

Plan de Mobilité Simplifié

Phase Stratégie



Table des matières

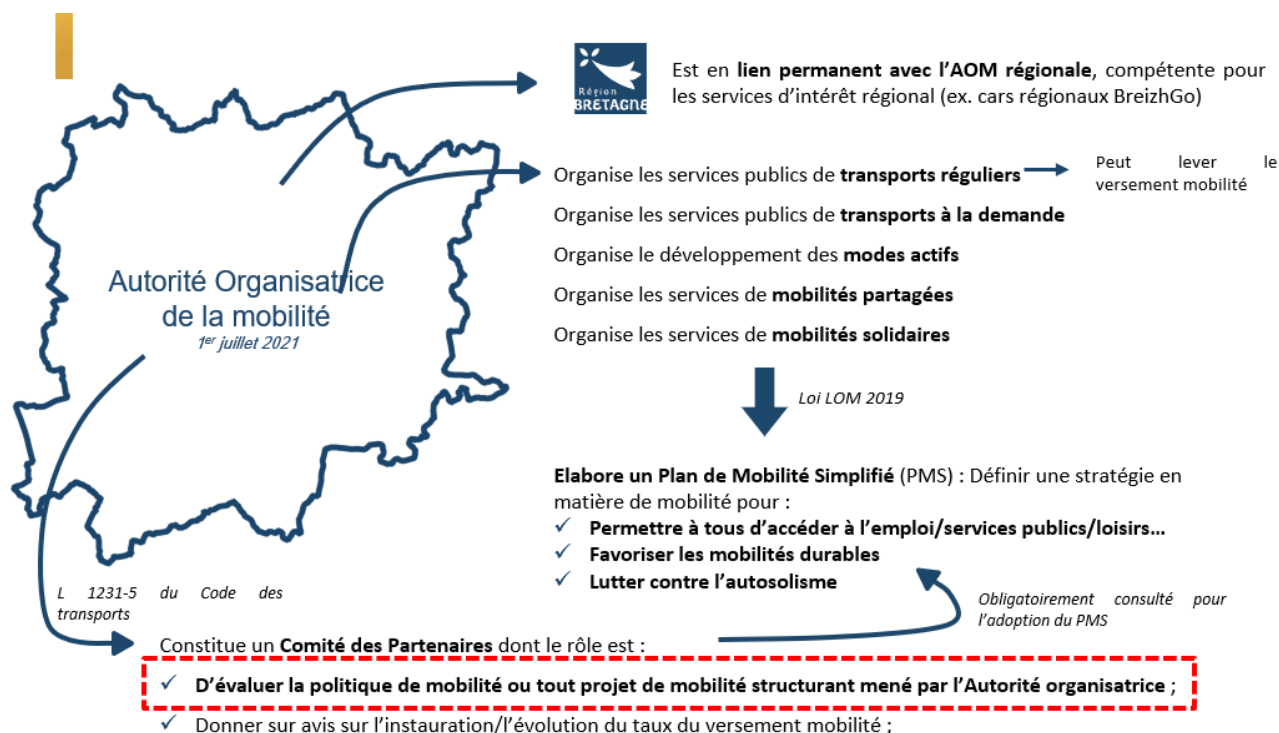
1.	Introduction.....	3
1.1.	Compétences mobilités et rôle du Comité des partenaires.....	3
	Les démarches en cours	3
1.2.	Objectifs du Plan de mobilité	4
2.	Rappel du diagnostic : synthèse des enjeux	5
3.	Méthode, concertation et définition des axes stratégiques.....	7
3.1	Méthode et concertations.....	7
4.	Axes stratégiques du futur plan d'action	10
4.1	Axe 1 : Renforcer les liaisons internes à la CCBR pour mieux répondre aux besoins quotidiens de tous les types de publics.....	11
4.2	Axe 2 : Améliorer l'attractivité des offres de déplacement vers/depuis les bassins extérieurs de vie et d'emploi, pour tous	12
4.3	Axe 3 : Mieux articuler les différentes solutions de mobilité entre elles pour faciliter les trajets à toutes les échelles de déplacements	13
4.4	Axe 4 : Engager une dynamique transversale pour faire connaître les offres de mobilité, les rendre accessibles à tous et inciter au changement de comportement .	14

