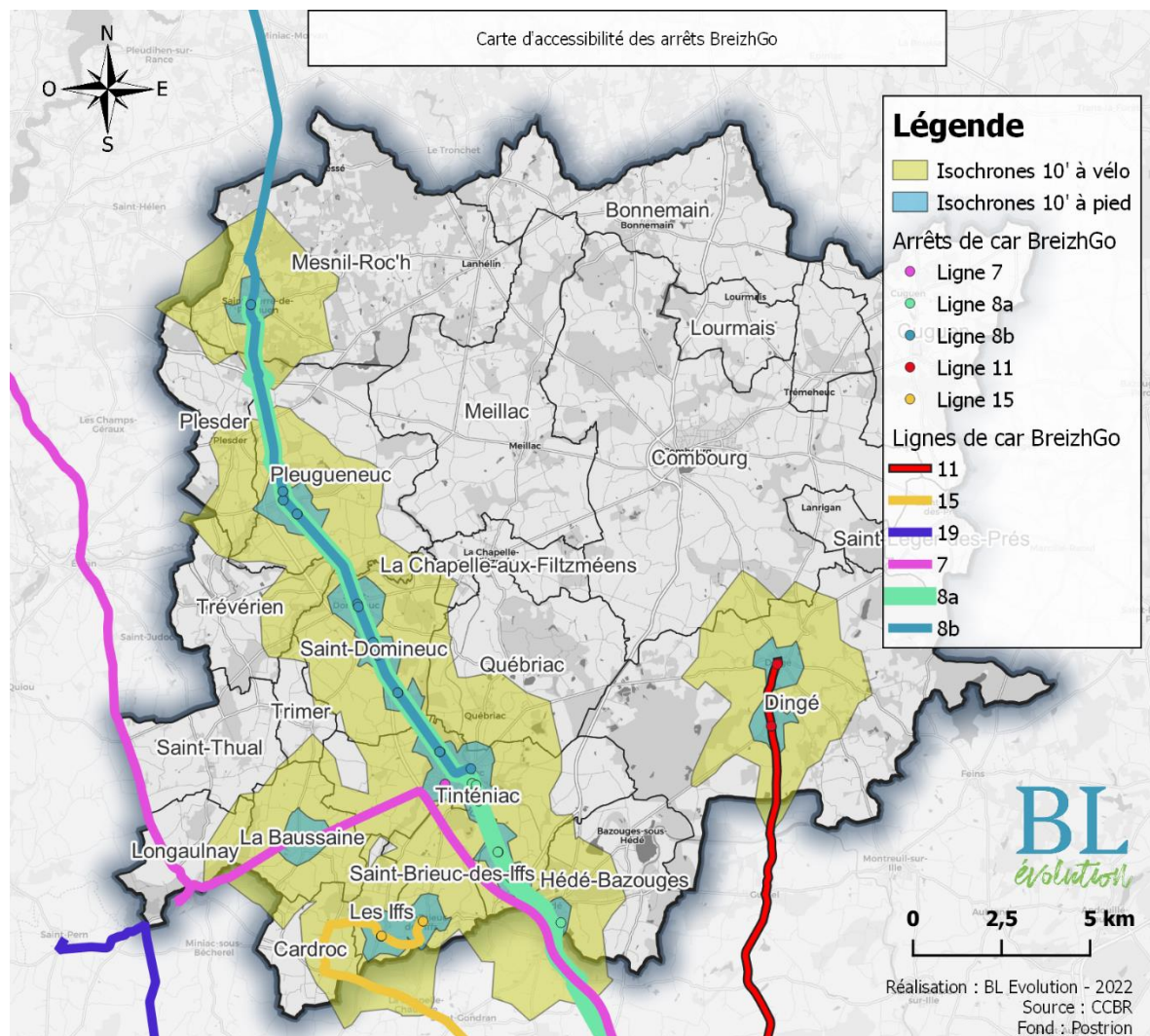
Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à utiliser davantage les lignes de cars BreizhGo ?



Accessibilité des arrêts BreizhGo

Les isochrones d'accès aux arrêts BreizhGo en 10' à pied montrent que près de 26% de la population totale de la CC Bretagne Romantique habitent à moins de 10 min à pied d'un arrêt BreizhGo. Ce chiffre est porté à 46% si l'on considère l'accessibilité à 10' à vélo.

Au regard des dessertes relativement importantes de la plupart des lignes, il s'agit d'un levier important de report modal.



- ♦ Population à moins de 10' à pied d'un arrêt de car BreizhGo : 9 400, soit 26% de la population totale de la CCBR.
- ♦ Population à 10' à moins de 10' vélo d'un arrêt de car BreizhGo : 16 400, soit 46% de la population totale de la CCBR.

Aménagements des arrêts

Les arrêts du réseau BreizhGo, à l'exception des pôles d'échanges multimodaux, sont **de qualité variable**. Certains arrêts ne disposent pas d'abris, d'autres sont équipés d'un abri peu qualitatif.



Arrêt de bus à Pleugueneuc disposant d'informations sur les horaires à jour mais peu abrité en cas d'intempéries. Aucun stationnement vélo n'est disponible à proximité. L'arrêt de bus est accessible à pied confortablement.



Arrêt de bus à Meillac ne disposant pas d'informations horaires ni de banc pour patienter. Il est toutefois accessible confortablement à pied. Aucun stationnement vélo n'est disponible à proximité.

- ✓ L'intermodalité au niveau de certains de ces arrêts pourrait être renforcée en proposant des racks à vélo à immédiate proximité des arrêts, afin d'augmenter fortement leur aire d'attractivité.

Navettes estivales interne à la CCBR

La CCBR a mis en place, depuis 2012, un service estival de navettes reliant 23 communes avec Combourg. Un aller-retour par jour est proposé. Elles fonctionnent durant la période estivale et sont déclenchées sur réservation, par téléphone, Internet, application.



Horaires du lundi 4 juillet au mardi 30 août

Lundi et mardi

LIGNE 1	Départ	Retour
Plesder (Place de l'Eglise)	13h40	18h15
Saint-Pierre-de-Plesguen (Square J. Jaurès)	13h50	18h05
Tressé (Mairie)	14h00	17h55
Lanhélin (Mairie)	14h10	17h45
Bonnemain (Eglise)	14h20	17h35
Combourg (Bd du Mail - Foyer Municipal)	14h30	17h25
Combourg (Avenue de la Libération)	14h35	17h20
Combourg (Piscine)	14h40	17h15
Combourg (Gare)	14h45	17h10

LIGNE 2	Départ	Retour
Cardroc (Mairie)	13h50	18h25
La Bausserie (Arrêt de bus Rue de la Libération)	13h40	18h15
Longaulnay (Mairie)	13h45	18h10
Saint-Thual (Eglise)	13h50	18h05
Trévérien (Rue Osmail)	14h00	17h55
Pleugueneuc (Mairie)	14h10	17h45
Meillac (Eglise)	14h20	17h35
Combourg (Bd du Mail - Foyer Municipal)	14h30	17h25
Combourg (Avenue de la Libération)	14h35	17h20
Combourg (Piscine)	14h40	17h15
Combourg (Gare)	14h45	17h10

Jeudi et vendredi

LIGNE 3	Départ	Retour
Dingé (Eglise)	13h35	18h20
Hédé-Bazouges (Mairie)	13h50	18h05
Tinténiac (MJC - Rue du Prieuré)	14h00	17h55
Québriac (Mairie)	14h05	17h50
St Domineuc (Eglise)	14h15	17h40
La Chapelle aux Filtzméens (Mairie)	14h20	17h35
Combourg (Bd du Mail - Foyer Municipal)	14h30	17h25
Combourg (Avenue de la Libération)	14h35	17h20
Combourg (Piscine)	14h40	17h15
Combourg (Gare)	14h45	17h10

LIGNE 4	Départ	Retour
Cuguen (Eglise)	13h40	18h15
St Léger des Prés (Mairie)	13h50	18h05
Lanrigan (Mairie)	14h00	17h55
Tréméheuc (La croix verte)	14h10	17h45
Lourmais (Eglise)	14h15	17h40
Combourg (Bd du Mail - Foyer Municipal)	14h30	17h25
Combourg (Avenue de la Libération)	14h35	17h20
Combourg (Piscine)	14h40	17h15
Combourg (Gare)	14h45	17h10

INFOS

- Les enfants de moins de 12 ans doivent être accompagnés d'une personne majeure.
- La Communauté de communes ne prévoit pas d'accompagnateur pour le transport des usagers.
- Seules les personnes majeures sont autorisées à réserver les trajets.

Fréquentation par ligne de bus	Min	Moyenne	Max	Année max	Fréquentation totale
Ligne 1	9	33,1	71	2012	331
Ligne 2	43	78,1	125	2015	781
Ligne 3	5	66,2	182	2019	662
Ligne 4	0	6	34	2019	60
Total	121	183,4	377	2019	1 668

Analyse des données de fréquentation de la navette estivale

Depuis la mise en place du service, aucune tendance sur la fréquentation ne se dessine, elle reste plus ou moins stable avec une fréquentation moyenne de 183 usagers – ce qui signifie en moyenne 6 personnes par bus par jour. Les lignes 2 et 3 sont les plus fréquentées, alors que la ligne 4 est vraiment sous-utilisée. Les années « records » diffèrent d’une ligne à l’autre. La ligne 1 a connu un franc succès au lancement, la ligne 2 un peu plus tard, et les lignes 3 et 4 étaient à l’apogée en 2019, avant les années covid.

Il est possible que l’offre de transport ne soit pas bien connue par la cible à ce service (touriste ? retraité local ?), ou bien qu’elle ne corresponde pas au besoin des personnes ciblées. Il est dommage que les actifs ne puissent notamment pas bénéficier de ces navettes (ne fonctionnant que l’après-midi et deux jours par semaine). Le manque de régularité dans le service nuit certainement à son efficacité.

Analyse de la desserte TER BreizhGo

Le territoire est traversé par la **ligne Rennes – Saint-Malo**, ligne la plus fréquentée du réseau TER BreizhGo. Trois gares sont situées sur le territoire de la Bretagne Romantique : **Combourg, Bonnemain et Dingé**.

La gare de Combourg voit la totalité des TER Rennes <> Saint-Malo marquer l'arrêt. 17 trains quotidiens proposent une amplitude horaire importante, tant vers Rennes que vers Saint-Malo, offrant des possibilités pour les déplacements domicile-travail, études, mais aussi loisirs, avec une offre en soirée et qui reste consistante le week-end avec 9 AR le samedi et 7 AR le dimanche.

Les haltes ferroviaires de Dingé et Bonnemain disposent d'une offre beaucoup moins importante. En semaine, la desserte est tournée vers Rennes pour des trajets domicile-travail. Vers Saint-Malo, il n'est pas possible de réaliser un aller-retour dans la journée. Le week-end, ces gares sont desservies par 2 trains dans chaque sens le samedi et aucun le dimanche.

La fréquentation des gares fait écho à ces dessertes très différentes entre Combourg d'une part et Bonnemain et Dingé de l'autre : Combourg compte environ 300 000 voyages à l'année quand Dingé compte moins de 10 000 voyages et Bonnemain moins de 5 000 voyages. Les derniers chiffres de 2021 nous montrent par ailleurs que ces trois gares n'ont pas récupéré leur chiffre d'avant la crise sanitaire.

