



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

2021



www.couesnon-mb.fr

En l'attente de la note d'enjeu du Président de la Communauté de communes



SOMMAIRE



Sommaire

Objectifs et méthodologie

1	Objectifs du Plan de Mobilité Simplifié	6
2	Méthodologie mise en œuvre pour atteindre les objectifs	7
2.1	Principes clés	7
2.2	Participants	7
2.3	Calendrier	8

Enjeux du territoire

3	Un territoire multi-polarisé et des dynamiques positives	10
3.1	Un territoire rural multi-polarisé	10
3.2	Un territoire actif à croissance démographique	11
4	Les principaux flux de déplacement avec des potentiels de rabattement vers des modes plus durable	12
4.1	Des courtes distances à potentiel de report actif	12
4.2	Des trajets plus longs au potentiel de mutualisation à étudier au cas par cas	17
4.3	2.3. Des actions déjà réalisées ou en cours	19
5	Des ménages fragiles et des vulnérabilités à anticiper	19
5.1	Des ménages sans véhicule qu'il faut prendre en compte	19
5.2	Une proportion significative de ménages susceptibles d'être en vulnérabilité par rapport à la mobilité	19
5.3	Des services de proximité encore bien présents mais à accompagner de certaines réflexions	20
5.4	Des actions déjà réalisées ou en cours	21
6	Tourisme et loisirs : des leviers pour développer les modes actifs par le réseau cyclable et de randonnée	21
6.1	Un réseau de vélo et marche à structurer et rendre visible	21
6.2	Un accès aux services culturels et de loisir à consolider	22
7	Synthèse des enjeux du territoire en matière de mobilité	24

Stratégie

8	Priorités et stratégie de mobilité	27
8.1	Un plan de mobilité qui s'adapte aux besoins et pratiques de chacun	27
8.2	Une stratégie qui se décline en quatre axes d'intervention	27
8.3	Un schéma stratégique d'aménagement des mobilités	30

Plan d'actions

9	Feuille de route pour mettre en œuvre la stratégie	36
10	Aménager un territoire cyclable	37
10.1	Action A1 - Aménager un réseau cyclable intercommunal pour les déplacements du quotidien	37
10.2	Action A2 - Installer du mobilier urbain dédié au vélo sur l'ensemble du territoire	39
10.3	Action A3 - Faciliter l'accès au vélo à assistance électrique (à l'achat ou à la location)	40
10.4	Action A4 - Accompagner les professionnels du tourisme vers le label vélo	42
10.5	Action A5 - Sensibiliser et former les enfants à la pratique du vélo	43
10.6	Action A6 - Communiquer sur l'offre vélo (itinéraires cyclables, boucle vélo, services, aides financières, etc.)	45
11	Proposer à chacun une solution de transport adaptée	47
11.1	Action A7 - Aménager et signaler des aires de covoiturage le long de l'A84 et dans les centre-bourgs situés sur les axes de flux important	47
11.2	Action A8 - Favoriser le covoiturage solidaire au-travers du covoiturage spontané ou autostop et via des conducteurs bénévoles	49
11.3	Action A9 - Améliorer l'offre de transport en commun régulier	51
11.4	Action A10 - Expérimenter la mise en place de navette de ramassage en lien avec les équipements ou événements du territoire	53
11.5	Action A11 - Communiquer sur l'offre de transports et de covoiturage existante (infrastructures, horaires, application, etc.)	55
12	Limite les déplacements contraints ou inutiles	57
12.1	Action A12 - Promouvoir le télétravail	57
12.2	Action A13 - Faciliter l'accès aux services publics par le numérique, l'itinérance, la mutualisation des services, ou la mise en place de guichet multiservices	59
12.3	Action A14 - Soutenir la création de service de livraison et le maintien des commerces de proximité	61
13	Accompagner le changement des pratiques	63
13.1	Action A15 - Communiquer autour du plan mobilité et de sa mise en œuvre	63
13.2	Action A16 - Faire de Couesnon Marches de Bretagne une administration exemplaire en matière de mobilité durable	65
13.3	Action A17 - Suivre la mise en œuvre du plan d'action et en évaluer les effets	67



OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE



1 Objectifs du Plan de Mobilité Simplifié

L'élaboration du projet de territoire, les travaux dans le cadre du SCOT¹ du Pays de Fougères ou encore l'élaboration du PCAET², ont tous fait ressortir l'enjeu des mobilités afin de développer l'attractivité économique, résidentielle, démographique et touristique du territoire, mettre en œuvre le droit à la mobilité et veiller à la complémentarité des modes de transports et de déplacement.

Les élus de la Communauté de communes souhaitent donc aujourd'hui faire de la mobilité, en faveur des habitants et des usagers du territoire, un axe de développement majeur au travers des ambitions inscrites dans la délibération du 5 juillet 2019 :

- Développer les mobilités durables sur le territoire ;
- Donner accès à la mobilité à chaque habitant du territoire dans une logique de coopération locale :
 - o en proposant une offre multimodale adaptée à chaque profil d'habitants dont la jeunesse ;
 - o en recherchant des complémentarités interterritoriales avec les territoires voisins ;
 - o en garantissant les liaisons avec les voies de transports existantes et à venir (ferroviaires, routières, aériennes) ;
- Apporter à tous et pour tous des solutions de mobilité leur permettant de satisfaire certains besoins (aide à l'insertion professionnelle, cyclotourisme, déplacements domicile/travail...)
- ;
- Mettre en place des projets en faveur du covoiturage, et de l'ensemble de mobilités ;
- Favoriser les modes de déplacement actifs, notamment par la création de voies douces sécurisées, en complément de l'existant (voie verte Fougères / Mont Saint Michel) ; ainsi que par la sécurisation des centres-bourg, et par l'aménagement de voies douces à créer en priorité ;
- Favoriser la mobilité des jeunes vers les équipements culturels, sportifs et sociaux.

Afin de concrétiser ses ambitions, la Communauté de communes a pris la compétence mobilité au printemps 2021 et se dote par la présente d'un Plan de Mobilité Simplifié qui détermine la stratégie et le plan d'action pour les cinq années à venir (2021-2026).

¹ [Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Fougères](#)

² [Plan Climat Air Energie Territorial de Couesnon Marches de Bretagne](#)

2 Méthodologie mise en œuvre pour atteindre les objectifs

2.1 Principes clés

La volonté de construire de manière collective une stratégie de mobilité pour le territoire, au-delà des seules compétences de la Communauté de Communes, a conduit à mettre en place une démarche de co-construction sous forme d'ateliers de travail collectifs avec les élus et les acteurs du territoire. Ces ateliers ont permis de partager les points de vues initiaux, de déterminer des enjeux et objectifs partagés pour faire émerger une stratégie de mobilité, aux différentes échelles et sur les sujets-clés, qui est déclinée en actions opérationnelles. Cette approche participative a été construite en tenant compte de trois principes clés :

- **Une démarche qui outille et s'articule avec les instances déjà existantes** : Entre chaque atelier, les groupes de travail et instances de travail préexistants au sein de la Communauté de Communes ont ainsi été invités à contribuer à la définition de la stratégie de mobilité du futur plan de mobilité simplifié.
- **Des diagnostics ciblés, pour compléter les données existantes, en fonction des orientations stratégiques prises** : Compte tenu des données existantes importantes, un travail de synthèse de l'existant a été privilégié en complément de l'expression des participants aux ateliers pour finalement construire une vision initiale partagée. Au fil de la démarche, des diagnostics et investigations complémentaires et ciblés ont été réalisés en fonction des grandes orientations prises.
- Une consultation amont puis une diffusion de la stratégie et de la feuille de route en aval pour prendre en compte la perception des habitants et les informer : un questionnaire a été mis à disposition des habitants pour exprimer leurs besoins et leurs attentes. Un atelier avec la population sera organisé, dans le cadre de la phase de consultation réglementaire du Plan de Mobilité Simplifié, afin de recueillir leurs avis sur la stratégie générale et les actions prioritaires. Enfin, des supports d'exposition seront produits afin de susciter des échanges avec les citoyens à l'occasion de manifestations sur le territoire ou sous forme d'expositions. Pour finir, les habitants pourront être sollicités lors de la mise en œuvre des actions à proprement parlé, une fois le plan de mobilité adopté.

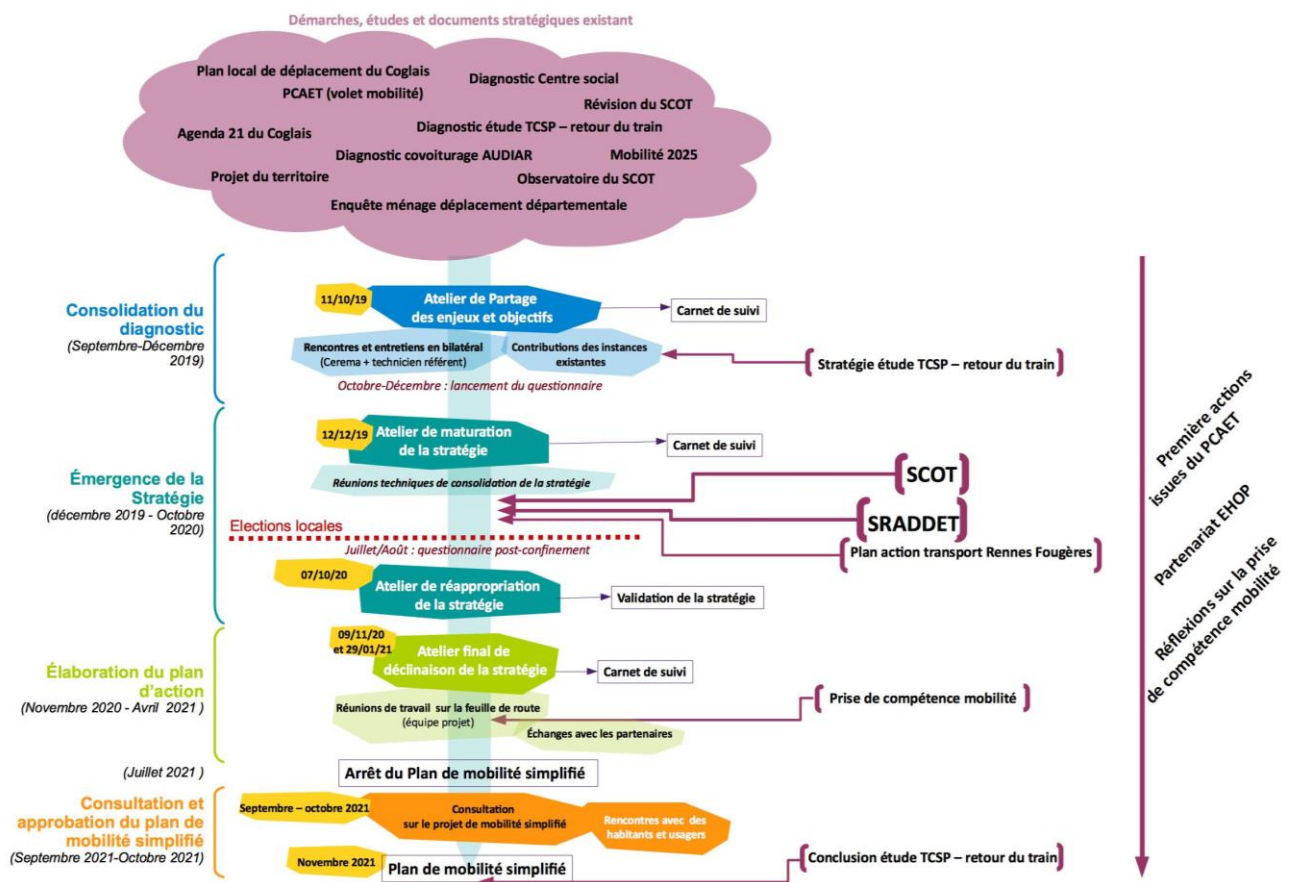
2.2 Participants

Au cours de la démarche, en plus des élus et techniciens communautaires, des élus de chaque commune ont été associés aux ateliers de travail et informés à chaque étape sous la forme d'un carnet de suivi. En complément des élus, les ateliers ont également permis la participation de représentants du Conseil Régional, du Conseil Départemental, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, du syndicat mixte du SCOT du Pays de Fougères et de l'Observatoire du Pays de Fougères. Les habitants et usagers ont été consultés via un questionnaire papier et en ligne.