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

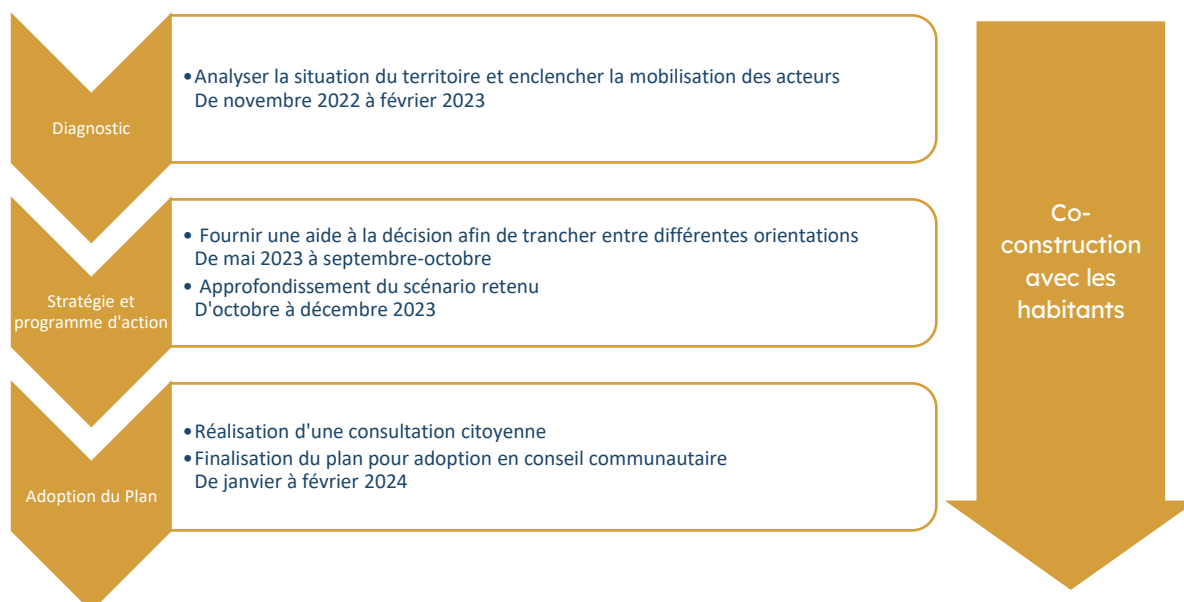
Le plan de mobilité simplifié s'inscrit dans un **contexte territorial favorable**. Au-delà de la dynamique nationale autour de la mobilité, les initiatives sont localement nombreuses et traitent toutes de la volonté de se déplacer autrement que par la voiture individuelle. La Région Bretagne, le Département 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 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				

1.2. 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*



La phase de stratégie fait suite au diagnostic établi en février 2023. Son objectif est de définir des orientations pour la stratégie mobilité de la CC Bretagne Romantique, qui sera dans un second temps décliné en actions planifiées, budgétées et suivies.

2. Rappel du diagnostic : 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 d'envisager une augmentation de la pratique sur le territoire, tant pour les actif.ve.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 et une meilleure connexion intermodale. La CCBR est actuellement accompagnée par l'opérateur Ecov pour étudier la mise en place de lignes de covoiturage sur son territoire ; elle a également conventionné sur la période 2022 - 2024 avec l'association eHop pour promouvoir le covoiturage de proximité.



Les **lignes routières BreizhGo permettent de couvrir en partie la demande** sur les axes vers Saint-Malo et Rennes, même si certains trajets sont vu comme trop longs pour concurrencer la voiture individuelle. Les connexions internes au territoire sont en revanche moins performantes, notamment entre les parties Est et Ouest de la CCBR, bien que le service de liaisons estivales proposé par la collectivité constitue une solution partielle et temporaire à cette problématique.