Nom	Nb d'arrêt quotidien en semaine	Départ premier train vers Rennes	Arrivée dernier train depuis Rennes	Temps de trajets moyen jusqu'à Rennes	Départ premier train vers St Malo	Arrivée dernier train depuis St Malo	Temps de trajets moyen jusqu'à St-Malo
Combourg	17	5h55	22h07	27'	7h03	20h56	27'
Bonnemain	3,5	7h23	18h40	34'	13h12	12h49	25'
Dingé	3,5	7h00	19h00	23'	13h00	13h01	34'

Nom	Fréq 2021 (voy.)	Fréq 2019 (voy.)
Combourg	274 000	297 000
Bonnemain	3 100	4 600
Dingé	9 800	11 400

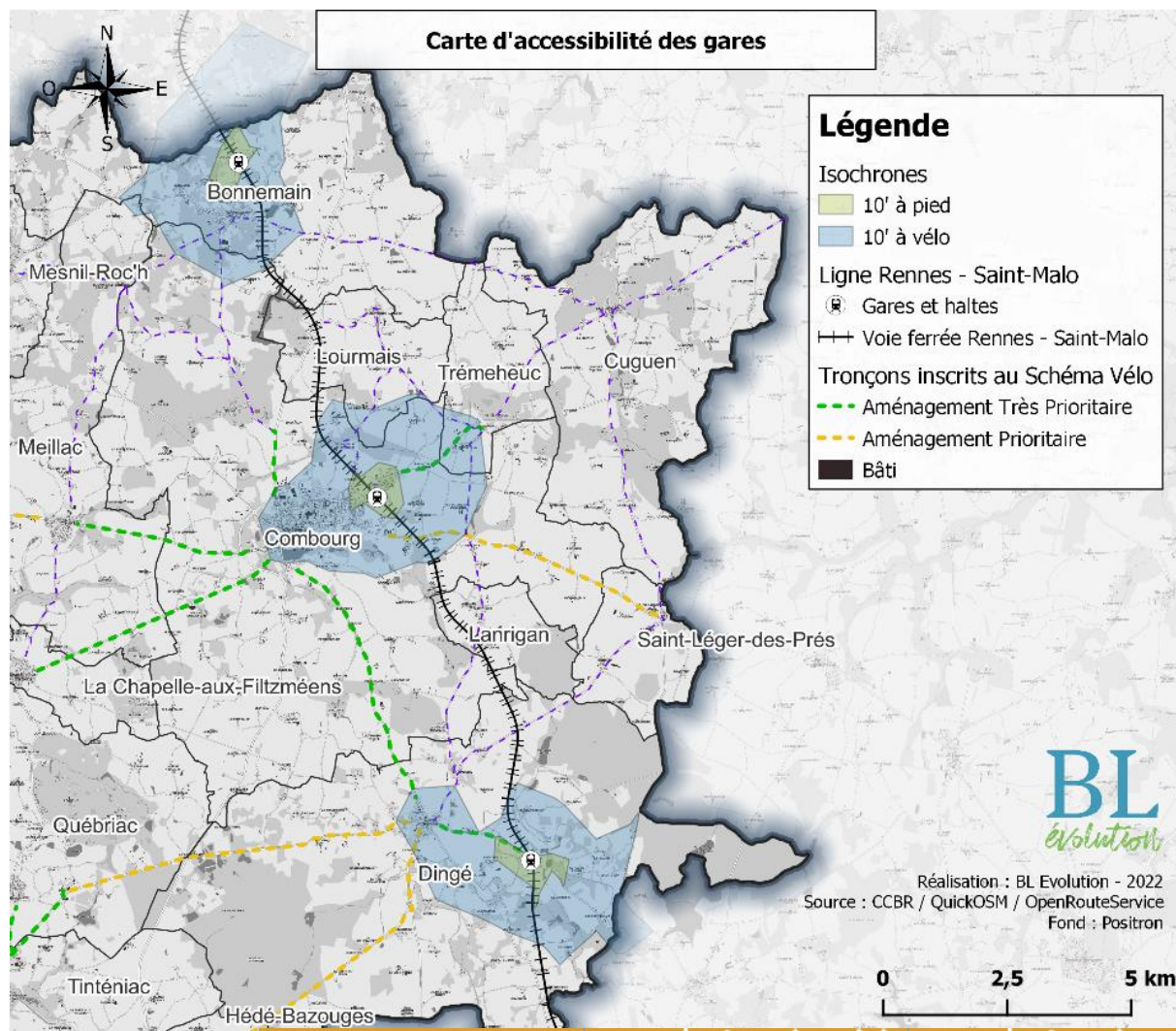
Sources : TER BreizhGo et ressources.data.sncf.com

Les gares de Combourg, Dingé et Bonnemain ont en commun d'être implantées à l'extérieur des centre-bourgs : peu d'habitants sont situés à moins de 10' à pied de ces gares.

L'accès à moins de 10' à vélo couvre davantage de population, avec près de 3 000 habitants, par exemple, pour la gare de Combourg, et la majorité des habitants des centres-bourgs de Dingé et Bonnemain.

L'accès à vélo depuis le centre de Dingé vers la gare est identifié dans le schéma vélo et fait l'objet d'un projet à court terme avec le Département. La gare de Combourg est accessible à vélo grâce à une piste cyclable sur trottoir depuis le centre-ville.

- ✓ La gare de Combourg constitue l'une des solutions évidentes et très usitée pour se passer au quotidien de la voiture, sur les trajets vers Rennes et Saint-Malo. La question de son accès devra permettre de maximiser encore son potentiel.
- ✓ Les gares de Dingé et Bonnemain, avec une desserte très faible, ne peuvent pas remplir le même rôle. L'attractivité de ces gares passera avant tout par un renforcement de leur desserte. A défaut, il ne semble pas prioritaire d'en améliorer l'accès pour faciliter le rabattement vers le train.



Nom	Population à 10' à pied de la gare	Population à 10' à vélo de la gare
Combourg	470	2960
Bonnemain	40	750
Dingé	65	650

Accès à la gare de Combourg à vélo

Des conditions d'accès à vélo partiellement réunies :

- Un accès depuis le centre-bourg possible, sur une piste cyclable peu confortable pour un usage quotidien (photo 2)
- Des stationnements vélos sécurisés peu utilisés (fonctionnement peu clair ? Réponse inadaptée aux besoins ? - Photo 1). Ils ont été récemment enlevés par la commune de Combourg.
- Un aménagement de la gare principalement tourné vers le rabattement en voiture, avec 430 places de stationnements (surface en jaune sur la photo 3) pour une petite trentaine de stationnements vélos.

Des conditions d'accueil satisfaisantes

- Assises et abris
- Informations voyageurs
- Distributeur de billets et guichet, espace d'attente.

1



2



3



Sources : Visites terrain, Géoportail,
site TER SNCF

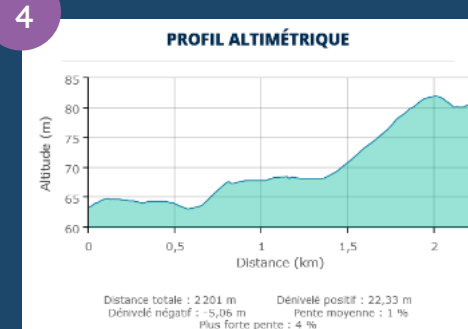
Accès à la gare de Dingé à vélo – aménagements de la gare

Des conditions d'accès à vélo peu attractives :

- Un accès depuis le centre-bourg possible, sur une route départementale D20 à faible trafic (photo 3) mais ne disposant pas d'aménagements cyclables. Un dénivelé dans le sens gare vers centre-bourg relativement prononcé (photo 4) et potentiellement rédhibitoire hors VAE.
- Des arceaux vélos utilisés, en bonne proportion par rapport aux stationnements voitures (photo 1 et 2).

Des conditions d'accueil satisfaisantes au regard de la desserte

- Abris
- Assises
- Informations voyageurs
- Distributeur de billets



Sources : Visites terrain, Géoportail, site TER SNCF

Accès à la gare de Bonnemain à vélo – aménagements de la gare

Des conditions d'accès à vélo très peu attractives :

- Un accès depuis le centre-bourg possible, sur une route départementale D820 à faible trafic (photo 1) mais ne disposant pas d'aménagements cyclables. Un jalonnement parfois défaillant.
- Pas d'arceaux vélo.

Des conditions d'accueil peu engageantes :

- Abris
- Assises
- Informations voyageurs
- Pas de distributeurs de billets
- Aménagement des abords peu qualitatifs, bâtiment-voyageur en ruine (photos 3 et 4), quasi peu entretenu

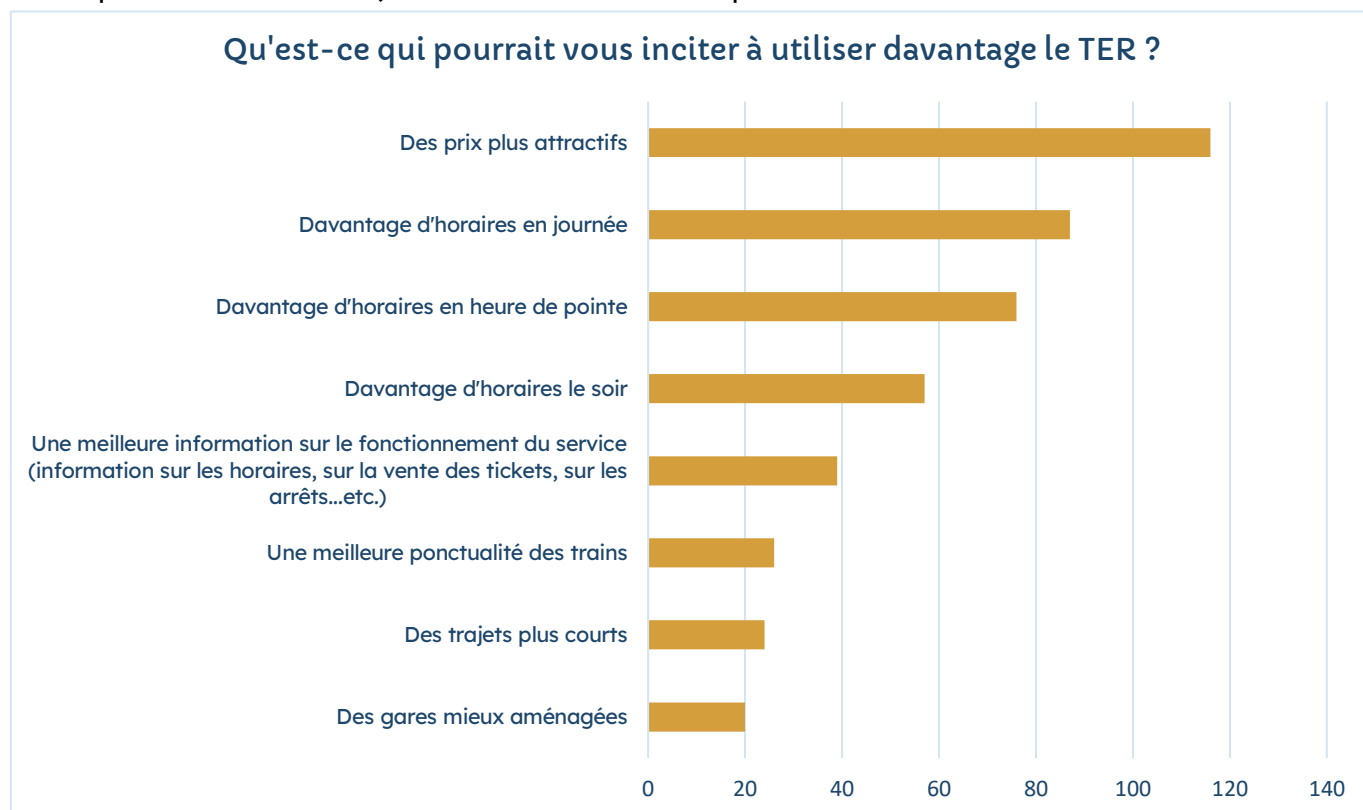


Résultats de l'enquête

Deux enjeux ressortent de l'enquête :

- Une recherche de flexibilité sur le TER (horaire, bonne capacité, possibilité de se déplacer le soir) ;
- Un prix compétitif (sous-entendu avec l'usage de la voiture).

Les personnes concernées par ces questions sont les pendulaires vers Rennes qui habitent une commune proche d'une gare (principalement Combourg) – l'enjeu est donc de cibler en particulier ces personnes-là, avec des informations sur les abonnements (s'ils sont moins cher que l'usage quotidien d'une voiture) et sur les horaires et la fréquence.



4.7. Les pôles d'échanges multimodaux

Permettre aux habitant.e.s du territoire de réaliser des déplacements multimodaux facilement est primordial pour garantir un report modal vers les mobilités alternatives à la voiture individuelle. C'est précisément l'objectif des pôles d'échanges multimodaux (PEM). Rassemblant des aires de covoiturage, des arrêts de bus, du stationnement voiture comme vélo... ces PEM offrent la possibilité aux individus d'effectuer aisément l'enchaînement de leurs déplacements pour se rendre d'un point A à un point B.