Participants par ordre alphabétique : *M. Abric Lautone, C. Baguevard, L. Battais, E. Baudry, D. Belloir, P. Besnard, A. Boué, M. Bricard, R. Canto, J. Chartier, C. Cherfils, C. Clossais, A. De Gouvion St Cyr, J. De Moncuit, E. Detoc, L. Dubreil, J-P. Dusart, L. Garnier, C. Hamard, D. Helbert, P. Hervé, C. Hubert, T. Janvier, M. Josseume, E. Lejeune, Y. Leray, F. Lohier, B. Mallet, M.*

2.3 Calendrier

Le calendrier de la démarche a été construit pour tenir compte du choix d'une approche participative et des principes explicités ci-dessus, auquel s'ajoutent des contraintes de calendrier (élections locales, approbations du SCOT et du SRADDET, confinements, etc.) et l'enjeu de se coordonner avec d'autres démarches en cours (Etude TCSP - Retour du train du SCoT du Pays de Fougères, etc.). Cela s'est traduit par le phasage ci-dessous :





ENJEUX



3 Un territoire multi-polarisé et des dynamiques positives

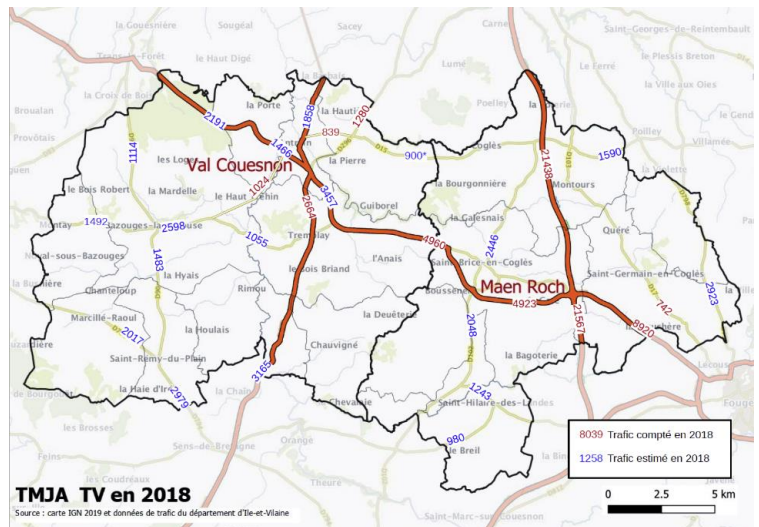
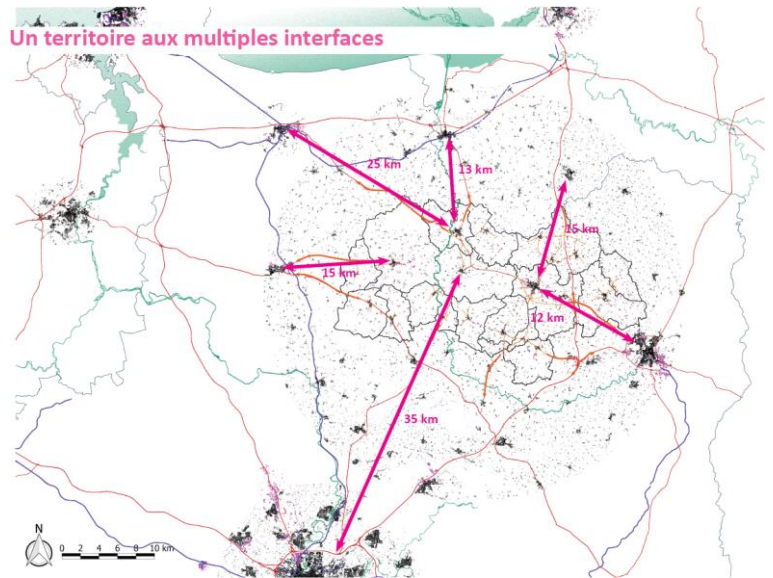
3.1 Un territoire rural multi-polarisé

La Communauté de communes est un territoire rural, au sens d'une faible densité, étendu, ce qui se traduit par des distances importantes entre bourgs. Polarisé (Maen-Roch, Val-Couesnon, Bazouges-la-Pérouse), il est aussi tourné vers l'extérieur (travail, études (dès lycée), évocation commerciale à près de 50%...) : agglomérations de Fougères et Rennes, puis Combourg, St-James, Dol-de-Bretagne ou Pontorson...

Multi-polarisation, distances et relief freinent transport en commun ou vélo : une voiture à plus de 70% de part modale et 97% des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, et le déplacement de personnes représente 20% des émissions du territoire.

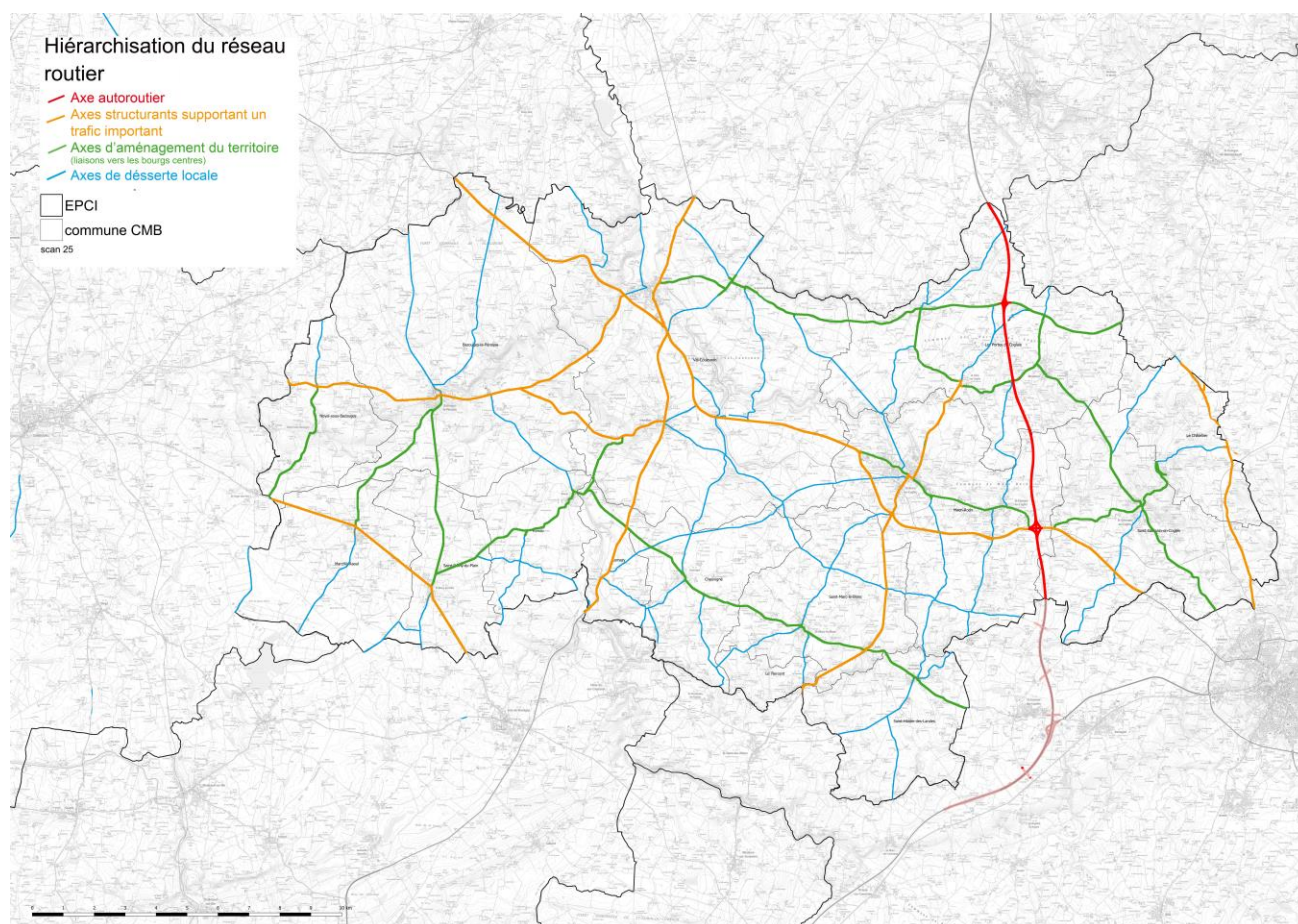
Cette multi polarisation se traduit également dans la répartition des trafics routiers et dessinent une hiérarchisation du réseau viaire. Hormis l'A84, les deux axes principaux que sont la D155 et la D175 (dont le trafic moyen journalier est supérieur à 2000 véhicules jour). Le trafic est essentiellement généré par des déplacements en origine ou destination du territoire et non pas du trafic de transit. Sur la D155, le trafic augmente ainsi progressivement de 3500 véhicules/jour au niveau de la commune déléguée d'Antrain à 8900 à l'approche de l'agglomération de Fougère. Sur la D175, si le trafic est de 2600 véhicules/jour entre les communes déléguées d'Antrain et Tremblay, il est de près de 3200 après Romazy à la limite de la Communauté de communes. Le trafic routier se diffuse également sur un réseau d'axes secondaires présentant des moyennes journalières de l'ordre de 1000 et 2600 véhicules/jour. Une partie des trafics observés sur ces axes convergent vers les principaux pôles de la communauté de communes Maen-Roch, Val-Couesnon et Bazouges-la-Pérouse. Les autres relevés mettent en exergue des points d'attractivité et donc de convergence des flux en dehors du territoire communautaire à Fougères, Combourg ou Sens-de-Bretagne en direction de Rennes Métropole. Ces flux croisés à la structuration territoriale dessinent ainsi une hiérarchisation du réseau en quatre familles :

- le réseau autoroutier qui traverse et dessert l'ouest du territoire. Il offre une bonne accessibilité pour le développement économique, limitant le trafic poids lourd à l'intérieur



du territoire, et qui peut également être le support de mobilité alternative (covoiturage et car à haut niveau de service) ;

- un réseau structurant, qui supporte un trafic important supérieur à 2000 véhicules par jour³, et qui relie les polarités, du territoire et des EPCI limitrophes, entre elles. Il n'est pas favorable au partage de la voirie avec le vélo, mais peut-être le support de mobilité partagée via du covoiturage régulier ou spontané ;
- un réseau d'aménagement du territoire qui relie les polarités secondaires aux polarités principales et qui présente des trafics faibles. Un partage de la voirie avec le vélo est possible via des aménagements légers (chaussée à voie centrale banalisée, chicane, signalétique etc.) ;
- Un maillage fin d'axes de desserte locale à faible trafic et majoritairement avec un profil en travers étroit. Plus sinueux que le réseau d'aménagement, il peut être un support idéal pour la pratique du vélo loisirs en faisant preuve de pédagogie sur le partage de la route.