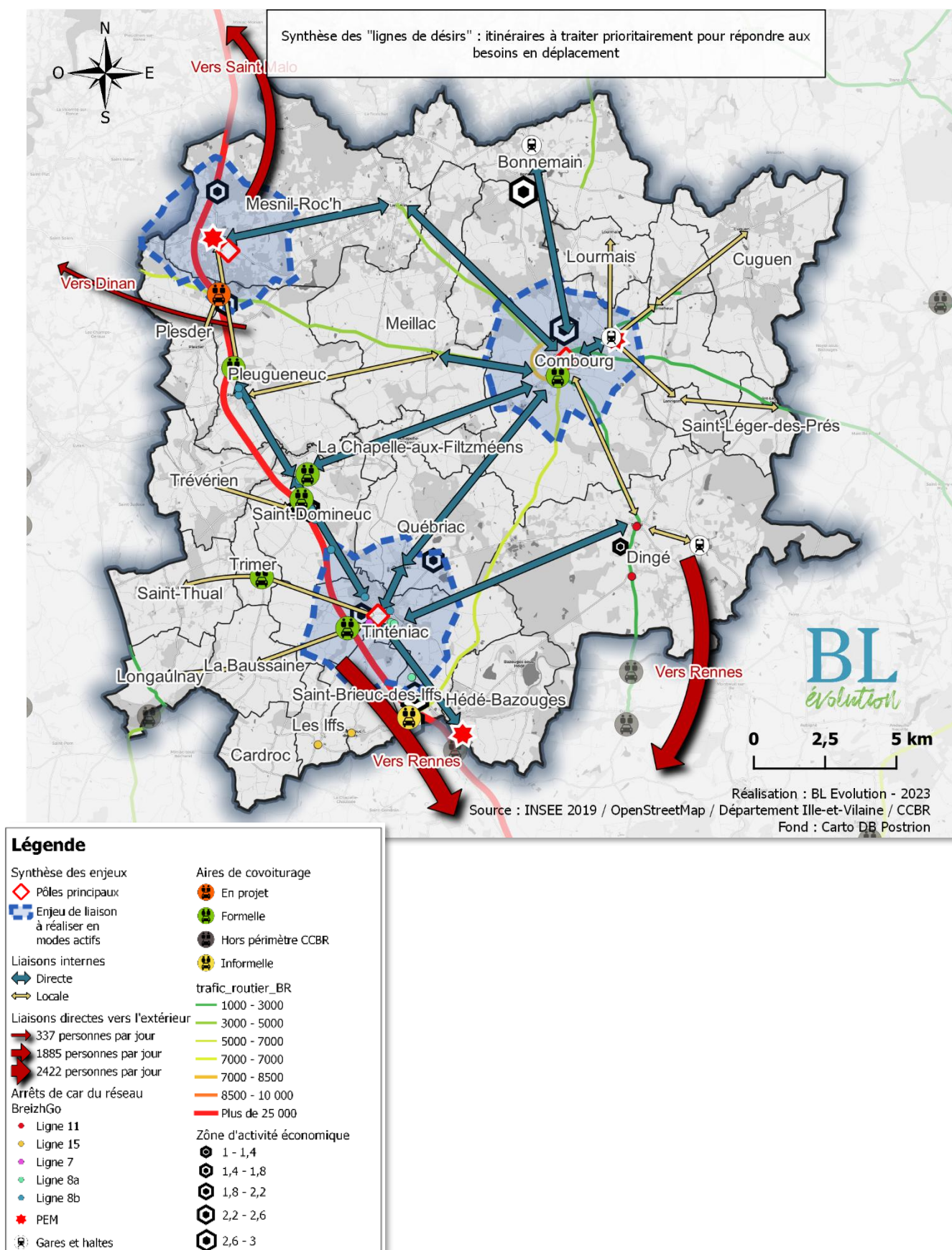
L'offre de **train régionaux sur le territoire est également un atout majeur** et la gare de Combourg connaît une fréquentation importante, que ce soit vers Rennes ou Saint-Malo. Les gares de Dingé et Bonnamain restent moins desservies et peu accessibles autrement qu'en voiture. L'usage du train pourrait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



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 la 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 pour tous pourrait très certainement être amélioré** via le développement des solutions ci-dessus.