Le territoire dispose de deux PEM qualitatifs, l'un récent situé à Hédé-Bazouges et le second situé à Mesnil Roc'h, porté notamment par le Département. Ces deux PEM sont équipés d'un arrêt de bus couvert, de stationnements vélo couverts, de places réservées au covoiturage...

Le Plan de mobilité simplifié devra poursuivre cette dynamique d'implantation de pôles d'échanges multimodaux engagée sur le territoire afin d'assurer l'attractivité des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Hédé-Bazouges



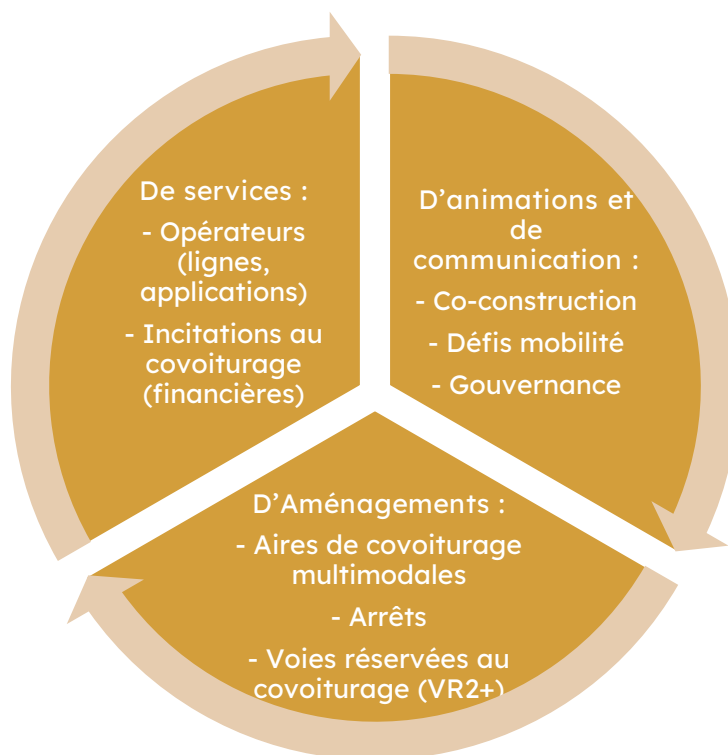
Mesnil Roc'h



4.8. Covoiturage

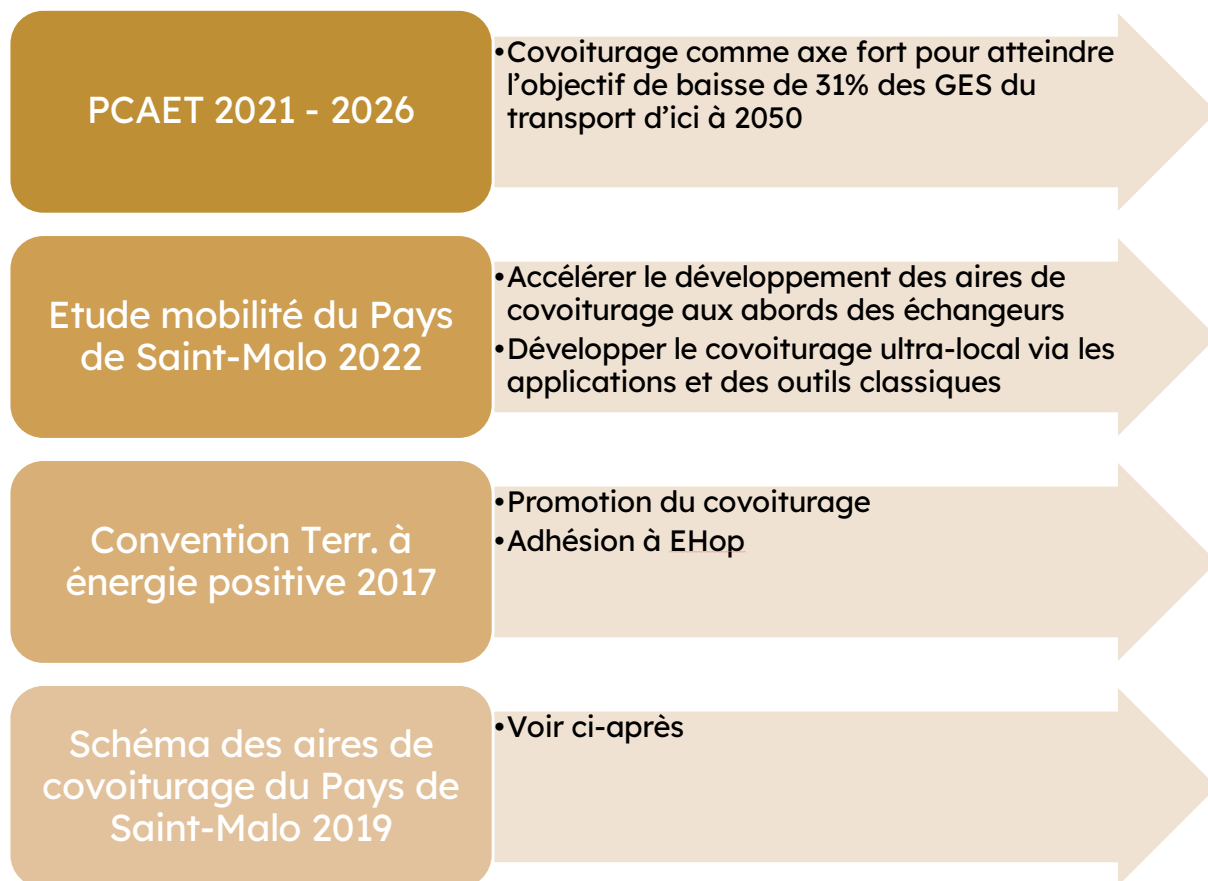
L'article L. 3132-1 du code des transports définit le **covoiturage** comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, **effectuée à titre non onéreux**, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un **déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte**.

Un système de mobilité partagée efficace s'obtient par la construction d'un triptyque cohérent autour :



Documents stratégiques

De nombreux documents et études font références au covoiturage comme un levier important de la stratégie territoriale de mobilité



Plusieurs stratégies de développement des aires de covoiturage sur le territoire

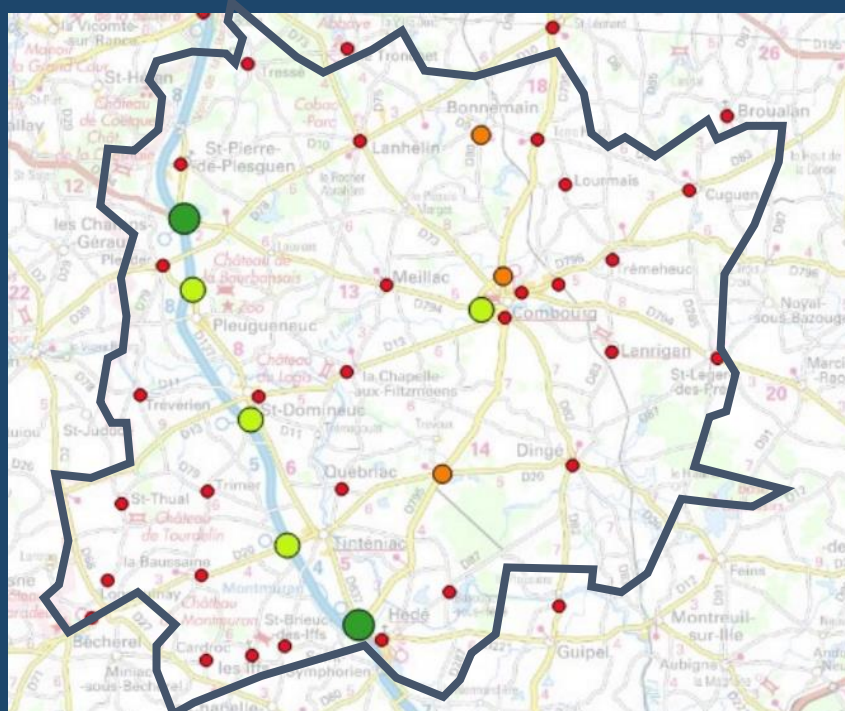
Le schéma des aires de covoiturage – Pays de St Malo

Le Schéma des aires de covoiturage mené en 2019 à l'échelle du Pays de Saint-Malo a permis de réaliser un état des lieux et de proposer un plan d'action pour l'aménagement de plusieurs aires de covoiturage sur le territoire, classifiées entre des aires principales, secondaires, de proximité et « ultra locales ».

Nombre d'espaces dédiés au covoiturage :

	Aires principales	Aires secondaires	Aire de proximité	Zones dédiées au covoiturage ultra-local	TOTAL
Saint-Malo Agglomération	1	6	5	13	25
C.C. Bretagne Romantique	2	4	3	29	38
C.C. Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	1	4	4	15	24
C.C. Côte d'Emeraude	1	1	3	9	14
TOTAL	5	15	15	66	101

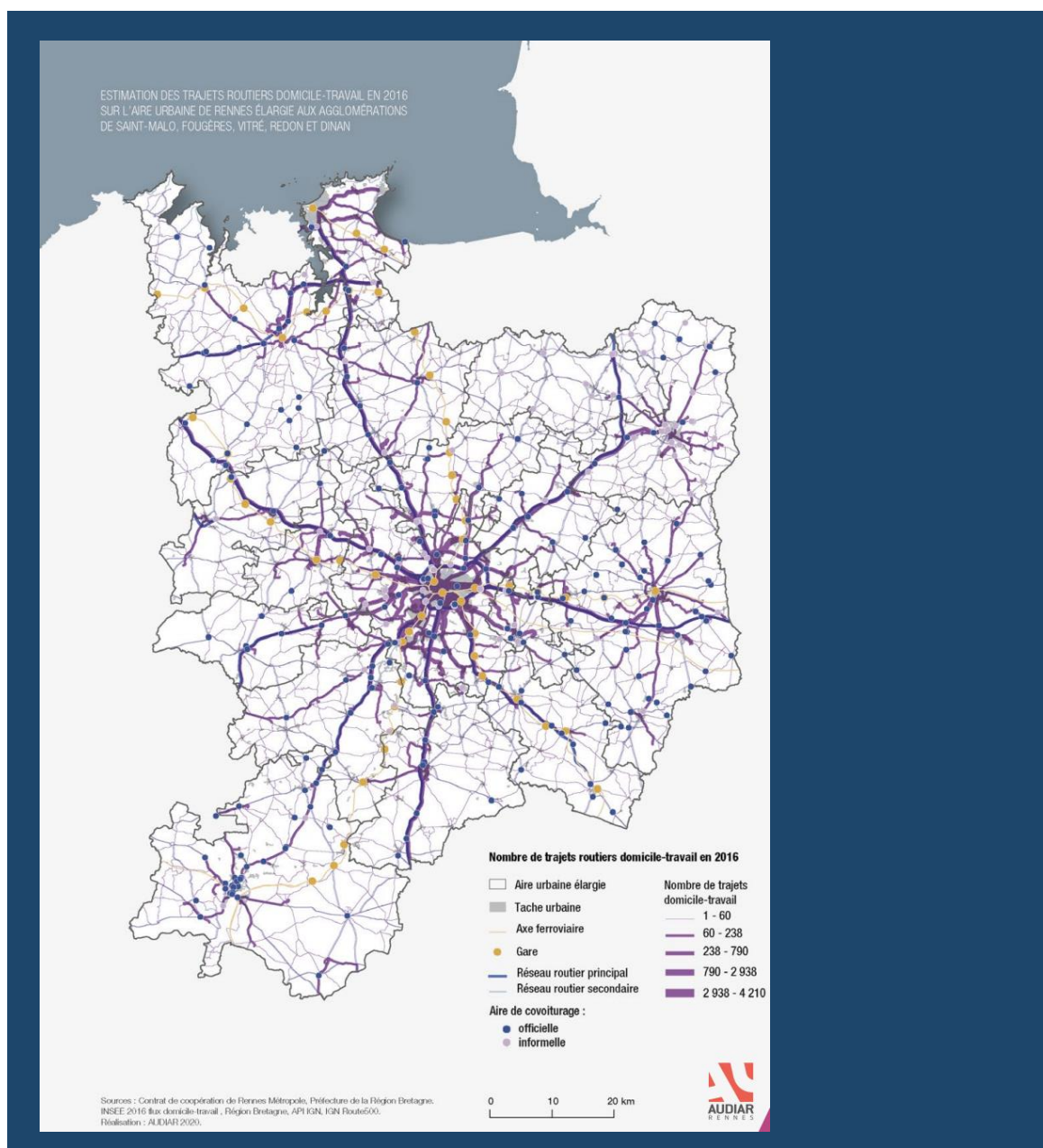
Sources : Schéma des aires de covoiturage Pays de Saint-Malo / Traitement BL évolution

