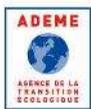


Soutenu
par



Plan de Mobilité Simplifié

Plan d'actions



Table des matières

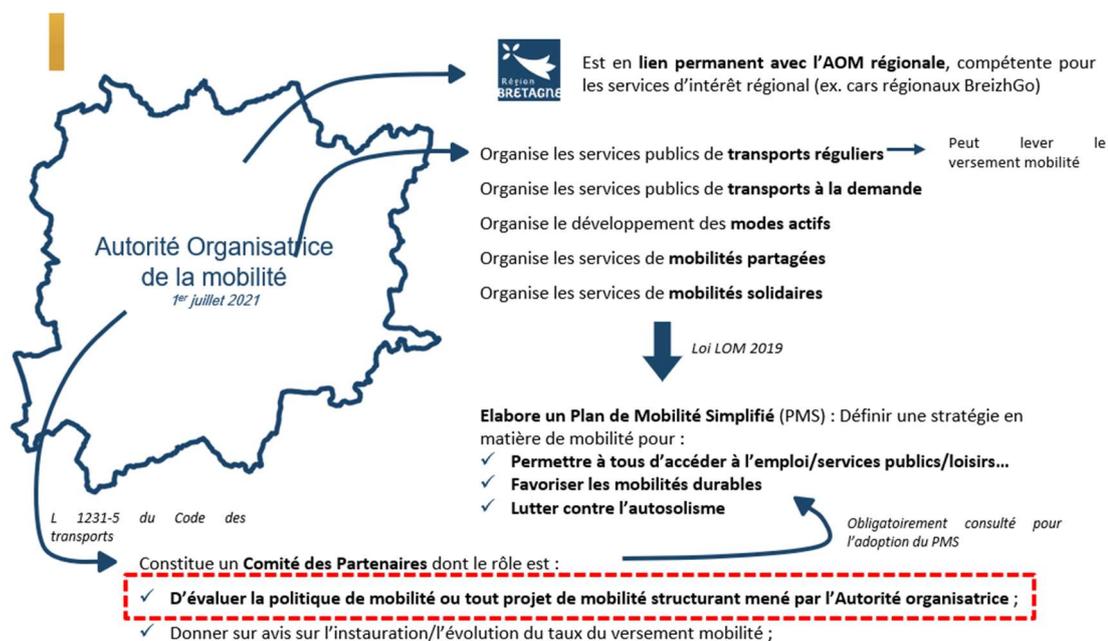
Table des matières	2
1. Introduction.....	4
Compétence mobilité et rôle du Comité des partenaires.....	4
Démarches en cours.....	4
Contexte du Plan de Mobilité Simplifié : des orientations favorables aux mobilités durables	5
Objectifs du Plan de mobilité.....	6
2. Scénario retenu.....	7
3. Présentation du plan d'action.....	8
AXE 1 - Renforcer les liaisons internes à la CCBR pour mieux répondre aux besoins quotidiens de tous les types de publics	8
AXE 2 - Améliorer l'attractivité des offres de déplacement vers/depuis les bassins extérieurs de vie et d'emploi, pour tous.....	13
AXE 3 - Mieux articuler les différentes solutions de mobilité entre elles pour faciliter les trajets à toutes les échelles de déplacements.....	17
AXE 4 - Engager une dynamique transversale pour faire connaître les offres de mobilité, les rendre accessibles à tous et inciter au changement de comportement.....	21
4. Estimations financières et enjeux budgétaires	27

1. Introduction

Compétence mobilité et rôle du Comité des partenaires

La compétence mobilité a été transférée à la Communauté de communes Bretagne romantique (CCBR) en juillet 2021. Dans cette optique, les élus ont souhaité réaliser un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) sur l'ensemble de la CCBR. Le PMS permettra de définir une stratégie de mobilité claire et de définir les actions à mettre en place sur les prochaines années.

La compétence étant multi-partenariale, elle permet à la Bretagne romantique d'être l'Autorité Organisatrice de la mobilité sur son territoire.



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 des projets territoriaux, que nous prendrons en compte pour ce Plan de mobilité simplifié.

En parallèle, les communes pôles (Tinténiac, Combourg) se sont dotées de schémas cyclables, mettant en perspective les actions à réaliser autour du vélo au sein de leurs agglomérations.

Combourg labélisé « 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

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

Sur le territoire de la CCBR, 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'actions pour tendre vers une mobilité dite « vertueuse et réfléchie ». La CCBR s'est par ailleurs dotée de la compétence **d'Autorité Organisatrice de la Mobilité** en juillet 2021.

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

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 ;

SRADET 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 CCBR travaille également depuis 2019 sur un **Schéma Directeur des liaisons douces**. Le schéma est finalisé et ses recommandations sont intégrées au PMS afin d'en assurer la concrétisation.

Schéma Directeur des liaisons douces de la Communauté de communes –

Plan d'actions :

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 ;

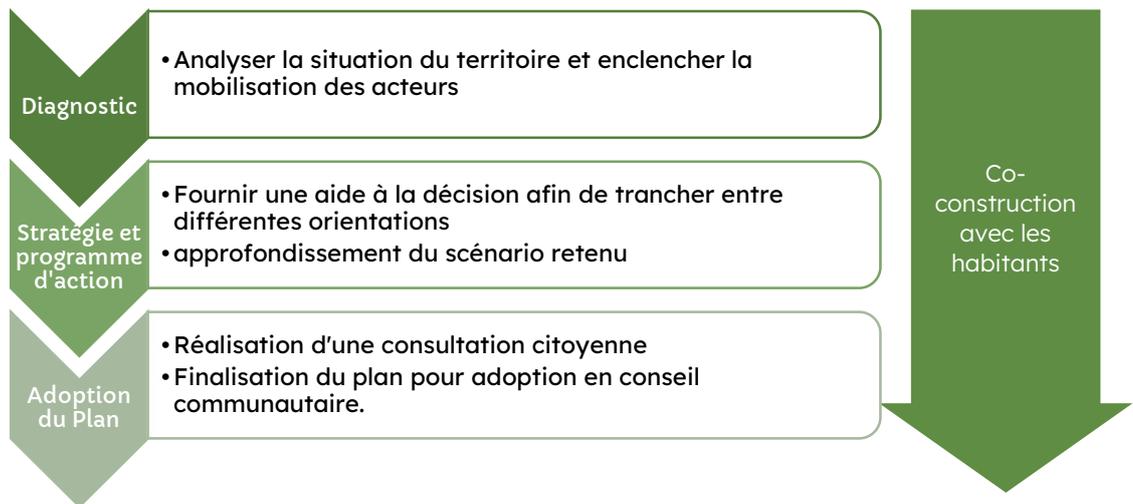
Axe 3 : Aménager un territoire cyclable :

- 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 ;

Objectifs du Plan de mobilité

Le Plan de Mobilité Simplifié de la Bretagne romantique s'articule autour de 5 objectifs :

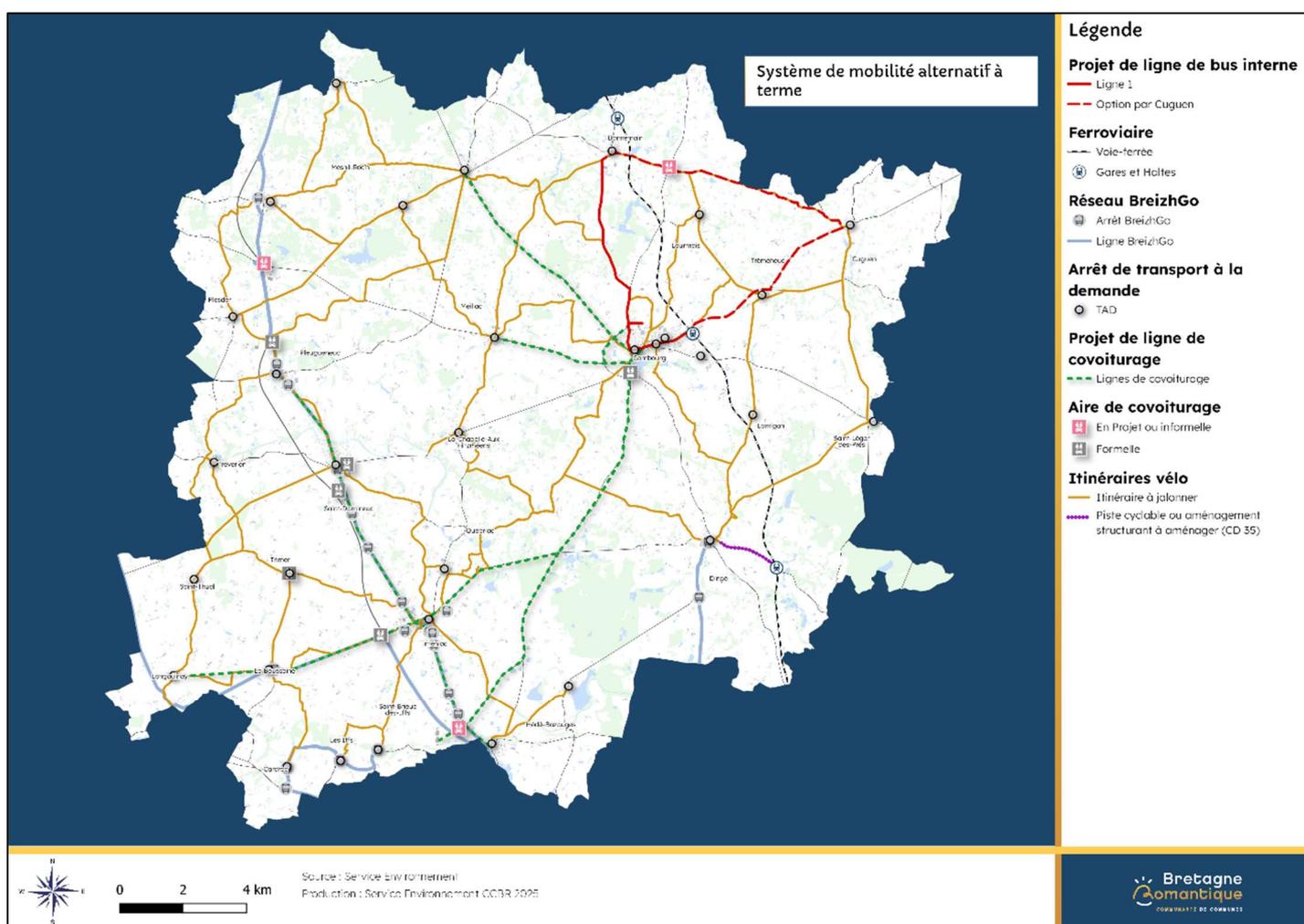
- 1) Favoriser le transfert modal de la voiture vers des modes de déplacement peu voire non carbonés
- 2) Sécuriser l'accès aux services de la ville centre pour les usagers des modes de transports actifs (piétons, cyclistes)
- 3) Renforcer l'attractivité du territoire pour faciliter l'accès des salariés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