3. Méthode, concertation et définition des axes stratégiques

3.1 Méthode et concertations

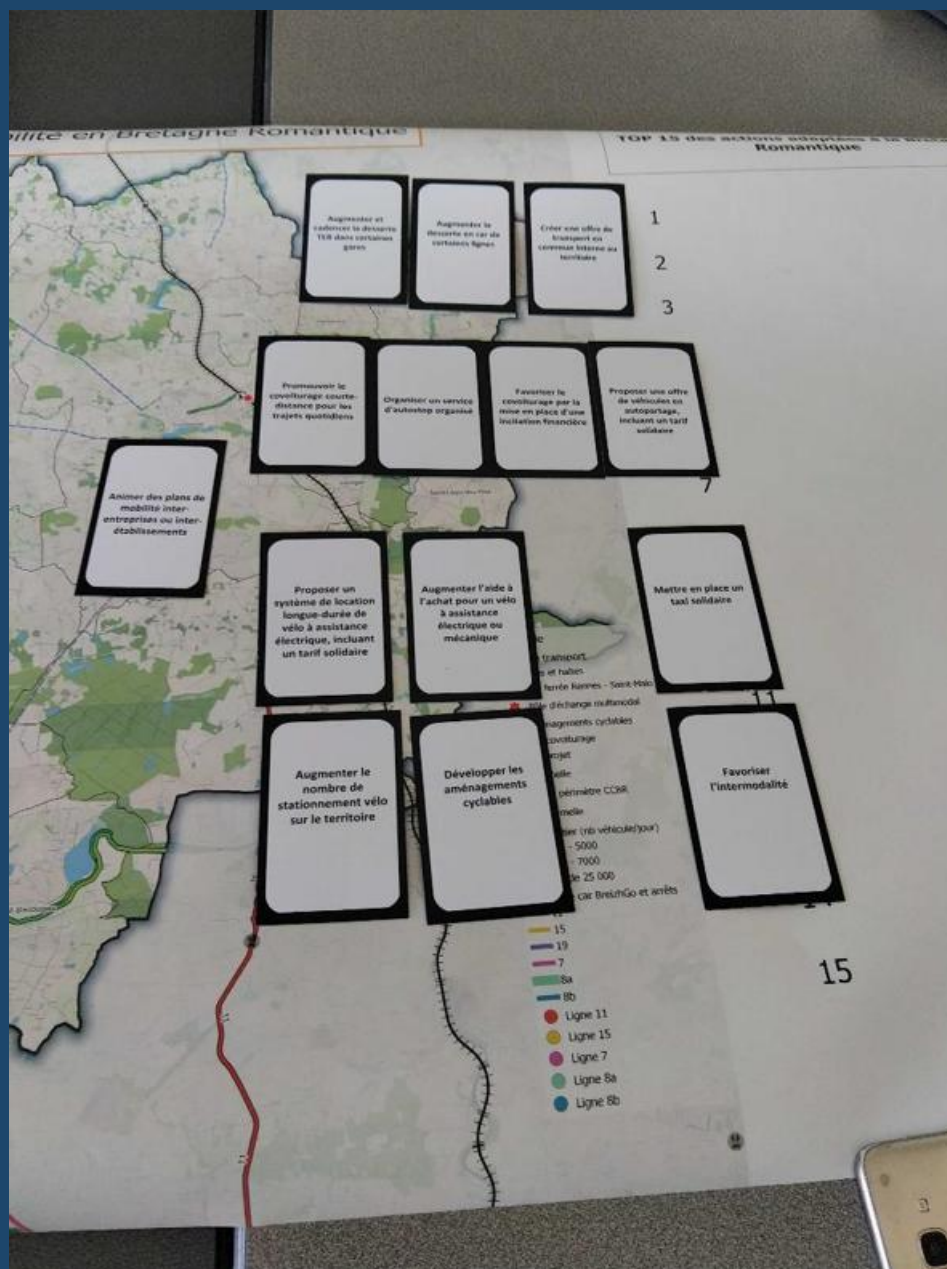
Plusieurs pistes d'action stratégiques ont été identifiées pour répondre aux enjeux mis en avant par le diagnostic. Pour choisir une stratégie la plus adaptée à la communauté de communes Bretagne Romantique, une consultation des acteurs locaux et des élus a été menée. Elle a permis de définir, par étape et itération, la future feuille de route du territoire en matière de mobilité.

La première consultation, menée le 29 juin 2023 à Saint-Léger-des-Prés, a permis de présélectionner une quinzaine de thèmes, de les classer par niveau de priorité et de les commenter, amender, questionner. Pour guider les participants, des fiches personas témoignaient de difficultés concrètes rencontrées par les habitants de la CCBR en matière de mobilité.