3.2 Un territoire actif à croissance démographique

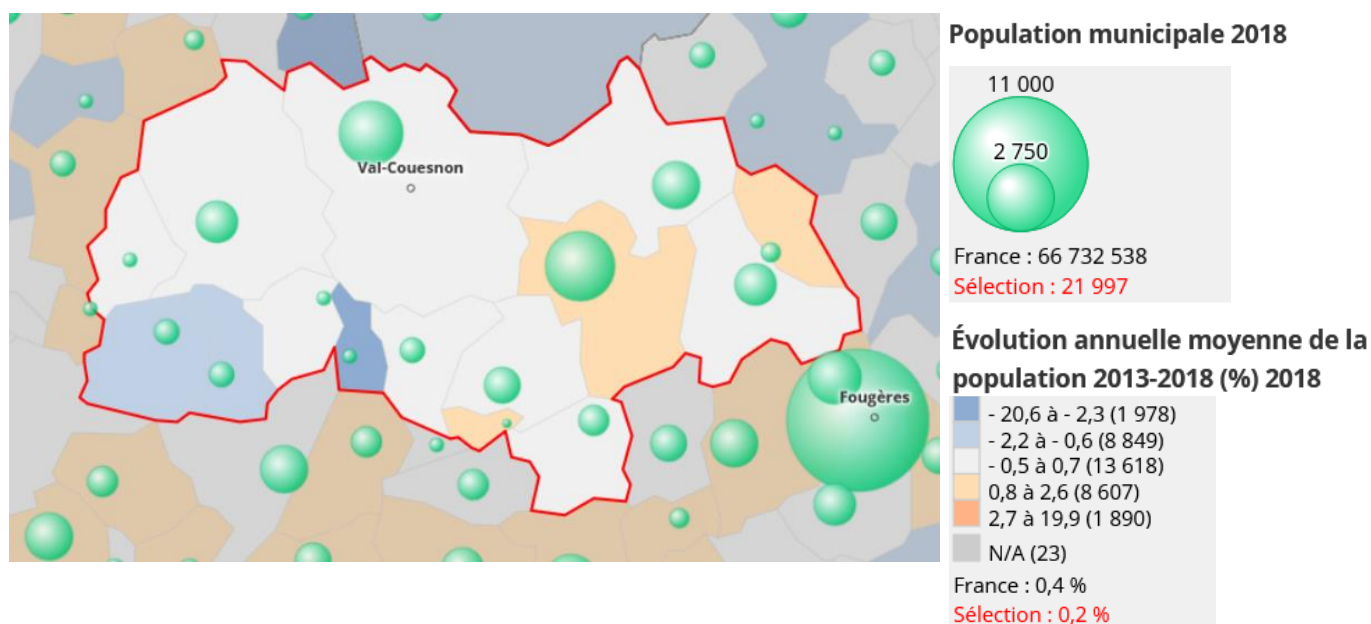
Territoire actif avec environ 74 emplois dans la zone pour 100 actifs⁴ ayant un emploi résidant dans la zone répartis malgré des polarisations. Cela contribue à limiter les déplacements liés au travail.

³ Sources : trafic moyen journalier, comptage routier 2018 réalisés par le département d'Ille et Vilaine

⁴ Sources : Insee RP2017, exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail, géographie au 01/01/2020

La Communauté de communes est aussi bien dotée en desserte numérique, vecteur de mobilité important (achat en ligne, télétravail, accès aux services, information voyageurs, etc.).

Le territoire est en croissance démographique continue (+0,2%/an entre 2013 et 2018) ; la crise sanitaire pourrait renforcer cette attractivité. Cette dynamique pourrait être mise à profit pour l'évolution des pratiques. Les nouveaux habitants, avec moins d'habitudes, peuvent plus facilement adopter de nouvelles propositions de solutions de mobilité.



4 Les principaux flux de déplacement avec des potentiels de rabattement vers des modes plus durables

4.1 Des courtes distances à potentiel de report actif

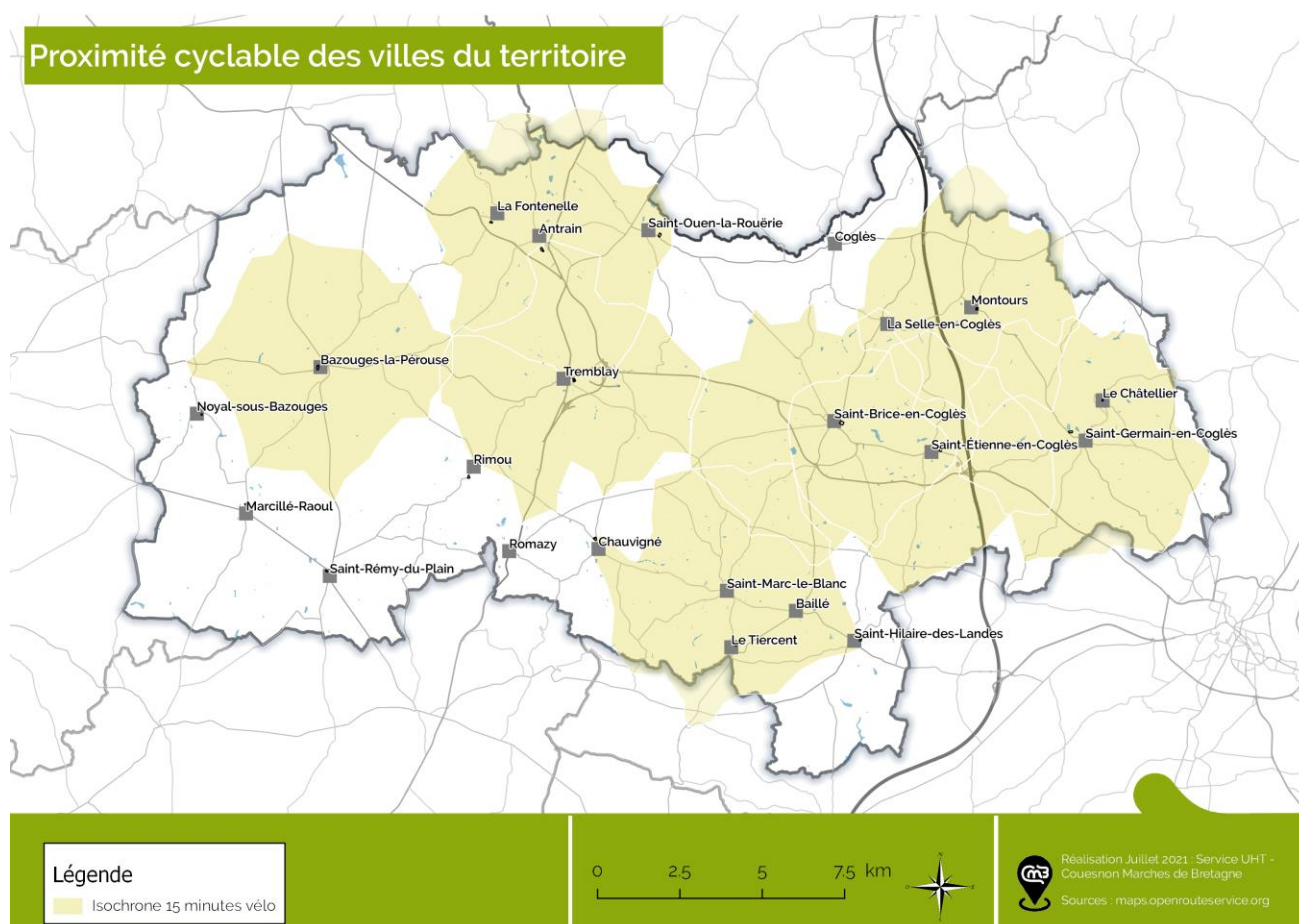
Des pratiques qui peuvent évoluer

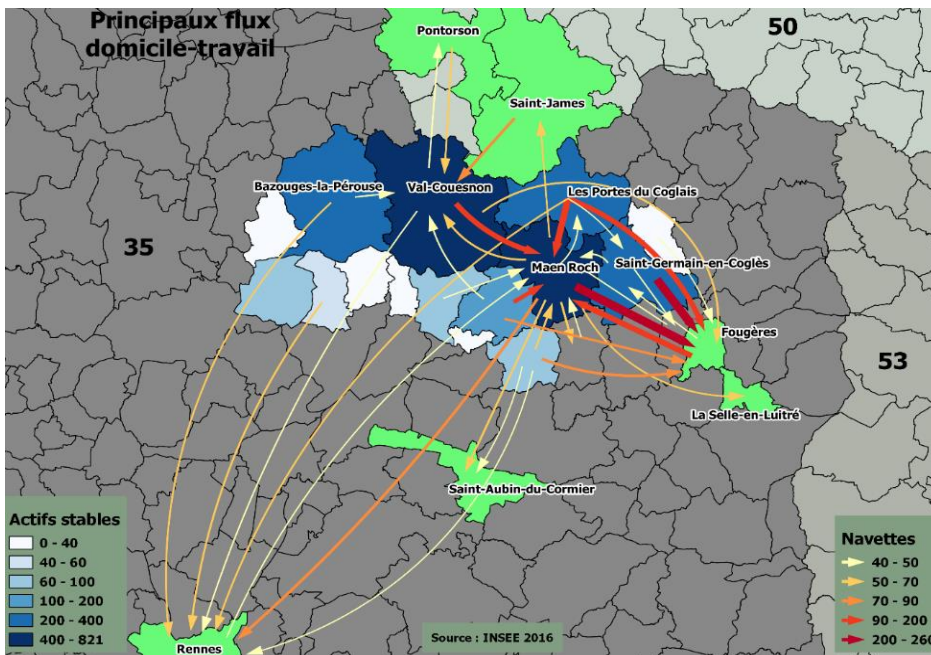
Selon la dernière enquête ménages déplacements en Ille et Vilaine de 2018, seuls 6% des déplacements de 1 à 3 km sont effectués à vélo ou en marchant. Dans 68% des cas on conduit un véhicule particulier et dans 18% des cas on est passager d'un véhicule particulier ; ceux qui est très important pour des distances aussi courtes. Parmi ceux-ci, une partie n'est en réalité qu'une étape d'un trajet plus long. Si l'on se restreint aux seuls déplacements directs, la part de la marche à pied et du vélo augmente significativement avec 28% en marche à pied, 4% à vélo, et encore 50% en conduisant un véhicule particulier et 13% en étant passager d'un véhicule particulier.

Même en retirant d'autres contraintes (besoin de transporter des volumes ou des enfants, etc.), on peut donc considérer qu'il existe sur le territoire potentiel avéré de report vers les modes actifs.

Des distances courtes pouvant être confortées par un maintien de services et équipements évitant d'accroître les déplacements

Malgré les polarisations extérieures, le territoire possède des équipements (établissements de santé, de loisir, enseignes commerciales, collèges...) pouvant circonscrire un certain nombre de déplacements des habitants. L'attraction de pôles comme Fougères peut ainsi être réfléchi en complémentarité avec le maintien de services et équipements locaux évitant d'accroître les déplacements.