2. Scénario retenu

Les actions contenues dans le PMS répondent à plusieurs enjeux :

- Enjeu d'**équité territoriale** : chaque commune dispose d'au moins une offre de mobilité, notamment par le TAD,
- Enjeu de **cohérence territoriale** : la partie Est et la partie Ouest du territoire sont connectées, par les lignes de covoiturage,
- Enjeu de **maillage fin du territoire** : par le TAD et le jalonnement cyclable,
- Enjeu d'un **territoire connecté avec les grands bassins d'emplois** : par le train, le car ou le covoiturage,
- Enjeu de **changement des pratiques de mobilité** : des actions transversales auprès des publics cibles pour faire connaître ces offres.



3. Présentation du plan d'action

AXE 1 - Renforcer les liaisons internes à la CCBR pour mieux répondre aux besoins quotidiens de tous les types de publics



Eléments issus du diagnostic

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 travaillent dans une autre commune du territoire que leur commune de résidence.

Sur les 8 994 élèves et étudiants vivant en Bretagne romantique, 73% sont scolarisés dans l'un des établissements ou organismes de formation de l'EPCI (44% dans leur commune de résidence et 29% dans une commune différente du territoire).

L'analyse des déplacements domicile-travail et domicile-études montre tout l'enjeu qu'il y a à proposer à l'année des liaisons attractives au sein même du territoire. Au-delà des actifs, il s'agit également de renforcer les liens entre les lieux de vie, d'études, d'équipements, de services et de loisirs à l'intérieur de la CCBR, pour tous les habitants.

Offre actuelle

- ⇒ Les **trains et cars BreizhGo** couvrent 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** apparaît comme une demande récurrente.
- ⇒ La CCBR 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 2/3 des habitants de la CCBR se trouvent à moins de 20 minutes à vélo d'un des trois pôles du territoire (Combourg, Tinténiac et Mesnil Roc'h).

Contexte

La CCBR, en tant qu'AOM, a la possibilité de mettre en place des lignes de transport collectif à l'intérieur de son territoire. Les transports en commun BreizhGo permettent de couvrir la demande sur les axes vers Saint-Malo et Rennes mais plusieurs acteurs ont fait remonter en phase diagnostic le manque de liaisons internes au territoire à l'année, pour tous les publics.

Parallèlement, la CCBR étudie depuis 2023 la possibilité de mettre en place des navettes auprès des entreprises de la zone Moulin Madame et du site de Delta Dore à Bonnemain.

Objectifs de l'action

- Proposer des connexions renforcées entre les zones de vie, d'emploi, et les liaisons ferroviaires à l'intérieur de la CCBR.
- Permettre aux entreprises du territoire de disposer d'une solution concernant la problématique du dernier kilomètre.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR

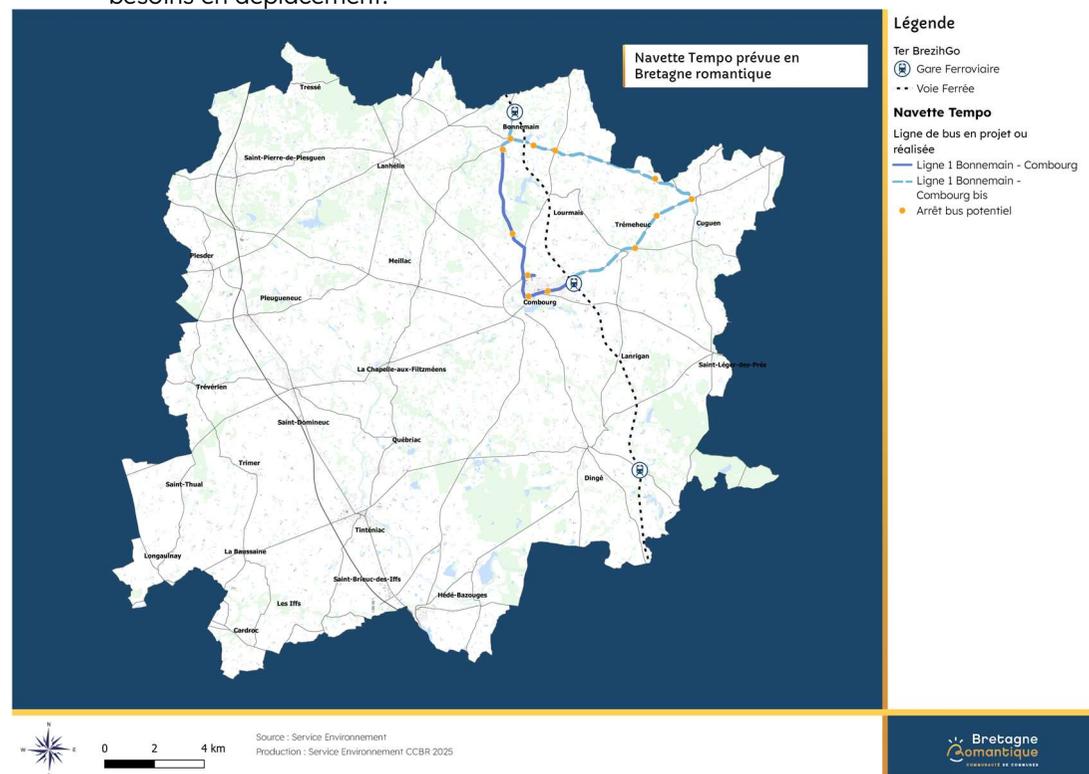
Bénéficiaires : Les actifs travaillant sur les ZA de Combourg, Bonnemain, les habitants de Combourg, de bonnemain pour se rendre à la gare et au centre de ces communes

Partenaires : Communes, entreprises de transport, employeurs

Mesures envisagées

Des sessions de concertation sur les futures lignes internes ont été organisées lors de l'élaboration du PMS. Les participants, issus du monde économique, de l'insertion, de l'emploi, de la solidarité, de la jeunesse ou partenaires de la mobilité, ont pu s'exprimer et amender ces propositions. Ces différentes hypothèses ont également été présentées et discutées à plusieurs reprises avec les élus.

- **Ligne 1 :** Gare de Combourg - Centre Combourg - ZA Moulin Madame - ZA Vieux Chêne - Centre de Bonnemain. Ce premier projet devrait faire l'objet d'une expérimentation préalable afin de valider la pertinence de son itinéraire et la réponse effective à des besoins en déplacement.



- Trois phases avant un éventuel déploiement du réseau complet :
- 1) Lancement d'une navette d'expérimentation sur une partie du trajet de la ligne 1 (en partenariat avec les employeurs actuels) - début 2025
 - 2) Etude approfondie du tracé de réseau, du graphicage (horaires précis en fonction du temps de trajet et du nombre de véhicules), du mode de gestion approprié - en 2025
 - 3) Mise en place définitive des lignes de transport régulières - en 2026

Estimations financières

Investissement : 55 k€ l'année 1 pour les études et la passation de marché

Fonctionnement : 57 k€/an pour la ligne 1

Recettes : possible levée du VM - pour un taux de 0,5%, estimée à 550 k€/an

Recettes si service payant : maximum 2€ par trajet, formules d'abonnement en complément. Estimation entre 30 et 50k € par an de recettes en année pleine.

Indicateurs de suivi

Fréquentation (nombre de voyageurs/an)
 2027 : 5 000 voy/an
 2030 : 15 000 voy/an

Estimation temps-agents

Humain : 0,1 ETP de gestion du réseau

Contexte

Le territoire offre une infrastructure routière de qualité qui maille entièrement la CCBR. Les axes structurants sont très empruntés, pour la desserte locale et pour sortir du territoire, et offrent donc un bon potentiel de covoiturage. Le covoiturage permet d'augmenter le nombre de passagers d'une voiture et ainsi de diminuer le nombre de véhicules sur la route.