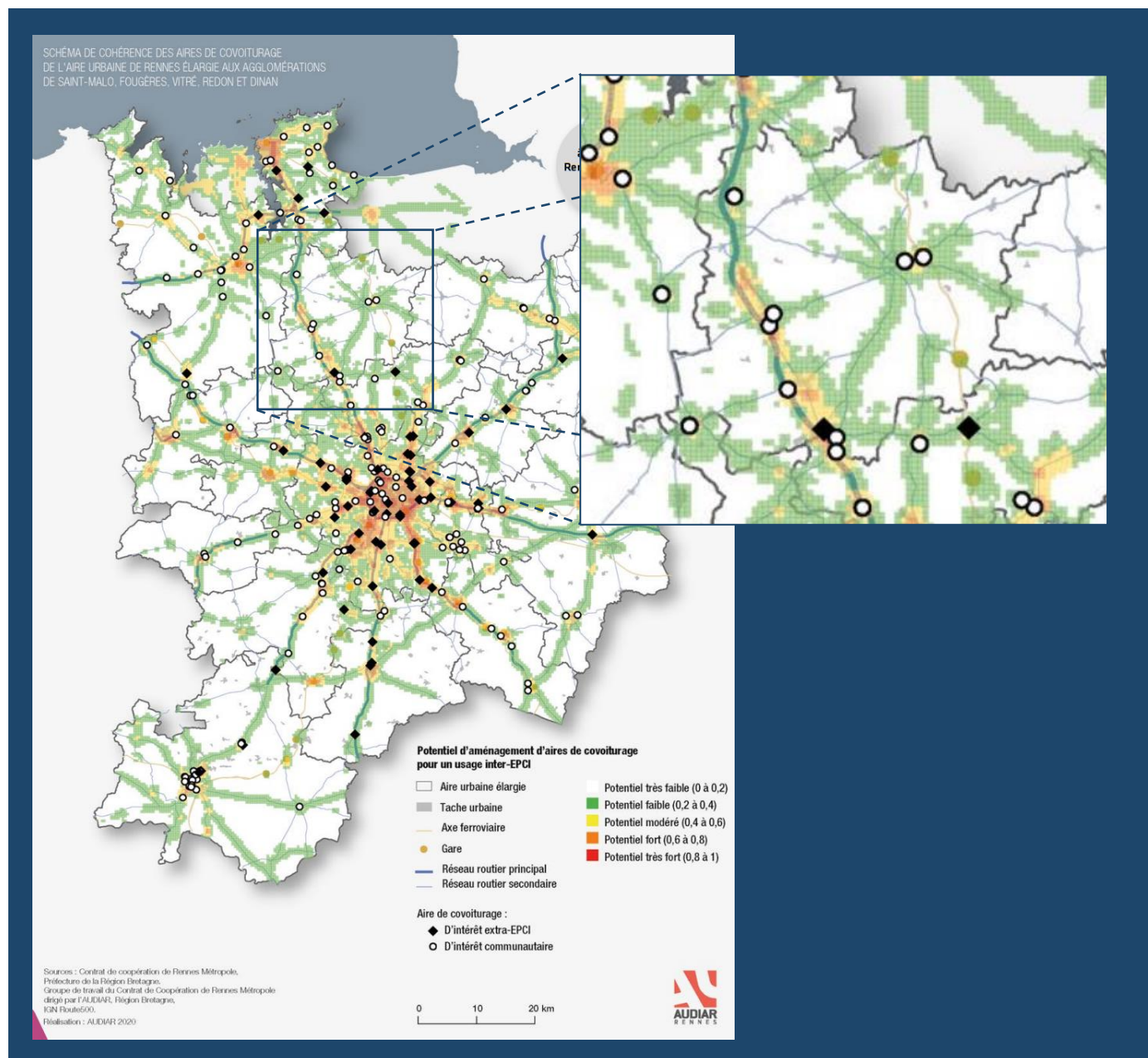


- Principales
- Secondaires
- Proximité
- Ultra-locale

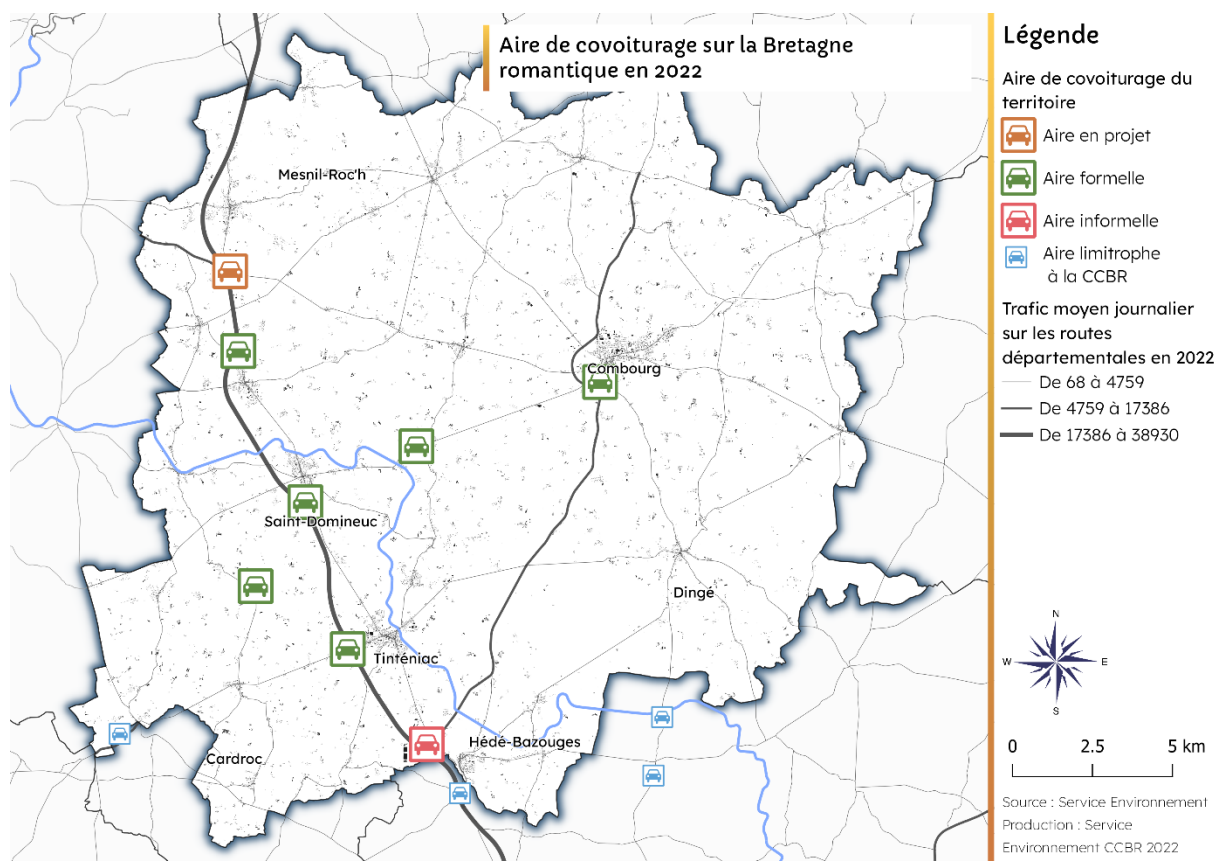
*Le schéma de cohérence des aires de covoiturage de l'aire urbaine élargie de Rennes –
AUDIAR Décembre 2020*

S'inscrivant dans le cadre des travaux du Contrat de Coopération métropolitaine, ce schéma présente les résultats des travaux pilotés par l'AUDIAR. Son objectif a été de définir une grille de lecture commune croisant le développement du covoiturage avec les enjeux d'intermodalité en prenant en compte les usages et les interconnexions avec les autres modes de déplacements.





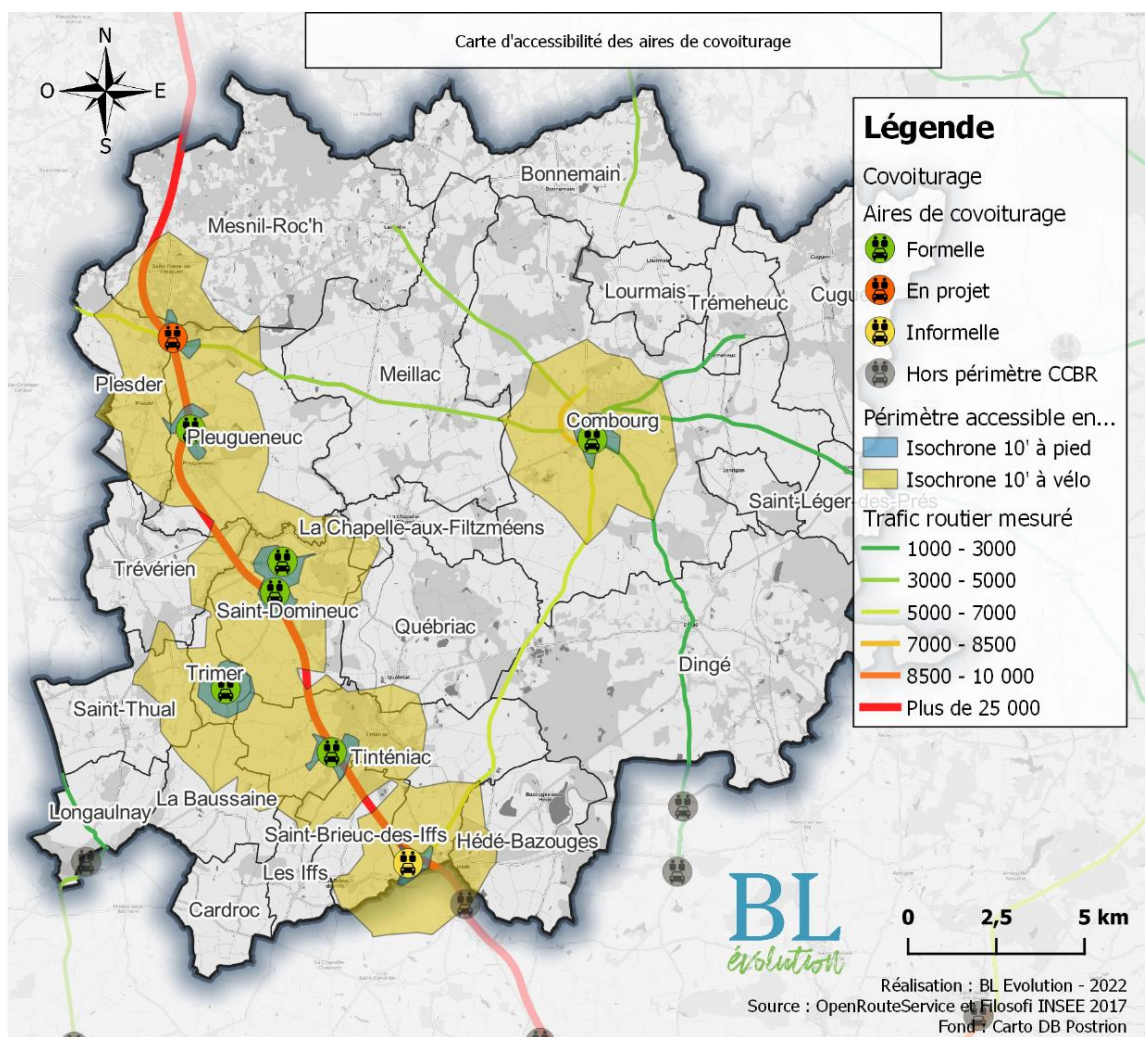
La CCBR a quant à elle prévu de renforcer l'aménagement de plusieurs aires principales du territoire et d'en formaliser de nouvelles. Le Plan d'actions du PMS permettra de préciser les actions à mener, en lien avec les préconisations du Schéma des aires de covoiturage du Pays de Saint-Malo et du schéma de cohérence des aires de covoiturage de l'AUDIAR.