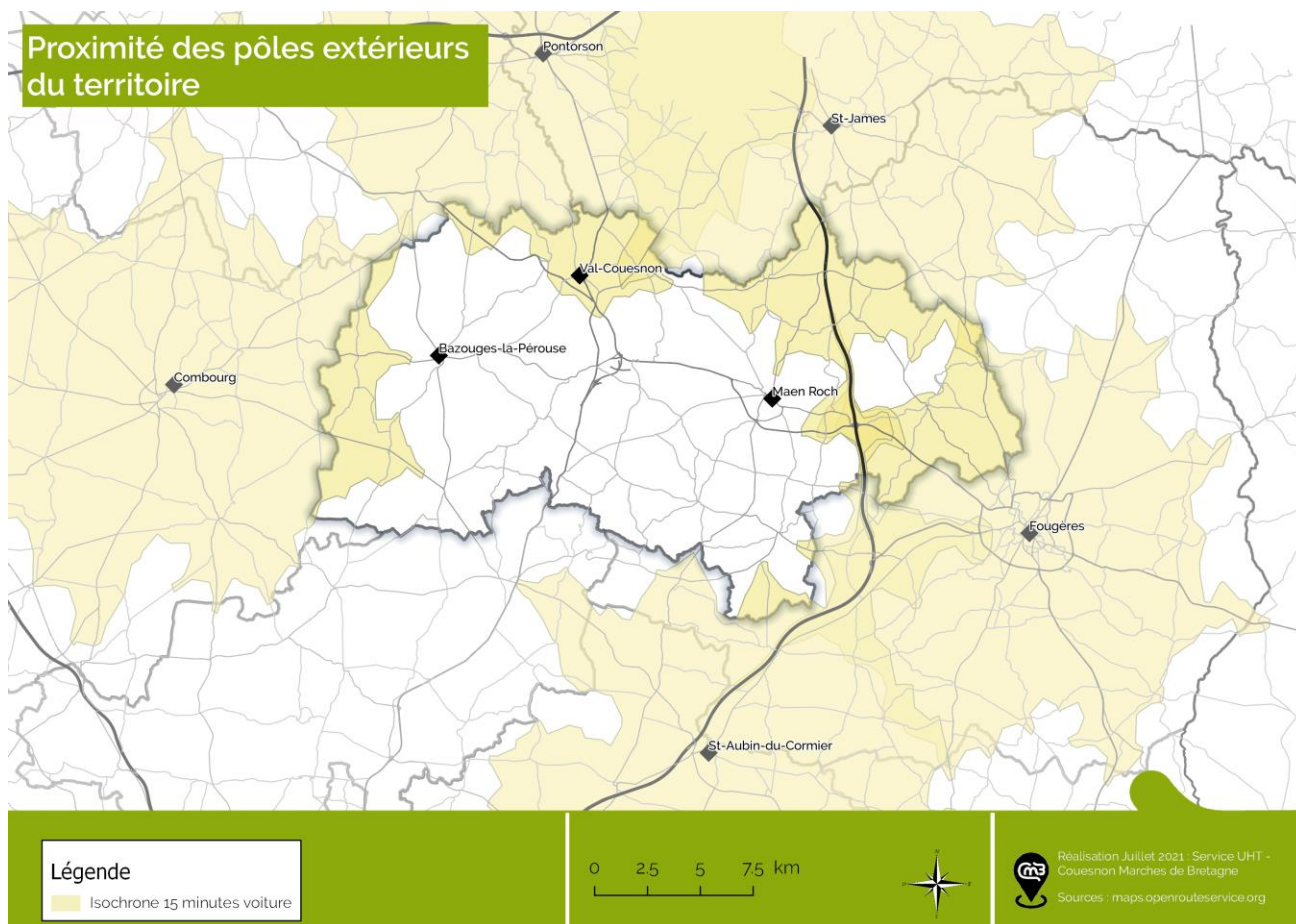


On peut également noter que l'on a beaucoup d'actifs du territoire qui travaillent dans leur commune de résidence (on parle alors d'actifs « stables »), comme à Maen Roch et Val-Couesnon. Ces deux communes (notamment Maen Roch) sont aussi le lieu d'emploi d'un certain nombre d'actifs proches : ceci établit donc des distances plutôt courtes.

Cette question des distances courtes est à

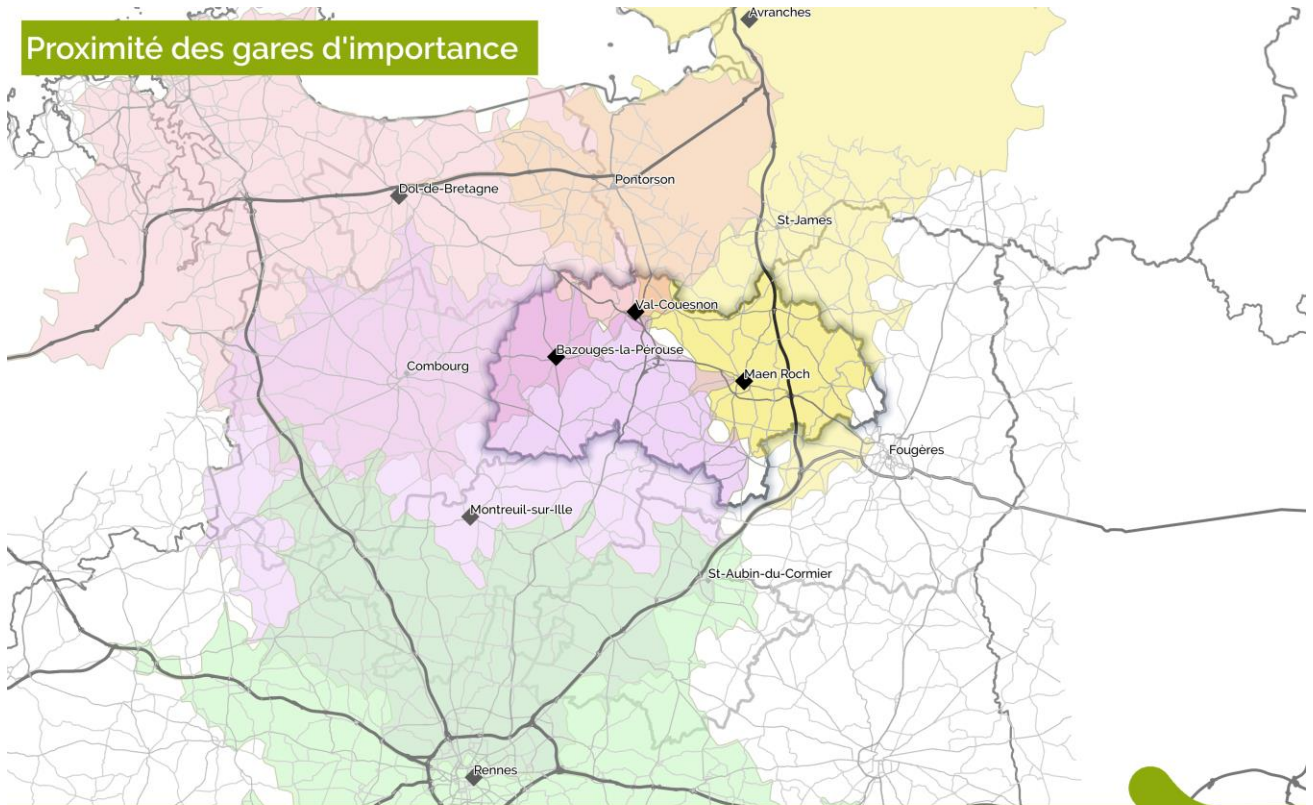
mettre en parallèle de l'accessibilité des services et des équipements du territoire. Les bassins de proximité établis dans le cadre de la révision du SCoT du Pays de Fougères montre l'importance des distances courtes. Une majorité de pôle d'équipement reste accessible à moins de 15 minutes de vélo.

Les déplacements extra-territoriaux vers les polarités extérieures proches du territoire (Combourg, Fougères, Pontorson, St James, St Aubin-du-Cormier) font partie du quotidien des habitants de la communauté de communes.



Malgré le manque de gare ferroviaire sur le territoire, il est important de noter que plusieurs gares se trouvent à proximité, avec les gares de Combourg, Montreuil-sur-Ille, Dol-de-Bretagne, Pontorson pour les plus proches, Avranches et Rennes pour les gares les plus importantes. Ainsi, l'ensemble du territoire est à moins de 30 minutes d'une gare ferroviaire en voiture. Ce point est à prendre en compte dans les actions du Plan de Mobilité Simplifié en cohérence avec les objectifs 16 et 17 du SRADDET « Améliorer collectivement l'offre de transports publics » et « Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires », notamment en améliorant l'accès au gare et en expérimentant des nouvelles solutions de mobilité adaptées aux territoires peu denses selon un principe de solidarité territoriale.

Proximité des gares d'importance



Légende

■ Isochrone 30 minutes voiture

0 2.5 5 7.5 km



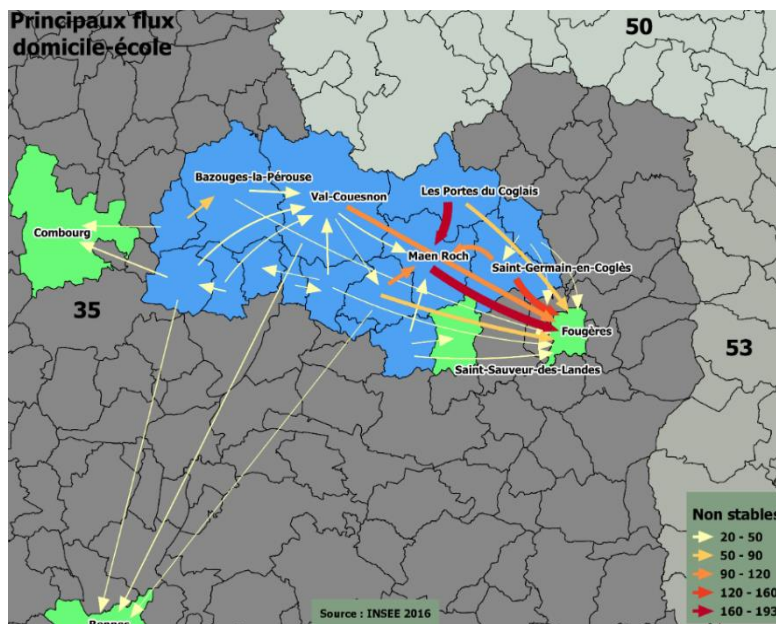
Réalisation Juillet 2021 - Service UHT -
Couesnon Marches de Bretagne
Sources : maps.openrouteservice.org

4.2 Des trajets plus longs au potentiel de mutualisation à étudier au cas par cas

Des pôles d'attraction qui peuvent avoir différents points de départ

Sur la carte précédente on observe également beaucoup d'actifs du territoire travaillant sur Fougères. De même, Rennes apparaît comme le lieu d'emploi d'un nombre non négligeable d'actifs du territoire. Sur les flux domicile-école, carte ci-contre, on retrouve les deux pôles, en dehors de Maen Roch et Val-Couesnon localement (seulement jusqu'au collège). Les distances vers Fougères et Rennes correspondent ainsi davantage avec des modes motorisés. Un nouveau lycée à Liffré vient d'ouvrir et pourrait également être source de trajet de la part des adolescents du territoire.

Ces trajets ne partent cependant pas d'une même commune. Ils sont largement éclatés, mettant en question, dans une optique de réflexion notamment covoiturage, la présence d'endroits pertinents pour favoriser des points de mutualisation.



Des opportunités de mutualisation

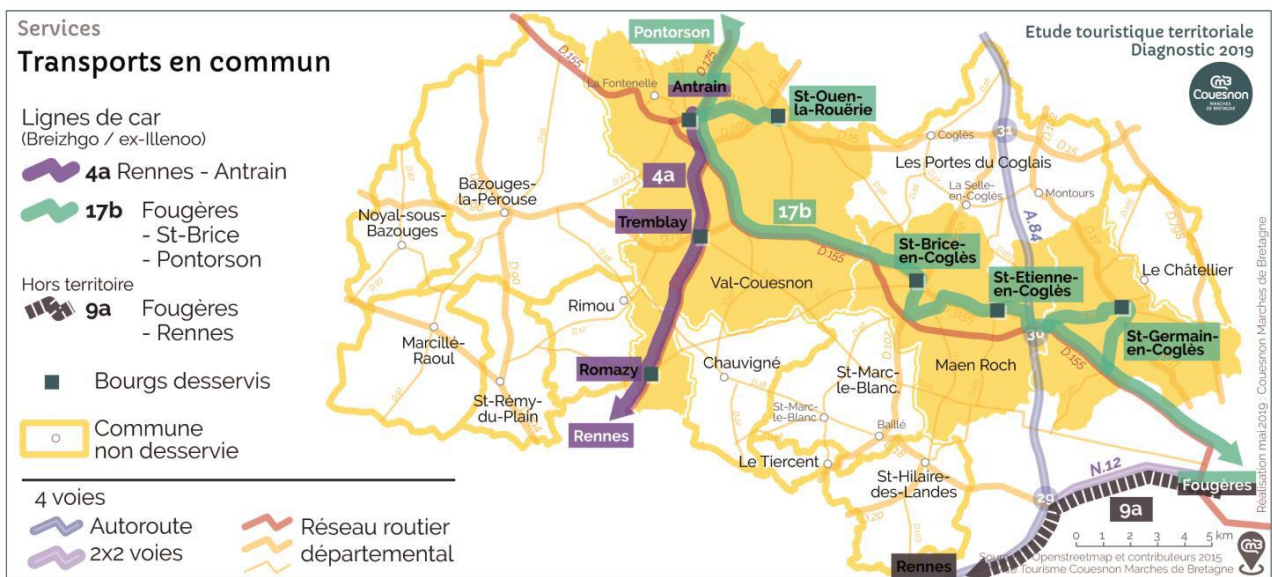
Hors de l'A84 le trafic indique des déplacements en origine ou destination du territoire plutôt que du transit. On observe également qu'un certain nombre d'axes secondaires présentent des trafics significatifs, donc intéressants pour le covoiturage (des trafics qui notamment imposeraient des aménagements si l'on souhaitait développer le vélo sur ces axes, contrairement à certains axes moins fréquentés).