Objectifs de l'action

- Expérimenter le covoiturage organisé
- Matérialiser clairement des arrêts
- Informer en temps réel les conducteurs de la présence d'un covoitureur à l'aire d'attente

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR, entreprises spécialisées dans l'autostop organisé

Bénéficiaires : Les jeunes, les personnes en situation de « précarité mobilité »,... pour un déplacement occasionnel

Partenaires : Département, employeurs, structures d'insertion, Mission Locale

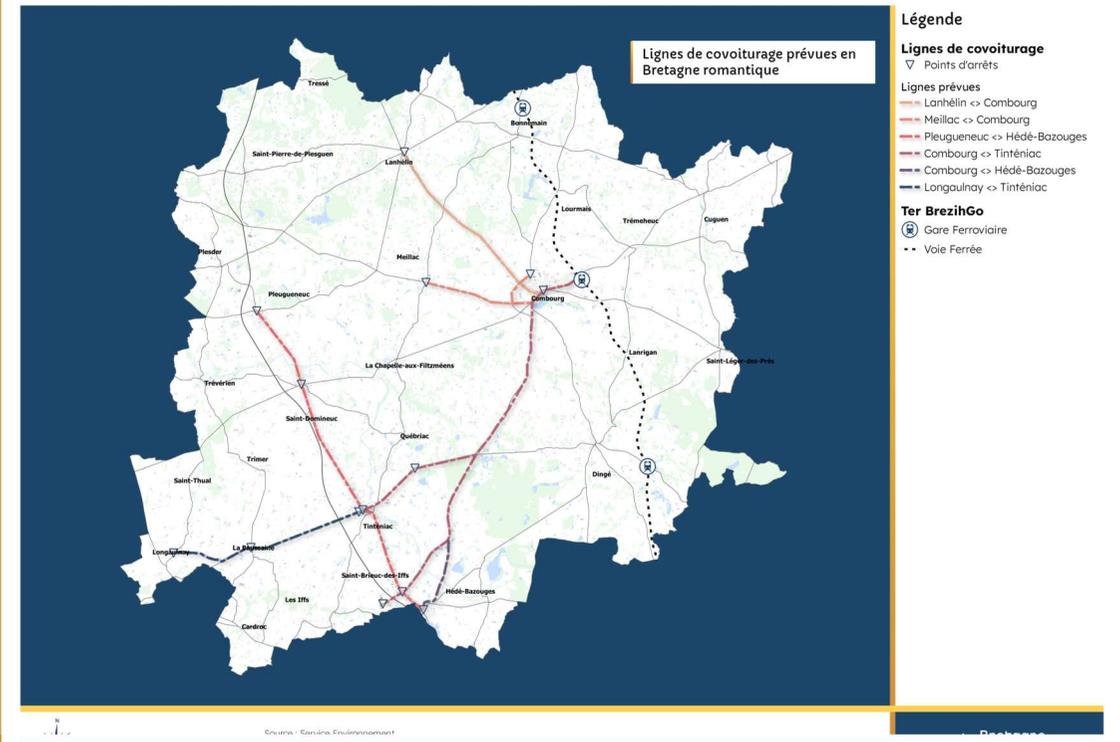
Mesures envisagées

Une étude est en cours avec le prestataire ECOV pour déployer un réseau à destination d'un large public, 3 lignes de covoiturage sont en projet. Les itinéraires envisagés sont les suivants :

- Ligne 1 : Combourg ⇔ Tinténiac centre (en passant par la ZA Rolin) ou ZA de la Morandais
- Ligne 2 : Pleugueneuc ⇔ ZA de la Morandais (en passant par Tinténiac et St Domineuc)
- Ligne 3 : Meillac ⇔ Combourg

Sur chacune de ces lignes, des arrêts seront aménagés pour permettre l'identification des covoitureurs sur les zones de pose/dépose, via du panneauage et, éventuellement, de l'information dynamique. Une expérimentation est prévue sur 3 ans. Une fois l'infrastructure installée, les coûts d'exploitation pour les trois lignes restent modérés.

Ces lignes de covoiturage s'inscrivent en complémentarité du projet de lignes de bus internes présenté en 1.1. Si elles visent elles aussi à renforcer les connexions Est-ouest du territoire, elles s'adressent davantage à des déplacements ponctuels, en particulier pour des publics qui ne peuvent pas, ou peu, se déplacer en voiture.



Estimations financières

Investissement : 155 k€ d'investissement comprenant l'étude et le déploiement de mobilier et matériel

Fonctionnement : De 43 k€/an à 30k€/an à partir de l'année 3

Indicateurs de suivi

Nombre de covoitureurs (passagers et conducteurs) inscrits
 2026 : 3 000
 2030 : 10 000

Nombre de trajets réalisés par an
 2026 : 15 000
 2030 : 30 000

Estimation temps-agents

Humain : 0,1 ETP/an

Contexte

Le schéma directeur cyclable de la CCBR a été élaboré en 2019. Plus de 270 km de routes jalonnées y sont inscrites. Le déploiement de ce jalonnement est prévu sur 6 ans.

Aménagement à faible coût, le jalonnement doit être réalisé sur les routes à très faible trafic (moins de 1000 véhicules/j). Au-dessus, des aménagements cyclables plus onéreux et sécurisants doivent être envisagés.

Objectifs de l'action

- Rendre visibles des itinéraires praticables à vélo
- Donner une indication du temps ou de la distance à parcourir
- Rappeler aux usagers motorisés la présence possible de cyclistes sur leur itinéraire et augmenter la prudence à leur égard.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR

Bénéficiaires : Habitants de la CCBR

Partenaires : Département, communes, Région au titre de l'intermodalité, Destination SMBDMSM

Mesures envisagées

Les hypothèses de jalonnement ont été reprises du Schéma cyclable de 2019 et retravaillées en concertation avec les acteurs locaux. En phase opérationnelle, les itinéraires seront à valider avec les communes et acteurs concernés (tourisme...).

Le jalonnement se traduira notamment par :

- De la signalétique directionnelle verticale à destination des cyclistes
- Du marquage au sol matérialisant la présence potentielle de cyclistes
- De la signalétique verticale de « police » indiquant la présence potentielle de cyclistes

Le déploiement du réseau est prévu sur 6 ans, tel que présenté sur la carte ci-dessous.

Source: Service Environnement
Production: Service Environnement CCBR 2025

Estimations financières

Investissement : 45 k€ / an pendant 6 ans en moyenne

Indicateurs de suivi

Proportion d'itinéraires jalonnés (%)
Fin 2026 : 60%
2030 : 100%

Kilomètres d'itinéraires jalonnés (km)
2026 : 150 km
2030 : 260 km

Estimation temps-agents

Humain : 0,08 ETP/an

Contexte

Si le « système vélo » s'appuie prioritairement sur les infrastructures cyclables, les services associés sont eux aussi essentiels au développement de la pratique cycliste, en offrant la possibilité de tester avant d'acheter, en facilitant l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, ou des équipements adaptés à toutes les saisons.

Le stationnement joue un rôle clé pour prévenir du vol. Un maillage dense de stationnements à proximité immédiate des commerces et services est essentiel pour que la pratique s'inscrive dans le quotidien des habitants, pour tous les motifs de déplacement.

Objectifs de l'action

— Mettre en place les actions « services » du schéma cyclable, à savoir : le stationnement vélo, l'aide à l'achat et la création d'un service de location de VAE à destination des habitants.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR

Bénéficiaires : habitants, visiteurs du territoire, usagers

Partenaires : vélocistes, institutions, commerçants, SNCF Gare et connexions, Région, Département

Mesures envisagées

Différentes actions sont décrites ci-après, mais toutes ont le même objectif : faciliter la pratique du vélo et la rendre attractive pour tous les motifs de déplacements et toute l'année.

1. Aide à l'achat : l'aide actuelle est de 100€, elle concerne les personnes à très faibles revenus pour l'achat de VAE. En augmentant son montant ainsi que le plafond de ressources des bénéficiaires, plus d'habitants seront éligibles. Cette mesure solidaire serait ainsi plus accessible, tout en facilitant l'accès à des vélos de bonne qualité. Nouveaux critères :
 - a. Aide à l'achat de 200 € / ménage.
 - b. Revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 18 400 € par part l'année précédant l'achat du vélo (supérieur de 3 000€ par rapport aux conditions actuelles).
 - c. La « prime vélo » peut aussi permettre d'acheter du « matériel du quotidien » (porte bagage, panier ou sacoche) – un service ouvert à tous sans conditions de revenus (dans la limite du budget de 1 000€/an).

Une réflexion est à mener pour l'action suivante.

2. Location longue durée de VAE : une réflexion est à mener sur ce service pour éviter au maximum l'utilisation d'un temps-agent interne. Un système de location via des vélocistes locaux pourrait permettre de diminuer ce temps-agent. Une flotte de 20 VAE, avec des périodes d'essai d'1 mois, assure un taux de renouvellement d'usagers important, donc un taux potentiel de conversion au vélo lui aussi important. Cette flotte constitue un investissement à l'achat, dont une partie est amortie par les recettes du service.

Estimations financières

Fonctionnement : 4 800 € d'aide à l'achat (dont une partie pour l'achat de matériel)

Investissement : 10 k€ / an

Indicateurs de suivi

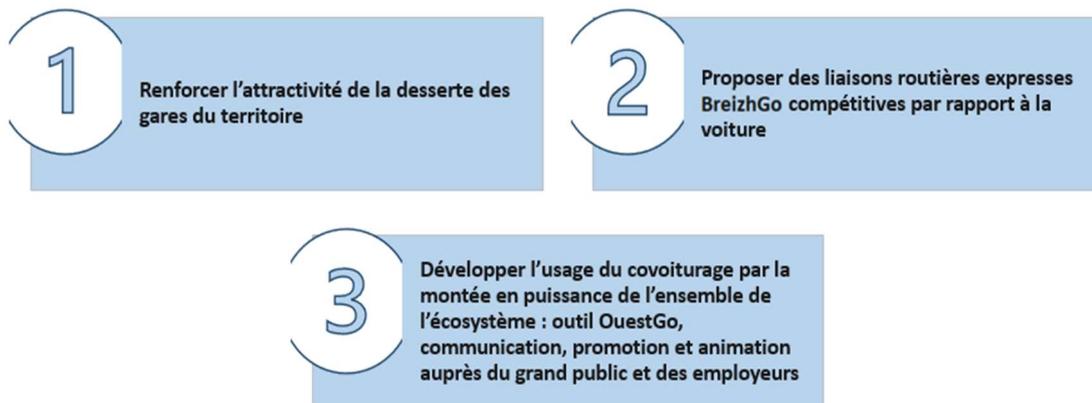
Nombre de bénéficiaires service de location (sur un an)
 2026 : 100
 2030 : 150

Estimation temps-agents

Humain : 0.05 ETP / an

AXE 2 - Améliorer l'attractivité des offres de déplacement vers/depuis les bassins extérieurs de vie et d'emploi, pour tous

AXE 2 - Améliorer l'attractivité des offres de déplacement vers/depuis les bassins extérieurs de vie et d'emploi, pour tous



Éléments issus du diagnostic

- ⇒ 4 114 personnes vivent en-dehors du territoire et y travaillent
- ⇒ 9 162 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler
- ⇒ 80% des actifs 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, présente un potentiel important sur ces trajets.
- ⇒ Une part non-négligeable des élèves et étudiants est scolarisée en dehors du territoire (27%).