Un potentiel certains de rabattement des modes actifs vers ces aires

Les aires de covoiturage formelles, informelles ou en projet présentent des potentiels de rabattement variables en modes actifs.

- ✓ A pied, les aires situées au centre-bourg sont attractives pour les habitants (Trimer, La Chapelle) mais la plupart restent inaccessibles au regard de leur implantation, à immédiate proximité de la RD137. Cela peut questionner le développement d'aires en cœur de bourg, davantage à destination des habitants. Au total, ce sont plus de 3 100 personnes qui habitent à moins de 10' à pied d'une aire de covoiturage, soit environ 9% de la population totale de la Bretagne Romantique.
- ✓ A vélo, davantage d'aires sont envisageables pour du rabattement, y compris les aires situées en-dehors des centres-bourgs. Ce sont ainsi plus de 16 200 personnes qui habitent à moins de 10' à vélo d'une aire de covoiturage, soit plus de 45% de la population.
- ✓ Point d'attention : ces statistiques ne présagent en rien de l'attractivité réelle des aires : l'implantation au cœur des zones d'activités ou en bordure de RD est également gage d'attractivité pour d'autres types de publics (salariés résidents ou non sur le territoire) et d'autres types de pratiques (rabattement en voiture vers les aires de covoiturage).



Aménagement des aires : un état des lieux et des propositions dressées par le Pays de St-Malo

En 2019, le Pays de Saint-Malo a réalisé une étude pour répertorier les aires de covoiturage existantes, informelles ou envisageables, et dresser un état des lieux de leurs aménagements.

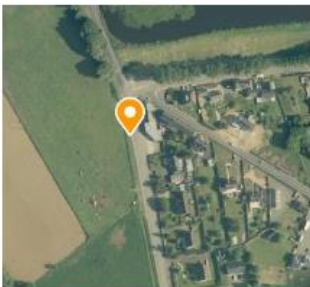
Les différentes aires inscrites par la CCBR dans sa stratégie sont présentées sur les pages suivantes ; d'autres sites sont également envisagés, notamment au cœur des communes, pour des aires dites « ultra-locales ».

L'ensemble de ces fiches sont présentées en annexes.

1

Aire de l'Angevine

ultra locale

Situation :

L'angevine

35270 COMBOURG

Nombre de places préconisées :

2 à 5 = 60 à 150m²

Concerne essentiellement le covoiturage de courte distance (moins de 10 km)

Trajets réguliers : actifs, personne sans véhicules personnel

Trajets ponctuels : personnes âgées, jeunes

Provenance des covoitureurs : communes

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	NON
Signalétique directionnelle	NON
Revêtement	
Portique	NON
Connexion transports	

Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	ARCEAU VELO
Borne de recharge électrique	SI POSSIBLE
Eclairage	NON
Poubelles	OUI
Végétation	SI POSSIBLE

Sources : Schéma des aires de covoiturage Pays de Saint-Malo

Offre existante sur le territoire

Il existe plusieurs services de covoiturage sur le périmètre de la CCBR, qui traduisent le foisonnement de l'écosystème du covoiturage, sans que l'un de ces systèmes n'ait pu réellement entrer dans le quotidien des habitants ou travailleurs du territoire.

Ehop est une association active autour de la question du covoiturage, qui cherche particulièrement à accompagner les changements de comportement chez les usagers. La CCBR a noué un partenariat avec Ehop sur la période 2019 - 2022 pour expérimenter sur 3 années une ligne de covoiturage de proximité entre Québriac et Tinténac.

OuestGo est une plateforme régionale qui met en relation gratuitement des covoitureurs, financée par de nombreuses collectivités du Grand Ouest.

Un certain nombre d'acteurs privés sont également présents de fait sur le territoire, de par la couverture nationale de leurs applications : Blabladaïly, Klaxit, Kairos, etc.

Le territoire de la CCBR est situé à proximité du territoire de Rennes Métropole, qui dispose d'une solution interne de covoiturage du quotidien : Covoit'Star. Au regard des flux quotidiens entre les deux territoires, un écosystème de covoiturage commun pourrait être pertinent.

Le [registre des preuves de covoiturage](#), réunissant 21 opérateurs de covoiturage et permettant de certifier les trajets réalisés pour donner lieu à des incitations financières de la part des territoires, donne un **bon aperçu des pratiques quotidiennes de covoiturage**.

Il témoigne de pratiques existantes mais limitées, au regard du potentiel de déplacements domicile-travail concernées.

Ainsi, sur l'ensemble du mois de septembre 2022, 209 passagers ont été transportés entre la CCBR et Rennes Métropole, à comparer avec les quelques 2 500 actifs qui réalisent quotidiennement le trajet entre les deux EPCI. De même, 122 passagers ont été transportés en septembre 2022 entre la CCBR et Saint-Malo Agglomération, quand quelques 1 200 personnes réalisent ce trajet quotidiennement, soit seulement 10% des automobilistes.

Top 10 des trajets les plus covoiturés (tous sens confondus)

Nom	Nombre
Rennes - Tinténac	59
Étrelles - Pleugueneuc	57
Pleugueneuc - Saint-Malo	35
Pleugueneuc - Rennes	30
Cesson-Sévigné - Mesnil-Roc'h	25
Saint-Domineuc - Saint-Grégoire	21
Rennes - Mesnil-Roc'h	20
Saint-Domineuc - Saint-Malo	19
Plesder - Rennes	18
Cesson-Sévigné - Tinténac	16

Top 10 des territoires

Nom	Nombre
Pleugueneuc	149
Tinténac	102
Saint-Domineuc	81
Mesnil-Roc'h	58
Plesder	40
Trimer	13

Etude menée en partenariat avec Ecov

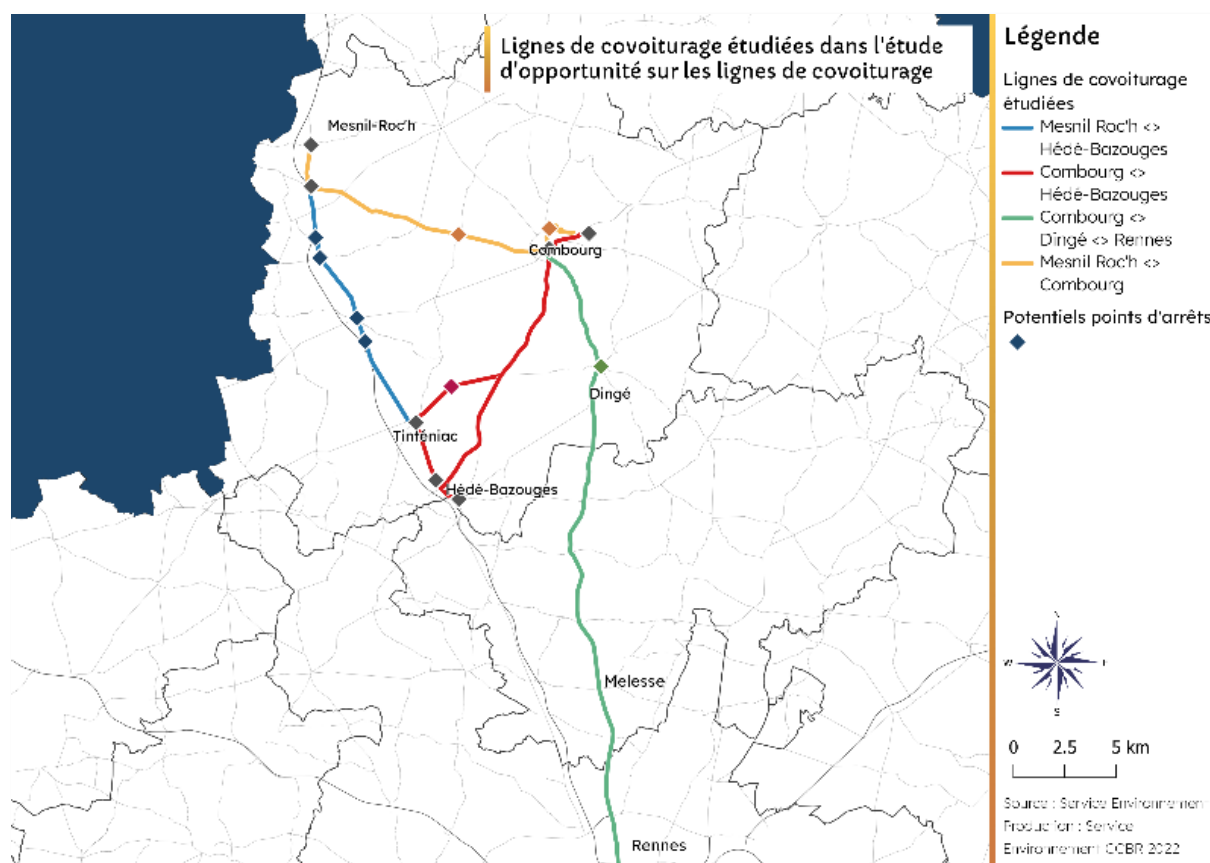
La CCBR a lancé en parallèle de la réalisation du Plan de mobilité une étude d'opportunité pour la mise en place de lignes de covoiturage du quotidien. Cette étude, réalisée par l'entreprise Ecov, doit permettre d'affiner le potentiel des différents axes de transit, d'estimer le niveau de service nécessaire à l'attractivité de l'offre et les actions à engager.

A l'issue de cette étude, une ligne de covoiturage sera expérimentée sur le périmètre de la CCBR, dont le déploiement sera assuré par Ecov. Les lignes à l'étude sont :

- Mesnil Roc'h <> Combours
- Combours <> Hédé-Bazouges
- Hédé-Bazouges <> Mesnil Roc'h
- Combours <> Dingé <> Rennes

Les différentes lignes envisagées ne portent pas le même objectif :

- ✓ Les lignes Mesnil Roc'h<>Combours ou la ligne Hédé-Bazouges<>Combours concentrent des flux relativement faibles. La solution de covoiturage répondra aux besoins de quelques actifs mais surtout à des flux ponctuels en journée.
- ✓ La ligne Mesnil Roc'h<>Hédé viendrait compléter une offre bus 8a / 8b dont la desserte répond à des flux des actifs, de certains scolaires, mais peu à des flux en journée.
- ✓ La ligne Combours<>Dingé<>Rennes viendrait davantage capter les actifs réalisant le trajet Combours<>Rennes Métropole, et surtout offrir une solution de mobilité pour les habitants de Dingé : en connexion avec Combours (offre inexistante aujourd'hui) ou vers Rennes Métropole (offre assurée par la ligne BreizhGo 11 qui ne propose pas une desserte très dense).



4.9. Bornes et stations de carburants alternatifs

Neuf bornes de recharges pour véhicules électriques sont implantées sur le territoire de la CCBR, déployé par les moyens publics du SDE 35 sous la marque Ouest Charge ou par l'initiative privée.

On remarque toutefois que les besoins anticipés au regard de la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035 seront loin d'être couverts par ce maillage. Seuls quatre communes sur les 25 que compte la CCBR sont dotées en infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Une étude d'EGIS pour le SDE 35 préconisait en 2020 l'implantation d'un point de recharge pour 20 véhicules électriques en 2030*.

Des discussions ont eu lieu dans le cadre de la définition du **Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SDIRVE)**, porté par le Syndicat Départemental d'Énergie (SDE) 35.

Ce schéma directeur constitue une feuille de route pour assurer le déploiement d'infrastructures de recharges pour véhicules électriques en Ille et Vilaine aux horizons 2025 et 2030.