On constate des points de convergence sur Maen Roch, Val-Couesnon, les autres ressortant en dehors du territoire : Sens de Bretagne constitue un point important sur les trajets vers Rennes, avec la présence d'une aire de covoiturage qui pourrait développer un point de mutualisation potentiel ; la gare de Combourg apparaît également comme convergence de deux axes intéressants.



CMB mise à jour par le Cerema à partir d'une enquête réalisée par l'AUDIARCMB

Des logiques d'urbanisation en chapelet depuis les Portes du Coglais, via Saint-Germain-en-Coglès, ou encore depuis Chauvigné, via St-Marc-le-Blanc et Saint-Hilaire-des-Landes, apparaissent également intéressantes pour une logique de solutions de mobilité partagée type « auto-stop organisé » (les habitants partant de plus en aval du trajet pouvant être pris sur le trajet des personnes circulant depuis l'amont) (dès lors que le trafic passe au niveau des bourgs pour que les lieux de prise soient facilement accessibles). Un principe de ligne virtuelle de « covoiturage spontané » avec matérialisation d'arrêts pouvant s'imaginer en alternative à une ligne de transport en commun (requérant un potentiel de demande supérieur) ou en complément pour renforcer sa cadence virtuelle.



Enfin, le transport en commun du réseau BreizhGo de la région, constitue une opportunité de solutions mutualisées à prendre en compte sur le territoire. Les lignes 4a⁵ de Val-Couesnon à Rennes en passant par Romazy et 17b⁶ de Val-Couesnon à Fougères par Maen Roch et St-Germain-en-coglès ont aujourd'hui un usage partagé entre un vocation commerciale et une scolaire principale. La 9a⁷ de Fougères à Rennes présente un usage commercial notable et fait l'objet d'une réflexion de renforcement. Elle tangente aujourd'hui le territoire au niveau de la pôle intermodal de Romagné et indirectement à Mézière-sur-Couesnon desservit par une ligne en correspondance. Ces lignes peuvent présenter un potentiel de desserte alternative à la voiture à condition d'améliorer leur fréquence, de les prolonger pour limiter les correspondances et à la marge d'ajuster leur tracé. Dans cette optique, une densification autour des arrêts et une amélioration de leur desserte pour agrandir leur aire d'attractivité seront recherchés pour contribuer à cet objectif.

4.3 Des actions déjà réalisées ou en cours

En termes d'actions, on peut déjà noter pour le territoire les réalisations suivantes :

- étude en cours pour la mise en place de Transports Collectifs en Site Propre - retour du train, intégrant le développement de nouveaux services notamment concernant la ligne 9a (fréquences et temps de trajets améliorés, rabattements, ...)
- liaison douce sur Maen-Roch (première réalisation significative d'aménagements d'itinéraires dédiés pour les mobilités actives)
- travail sur la mise en relation pour le covoiturage, autour de l'adhésion à OuestGo et d'un partenariat avec l'association Ehop pour les personnes en insertion
- Projet Mobilité 2025 du département avec le financement de nouvelles infrastructures. Plusieurs projets cyclables ont été priorisés dans ce cadre.

5 Des ménages fragiles et des vulnérabilités à anticiper

5.1 Des ménages sans véhicule qu'il faut prendre en compte

Si 92% des ménages ont au moins une voiture, 764 n'en possèdent pas et sont donc potentiellement captifs vis-à-vis de la mobilité. Il s'agit d'une problématique connue au niveau national pour ses effets sur l'accès à l'emploi (si le taux de chômage reste bas comparé à d'autres territoires, on compte environ 860 chômeurs sur l'intercommunalité).

5.2 Une proportion significative de ménages susceptibles d'être en vulnérabilité par rapport à la mobilité

Le revenu médian annuel par ménage du territoire est d'environ 31 000 €, variant par commune de l'ordre de 25 000 € à 34 000€. Avec un coût annuel d'usage d'un véhicule à 4300 € la part sur ce revenu varie de 13 à 17% par commune, et avec un coût à 7000 € la part varie de 21 à 28% : le seuil

⁵ 5 allers/retours par jour en semaine et 46000 validations par an à 56% scolaire

⁶ 8 allers/retours par jour en semaine et 81000 validations par an à 62% scolaire

⁷ 32 allers/retours par jour en semaine et 340000 validations par an à 70% commerciales

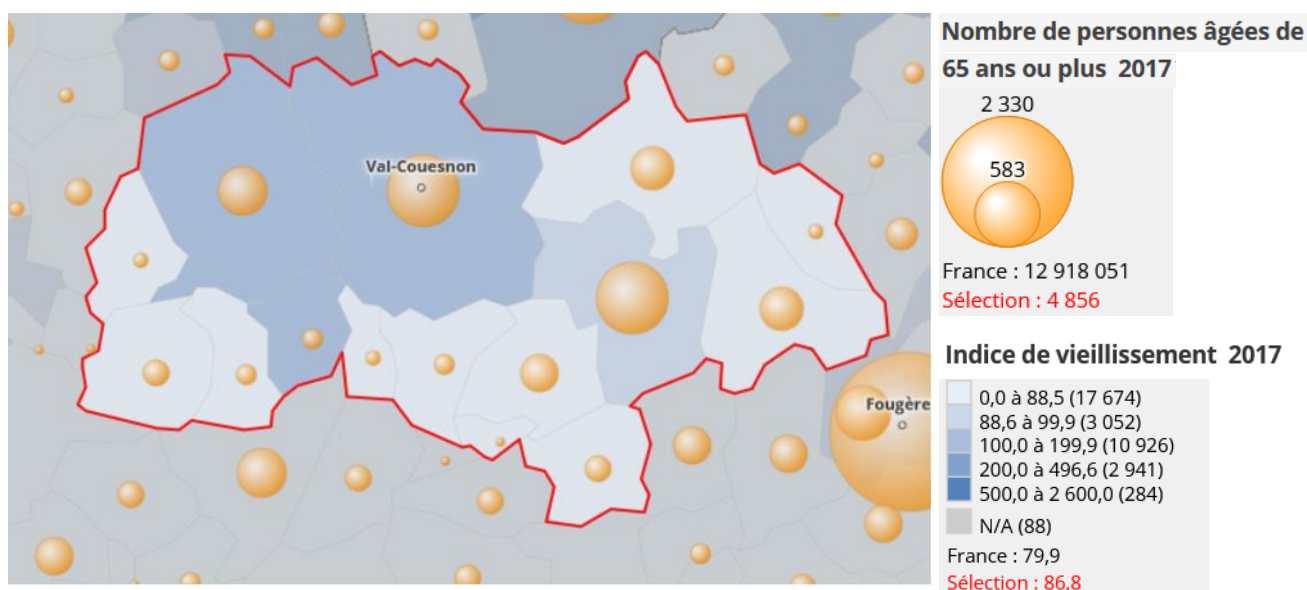
de vulnérabilité retenu nationalement fixé à 8 % de dépenses liées aux déplacements sur le revenu du ménage met en exergue ici la vulnérabilité des ménages liée à la mobilité.

Si les revenus de ménages où le référent est par exemple au chômage peuvent être bien plus faibles, les contraintes d'un membre du ménage (horaires, activités...) peuvent aussi impacter tout le ménage (dépendance, covoiturage impossible car autre membre de la famille à récupérer...) et limiter les alternatives (covoiturage, transport en commun, etc.). Résoudre un problème de mobilité d'un des membres peut donc donner de la souplesse aux autres. Les contraintes de motricité de certains habitants (personnes âgées, handicapées) sont parfois dépendant en termes de mobilité. La mobilité solidaire ou encore la mobilité inversée sont des leviers permettant de diminuer cette vulnérabilité face aux déplacements contraints. L'indice de vieillissement étant parfois supérieur à 100 dû aux EHPAD et foyers de vie présent sur ces communes.

5.3 Des services de proximité encore bien présents, mais avec des vulnérabilités

Les communes principales, Maen Roch, Val-Couesnon, Bazouges-la Pérouse, St-Germain en Coglès, les Portes du Coglais, offrent un ensemble de services assez complet aux habitants, avec presque toujours commerce alimentaire, arrêt de transport en commun, médecin ou pharmacie, bureau ou relais de Poste, école, restauration/café. Le commerce alimentaire (via multi-service pour certains : café, restaurant, dépôt de pain, relais poste, supérette, etc.) subsiste en outre sur nombre de communes de l'intercommunalité, témoignant du maintien de l'offre sur le territoire.

Des communes à peu de services ont cependant un profil plutôt « âgé », ce qui fait notamment réfléchir à l'accès au commerce. Une réflexion d'améliorations possibles semble aussi pertinente (information, bouquets, horaires...).



5.4 Des actions déjà réalisées ou en cours

En termes d'actions, on peut déjà noter pour le territoire les réalisations suivantes :

- un service de location de deux roues pour l'insertion existe sur la communauté de communes
- un partenariat avec EHOP devrait être conclu prochainement pour valoriser le covoiturage sur le territoire
- la commune de Val-Couesnon assure un service de location de deux roues (vélo, vélo à assistance électrique, scooter)
- le Conseil départemental d'Ille et Vilaine propose une aide financière au permis de conduire ainsi qu'un dispositif « permis plus » pour les jeunes en difficulté

6 Tourisme et loisirs : des leviers pour développer les modes actifs par le réseau cyclable et de randonnée

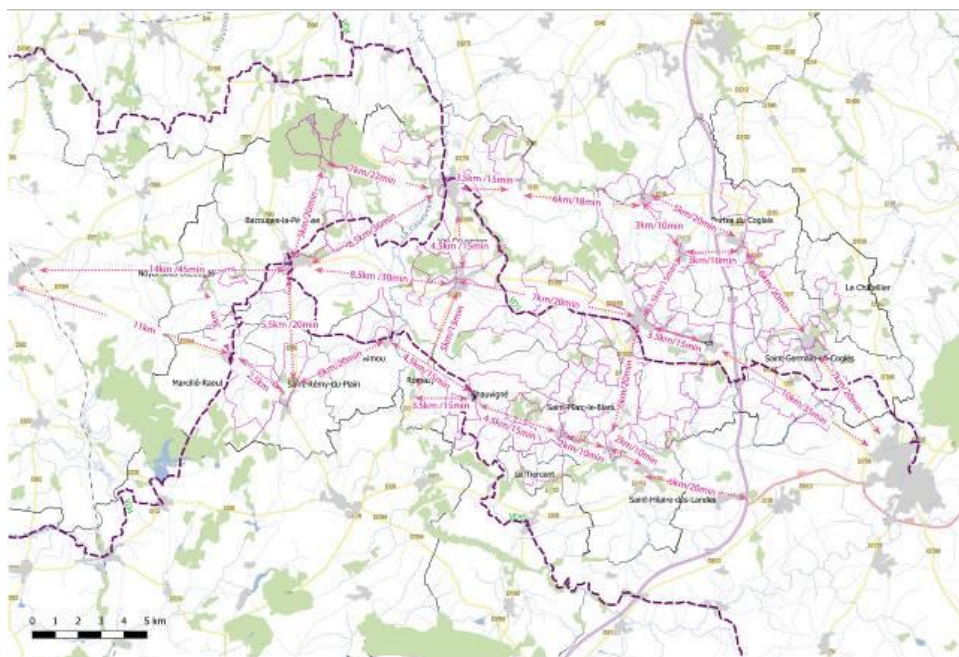
6.1 Un réseau de vélo et marche à structurer et rendre visible

Les loisirs ou le cyclotourisme peuvent être des leviers importants pour développer des habitudes de mobilité transférables au quotidien, et les aménagements utiles pour ces thématiques peuvent servir également à d'autres usages. Ici le territoire s'appuie sur quelques axes d'ampleur du point de vue cyclable, qui cependant peuvent manquer de lisibilité et oublier une part significative de destinations touristiques du territoire ou certains bourgs. Concernant les itinéraires de marche, ceux-ci restent à une échelle communale.