Offre existante

- ⇒ Les lignes routières 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 suffisants pour couvrir la demande en heures 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. 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 de Tinténiac, Hédé-Bazouges et Mesnil Roc'h, et des demandes pour des arrêts spécifiques, notamment sur les zones d'emplois (ZA Coudraie, ZA du Rollin, chantier d'insertion...).
- ⇒ Le territoire est traversé par la ligne ferroviaire Rennes - Saint-Malo, la plus fréquentée du réseau TER BreizhGo. Une gare et 2 haltes sont situées sur la CCBR : 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. Les haltes ferroviaires de Dingé et Bonnemain disposent d'une offre beaucoup moins importante (2 à 3 arrêts par jour).

Contexte

Le contexte est propice au renforcement du train comme mode de transport du quotidien, via des financements nationaux croissants. Localement, la gare de Rennes a inauguré le dispositif "deux trains-même-voie" (2TMV) qui augmente sa capacité et les possibilités de services. Le Contrat de Plan Etat-Région 2023 - 2027, doté de 233 millions d'euros, propose de nouveaux moyens pour développer les infrastructures de transport en Bretagne.

Avec 377 000 voyageurs en 2022 (+20% par rapport à 2019), la gare de Combourg est la plus fréquentée de la ligne Rennes Saint-Malo. Combourg s'inscrit dans le bassin d'emploi rennais (400 actifs vers Rennes), et conserve une part non-négligeable de déplacements domicile-travail orientés vers Dol-de-Bretagne et Saint-Malo (environ 200 actifs vers ces deux villes). Une augmentation de l'offre en gare de Combourg, en heure de pointe, mais également le matin, le soir, en journée et le week-end, permettrait d'exploiter au mieux le potentiel de cette gare, atout majeur des mobilités du territoire : 20% de la population de la commune de Combourg est située à moins de 15 min à pied de la gare, et 85% à moins de 15 min à vélo (ou 15% de la population totale de l'intercommunalité).

La réalisation d'une liaison cyclable entre le bourg et la gare de Dingé, actée par le Département, ne pourra trouver sa pleine justification qu'avec une desserte ferroviaire augmentée. La desserte actuelle - 3,5 allers-retours quotidiens - n'étant pas suffisamment attractive.

Objectifs de l'action

- Augmenter les arrêts quotidiens sur les 3 gares du territoire

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Région Bretagne
Bénéficiaires : Usagers du TER, habitants
Partenaires : CCBR, SNCF, Usagers du TER

Mesures envisagées

La convention de partenariat 2023-2027 signée entre la Région Bretagne et la CCBR pointe l'importance du maintien des gares et haltes ferroviaires du territoire et de leur attractivité. L'étude des modalités d'augmentation des arrêts quotidiens sur les trois gares du territoire, en lien avec la région Bretagne, participe au renforcement de ce mode de déplacement. La création du Syndicat Bretagne Mobilités permettra de réfléchir à ces actions.

Pour la gare de Combourg :

Depuis/ Vers Rennes :

- En heure de pointe, le cadencement à la demi-heure est attractif pour les actifs et scolaires
- En heures creuses, le cadencement demeure insuffisant avec moins d'un train par heure
- Une offre supplémentaire le soir, après 22h, pourrait répondre à des besoins occasionnels pour des sorties à Rennes.

Depuis/Vers St Malo :

- En heure de pointe, le cadencement à la demi-heure est attractif pour les actifs et scolaires
- L'heure de pointe du matin est moins étoffée, avec un train par heure. Même si le nombre d'actifs y est moins important, il est pertinent de proposer un départ avant 7h00, et un train supplémentaire sur l'heure de pointe, ainsi qu'un départ supplémentaire en milieu de matinée, pour des besoins occasionnels.

Le weekend :

- Pour des besoins occasionnels, une harmonisation des horaires entre le samedi et le dimanche, pourrait s'avérer pertinente, tant vers Rennes que vers Saint-Malo. Le samedi et le dimanche, un retour plus tardif depuis Rennes, après 22h, permettrait à la fois de répondre à des motifs de sorties mais également à des correspondances avec les derniers TGV en provenance de Paris, en particulier le dimanche.

Pour la gare de Dingé, proposer une arrivée avant 8h à Rennes le matin, et assurer un départ en heure creuse du matin pour permettre un aller-retour dans la journée à Rennes.

Pour la gare de Bonnemain, le maintien de la desserte actuelle doit être assuré pour l'avenir, et une réflexion menée à moyen terme sur le réaménagement de la gare et la connexion au bourg de Bonnemain et à l'entreprise DeltaDore en modes actifs.

Estimations financières

Fonctionnement : 5300 € de contribution à Bretagne Mobilités

Indicateurs de suivi

Nombre de nouveaux horaires proposés
 2026 : cinq
 2032 : dix

Estimation temps-agents

Humain : Faible - une à deux réunions par an d'échange avec la Région au niveau élus et services techniques

Contexte

La CCBR est traversée par 5 lignes de cars BreizhGo qui permettent de rejoindre les pôles d'activités de Rennes, Saint-Malo et Dinan.:

- 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 via Dinan ;
- La ligne 15 de Saint-Brieuc-des-Iffs à Rennes.

Les lignes 8A, 15 et 11 comptabilisent 780 000 voyageurs par an (2019) quand 2 422 actifs font la liaison quotidiennement ; la ligne 8B (vers Saint-Malo) comptabilise 134 500 voyageurs par an (2019) quand 1 185 actifs font la liaison quotidiennement.

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

Objectifs de l'action

- Assurer des temps de parcours compétitif par rapport à la voiture en heure de pointe.
- Faciliter l'accès aux centres-bourgs et aux ZA de la CCBR situées le long de la RD137

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Région Bretagne
Bénéficiaires : Habitants situés sur les lignes concernées, salariés des zones d'activités desservies
Partenaires : exploitants de transports

Mesures envisagées

Plusieurs développements ou ajustements peuvent renforcer l'attractivité des lignes BreizhGo et permettre d'assurer des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture en heure de pointe. Les propositions suivantes constituent une base de discussion pour étudier avec la Région Bretagne les modalités d'une amélioration de la desserte routière BreizhGo dans le cadre de Bretagne mobilités :

Ligne 8a :

- Réduire le nombre d'arrêts en heure de pointe sur la commune de Tinténiac, en particulier les arrêts Lamennais et Renais situés en bordure de centre-bourg et pouvant facilement faire l'objet d'un rabattement en modes actifs vers l'arrêt principal Tinténiac Centre.
- Doter la commune de Tinténiac d'un arrêt "Centre" intermodal unique dans les deux sens.
- Créer un AR supplémentaire en semaine en heure de pointe pour réduire les temps de parcours entre Mesnil Roc'h et Rennes, pour permettre notamment une arrivée un peu avant 8h à la gare routière de Rennes et un départ vers 17h30 de la gare routière.
- Le samedi, proposer un retour supplémentaire depuis Rennes après 17h15.
- Le dimanche, proposer un départ vers Rennes vers 10h et un trajet depuis Rennes vers 17h pour permettre de réaliser un aller-retour dans la journée.

Ligne 8b :

- Renforcer la liaison vers Saint-Malo le matin, en proposant une arrivée avant 8h et avant 8h30, et un départ de Saint-Malo à 17h30 et 18h30.
- Réduire le nombre d'arrêts en heure de pointe sur la commune de Tinténiac, en particulier les arrêts Lamennais et Renais situés en bordure de centre-bourg et pouvant facilement faire l'objet d'un rabattement en modes actifs vers l'arrêt principal Tinténiac Centre.
- Réduire le nombre d'arrêts en heure de pointe sur la commune de Pleugueneuc
- Prolonger la ligne 8b vers la ZA de la Morandais, bassin d'emplois majeur du territoire.
- Le samedi, proposer un trajet depuis Saint-Malo vers Tinténiac vers 15h et un autre vers 19h, pour faciliter la réalisation d'un aller-retour dans la journée.
- Le dimanche, proposer un aller vers 10h et un retour vers 17h pour permettre la réalisation d'une excursion dans la journée.

Ligne 11 :

La desserte routière entre Dingé et Rennes est pensée avant tout pour un usage scolaire, avec des temps de parcours réductibles pour les actifs (20 à 25 min supplémentaires), dû aux nombreux arrêts en aval de la ligne. Des dessertes « express » en heure de pointe ne doivent s'envisager que dans la mesure où il n'est pas possible d'augmenter l'offre ferroviaire depuis la gare de Dingé.

Tarifification :

Interroger le principe d'une tarification différenciée entre les lignes faisant l'objet d'une tarification par tranche kilométrique et les lignes faisant l'objet d'une tarification unique, obstacle à un potentiel report modal vers les transports en commun, notamment avec l'existence d'"effets de seuil".