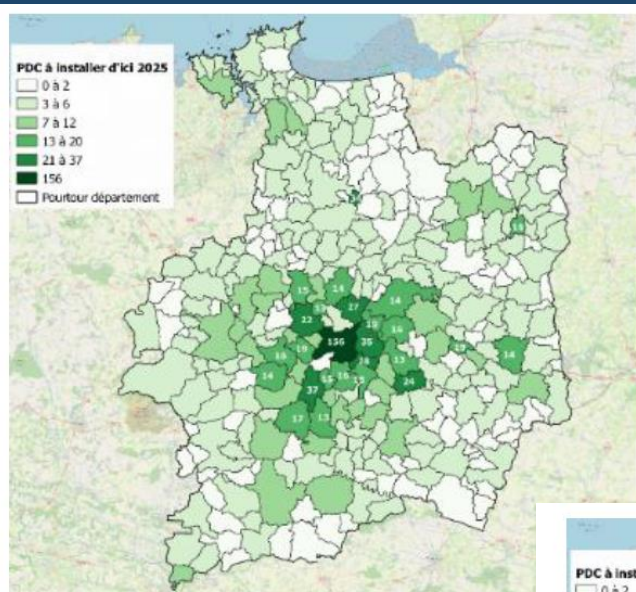


Figure 33 : Répartition des PDC à installer d'ici à 2025

Projection des points de charge à installer d'ici 2025 et entre 2025 et 2030

Source : SDIRVE 35

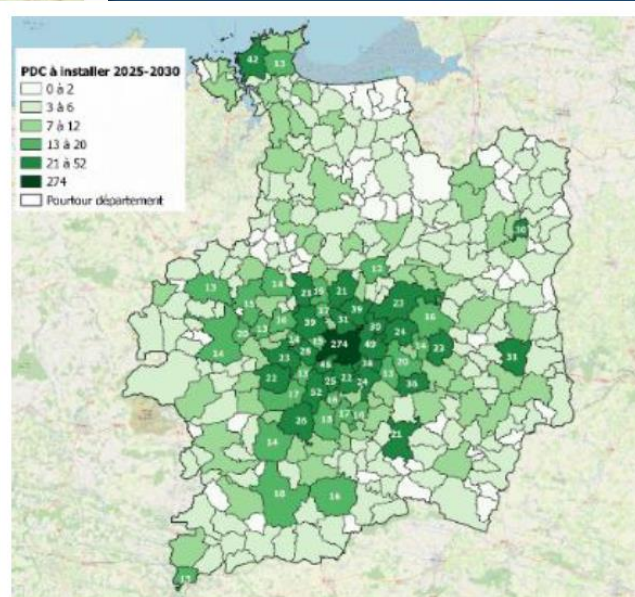
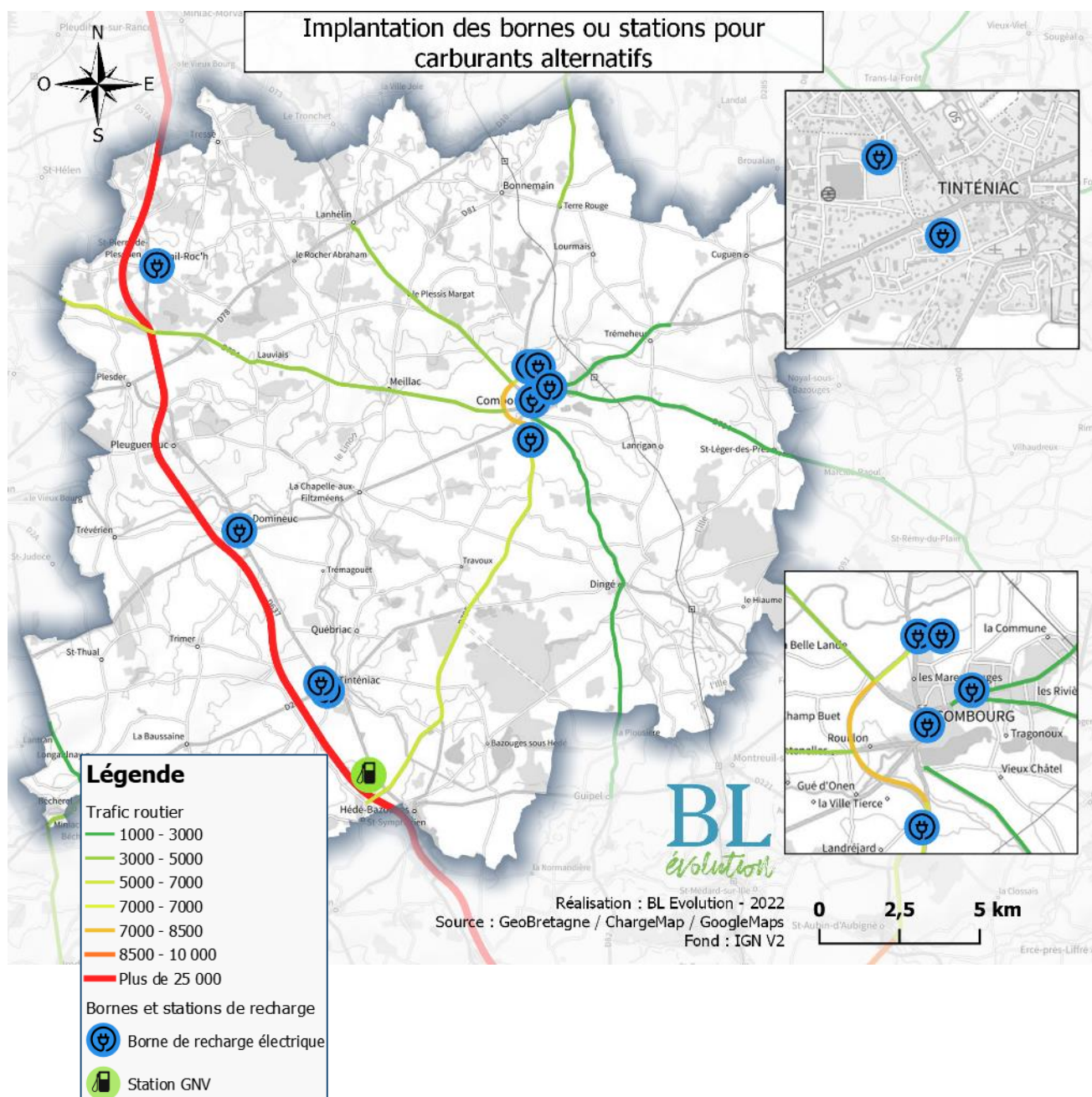


Figure 34 : Répartition des PDC à installer entre 2025 et 2030



4.10. Mobilités solidaires

La possibilité de se déplacer est un facteur déterminant de l'employabilité d'une personne. Aussi, lutter contre la précarité et le chômage nécessite la mise en place d'un dispositif d'aide à la mobilité des personnes éloignées de l'emploi.

La Communauté de communes Bretagne Romantique a, à cet effet, introduit un **Pass Mobilité**. Ce dernier est destiné aux individus ayant trouvé un **emploi ou une formation mais ne pouvant s'y rendre faute de solution de mobilité**. Après une étude de la demande, la collectivité (par le biais de la Maison France Services) propose une mise à disposition :

- ✓ d'un scooter pour 2€ par jour pendant un mois, puis 3€ par jour pour un 2ème mois, puis 4€ par jour pour un 3ème mois.
- ✓ d'une voiture pour 3€ par jour pendant un mois, puis 4€ par jour pour un 2ème mois, puis 5€ par jour pour un 3ème mois

La collectivité propose également un **accompagnement individualisé complémentaire permettant aux bénéficiaires de devenir autonomes** en matière de déplacements. Cet accompagnement est primordial pour assurer l'employabilité à long terme des bénéficiaires du Pass Mobilité.

Le Pass Mobilité présente toutefois quelques limites

L'utilisation du véhicule fourni grâce au Pass Mobilité doit exclusivement porter sur des trajets du domicile vers le travail, le lieu de formation ou le lieu d'un entretien d'embauche.

Par ailleurs, le Pass prévoit un plafonnement kilométrique pourtant décorrélié du tarif de location. Aussi, une personne réalisant moins de la moitié des kilomètres plafonnés paierait le même prix qu'une personne en réalisant la totalité.

Enfin, le service se situe à Dol-de-Bretagne, soit en dehors des limites du territoire de la CCB, éloignant les potentiels bénéficiaires du service.



Utilisatrice du Pass Mobilité, Camille ne peut utiliser le véhicule pour faire ses courses ou déposer ses enfants à l'école. Le Pass Mobilité lui offre une solution seulement partielle et temporaire à ses problématiques de mobilité. Elle doit par ailleurs se rendre à Dol toutes les deux semaines pour renouveler sa location.*

Source : <https://bretagneromantique.fr/pass-mobilite/>
 *Témoignage issu de la concertation dont les noms ont été anonymisés

 **Pass mobilité**

4.11. Synthèse de l'analyse de l'offre

- ✓ Peu d'aménagements cyclables mais un potentiel réel.
- ✓ Une **pratique non négligeable** du covoiturage, à renforcer tant pour les actifs.ive.s que pour les publics plus précaires (personnes éloignées de l'emploi et/ou en situation de précarité financière, élèves, personnes âgées...)
- ✓ Des cars **BreizhGo** couvrent les besoins vers Saint-Malo et Rennes mais le territoire **souffre d'un manque liaisons internes** à l'année.
- ✓ Le TER est un **atout majeur** et la gare de Combourg connaît une fréquentation importante. Les gares de Dingé et Bonnemain restent moins desservies et peu accessibles autrement qu'en voiture.
- ✓ Les actions concernant la **démobilité**, sont peu nombreuses bien que le potentiel de ce levier soit très puissant pour diminuer les déplacements contraints.

5. Synthèse des enjeux



La Communauté de communes dispose de **peu d'aménagements cyclables** permettant une pratique quotidienne confortable et sécurisée à l'exception des chemins de halage le long du canal d'Ille et Rance. Toutefois, le **potentiel de report modal vers le vélo est important** considérant que plus des deux tiers des habitant.e.s de la CCBR se trouvent à moins de 20 minutes à vélo d'un des trois pôles du territoire.



Concernant la **mobilité partagée**, les aires de covoiturage et pôles d'échanges multimodaux permettent une **pratique non négligeable** du covoiturage, bien que l'accessibilité des aires en modes actifs reste difficile. Celle-ci **peut néanmoins être considérablement renforcée** tant pour les actif.ive.s que pour les publics plus précaires (personnes éloignées de l'emploi et/ou en situation de précarité financière, élèves, personnes âgées...) via une animation de communauté de covoiturage. D'autres solutions sont également à envisager telles que **l'autostop organisé**.



Les **transports en commun BreizhGo** permettent de couvrir la demande sur les axes vers Saint-Malo et Rennes mais le territoire **souffre d'un manque de liaisons internes** à l'année. La pérennisation des liaisons estivales est apparue comme une demande de la part de plusieurs publics.