La piste cyclable reliant les deux bourgs de Maen Roch est d'environ 3.5km soit 10-15min en vélo. La carte ci-dessous fait ressortir des ordres de grandeur en distance/temps entre les différentes polarités du territoire et met en évidence des grappes de proximité, c'est-à-dire des bourgs distants les uns des autres de moins de 3km voire 5km, soit une concrétisation possible du principe de bassin

de proximité discuté dans le cadre du SCoT. Une étude de mise en tourisme de l'itinéraire cyclable Nantes <> Le Mont-St-Michel correspondant à la V9 est en cours aujourd'hui⁸.

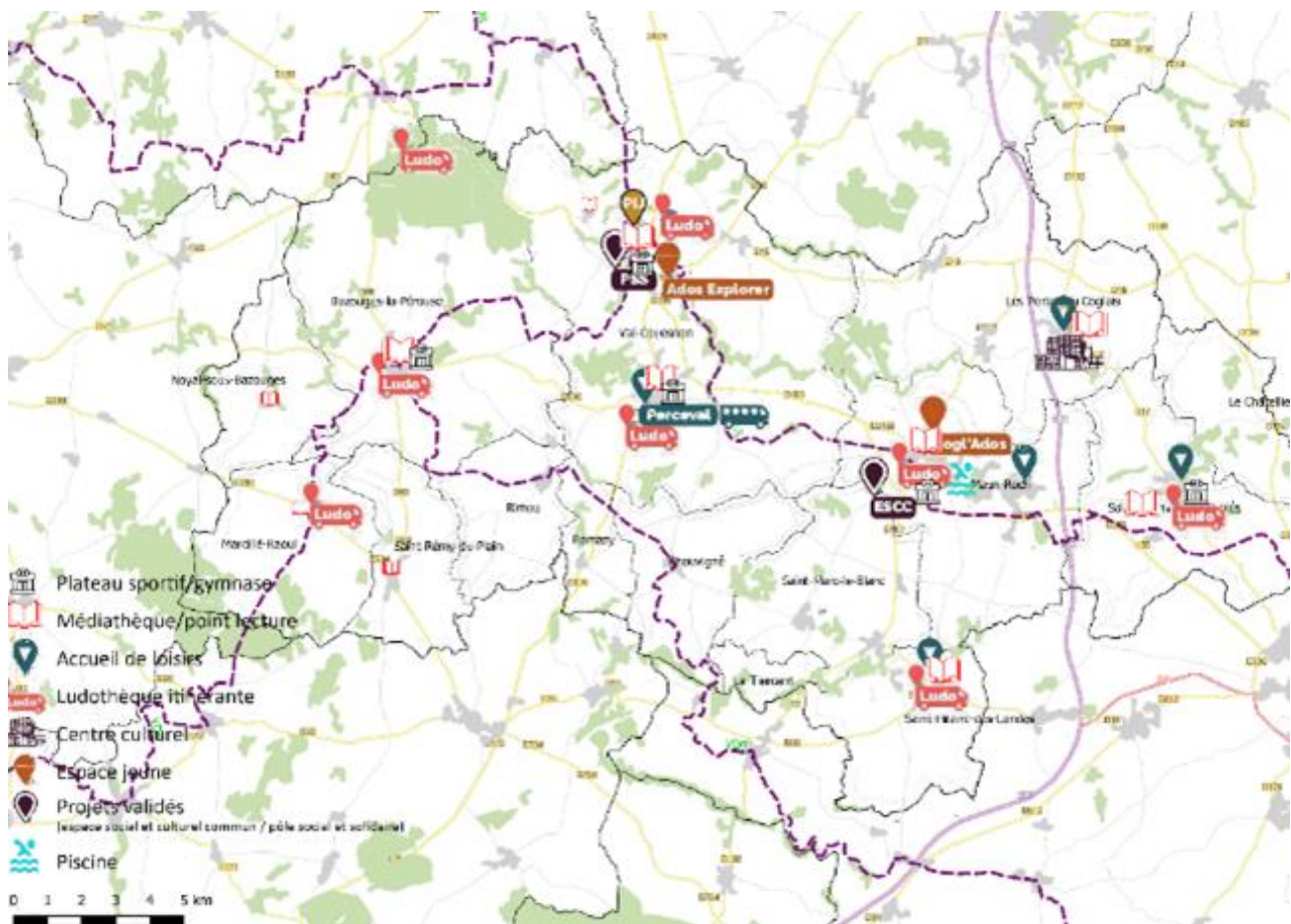


6.2 Un accès aux services culturels et de loisir à consolider

Le territoire de la Communauté de communes propose une offre importante en équipements culturels et sportifs. Cela se traduit par une multi-polarisation des équipements sportifs et des médiathèques ou points lecture, ce qui permet de garantir une proximité des équipements à défaut de pouvoir les proposer dans chaque commune. De plus, des solutions itinérantes ou de ramassage sont proposées.

Néanmoins, des attentes ressortent quant à une offre de transport liée aux activités. L'analyse du taux de jeunesse du territoire montre également que les ménages avec enfants se concentrent majoritairement sur les communes qui ne concentrent pas la majorité des équipements et en particulier Maen-Roch et Val Couesnon, ce qui peut être un frein à l'autonomie des adolescents.

⁸ Le développement du cyclo-tourisme s'inscrit plus largement dans une logique de valorisation du tourisme itinérant avec Un chemin de pèlerinage pour aller vers St Jacques de Compostelle part du Mont St-Michel et passe par le territoire par Val-Couesnon (Antrain).



7 Synthèse des enjeux du territoire de Couesnon Marches de Bretagne en matière de mobilité

La géographie du territoire

- Un territoire vallonné ;
 - Des distances inter-bourg importantes ;
 - Une multi-polarisation tant en interne qu'en externe ;
 - Une couverture numérique dans la moyenne haute.
- ⇒ Un contexte géographique favorable aux mobilités individuelles motorisées

Les principaux flux de mobilité afin d'identifier les possibilités de report modal :

- Des flux dispersés tant pour les origines que pour les destinations ;
 - Une offre de transport en commun à vocation essentiellement scolaire pour les lignes 4 et 17 qui traversent le territoire. Des lignes de transports en commun plus importantes qui passent aux portes du territoire (9a et ligne SNCF Rennes/St-Malo) ;
 - Des bourgs en chapelets dont les axes de flux convergent sur les carrefours en dehors du territoire (Combours, Sens de Bretagne, etc.).
- ⇒ Le potentiel commercial de développement (renforcement ou création) de lignes de transport en commun est contrarié par la dispersion des flux. L'amélioration de la desserte du territoire par l'augmentation des fréquences ou la création de nouveau service, supposera un important travail de communication, un investissement financier dans le cadre d'une politique de solidarité et une politique d'urbanisme favorisant les transports en commun (accessibilité des arrêts et densification à proximité). En complément, il y a un potentiel de renforcement du covoiturage ou d'articulation avec des lignes structurantes à proximité du territoire, à condition de se coordonner avec les territoires limitrophes pour améliorer leur accessibilité.

La vulnérabilité des ménages au regard de la mobilité :

- Une réalité pour 8% des ménages (environ 800) qui n'ont pas de voiture ;
 - Un risque pour une proportion significative avec une médiane des revenus à 30 000 euros par an pour un coût annuel de mobilité de 5 000 à 10 000 euros ;
 - Le taux d'emploi et les politiques de maintien des services de proximité influent positivement ;
 - Les familles avec enfants sont plus représentées dans les communes qui ne polarisent pas les équipements.
- ⇒ L'offre de mobilité passe également par la politique d'aménagement du territoire et ensuite par des solutions adaptées à des publics cibles.

Le tourisme, les loisirs et le potentiel cyclable comme levier pour modifier les pratiques :

- Peu d'aménagements entre les itinéraires départementaux/régionaux qui traversent le territoire et les boucles piétonnes communales ;
 - Des aménagements sur un nombre limité de centre-bourgs et essentiellement en faveur du piéton et pas nécessairement du vélo ;
 - Un trafic routier diffus qui rend difficile le partage de la voirie ;
 - La voie verte passe en marge des bourgs et des lieux touristiques ;
 - Des actions déjà en place pour favoriser l'accès à la culture (numérique, navette, itinérance), mais des attentes subsistent.
- ⇒ Un développement du vélo à accompagner de manière ciblée et des solutions de mobilité alternatives à expérimenter.

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX



ATOUTS

- 74 emplois / 100 actifs
- Un tissu de services et équipements publics dense
- Des services itinérants ou en réseau
- Une voie verte et des itinéraires départementaux
- Un maillage routier structurant



FAIBLESSES

- Un contexte géographique favorable aux mobilités individuelles motorisées
- Des communes sans desserte en transport en commun
- Un tiers du bilan carbone lié à la mobilité
- L'accès inégal au numérique



OPPORTUNITES

- Des actions déjà engagées suite au PCAET
- Le développement du cyclo-tourisme
- Des partenariats avec les EPCI limitrophes
- Des aménagements des centres-bourgs en cours



MENACES

- La précarité énergétique liée à la mobilité
- Des publics peu mobiles (personnes âgées, mineurs, non motorisés, sans permis)
- Des motifs de déplacements diversifiés et éclatés
- Des familles qui s'installent dans les communes avec peu de services
- La sécurité routière



STRATÉGIE

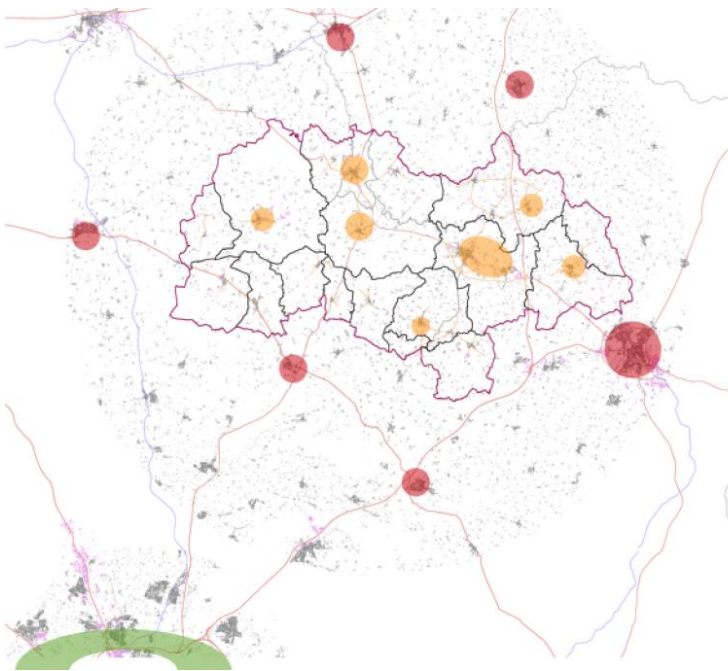


8 Priorités et stratégie de mobilité

8.1 Un plan de mobilité qui s'adapte aux besoins et pratiques de chacun

La stratégie de mobilité de Couesnon Marches de Bretagnes se fonde sur la conviction qu'une mobilité efficace repose sur une approche à différentes échelles actions (commune, bassin de proximité, Communauté de communes, vers et avec les polarités limitrophes, vers et avec l'agglomération de Rennes).