Estimations financières

A étudier avec la Région Bretagne dans le cadre de Bretagne Mobilités

Indicateurs de suivi

Dessertes supplémentaires en heure de pointe :
 2026 : 4
 2032 : 8

Estimation temps-agents

Humain : Faible – deux à trois réunions par an d'échange avec la Région au niveau élus et services techniques

Contexte

La convention de partenariat entre la CCBR et la Région Bretagne mentionne l'objectif d'atteindre 1,3 personnes par voiture à l'horizon 2030. Pour cela, il est nécessaire de mettre en place une politique favorable au covoiturage, sur 4 volets :

- 1) Création d'infrastructures d'aires de covoiturage (voir action 3.2),
- 2) Mise en place d'un site internet de covoiturage de mise en relation des usagers,
- 3) Communication active,
- 4) Accompagnement aux changements pour activer l'usage de ce mode de déplacement alternatif.

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, en partenariat avec l'entreprise Ecov. Ce projet est traité au sein de l'action 1.2.

Objectifs de l'action

- Augmenter la pratique du covoiturage du quotidien, à l'intérieur du territoire comme vers les pôles d'emplois externes.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : Région Bretagne
Bénéficiaires : Habitants situés sur les lignes concernées, salariés des zones d'activités desservies
Partenaires : service d'animation et de mise en relation pour le covoiturage

Mesures envisagées

OuestGo est une plateforme régionale qui met en relation gratuitement des covoitureurs, financée par de nombreuses collectivités du Grand Ouest, dont la CCBR. Cette plateforme est habilitée pour le versement de la « prime covoiturage » octroyée par le gouvernement en 2023. Cet outil reste mal connu sur le territoire de la CCBR, alors même qu'il est précisément orienté vers les déplacements du quotidien, avec la possibilité de créer un espace dédié aux employeurs pour mettre en relation les salariés.

Une meilleure communication et promotion autour de cet outil sont donc essentielles pour en garantir une bonne appropriation. Un focus spécifique sur les communautés d'utilisateurs doit permettre d'engager une véritable dynamique à l'intérieur des entreprises et autres employeurs du territoire. Accompagné pendant plusieurs années par Ehop pour lancer cette dynamique, la CCBR a constaté la nécessité de garantir un portage durable de ce sujet pour la soutenir sur le long terme.

Deux trajectoires sont envisageables :

Scénario 1

- Valoriser davantage l'outil OuestGo dans la communication multi-supports (numérique et print) de la collectivité, y compris dans les publications généralistes n'étant pas spécifiquement dédiées à la question des mobilités,
- Renforcer sensiblement le volet animation par la sanctuarisation d'un temps-agent dédié sur ces questions, afin de proposer une animation de long-terme auprès de tous les publics : covoiturage occasionnel à l'intérieur comme à l'extérieur du territoire.

Scénario 2

- Contractualiser avec un opérateur de covoiturage spécialisé proposant des solutions clés en main : mise à disposition d'une plateforme dédiée, accompagnement humain au changement de comportement, service de mise en relation par application et/ou centrale de réservation téléphonique...

Estimations financières

Investissement : -
Fonctionnement : de 9k € à 40k € par an suivant scénario retenu

Indicateurs de suivi

Nombre d'employeurs ou de groupements d'employeurs accompagnés
 2026 : 5
 2032 : 10

Nombre de trajets en covoiturage réalisés sur les plateformes de covoiturage
 2026 : 5 000
 2032 : 15 000

Estimation temps-agents

Humain : 0,1 ETP

AXE 3 – Mieux articuler les différentes solutions de mobilité entre elles pour faciliter les trajets à toutes les échelles de déplacements



Eléments du diagnostic

- ⇒ L'accès à moins de 10' à vélo des trois gares du territoire couvre une importante 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 pour les deux haltes. L'intermodalité vélo/train est relativement aisée pour la gare de Combourg, mais très médiocre pour les haltes de Bonnemain et Dingé (projet départemental de liaison cyclable Dingé - Gare de Dingé).
- ⇒ Le territoire dispose de deux pôles d'échanges multimodaux (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...
- ⇒ Concernant les aires de covoiturage, les aires situées en centre-bourg sont attractives à pied pour les habitants (Trimer, La Chapelle) mais la plupart restent difficilement accessibles à pied au regard de leur implantation à proximité immédiate de la RD137 (Saint Domineuc, Pleugueneuc...). 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.

Contexte

Les schémas des aires de covoiturage mené en 2019 à l'échelle du Pays de Saint-Malo et en 2021 par l'AUDIAR ont permis de réaliser un état des lieux et de proposer un plan d'actions pour l'aménagement de plusieurs aires, notamment en matière d'intermodalité.

Concernant les lignes routières et ferroviaires, le territoire compte plusieurs arrêts considérés comme des Pôles d'Échanges Multimodaux : Saint-Pierre Gare intermodale, Hédé-Bazouges Pierre Barenton, gare de Combourg.

S'il est particulièrement important de proposer des offres de mobilité attractives depuis les gares, arrêts et aires de covoiturage du territoire, il est tout aussi essentiel d'en garantir un accès facilité au plus grand nombre. Pour cela, l'aménagement de ces espaces est essentiel, tout comme leur connexion aux zones d'habitations, d'emplois et de services.

Objectifs de l'action

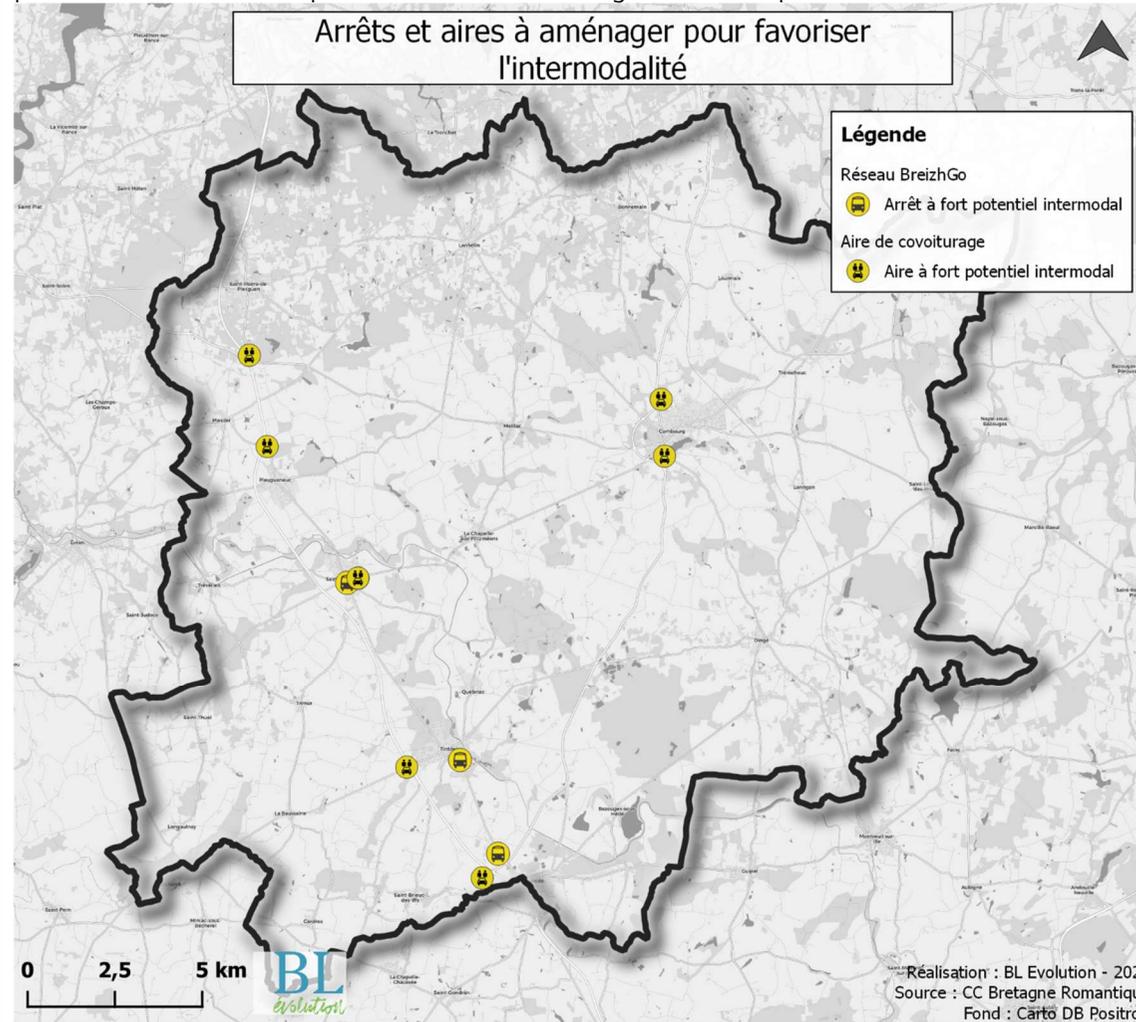
- Développer et améliorer les aires de covoiturage et PEM

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR, Département d'Ille-et-Vilaine, Communes
Bénéficiaires : usagers du covoiturage et des lignes routières BreizhGo
Partenaires : Région, Etat

Mesures envisagées

La mise en place d'aires de covoiturage est partagée entre plusieurs acteurs du territoire : le Département, la CCBR, les communes. Plusieurs zones ont été identifiées, certaines déjà formelles, d'autres non. Le tableau ci-dessous liste les aires à aménager et plus particulièrement les stationnements cyclables, l'accessibilité en mode actif, les bornes de recharge ou encore l'éclairage. La CCBR pourra participer au financement ou co-financement de ces aires grâce à un budget provisionné annuellement pour les aires de covoiturage et autres espaces intermodaux.