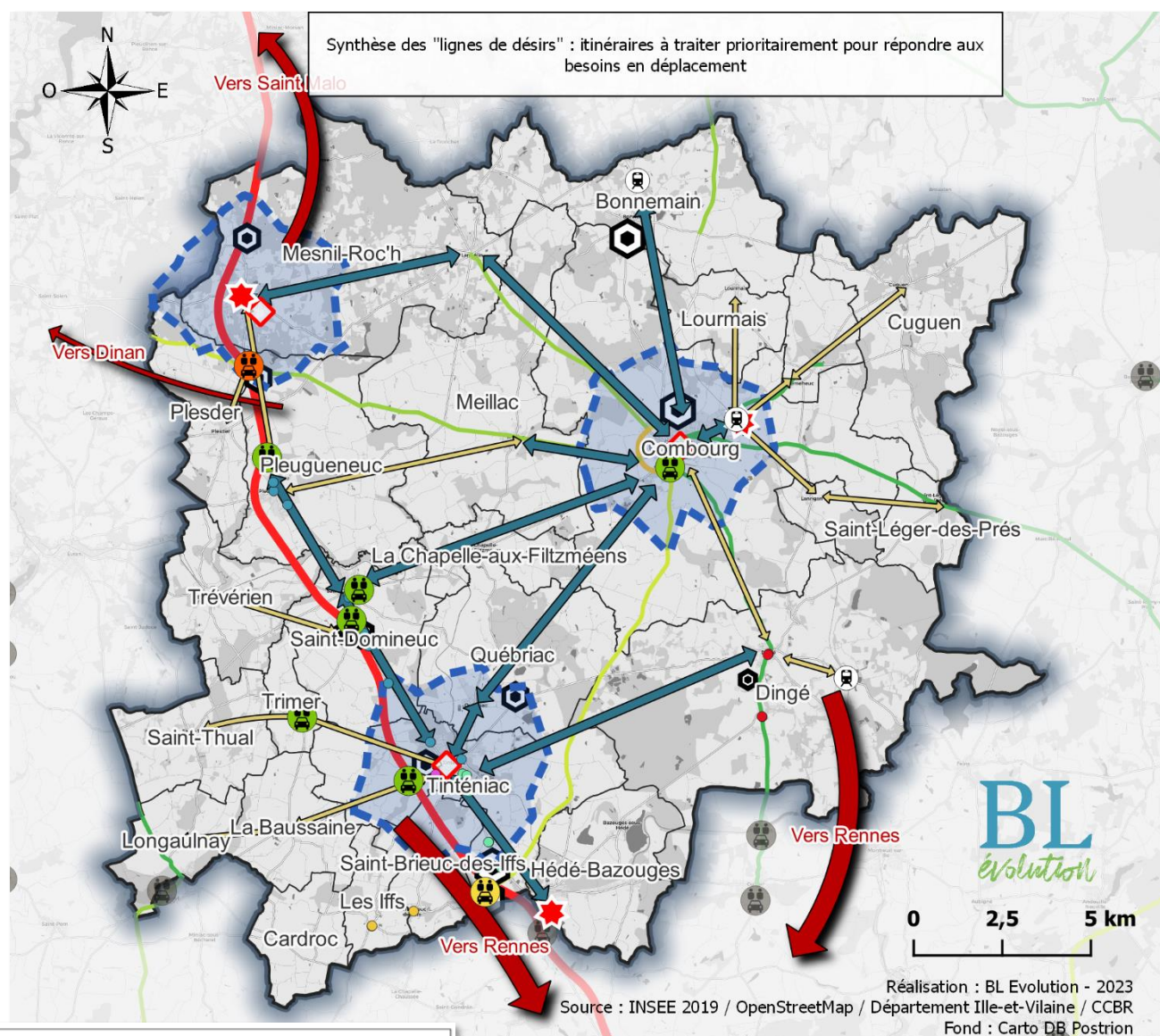
L'offre de **train régionaux sur le territoire est également un atout majeur** et la gare de Combourg connaît une fréquentation importante que ce soit vers Rennes ou Saint-Malo. Les gares de Dingé et Bonnemain restent moins desservies et peu accessibles autrement qu'en voiture. L'usage du train pourrait se renforcer, notamment via l'aménagement d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés.



Concernant la **démobilité**, le territoire recense un espace de coworking. En développant cette offre, la collectivité permet aux habitant.e.s de réduire leur besoin de déplacement et par là même leurs déplacements subis.



Enfin, si le Pass Mobilité permet d'apporter une solution aux personnes éloignées de l'emploi, il n'offre qu'une réponse parcellaire et l'accès à la **mobilité pourrait très certainement être amélioré** via le développement des solutions ci-dessus.



Légende

Synthèse des enjeux

◇ Pôles principaux

■ Enjeu de liaison à réaliser en modes actifs

Liaisons internes

↔ Directe

→ Locale

Liaisons directes vers l'extérieur

→ 337 personnes par jour

→ 1885 personnes par jour

→ 2422 personnes par jour

Arrêts de car du réseau BreizhGo

● Ligne 11

● Ligne 15

● Ligne 7

● Ligne 8a

● Ligne 8b

★ PEM

● Gares et haltes

Aires de covoiturage

🚗 En projet

🚗 Formelle

🚗 Hors périmètre CCBR

🚗 Informelle

trafic_routier_BR

1000 - 3000

3000 - 5000

5000 - 7000

7000 - 7000

7000 - 8500

8500 - 10 000

Plus de 25 000

Zône d'activité économique

1 - 1,4

1,4 - 1,8

1,8 - 2,2

2,2 - 2,6

2,6 - 3

6. Annexes

Concertation réalisée auprès des publics cibles

En 2022 - 2023, la CCBR a souhaité lancer une concertation globale autour des questions de mobilité, sous l'appellation Tempo. Outre une enquête en ligne ouverte à tous, une démarche large de concertation grand public a été menée, appuyée par l'association Des Idées Plein la Terre.

En parallèle, la CCBR a souhaité recueillir l'avis de publics spécifiques qui rencontrent des problématiques de mobilité particulières. Grâce à la carte « de Gulliver », carte géante du territoire permettant de repérer facilement son domicile, ses lieux de vie, d'études et de travail, ces personnes ont pu s'exprimer sur leurs habitudes de déplacement et leurs freins en matière de mobilité. Cette démarche d'« aller-vers » a permis d'entendre des publics qui sont souvent peu présents lors des démarches classiques de concertation : personnes en insertion, lycéens, seniors en situation de dépendance, salariés travaillant sur le territoire mais n'y vivant pas, etc.

Lycée Bel Air – Tinténia

Personnes rencontrées : Une cinquantaine de lycéens et lycéennes.

Modes de transports :

- Le moyen de transport privilégié par les lycéen.ne.s était le **car** (au départ de Rennes ou Saint-Malo).
- Un nombre important d'élèves réalisent des trajets **multimodaux** : voiture vers l'arrêt de bus, métro et bus, bus et train...
- Quelques élèves **covoiturent** (soit via une appli soit par un arrangement entre parents d'élèves).
- Un nombre non négligeable se déplacent à **moto**.

Provenance :

- Rennes et son agglomération ;
- Saint-Malo et son agglomération ;
- Nord-Est du territoire ;

Enjeux :

- Les élèves en provenance du Nord-Est du territoire rencontrent le plus de difficulté à se déplacer de manière autonome ;
- L'ensemble des élèves connaît un amplitude horaire très importante, certain.e.s devant se lever à 5h ou 5h30 pour espérer être à l'heure ;

Association AGECLIC – Maison France service à Combourg

Personnes rencontrées : Deux membres de l'association et une personne extérieure.

Modes de transports :

- Le moyen de transport privilégié est la **marche** pour les déplacements de proximité vers les centres bourgs (cours d'appoint, loisirs) ;
- La **voiture individuelle** est majoritaire pour les déplacements plus long et une personne est aidée par le personnel de l'association ;
- Des pratiques de **covoiturage** entre voisins/famille/amis ont été soulignées bien qu'il existe une certaine réticence ;
- Les **transports en commun** ont été testés par une participante qui n'a pas été convaincue ;

Provenance :

- Québriac ;
- Saint-Domineuc ;
- Combourg ;

Destinations privilégiées :

- Supermarchés à Combourg ou Tinténia ;
- Centres-bourgs de Combourg ou Tinténia ;
- Rennes ;
- Saint-Malo ;
- Dol-de-Bretagne ;

Enjeux :

- La voiture individuelle est un gage d'autonomie conservée ;
- Une forme de réticence au regard des offres alternatives de mobilité s'expliquant par :

Un manque de connaissance sur l'offre (TC)

Une mauvaise expérience antérieure (covoiturage/stop)

Plateforme logistique Biocoop – Tinténia

Personnes rencontrées : Une cinquantaine de salarié.e.s.

Modes de transports :

- Le mode de transport hégémonique est la **voiture individuelle** ;
- Quelques personnes font du **covoiturage** mais très peu ;
- Deux personnes se rendent à la plateforme à **vélo** ;
- Une personne rencontrée utilise le **bus** ;

Provenance :

- Nord de l'agglomération Rennaise (ancien site de la plateforme) ;
- Bazouges ;
- Québric ;
- Combours ;
- Saint-Broladre ;
- Epiniac ;
- Cuguen ;

Enjeux :

- L'augmentation des prix de l'essence commence à se faire ressentir et pourrait pousser le covoiturage ;
- Un enjeu de mise en relation des salarié.e.s pour le covoiturage au-delà du service dans lequel ils sont employé.e.s ;
- Un enjeu de sécurisation de l'accès vélo et piéton au site et à la ZA plus largement ;

Solutions envisagées lors de la discussion :

- Adapter les horaires de travail afin de pouvoir emprunter les transports en commun ;
- Mettre en place de la location longue durée de VAE sur le territoire ;

- Aménager du stationnement dédié au covoiturage et animer un plateforme d'entreprise ;
- Aménager l'accotement de la départementale vers Tinténia ;

Chantier d'insertion Emmaüs – Hédé-Bazouges

Personnes rencontrées : Une dizaine de personnes.

Modes de transports :

- La **voiture** est le moyen privilégié pour se déplacer. En revanche l'accès à une voiture diffère selon les personnes : **Pass Mobilité, covoiturage ou dépôt** par un proche, financement par un **prêt** ;
- Quelques individus utilisent le car grâce à un nouvel arrêt créé à Hédé-Bazouges (Pierre Barenton) ;

Provenance :

- Plesder ;
- Guipel ;
- Dingé ;
- Lanhélin ;
- Tinténia ;

Enjeux :

- Une précarité importante et générale des moyens de déplacement à disposition des individus ;
- Des solutions de déplacement temporaires, limitées et/ou limitantes ;
- Un manque d'autonomie fortement souligné par le personnel encadrant limitant l'employabilité des personnes ;
- Des problématiques de mobilité se retrouvant au sein du foyer notamment les foyers avec enfants ;
- De nombreuses démarches individuelles traduisant une volonté d'accéder à une forme d'autonomie (recherche d'un véhicule, obtention du permis) ;

Solutions envisagées lors de la discussion :

- Mise en place d'un système de covoiturage avec une animation et une mise en relation des personnes ;

- Prêt de vélo/location longue durée ;
- Pérenniser les navettes estivales ;

Compte-rendu du Comité des partenaires

Le 15 décembre 2022 s'est tenu le premier Comité des partenaires mobilité de la Bretagne romantique.

Aménagements cyclables

Le travail de réflexion sur les liaisons prioritaires ou non prioritaires a permis d'identifier ces liaisons :

- Hédé-Bazouges <> Mesnil-Roc'h par l'ancienne route départementale avec une priorité sur l'axe Tinténiac <> Saint-Domineuc et Tinténiac <> La Morandais (liaison demandée dans le cadre des discussions avec le Département) ;
- Meillac <> Combourg ;
- Québriac <> Tinténiac (des emplacements réservés sont disponibles) ;

La pertinence de la liaison Dingé <> Combourg a été questionnée.

Il a été proposé de réserver des voies peu circulées à la circulation de véhicules lent et de vélos ainsi que de tirer profit des nombreuses routes calmes du territoire.

Il a été rappelé l'importance de mettre en place des programmes tels que « Savoir rouler à vélo » pour assurer la sécurité des cyclistes comme des piétons, mais aussi l'implantation de lieu de réparation de vélo, type « Repair café », pour développer l'ensemble de l'écosystème vélo.

Il a été mentionné que le Département travaille actuellement à une révision de son règlement de voirie pour mieux faciliter les aménagements d'infrastructures cyclables.

Covoiturage

Cet atelier a permis de faire ressortir la bonne visibilité des aires de la D637. L'aire de Combourg est en revanche jugée peu visible.

Concernant le dimensionnement des aires, il a été mentionné que certaines aires sont trop saturées, et qu'il faudra voir comment les développer dans le cadre d'un PLUi contraignant. Il s'agirait avant tout de la mise en place de nouvelles aires de covoiturage sécurisées, puis d'étendre les aires existantes

Le covoiturage informel est très développé au niveau de la Morandais ou de La Coudraie, mais les accès aux sites sont peu sécurisés.

Il a été souligné que les petites communes disposent de peu d'aires de covoiturage, mais elles connaissent toutefois déjà des pratiques informelles sur les places de l'église, etc.

L'incitation financière et l'engagement des employeurs dans l'assouplissement des horaires de travail ont été identifiés comme deux leviers importants d'action.

Un intervenant s'est interrogé sur la pratique qui peut notamment être limitée lorsque l'on fait face à une urgence.

Concernant l'autostop organisé, les participants l'ont trouvé très intéressant en complément des cars BreizhGo.

Pour finir il a été rappelé que cette réflexion doit aussi être menée avec les territoires voisins.

Transports collectifs

Lignes régulières

- Trop d'arrêts sur la 8a / 8b, qui rend les temps de parcours trop peu attractifs.
- Lien La Coudrais – 8b à développer
- Lien Zone de Rollin – Tinténiac à développer
- Tinténiac : Problématique des arrêts différents lorsque les cars s'arrêtent à la Poste ou rue du Prieuré selon que le car vient ou va à Rennes. Ces arrêts alternés s'expliquent probablement par des problématiques de foncier, et ne favorise pas non plus l'intermodalité (frein pour un stationnement vélo à l'un ou l'autre arrêt).