Ainsi, de chaque table de cet atelier en est ressorti des enjeux classés par ordre de priorité :

	Table 1	Table 2	Table 3
Très prioritaire	> Améliorer la desserte TC (TER, BreizhGo, création réseau interne/extension offre estivale) grâce au cadencement et l'intermodalité	> Améliorer la desserte TC (TER, BreizhGo, création réseau interne/extension offre estivale) grâce au cadencement et l'intermodalité > Ouvrir les lignes scolaires à tous les publics ?	> Améliorer la desserte TC (TER, BreizhGo, création réseau interne/extension offre estivale) grâce au cadencement et l'intermodalité > Développement des aires de covoiturage
Prioritaire	> Consolider l'offre de mobilité solidaire (taxi, location, autopartage) et créer du lien avec pôle emploi par exemple	> Usages partagés de la voiture (covoiturage au sens large, autopartage) > Animer des plans de mobilité inter-entreprise	> Taxi solidaire > Animer des plans de mobilité inter-entreprise > Promotion des navettes internes au sein des entreprises > Favoriser le covoiturage, par la promotion et l'incitation financière, pour les trajets quotidiens internes au territoire
Moins prioritaire	> Organiser un service d'autopartage > Action transversale : accompagner aux changements de comportement	> Développement du système vélo	> Développement du système vélo et de la marche dans les bourg (pédibus, vélobus et rosalie)

Principales conclusions issues du séminaire élu



Classement des idées des plus importantes

Le 6 juillet 2023, c'est le comité des partenaires qui a contribué à enrichir la réflexion, avec comme point de départ, les thèmes choisis par les élus, dans l'ordre priorisé. Le but étant d'aller un peu plus loin, éventuellement en modifiant l'ordre de priorisation, mais surtout en précisant les modalités de mise en œuvre sur le territoire, ou de soulever les freins/leviers existants.

Table 1	Table 2	Table 3	Table 4
> Optimisation des transports existants (cars et bus) > Ouverture de l'accès des bus scolaires à tous publics. > Augmentation de la desserte vers les grands employeurs	> Le sujet de l'aménagement est au cœur de la problématique (emplacements réservés pour les itinéraires cyclables ou l'intermodalité)	> Desserte TER et car BreizhGo avec un cadencement suffisant	> Intermodalité prioritaire, car elle permet de lier entre elles l'ensemble des offres et de répondre à la problématique du dernier kilomètre
> Développer l'intermodalité en gare	> Importance des transports solidaires (navette, taxi solidaire, covoiturage accompagné...)	> Intermodalité et question du dernier kilomètre (pour rejoindre les gares et arrêts de Transports en Commun)	> Desserte TER et car BreizhGo avec un cadencement suffisant
> Etudier le passage des navettes internes estivales à l'année	> Communication & accompagnement au changement essentiels sur l'ensemble des enjeux (ne pas oublier les acteurs associatifs), ainsi qu'une gouvernance forte (collaboration entre les différents acteurs)	> PDME importants pour accompagner les salariés	> Développement de l'infrastructure cyclable sécurisée (linéaire et stationnement)
	> Plan de Déplacement Mobilité Entreprises (PDME) à développer	> Vélo : quels services ? augmentation de l'aide à l'achat ou location longue durée ? L'efficacité des mesures peut être un bon critère de choix	
		> La mobilité solidaire, un sujet transverse, elle peut s'inscrire via des tarifs spécifiques en fonction des publics	

Principales conclusions issues du séminaire élu

4. Axes stratégiques du futur plan d'action

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

- Etudier la mise en place de lignes internes de transports publics, en adéquation notamment avec les besoins des salariés, des habitants et tout autre usager (zone d'emploi, services...)
- Mettre en place des lignes d'autostop organisé internes au territoire, afin de proposer à tous une nouvelle solution de déplacements, et plus particulièrement aux publics en situation de précarité mobilité.
- Mettre en valeur les itinéraires à faible trafic par le jalonnement vélo des liaisons inter-bourgs et vers les centralités
- Poursuivre le développement des services vélos : location, aide à l'achat renforcée...

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

- Renforcer l'attractivité de la desserte TER de gare de Combourg en augmentant son offre, notamment en heures creuses, tôt le matin et en soirée
- Proposer des liaisons routières expresses BreizhGo compétitives par rapport à la voiture vers les principaux pôles externes du territoire
- Développer l'usage du covoiturage par la montée en puissance de l'ensemble de l'écosystème : outil BreizhGo, aménagement d'aires qualitatives et intermodales, mobilisation des employeurs

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

- Promouvoir les solutions permettant de répondre à la problématique du dernier kilomètre par des connexions renforcées avec les gares ferroviaires, les arrêts de cars structurants et les aires de covoiturage
- Renforcer la gouvernance entre la CCBR et les différents partenaires de la mobilité sur les offres, afin de garantir cohérence et attractivité à toutes les échelles