Estimations financières

Investissement : 10 k €/an pendant 9 ans (90 k€ au total) à la charge de la CCBR pour les aménagements à court terme, hors projets d'aménagement des aires de la Coudraie et des Vairies portés par le Département

Fonctionnement : -

Indicateurs de suivi

Nombre d'aires équipées en intermodalité
 2026 : 4
 2032 : 10

Estimation temps-agents

Humain : 0,1 ETP / an



Mesures envisagées

Nom	Type	Commune	Stationnement Vélo	Borne électrique	Eclairage	Connexion piéton	Connexion vélo à immédiate proximité
Pleugueneuc	Aire de covoiturage formelle	PLEUGUENEUC	A implanter	A implanter	A implanter	Non pertinent	Inclus Schéma Vélo
Grand Clos	Aire de covoiturage formelle	SAINT-DOMINEUC	A implanter	A implanter	Existant	Existant	Compétence commune
Les Vairies	Aire de covoiturage formelle	TINTENIAC	A implanter	A implanter	Existant	Non pertinent	Inclus Schéma Vélo
L'Angevine	Aire de covoiturage formelle	COMBOURG	A implanter	A implanter	Existant	Existant	Compétence commune
La Coudraie	Aire de covoiturage informelle	PLEUGUENEUC	A implanter	A implanter	A implanter	Non pertinent	Inclus Schéma Vélo
La Chauvetais / SANDEN	Aire de covoiturage informelle	TINTENIAC	Non pertinent	Non pertinent	Non		
Moulin Madame	Aire de covoiturage informelle	COMBOURG	A implanter	Existant	Existant	Existant	Compétence CCBR
Centre	Arrêt BreizhGo	SAINT-DOMINEUC	A implanter	A implanter	Existant	Existant	Compétence commune
Centre	Arrêt BreizhGo	TINTENIAC	A implanter	Non pertinent	Existant	Existant	Compétence commune
La Morandais	Arrêt BreizhGo	TINTENIAC	Non pertinent	Non pertinent	A implanter	A améliorer	A créer par du marquage

Contexte

La compétence mobilité est partagée entre la CCBR et la Région Bretagne, Autorités Organisatrices de services de mobilité sur le territoire, et le Département et les communes, en lien avec leur compétence voirie.

La Région Bretagne propose des conventions de partenariat avec les intercommunalités bretonnes, déclinaisons locales du contrat opérationnel de mobilités demandé par la LOM. La convention CCBR/Région Bretagne a été signée en 2023 ; il a été convenu de procéder à des modifications dans les mois à venir, à la suite de l'approbation du PMS par la CCBR.

Pour garantir l'attractivité des offres et services de mobilités, et ne pas faire peser cette complexité institutionnelle sur l'utilisateur ou l'habitant, un dialogue constant entre les différentes parties prenantes de la mobilité est essentiel, ainsi qu'une information unifiée autour des différentes solutions de déplacements. Cela passe également par un travail pérenne avec les employeurs du territoire (voir également 4.2).

Objectifs de l'action

- Aboutir à un conventionnement entre la Région et la CCBR exhaustif, ambitieux et opérationnel.
- Pérenniser la dynamique autour du Comité des partenaires

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR et Région Bretagne
Bénéficiaires : Usagers et habitants CCBR
Partenaires : Département, communes, employeurs, acteurs locaux de la jeunesse, de l'insertion, de l'emploi, de la solidarité, du tourisme

Mesures envisagées

La CCBR réaffirme dans le cadre du PMS la nécessité d'ouvrir un dialogue sur les thématiques suivantes, que ce soit dans le cadre des conventions de partenariat ou des bassins de mobilité :

- Acter une augmentation de la desserte TER de la gare de Combourg.
- Etudier une augmentation de la desserte TER de la gare de Dingé et de Bonnemain.
- Dans la perspective du renouvellement de la DSP liée à BreizhGo à l'horizon 2026, étudier l'augmentation de l'offre sur les lignes 8a et 8b, vers Rennes et Saint-Malo, mais également entre les bourgs et les zones d'activités du territoire. Mettre en perspective l'augmentation de la desserte de la ligne 11 si l'offre ferroviaire de la gare de Dingé n'est pas rehaussée.
- Veiller à l'intégration des futures lignes de transports collectifs gérées localement par la CCBR dans l'écosystème Korrigo (système d'information et billettique éventuelle).
- Etudier les modalités de création, d'aménagement, de mise en accessibilité et de fonctionnement des points d'arrêt multimodaux.
- Travailler conjointement au développement de la plateforme OuestGo et renforcer les modalités d'animation et de communication autour de cet outil.
- Lancer des études opérationnelles autour des propositions de création de haltes multimodales sur le territoire.
- Discuter des applications locales du Plan Vélo régional qui sera adopté en 2024, sur l'ensemble de l'écosystème vélo et au regard des priorités identifiées dans le présent plan d'actions.
- Anticiper les évolutions démographiques et l'implantation de nouvelles entreprises susceptibles d'augmenter les flux de déplacements, afin d'adapter l'offre de transport en conséquence.

A chaque étape de la réalisation du PMS, le Comité des partenaires a été consulté, dans un dialogue étroit avec les élus du territoire, également présents. Ce format, qui permet d'échanger librement sur l'ensemble des enjeux, a permis de faire émerger des solutions multi partenariales, comme le projet de navette depuis la gare de Combourg vers les zones d'activités à proximité.

Il est essentiel que cette dynamique soit poursuivie à l'issue de l'approbation du PMS, afin que les futurs services de mobilité puissent correspondre aux besoins des habitants, salariés et autres acteurs locaux (associatifs, insertion, touristiques...).

Estimations financières

Pas de coût spécifique

Indicateurs de suivi

2025 : Convention de partenariat mise à jour et signée entre la Région et la CCBR

2025 : Intégrer les bassins de mobilité et porter les enjeux de mobilité du territoire auprès de ses membres

2025 : Un Comité des partenaires par an

Estimation temps-agents

Humain : 0,05 ETP de gestion pour la CCBR

AXE 4 - Engager une dynamique transversale pour faire connaître les offres de mobilité, les rendre accessibles à tous et inciter au changement de comportement



Eléments du diagnostic

- ⇒ En matière de mobilité solidaire, le Pass Mobilité offre la possibilité de louer un scooter ou une voiture pour un mois maximum, dans le cadre d'une démarche d'emploi, doublé d'un accompagnement individualisé pour devenir autonomes en matière de déplacements. 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. Malgré l'implantation du service à Dol-de-Bretagne, des permanences sont réalisées dans les pôles du territoire.
- ⇒ Concernant la démobilité, le territoire recense deux espaces de coworking, dont l'Espace Entreprises, directement géré par la CCBR. En développant cette offre, la collectivité permet aux habitants de réduire leur besoin de déplacement et par la même leurs déplacements subis.
- ⇒ Par la démarche Tempo (événements liés la mobilité), et autres animations (par exemple autour du covoiturage), la CCBR développe également une stratégie visant à faire connaître, essayer et adopter les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle

Contexte

Les facteurs qui engendrent des situations de "précarité mobilité" sont multiples : des budgets carburants déjà élevés, des voitures vieillissantes, des distances à parcourir qui s'allongent ou l'absence de solution alternative à la voiture. En milieu périurbain peu dense, la mobilité est un facteur de renoncement à l'emploi.

La compétence « mobilité solidaire » peut se traduire par :

- L'évolution de l'offre de transports existante pour la rendre plus accessible et inclusive ;
- L'organisation ou la contribution à des solutions de mobilité spécifiques répondant aux besoins de certains publics ;
- L'accompagnement des publics en précarité mobilité grâce à des services dédiés.

En Bretagne romantique, des services comme le Pass Mobilité prêtent des véhicules aux personnes en recherche d'emploi à des tarifs attractifs (scooter, voiture ou VAE) avec un accompagnement individuel de 3 mois.

Objectifs de l'action

— Adapter l'offre de mobilité aux besoins des publics en situation de précarité mobilité.

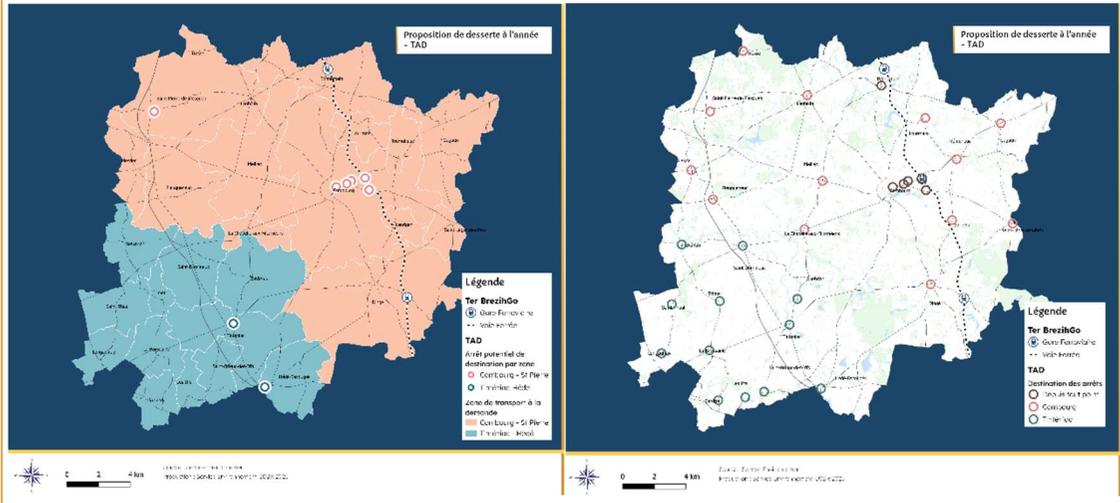
Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR
Bénéficiaires : jeunes, seniors dépendants, personnes en insertion...
Partenaires : Région Bretagne, Département, communes, employeurs

Mesures envisagées

Mise en place d'un service de Transport A la Demande (TAD) à l'année
 Le service de navettes estivales répond principalement aux besoins des jeunes en été. Ouvrir le service à l'année et le développer permettrait d'offrir une solution à un plus large public, en assurant une couverture complète du territoire. A ce stade, et avant étude de faisabilité plus poussée, les principales caractéristiques envisagées seraient :

- Un service étendu à l'année,
- Ouvert à tous,
- Au moins un arrêt dans chaque commune du territoire a minima, mise en perspective d'un service en porte-à-porte,
- Déploiement progressif du service, suivant sa fréquentation, avec deux années d'expérimentation.