- Proposition de créer une transversale entre Combourg et Tinténiaç notamment en lien avec la Morandais.
- Proposition de créer une transversale Mesnil Roc'h<>Combourg
- Concernant la fréquence de passage, une demande de davantage de bus vers Rennes après 9h est revenue plusieurs fois. De plus en plus de modes de travail ne sont pas calés sur les heures de pointe classiques, ce qui crée une difficulté à répondre aux évolutions des heures de déplacements.

Ferroviaire

- Delta Dore Bonnemain : pertinence d'une desserte de la gare de Bonnemain, en articulation avec une liaison douce avec le bourg, mais la desserte très faible actuellement ne permet pas de rendre cette solution attractive.
- L'emport du vélo dans les trains est devenu très compliqué sur certains horaires, ce qui oblige certains usagers à s'adapter
- Une limite a été soulignée sur l'abonnement train qui ne se fait uniquement sur une OD précise, et non une ligne entière, limitant les possibilités d'emprunter le train en-dehors des motifs domicile-travail
- Toujours sur la tarification, l'existence d'effets de seuil sur la ligne Rennes - Saint-Malo conduit certains usagers à privilégier la gare de Guipel plutôt que celle de Dingé

TAD

- Un service de TAD avait été mis en place par la collectivité il y a quelques années mais il fonctionnait mal. Le service de navette estivale est un plus fonctionnel, notamment en articulation avec le centre aquatique.

Autopartage

- L'autopartage pourrait répondre à un certain nombre de besoin. Un projet porté par la commune de Hédé pourrait voir le jour.

Intermodalité

- Davantage de stationnement sécurisés vélo, à Pleugueneuc et Tinténiaç a été demandé. L'insuffisance du parking vélo à Combourg a été soulignée.
- Les participants se sont interrogés sur une possible intermodalité car/covoiturage.

Information

- Il a été rappelé que l'information, les applications mais aussi le renseignement humain sont des sujets à ne pas sous-estimer (exemple de la plateforme de mobilité).

Autres

- Enjeu de l'augmentation démographique en Ile-et-Vilaine et également de l'augmentation de l'attractivité des petites communes : le transport est un élément important de cette attractivité pour les petites communes.

Glossaire

Accessibilité : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

Aire piétonne : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Aménagement cyclable : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

Aménagement piéton / piétonnier : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi...)

Autopartage : L'autopartage consiste à avoir accès à une voiture quand on ne peut pas faire autrement. Ce n'est pas un moyen de transport en tant que tel, mais il permet de consolider le bouquet de mobilité du territoire. En effet, afin d'avoir un intérêt, la mise en place de l'autopartage nécessite qu'il y ait déjà une offre efficace et variée. Il est destiné aux personnes qui utilisent quotidiennement les différents modes de transport collectif, et qui ont besoin ponctuellement d'un véhicule. C'est une piste intéressante pour optimiser l'utilisation des véhicules, réduire leur impact sur l'espace public et donner la possibilité à ceux qui n'ont pas les moyens d'être propriétaires d'un véhicule d'y avoir accès ponctuellement.

Autostop : L'autostop est théoriquement un moyen de transport informel dans lequel un

automobiliste accepte de transporter gratuitement une personne au bord de la route qui lui a fait signe. L'autostop permet de transporter davantage de personnes sans augmenter le flux de véhicules sur la route. Il demande peu d'efforts au conducteur qui n'a pas à modifier sa course, et se révèle, selon les cas explicités ensuite, peu cher ou gratuit pour le passager.

Bande cyclable : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Cédez-le-passage-cycliste : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers. Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

Covoiturage : Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée sans rémunération mis à part le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement dont l'origine et la destination sont choisies par le conducteur. La forme de covoiturage la plus répandue concerne les longues distances. Dans le cas des trajets quotidiens sur courte distance, le cadre est différent. Lorsqu'il est organisé avec des amis ou de la famille, le covoiturage est dit "informel". Dans le cas contraire, on parlera de "covoiturage via un outil de mise en relation". Cette mise en relation peut être anticipée, via une application mobile ou un site internet : elle correspond alors principalement à la forme de covoiturage la plus connue qu'est le covoiturage longue distance, dont le marché est capté en grande partie par l'entreprise Blablacar.

Coupure urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile - travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.

Jalonnement vertical : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Jalonnement horizontal : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Piste cyclable : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

Part modale : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Trafic qui n'est pas dédié à la desserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

Transport à la Demande (T.A.D.) : mode de transport en commun dont les trajets et les points de desserte sont déterminés en fonction des réservations (généralement téléphoniques) des usagers.

Un opérateur se charge de la réservation, de la planification et de l'organisation des services conformément aux demandes.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobilier urbain, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

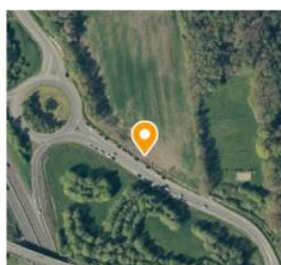
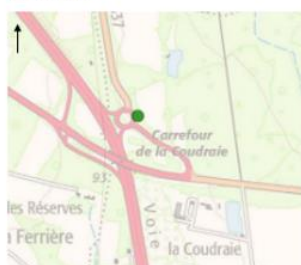
Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Analyse des aires de covoiturage

2

Aire de La Coudraie

Aire principale



Situation :

La coudraie

35720 PLEUGUENEUC

Nombre de places préconisées :

70 à 90 = 2100 à 2400m²

Concerne le covoiturage de longue distance : +70km

Trajets ponctuels, de loisirs ou d'affaires : Tous publics

Trajets réguliers : actifs

Provenance des covoitureurs : Du Pays et des environs

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	OUI
Signalétique directionnelle	OUI
Revêtement	Terrassement et enduit superficiel
Portique	OUI
Connexion transports	OUI

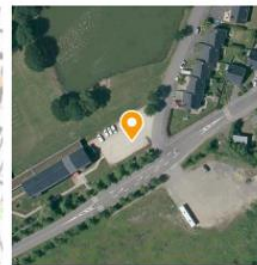
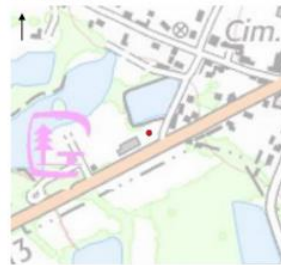
Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	OUI
Borne de recharge électrique	OUI
Eclairage	OUI
Poubelles	OUI
Végétation	OUI

3

Aire de covoiturage de La Chapelle-aux-Filtzméens

Aire ultra locale



Situation :

Parking siège C.C. Bretagne Romantique

22 Rue des Coteaux

35190 LA CHAPPELLE-AUX-FILTZMEENS

Nombre de places préconisées :

2 à 5 = 60 à 150m²

Concerne essentiellement le covoiturage de courte distance (moins de 10 km)

Trajets réguliers : actifs, personne sans véhicules personnel

Trajets ponctuels : personnes âgées, jeunes

Provenance des covoitureurs : communes

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	NON
Signalétique directionnelle	NON
Revêtement	
Portique	NON
Connexion transports	

Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	ARCEAU VELO
Borne de recharge électrique	SI POSSIBLE
Eclairage	NON
Poubelles	OUI
Végétation	SI POSSIBLE

4

Aire de covoiturage - Les Vairies

Aire secondaire



Situation :

Les Vairies

35190 TINTENIAC

Nombre de places préconisées :

40 à 80 = 1200 à 2400m²

Concerne essentiellement le covoiturage de moyenne à courte distance, en rabattement (entre 10 et 30km)

Trajets réguliers, intermodaux, de rabattement : actifs

Trajets ponctuels, de loisirs ou d'affaires : tous publics

Provenance des covoitureurs : communes limitrophes

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	OUI
Signalétique directionnelle	OUI
Revêtement	Terrassement et enduit superficiel
Portique	SI POSSIBLE
Connexion transports	SI POSSIBLE

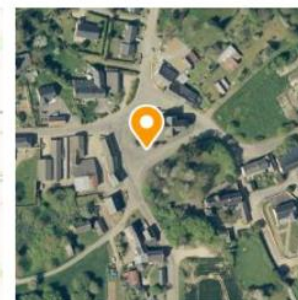
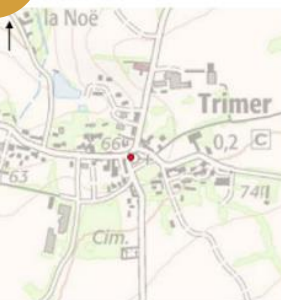
Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	OUI si connexion
Borne de recharge électrique	OUI
Eclairage	OUI
Poubelles	OUI
Végétation	OUI

5

Aire de covoiturage de Trimer

Aire ultra locale



Situation :

Le Bourg

35190 TRIMER

Nombre de places préconisées :

2 à 5 = 60 à 150m²

Concerne essentiellement le covoiturage de courte distance (moins de 10 km)

Trajets réguliers : actifs, personne sans véhicules personnel

Trajets ponctuels : personnes âgées, jeunes

Provenance des covoitureurs : communes

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	NON
Signalétique directionnelle	NON
Revêtement	
Portique	NON
Connexion transports	

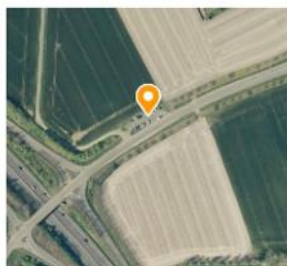
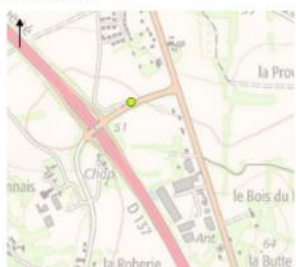
Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	ARCEAU VELO
Borne de recharge électrique	POSSIBLE
Eclairage	NON
Poubelles	OUI
Végétation	SI POSSIBLE

6

Aire du rocher

Aire secondaire



Situation :

Le rocher

35190 SAINT-DOMINEUC

Nombre de places préconisées :

40 à 80 = 1200 à 2400m² (norme haute)

À agrandir

Concerne le covoiturage de moyenne et longue distance (entre 20 et 70km)

Trajets réguliers : actifs

Trajets ponctuels, de loisirs ou d'affaires

Provenance des covoitureurs : Bassin de vie intercommunal

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	OUI
Signalétique directionnelle	OUI
Revêtement	Terrassement et enduit superficiel
Portique	SI POSSIBLE
Connexion transports	SI POSSIBLE

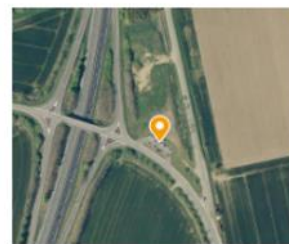
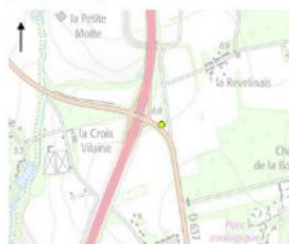
Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	OUI si connexion
Borne de recharge électrique	OUI
Eclairage	OUI
Poubelles	OUI
Végétation	OUI

7

Aire de Pleugueneuc

Aire secondaire



Situation :

Echangeur D637 D137

35720 PLEUGUENEUC

Nombre de places préconisées :

40 à 80 = 1200 à 2400m²

Concerne essentiellement le covoiturage de courte distance (moins de 10 km)

Trajets réguliers : actifs, personne sans véhicules personnel

Trajets ponctuels : personnes âgées, jeunes

Provenance des covoitureurs : communes

Equipements préconisés :

Signalétique de position	OUI
Signalétique de pré signalisation	OUI
Signalétique directionnelle	OUI
Revêtement	Terrassement et enduit superficiel
Portique	SI POSSIBLE
Connexion transports	SI POSSIBLE

Equipements déjà acquis :

Marquage au sol	OUI
Abri-vélo	OUI si connexion
Borne de recharge électrique	OUI
Eclairage	OUI
Poubelles	OUI
Végétation	OUI