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

- Mettre en place des solutions de mobilité solidaire permettant à tous de pouvoir se déplacer sur le territoire
- Accompagner les habitants et les employés du territoire vers de nouvelles mobilités
- 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
- Créer une offre d'information globale rassemblant l'ensemble des solutions de mobilité du territoire
- Confirmer le rôle de la CCBR comme animateur des offres de mobilité alternatives
- Diminuer les déplacements longue-distance subis par une politique volontariste en matière de démobilité

4.1 Axe 1 : Renforcer les liaisons internes à la CCBR pour mieux répondre aux besoins quotidiens de tous les types de publics

	Public cible	Portage technique et financier	Investissement	Impact sur la transition vers des mobilités durables	Ressources et projets en cours
Lignes de Transports en Commun internes	Salarié.e.s et habitant.e.s du territoire	CCBR, employeurs (indirect via Versement Mobilité (VM) ou direct)	★★★	★★★	Cartes des flux Domicile Travail (DT) du diagnostic
Développement du covoiturage organisé	Salarié.e.s, étudiant.e.s et habitant.e.s du territoire	CCBR, Etat (subvention), employeurs (indirect via VM ou direct)	★★☆	★★☆	Etude et soutien d'Ecov en cours
Routes cyclables jalonnées	Salarié.e.s, étudiant.e.s, retraité.e.s, personnes en insertion, et habitant.e.s du territoire	CCBR, CD35 et communes	★☆☆	★☆☆	PPI sur le plan de jalonnement
Services vélo	Salarié.e.s, étudiant.e.s, retraité.e.s, personnes en insertion, et habitant.e.s du territoire	CCBR, communes et partenaires associatifs	★☆☆	★★★☆☆	Schéma des mobilités actives – services à valider

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

	Public cible	Portage technique et financier	Investissement	Impact sur la transition vers des mobilités durables	Ressources et projets en cours
Desserte TER	Salarié.e.s, étudiant.e.s et habitant.e.s du territoire et des territoires voisins	Région (technique et financier), CD35, CCBR (plaidoyer et soutien financier)	★★★☆☆	★★★☆☆	
Cars BreizhGo			★★☆☆☆	★★★★★	
Covoiturage vers Rennes/St Malo			★★☆☆☆	★★☆☆☆	> Schéma des aires de covoiturage de St-Malo/Rennes > Etude sur la localisation et le dimensionnement de nouvelles aires de covoiturage – Contrat de coopération Métropolitaine

4.3 Axe 3 : Mieux articuler les différentes solutions de mobilité entre elles pour faciliter les trajets à toutes les échelles de déplacements

	Public cible	Portage technique et financier	Investissement	Impact sur la transition vers des mobilités durables	Ressources et projets en cours
Dernier kilomètre TC	Usagers des TC	Région et CCBR	★☆☆	★★★☆☆	Récent aménagement de stationnement vélo en gare de Combours
Gouvernance et communication internes partenaires mobilité	Tous publics se déplaçant dans la CC ou au travers	CCBR, Département, Région, opérateurs de mobilité, partenaires sociaux	★☆☆	★★★★★	

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

	Public cible	Portage technique et financier	Investissement	Impact sur la transition vers des mobilités durables	Ressources et projets en cours
Mobilité solidaire	Personnes en insertion, salarié.e.s, habitant.e.s du territoire	CCBR, associations, CD 35, Région	★☆☆	★★★☆☆	> Pass mobilité en cours > Expérimentation Ehop près de chez moi
Dynamique employeur et changement de comportement	Habitant.e.s du territoire et salarié.e.s du territoire,	CCBR, employeurs (à l'échelle des ZA)	★☆☆	★★★★★	Programme OEPV (Objectif Employeur Pro Vélo) – ressource externe
CCBR animateur PMS	Habitant.e.s du territoire	CCBR	★☆☆	★★★☆☆	Démarche TEMPO
Information globale	Habitant.e.s du territoire et salarié.s (hors territoire)	Collaboration CCBR / Région (+ St Malo Agglomération et Rennes Métropole)	★★★☆☆	★★★☆☆	Démarche TEMPO
Politique de démobilité	Navetteurs longue distance du territoire	CCBR et communes	★☆☆	★★☆☆☆	