Location de véhicules solidaires via le dispositif Pass Emploi

La poursuite du dispositif Pass Emploi peut s'accompagner de réflexions sur la montée en puissance du service :

- Elargir les conditions d'utilisation des véhicules, hors recherche d'emploi,
- Mieux indexer le tarif des locations sur les kilomètres parcourus,
- Etudier la possibilité d'un point d'information physique sur le territoire de la CCBR (le service est aujourd'hui implanté exclusivement à Dol-de-Bretagne).

Estimations financières

Transport à la demande :

- 15 k€ l'année 1 pour l'étude et la passation de marché
- 30 k€ pour les années 2 et 3 : montée en charge
- 50 k€ ensuite

Autres actions : budget affecté aux autres politiques sectorielles

Indicateurs de suivi

Fréquentation annuelle du service TAD
 2028 : 1 500
 2031 : 3 500

Nombre de courses par an
 2028 : 2 000
 2031 : 5 000

Estimation temps-agents

Humain : 0,1 ETP

Contexte

Parmi les 10 000 emplois existants sur le territoire, 2 900 sont concentrés dans les zones d'activités.

La CCBR, en tant qu'AOM et compétente en matière de développement économique, peut accompagner les employeurs et les salariés dans l'amélioration de leur mobilité quotidienne et professionnelle.

Au-delà, des actions spécifiques peuvent être mises en place pour les collégiens et lycéens, public captif très dépendants des circuits scolaires ou de la voiture familiale. Ils peuvent être réceptifs à des solutions de mobilité différentes de la voiture individuelle.

Dans les 2 cas, l'accompagnement est nécessaire pour :

1. Faire connaître les futures offres de mobilité
2. Donner envie et faire tester les dispositifs mis en place.

Objectifs de l'action

- Créer des partenariats avec les employeurs et les établissements scolaires sur les pratiques de mobilité
- Mieux les connaître, et proposer des offres répondants aux besoins.

Acteurs concernés

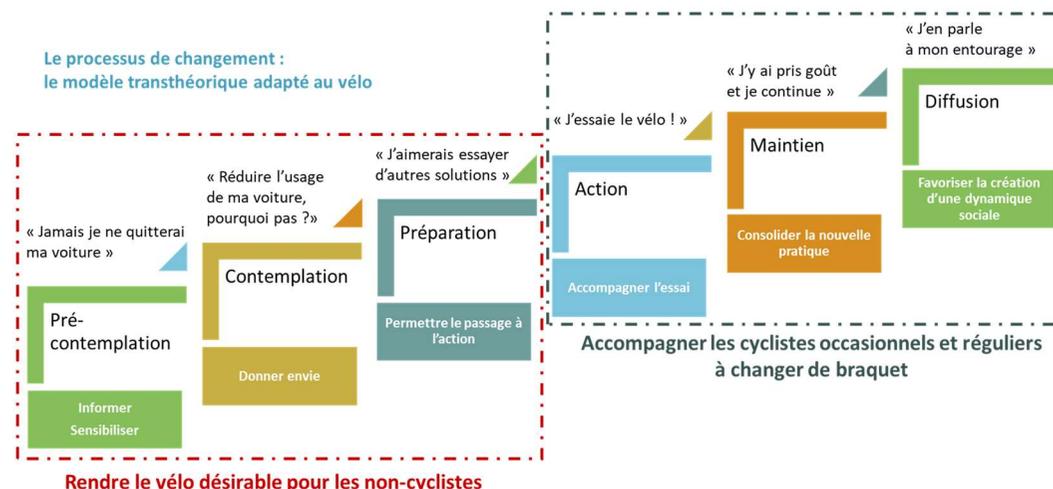
Mise en œuvre : CCBR

Bénéficiaires : Employés, collégiens, lycéens de la CCBR

Partenaires : employeurs, Département (collèges), Région (lycée et transport interurbain et scolaire), associations

Mesures envisagées

Réduire la part modale voiture de 85% vers 60-70% demande une grande phase d'accoutumance et de pratique expérimentale sur d'autres modes. C'est en agissant directement auprès des déplacements quotidiens que ce changement sera le plus impactant. Si les trois premiers paliers ci-dessous concernent la communication et l'information (Axe 4 actions 3 et 4), les trois derniers requièrent la mise en place d'expérimentations. Le schéma ci-dessous vaut pour tous les modes de transport.



Trois actions sont envisagées :

1. Créer une dynamique pérenne d'adoption de nouvelles pratiques de mobilité au sein de zones d'activités pilotes (Moulin Madame, la Morandais, Rolin - en fonction du besoin des entreprises) :
 - a. Information ciblée sur livret d'accueil (FMD, offre de mobilité actuelle et future, ...)
 - b. Questionnaires mobilité (évaluer le besoin local, mesurer l'évolution des pratiques)
 - c. Animations (essais de VAE, test de la navette, rando vélo, incitation à rejoindre OEPV)
 - d. Accompagnement à la prise en main des offres
 - e. Nommer un référent par site et suivre l'évolution des pratiques.
2. Proposer le Savoir Rouler A Vélo (SRAV) aux écoles du territoire pour apprendre à utiliser correctement un vélo sur l'espace public et adopter de nouvelles pratiques dès le plus jeune âge.
3. Organiser un challenge mobilité à destination des employeurs et des collèges/lycées. Ces dispositifs peuvent s'inscrire dans une démarche plus globale comme Mai à Vélo ou la semaine européenne de la mobilité durable.

Estimations financières

Fonctionnement : enveloppe de 18k€ sur l'ensemble des actions possibles

Indicateurs de suivi

2026 : Organisation d'un challenge mobilité auprès des employeurs

A partir de 2026 : Accompagnement de 1 ZA/an dans sa politique de mobilité

2028 : 5 employeurs labellisés Argent OEPV

Estimation temps-agents

Humain : 0,1 ETP

Contexte

La démarche TEMPO a débuté en 2023, son objectif est de transformer les pratiques de mobilité en Bretagne Romantique. Plusieurs événements ont été réalisés : animation d'un stand mobilité au festival Ecolocal Rock, organisation de vélorutions (à Tinténiac ou Combourg), conférence sur la mobilité, ...

Les animations ont été menées en lien avec Des Idées Plein La Terre (DIPLT). Ce partenariat a facilité l'organisation d'évènements et le lien avec les partenaires du territoire, qu'ils soient associatifs, publics ou privés.

Le Plan de Mobilité Simplifié propose la mise en place de nouvelles offres de mobilité : il s'agira de les intégrer pleinement à la démarche Tempo pour renforcer la connaissance de ces offres, leur utilisation, et leur évolution grâce aux retours des usagers.

Objectifs de l'action

- Pérenniser la démarche d'animation TEMPO, pour asseoir le rôle de la CCBR comme AOM et garantir l'adhésion des habitants et acteurs locaux aux offres de mobilités alternatives à l'autosolisme.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR
Bénéficiaires : Habitants de la CCBR
Partenaires : communes, associations (DIPLT), organisateurs de festival, acteurs locaux

Mesures envisagées

- La démarche TEMPO a permis d'instaurer :
- Une dynamique autour de la mobilité
 - Une prise en compte de ses enjeux auprès des différents publics du territoire
 - Une prise de conscience auprès de publics sensibles aux enjeux de décarbonation ou qui souhaitent modifier leurs pratiques de déplacement.

La mise en place d'évènements grand public permet la visibilité des offres de transports, le lien entre les habitants et la Communauté de communes, ainsi que l'amorce de réflexions liées au changement de comportement en matière de mobilité.

- La démarche TEMPO peut se poursuivre au travers d'un plan sur 3 ans avec :
- Des animations locales (marchés, événements culturels et sportifs, salon, ...)
 - Des événements d'inauguration des diverses infrastructures et services de mobilité (prévus au plan d'actions du PMS)
 - Des propositions de mobilités alternatives pour tous les événements où la CCBR/les communes sont organisateurs directs ou indirects
 - L'organisation d'évènements en faveur des mobilités décarbonées : vélorutions, challenges, ...



Estimations financières

Fonctionnement : 3 k€/an (budget animation et communication)

Indicateurs de suivi

Nombre de personnes sensibilisées par catégorie (enfants, sénior, personnes en insertion, etc...)
 2026 : 1500
 2032 : 3000

Estimation temps-agents

Humain : 0,05 ETP/an



Contexte

De manière générale, l'information demeure parcellaire, et produite en silo par les différents acteurs : le site BreizhGo (TER, car, transport scolaire), le site OuestGo (covoiturage), le site de la CCBR, Google Maps, géovélo... Si le site internet de la CCBR centralise une partie de l'information mobilité propre au territoire, certaines informations sont manquantes (par exemple les axes cyclables ou les voies calmes).