Cette approche à l'échelle du bassin de mobilité se traduit d'ores et déjà de manière concrète par des actions et études mise en place en coopération l'agglomération de Fougères via le Pays de Fougères. La nouvelle ambition en matière de mobilité que ce plan de mobilité simplifié incarne, supposera d'intensifier les coopérations avec les autre Communautés de communes et polarités limitrophes, pour organiser le covoiturage, le rabattement ou la création de ligne de transports collectifs.



La commune

Marche à pied et vélo

Le bassin de proximité

Maintien des services et de l'emploi, vélo et solutions de solidarité ciblée (navette, covoiturage, etc.)

La Communauté de Communes

Cyclotourisme, ramassage organisé, accès aux services (navette, numérique, itinérant)

Vers et avec les polarités limitrophes

(Fougères, Combourg, St Aubin du Cormier, etc.)

Mobilité partagée (covoiturage, autopstop) et Transport en commun

Vers et avec l'agglomération de Rennes

Covoiturage et rabattement vers les transports en commun structurant (TER, ligne 9 et 4)

Cette approche multi scalaire permet d'apporter des réponses adaptées (usages partagés de la voiture, offre de transport collectif, aménagements en faveur du vélo et services de mobilité inversée via la livraison ou le numérique) aux besoins spécifiques des différents habitants et usagers du territoire (les personnes vulnérables, les enfants et adolescents, les travailleurs et les touristes).

8.2 Une stratégie qui se décline en quatre axes d'intervention

La stratégie vise ainsi à répondre aux besoins du quotidien, tout en s'inscrivant dans une trajectoire de transition énergétique, conformément au projet de territoire et Plan Climat Air Energie Territoriale. Cette transition énergétique est également un gage de réduction de la vulnérabilité

des ménages les plus précaires ou fragiles en améliorant leur autonomie et en diminuant leur budget mobilité. Pour cela quatre axes prioritaires ont été retenus, qui se déclinent en 17 actions :

Aménager un territoire cyclable

La marche à pied représente d'ores et déjà une part modale significative pour les très petits déplacements. Il reste cependant de la marge de progrès pour les déplacements courts et moyens, en particulier avec le développement du vélo à assistance électrique. De plus, les aménagements en faveur des modes actifs bénéficient plus particulièrement aux enfants ou adolescents et s'inscrivent dans la stratégie de valorisation touristique de la voie verte.

Enquête habitants : plus de la moitié des répondants trouvent qu'il n'est pas agréable de faire du vélo sur le territoire, par manque d'aménagement et pour des questions de sécurité. En conséquence l'aménagement de pistes cyclables est perçu comme une priorité, notamment vers les bourgs et pour le cyclo-tourisme.

L'ambition est donc d'accompagner le développement de la pratique du vélo et du vélo à assistance électrique, par l'aménagement d'un réseau cyclable intercommunal qui concilie usages du quotidien, loisirs et tourisme, ainsi que par des dispositifs incitatifs (location, subvention, apprentissage, etc.)

Proposez à chacun une solution de transport adaptée

La voiture est et restera un mode de déplacement privilégié. Au-delà d'une évolution des motorisations moins émettrices, son usage peut évoluer vers plus de sobriété et plus de solidarité via le covoiturage ou l'auto-partage. Cela concerne des déplacements internes au territoire, notamment pour les plus vulnérables, mais également des déplacements domicile-travail sur des plus grandes distances.

Enquête habitants : plus de la moitié des répondants pratiquent le covoiturage principalement entre proche ou entre collègues. Outre les contraintes personnelles et le souhait de rester indépendant, la difficulté à trouver des covoitureurs et la faible utilisation des outils numériques de mise en relation apparaissent comme des facteurs limitants. Les aires le long de l'A84 sont les plus utilisées, mais les répondants pointent également spontanément des lieux dans les bourgs et dans les polarités limitrophes.

En complément, le territoire est aujourd'hui directement desservi par deux lignes de bus (17b et 4a) à vocation essentiellement scolaire. Le territoire est également bordé par une ligne de train ter/tgv à l'ouest et la ligne 9a à l'Est, pour lesquels se pose des enjeux de desserte du territoire de la communauté de communes. La communauté de communes s'implique également dans l'étude prospective Transport en Commun en Site Propre - Retour du train, conduite par le SCoT du Pays de Fougères, dont l'objectif est un développement de l'offre de service. Enfin, des solutions de navettes sont également organisées pour le centre de loisirs, les médiathèques ou certains clubs sportifs.

Enquête habitants : Si les répondants connaissent le tracé des lignes de transports en commun, ils n'en connaissent majoritairement pas les horaires et ne les utilisent pas. Dans le même temps, c'est comme souvent le premier mode de transport alternatif à la voiture cité. L'amélioration des dessertes vers Rennes et Fougères, et la mise en place de navette locales pour les personnes qui ont du mal à se déplacer, sont identifiées comme les deux premières priorités.

L'ambition est donc de concilier solidarité et augmentation de la part modale du covoiturage et des transports en commun. Pour cela, le confort et praticité des aires de covoiturage et des lignes

de bus existantes seront améliorés pour les déplacements domicile-travail/étude. En complément des nouvelles lignes et des nouveaux services seront expérimentés pour proposer à tous une solution de transport proche de chez lui.

Enquête habitants : Parmi les répondants, quelques-uns pratiquent déjà l'auto-stop, la moitié sont prêt à prendre un auto-stoppeur et la majorité trouverait cela utile pour eux ou leurs proches.

limiter les déplacements contraints ou inutiles

Être mobile n'implique pas nécessairement se déplacer, mais avoir accès à un service. Le développement des réseaux et services numériques ou la redécouverte des solutions itinérantes, offrent des leviers pour favoriser une mobilité durable et solidaire.

Enquête habitants : Le télétravail, à domicile est pour la moitié des répondants une solution pour réduire leur déplacement à l'avenir.

Au regard des services déjà existants sur le territoire (offre de la ludothèque par exemple), en cours de développement (tiers-lieu sur Bazouges-la-Pérouse, discussions sur les services d'accès au numérique en lien avec le réseau des bibliothèques), ou encore des offres proposées pendant le confinement (livraisons, mais aussi télétravail, etc.), l'ambition est de pérenniser et amplifier les solutions existantes.

Accompagner le changement des pratiques

En complément des solutions et des aménagements, il est indispensable de mettre en place des actions de management de la mobilité. L'objectif est de faire connaître les services existants et inciter ou accompagner aux changements des pratiques individuelles ou collectives.

Enquête habitants : La moitié des répondants sont prêt à s'impliquer dans la mise en œuvre du plan d'action

L'ambition est d'embarquer au quotidien les habitants de Couesnon Marches de Bretagne, pour les faire réfléchir sur leurs pratiques de mobilité et les accompagner au quotidien, vers de nouvelles pratiques. L'élaboration en cours du PLUi offre l'opportunité d'anticiper et accompagner la stratégie de mobilité par la mise en place d'emplacements réservés et la promotion d'une ville des courtes distances.

8.3 Un schéma stratégique d'aménagement des mobilités

Cette stratégie s'incarne dans un schéma stratégique des mobilités qui propose une vision à moyen et long terme des réseaux cyclable, de covoiturage et de desserte en transport en commun projetés sur la Communauté de commune.

Schéma cyclable

L'ambition du schéma cyclable est d'aménager progressivement un réseau cyclable qui maille tout le territoire, se connecte aux aménagements cyclables (actuels et projetés à des territoires limitrophes). Le schéma se structure autour de la voie verte qui traverse le territoire et sert de colonne vertébrale au réseau. Le maillage se fonde sur la volonté de répondre à trois objectifs : ramifier la voie verte, concrétiser les bassins de proximité du SCOT et desservir les pôles de mobilités.

Le schéma cyclable se compose à la fois d'itinéraires aménagés (voie verte, pistes et bandes cyclables), de voies partagées aménagées (chaussée à voie centrale banalisées, chicanes, carrefours aménagés) et d'itinéraires uniquement balisés. Les choix d'aménagements seront consolidés dans le cadre des études opérationnelles de mise en œuvre de chaque itinéraire, en fonction de la configuration et du trafic des routes empruntées et du potentiel d'usagers cyclistes visés.

Le croisement des objectifs visés et des contraintes techniques et économiques des itinéraires permet de mettre en évidence des itinéraires prioritaires. Parmi ceux-là, un certain nombre d'itinéraires apparaissent prioritaires à mettre en œuvre au regard des usagers potentiels et des enjeux d'aménagement du territoire (accès aux services, cyclotourisme, etc.), quelque soit les contraintes de mise en œuvre. D'autres itinéraires sont eux, moins structurants, mais facile à concrétiser.

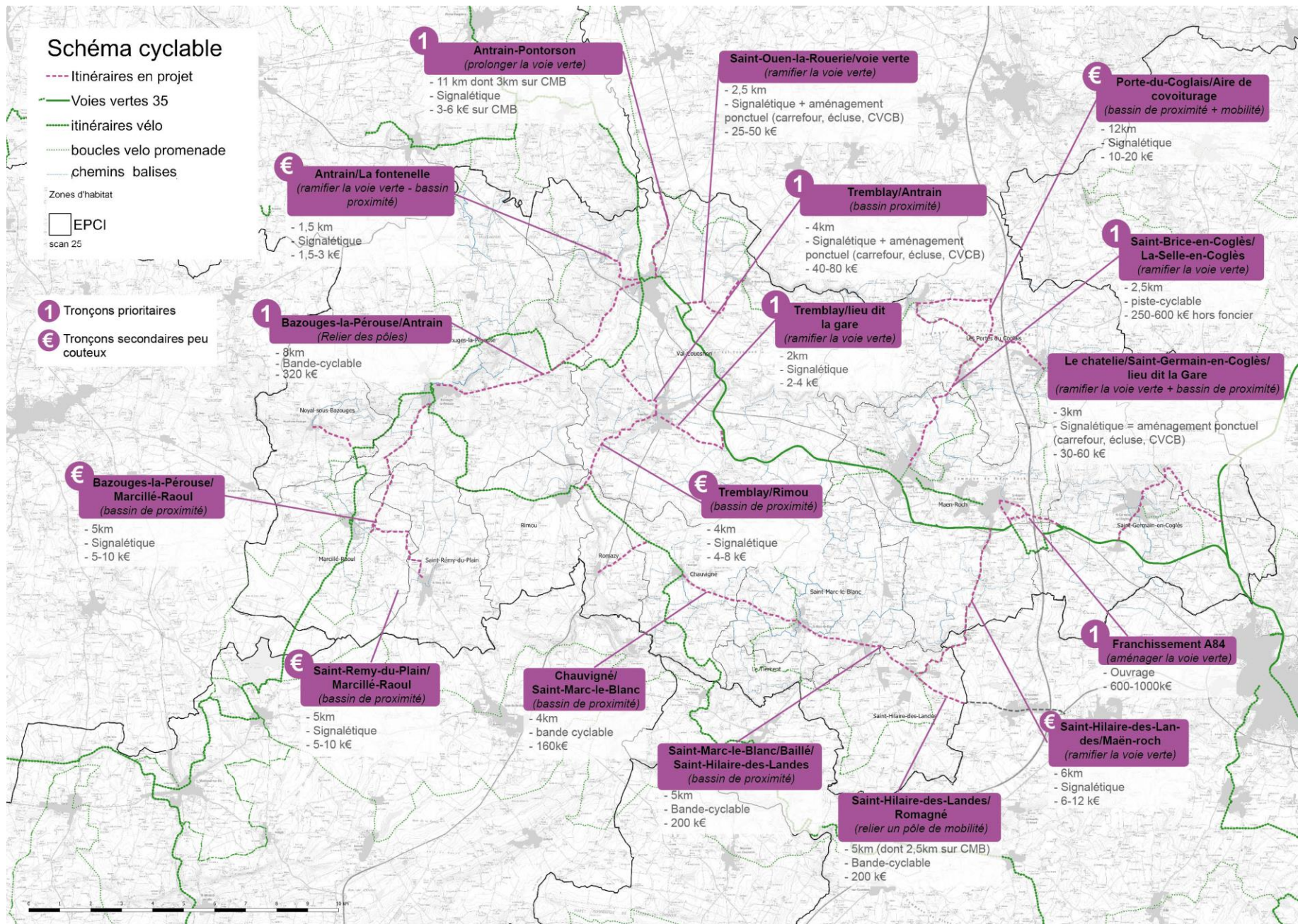


Schéma Covoiturage et Transport en commun

Issue de la volonté de proposer des solutions de mobilité accessible à tous et en particulier aux plus vulnérable, le schéma d'infrastructures et d'offres de transport ambitionne de proposer des solutions de transports couvrant tout le territoire. Couesnon Marches de Bretagne est un territoire rural, proposant déjà des solutions de transports qu'il est nécessaire de questionner. Afin d'apporter des réponses proportionnées aux besoins et usages, la stratégie est articulée des solutions de covoiturage (aires de covoiturage et lignes virtuelles de covoiturage spontané), qui misent sur la solidarité individuelle, et des solutions de transport en commun (navette et ligne régulière), qui repose sur la solidarité collective.