Avoir une information fiable, facile à décrypter et des outils de planification intuitifs sont autant de critères pour faciliter la transition vers de nouveaux modes de transports.



Objectifs de l'action

- Garantir une information harmonisée, centralisée et actualisée sur les offres et services de mobilité
- Faire apparaître clairement les solutions d'intermodalité, que ce soit en gare avec l'offre cyclable ou sur les aires de covoiturage avec l'offre de car BreizhGo.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBR

Bénéficiaires : Habitants de la CCBR

Partenaires : Région, Ecov, SNCF (gare et connexions), applications de planification d'itinéraire (Google Maps, Géovélo, ...)



Mesures envisagées

L'information mobilité doit dans un premier temps être listée de manière exhaustive : lignes de cars, horaires, fréquence des trains, infrastructures cyclables (comprenant les voies « calmes » actuelles), aires de covoiturage, services de mobilité (pass' emploi, stationnement vélo, aide à l'achat), etc... Il s'agira de se coordonner avec les différents acteurs publics et privés de la mobilité pour produire un support exhaustif et pédagogique sur l'ensemble des solutions de déplacements. Le portage de ce support devra également être interrogé. Le PMS privilégie l'hypothèse d'un document propre à la CCBR, mais l'intégration à une dynamique plus globale, en particulier régionale, doit également s'envisager.

Une fois le support réalisé, il s'agira de veiller à sa diffusion dans l'ensemble des lieux recevant du public (office du tourisme, Mairies, gare, aire de covoiturage, arrêt de bus, support d'information voie verte, etc...).

Ce type de support nécessite une mise à jour très régulière. Cette information sera amenée à évoluer au fil de la réalisation du plan de mobilité, un suivi précis des supports et de leur contenu facilitera leur mise à jour.

Un support papier rassemblant toutes les informations mobilité spécifiques à un public (actifs, retraités, jeunes, bas revenus) permet de ne pas « inonder » le lecteur d'informations qui ne le concerneraient pas. Ce support peut être mis en libre-service ou distribué directement aux usagers concernés.



Estimations financières

Investissement : 8k€ la première année et 2k€ par an (dont 50% pour l'harmonisation et 50% pour la création des livrets mobilité ciblés)



Indicateurs de suivi

Part des lieux mobilité équipés en information multimodale (gare, aire de covoiturage, centre-bourg, arrêt de car BreizhGo, arrêt de covoiturage ECOV)
2026 : 100%



Estimation temps-agents

Humain : 0,05 ETP pendant un an

Contexte

La démobilité consiste à agir sur plusieurs leviers pour diminuer les déplacements contraints ou subis. Elle fait partie intégrante des actions du PCAET de la CCBR (sous-action « Proposer et expérimenter des services favorables aux mobilités actives et collaboratives »).

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. La mise en place de nouveaux espaces de coworking, à l'image de l'Espace Entreprises de Combourg ou de 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.

Objectifs de l'action

- Réduire les déplacements du quotidien (domicile-travail, services, commerces...),
- Proposer des services locaux évitant le déplacement « lointain ».
- Mesurer l'impact de ces services (questionnaire sur les pratiques).

Acteurs concernés

Mise en œuvre : A étudier : portage direct par la CCBR ou soutien à des structures spécifiques, privées ou associatives
Bénéficiaires : Habitants de la CCBR
Partenaires : Région (développement économique), Espace Entreprises, acteurs privés et associatifs

Mesures envisagées

Accompagner le développement des espaces de coworking

Des espaces de coworking bien localisés et répondant à un besoin des habitants d'un secteur donné peut faire économiser de nombreux kilomètres par an et augmenter les déplacements locaux. Une aide pour l'implantation de tels équipements, en particulier sur l'Ouest du territoire (Tinténiac, Hédé-Bazouges, Mesnil Roc'h) permettrait de compléter le maillage, aujourd'hui constitué de l'Espace Entreprises à Combourg et de Fleur de Lin à Saint-Brieuc des Iffs.

L'accès à ces espaces par des moyens de mobilité vertueux doit être valorisé. Cela passe par la mise en place de solutions de mobilité type navettes (action 1.1.) ou bien le développement de services vélo (action 1.4.).

Soutenir la création de commerces multiservices

L'implantation de commerces et équipements multiservices, surtout dans les bourgs éloignés des pôles, réduit le besoin en déplacement, en particulier vers les pôles externes au territoire. Epicerie, cafés associatifs, culturels, ... Ce sont autant d'établissements qui apportent une offre de services et de loisirs en proximité, limitant d'autant les déplacements nécessaires pour y accéder.

Estimations financières

Pas de budget mobilité provisionné sur ces actions

Indicateurs de suivi

Pas d'indicateur de suivi spécifique hormis la provision du budget.

Estimation temps-agents

Humain : Faible

4. Estimations financières et enjeux budgétaires

L'ensemble des dépenses de fonctionnement et d'investissement occasionnées par le plan d'action représente un montant annuel moyen estimé à plus de 286 k€ par an, sur la période 2025-2031.

Les dépenses de fonctionnements correspondent aux dépenses inhérentes de la collectivité auquel est intégré la masse salariale, les charges annexes et le cofinancement en fonctionnement.

Action	Temps agent	Budget	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Axe 1 : Renforcer les liaisons internes à la CCBR pour mieux répondre aux besoins quotidiens de tous les types de publics									
Action 1.1 : Etudier et mettre en place des lignes internes de transports publics	0,1	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	61 000 €	61 000 €	61 000 €	61 000 €	61 000 €	61 000 €	61 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 1.2 : Développer des lignes d'autostop organisées internes au territoire	0,1	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	27 154 €	25 800 €	21 800 €	36 800 €	36 800 €	36 800 €	36 800 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	184 428 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 1.3 : Mettre en place du jalonnement cyclable	0,08	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	4 000 €	6 800 €	6 800 €	6 800 €	6 800 €	6 800 €	800 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	45 000 €	45 000 €	45 000 €	45 000 €	45 000 €	45 000 €	- €
Action 1.4 : Poursuivre le développement de services vélo	0,05	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	4 800 €	4 800 €	4 800 €	4 800 €	4 800 €	4 800 €	4 800 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Axe 2 : Améliorer l'attractivité des offres de déplacement vers/depuis les bassins extérieurs de vie et d'emploi, pour tous									
Action 2.1 : Renforcer l'attractivité de la desserte TER du territoire	0,15	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	11 300 €	11 300 €	11 300 €	11 300 €	11 300 €	11 300 €	11 300 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 2.2 : Proposer des liaisons routières expresses BreizhGo	0,15	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	6 000 €	6 000 €	6 000 €	6 000 €	6 000 €	6 000 €	6 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 2.3 : Développer l'usage du covoiturage par la montée en puissance de l'ensemble de l'écosystème	0,1	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	- €	11 000 €	11 000 €	11 000 €	11 000 €	11 000 €	11 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Axe 3 : Mieux articuler les différentes solutions de mobilité entre elles pour faciliter les trajets à toutes les échelles de déplacements									
Action 3.1 : Promouvoir les solutions permettant de répondre à la problématique du dernier kilomètre	0,1	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Action 3.2 : Renforcer la gouvernance entre la CCBR et les différents partenaires de la mobilité sur les offres	0,05	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Axe 4 : Engager une dynamique transversale pour faire connaître les offres de mobilité, les rendre accessibles à tous et inciter au changement de comportement									
Action 4.1 : Mettre en place des solutions de mobilité solidaire	0,1	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	24 200 €	39 200 €	37 050 €	32 425 €	51 800 €	55 175 €	50 550 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 4.2 : Accompagner les habitants et les employés du territoire vers de nouvelles pratiques de mobilité	0,1	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	13 000 €	13 000 €	13 000 €	22 000 €	22 000 €	22 000 €	22 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 4.3 : Confirmer le rôle de la CCBR comme animateur pour la mise en valeur et la coordination des offres de mobilité alternatives à l'autosolisme sur le territoire	0,05	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	- €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 4.4 : Créer une offre d'information globale rassemblant l'ensemble des solutions de mobilité du territoire	0,05	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	- €	- €	10 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Action 4.5 : Diminuer les déplacements longue-distance subis par une politique volontariste en matière de démobilité	0	FONCTIONNEMENT - Rappel RAC*	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
		INVESTISSEMENT - Dépenses	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
TOTAL	1,03		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
FONCTIONNEMENT Rappel RAC*			157 454 €	189 901 €	193 752 €	207 128 €	226 504 €	229 880 €	219 256 €
INVESTISSEMENT			239 428 €	65 000 €	65 000 €	65 000 €	65 000 €	65 000 €	20 000 €

Evolution des dépenses de mobilité total CCBR



Les pistes de financement des mobilités sont les suivantes :

- Augmenter le budget propre de la collectivité dédié aux mobilités,
- Développer des offres de mobilité payantes pour les usagers (bus, location de VAE, stationnement, ...): les titres de transport représenteraient la majorité des recettes (plusieurs dizaines de milliers d'euros à comparer aux 5 000€ de la location longue durée des VAE)
- Rechercher des subventions et des conventionnements (avec la Région Bretagne par exemple, fonds verts et autres APP)
- Lever le versement mobilité (VM).

Le versement mobilité est une taxe assise sur la masse salariale des employeurs du territoire comptant plus de 10 salariés. Une simulation de l'URSAFF permet d'estimer les recettes induites, directement fléchées pour la politique mobilité : entre 600 k et 860k € par an, pour un taux maximum de « VM » fixé à 0,55% de la masse salariale. Le financement du plan de mobilité simplifié intègre l'hypothèse d'une levée du versement mobilité. Sa réalisation sans VM est également possible : cela suppose l'abandon du développement de lignes de transport régulières notamment, la mesure la plus coûteuse en dépenses de fonctionnement.