Le schéma prévoit ainsi d'étudier ou d'expérimenter l'amélioration des solutions :

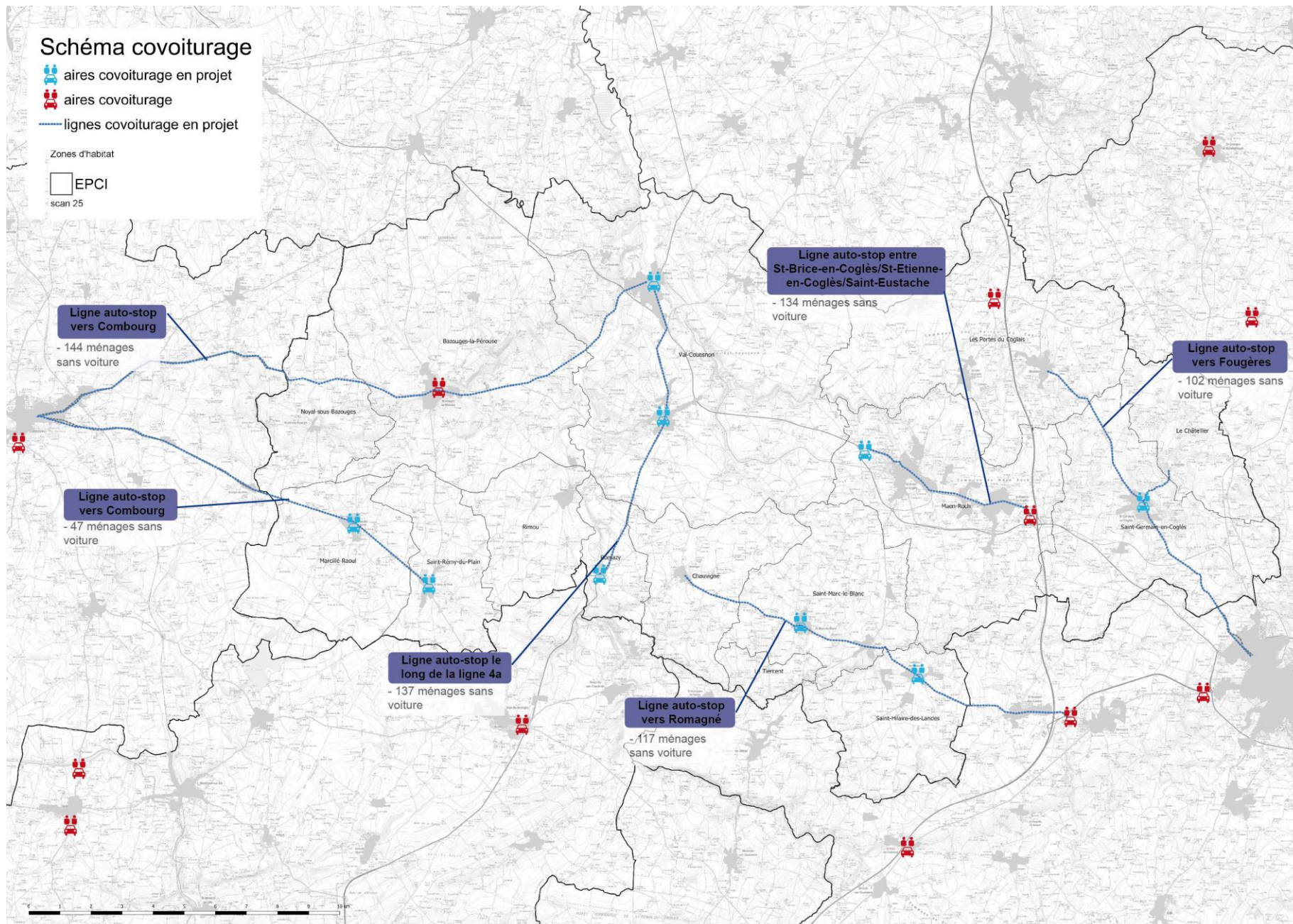
- Accès vers les gares situées à l'Ouest du territoire en direction de Renne (Dol de Bretagne, Combourg, Montreuil-sur-Ille) via des navettes de transport en commun. L'expérimentation de navettes en régie, seule ou en partenariat avec les EPCI limitrophes, visent à offrir une solution solidaire de mobilité aux habitants de communes sans solution actuellement. En complément des lignes virtuelles de covoiturage spontané seront identifiées.
- D'accès la gare TER et TGV de Dol de Bretagne via une évolution du tracé de la ligne 17b⁹. Celle dessert actuellement la gare de Pontorson et via une correspondance celle de Dol-de-Bretagne. Inverser le sens de la desserte avec Dol de Bretagne en desserte directe, permettrait ainsi au territoire se connecter au TGV¹⁰.
- De desserte de l'agglomération de Rennes via le prolongement de la navette 9a, première navette de car du réseau BreizhGo en termes de nombre de voyages, et l'aménagement des aires de covoiturage le long de l'A84 et de la route historique du Mont-Saint-Michel la RD175. A plus long terme, une desserte directe du territoire sera recherchée dans le cadre du projet de bus à haut niveau de service entre Rennes et Fougères.
- D'accessibilité de l'agglomération de fougères via l'identification de lignes virtuelles de covoiturage spontané, en complément de la ligne régulière 17b.

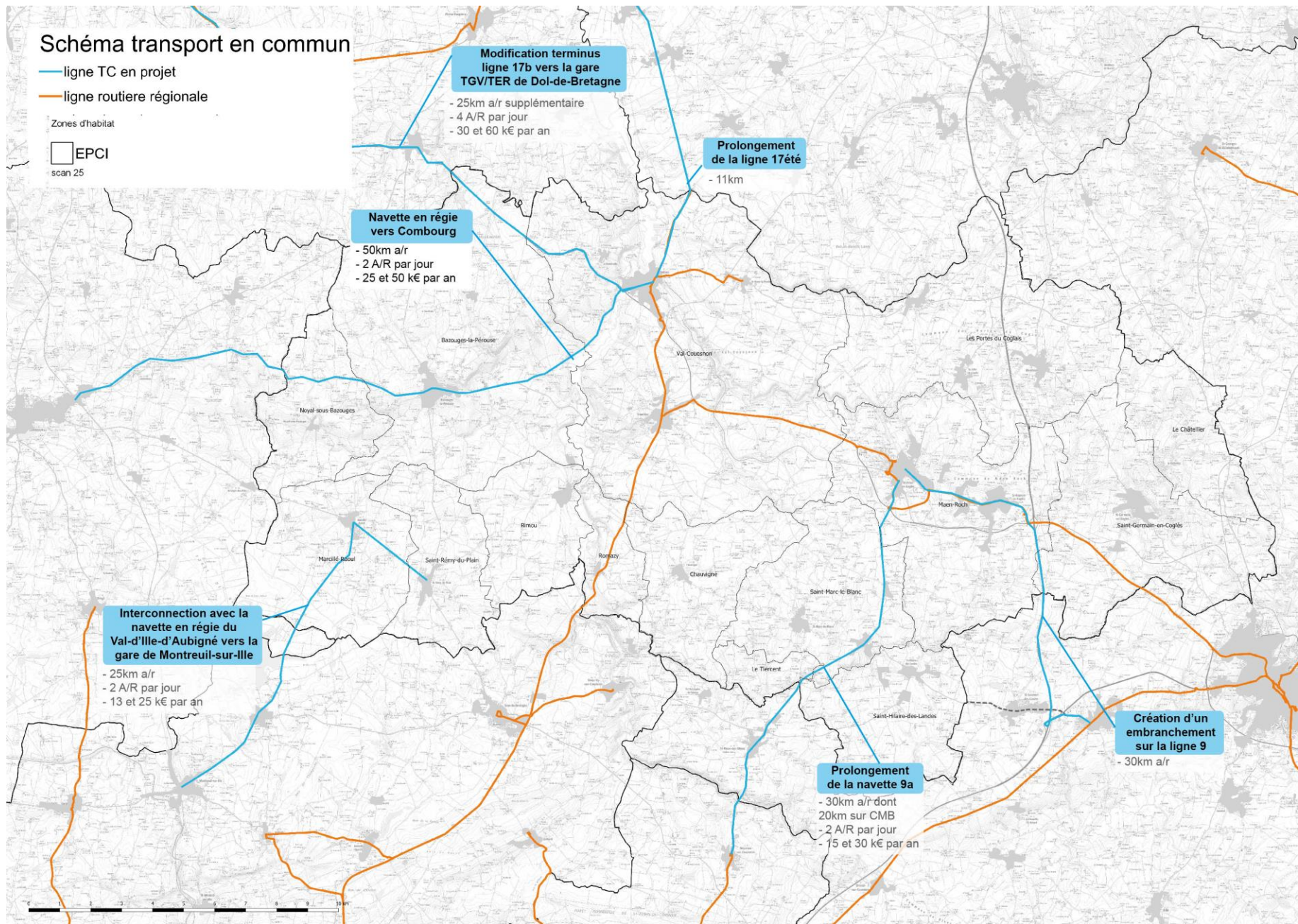
Ces différentes solutions visent ainsi à apporter des réponses qui cultivent et s'appuient sur la solidarité des habitants du territoire. La volonté de s'appuyer sur l'expérimentation repose sur un principe pragmatique (économiquement et techniquement).

Issu de la volonté des élus, ce schéma Covoiturage et Transport en Commun traduit l'ensemble des réflexions des ateliers. La communauté de communes a récupéré la compétence Mobilité le 30 mars 2021. Le transport en commun est géré par la Région. Ce schéma est une première base de réflexion à engager avec la Région Bretagne.

⁹ Le changement de tracé de la ligne 17b suppose que la ligne estivale soit elle prolongée jusqu'à Val-Couesnon.

¹⁰ Le nombre d'habitants de Val-Couesnon travaillant à Pontorson est similaire à ceux qui travaillent à Dol de Bretagne (Insee RPG 2017)







PLAN D' ACTIONS



9 Feuille de route pour mettre en œuvre la stratégie

Un grand nombre d'actions sont déjà en place sur le territoire (ludothèque et école de musique itinérante, navette du centre de loisirs, voie verte, subvention pour l'acquisition de vélo à assistance électrique, zone 30 dans certains bourgs, portage de repas ou livraison de course avec l'ADMR, location de deux-roues pour l'insertion professionnelle) ou en cours de réflexion (EHOP, étude prospective sur la liaison Rennes-Fougères, Aménagement d'une aire de covoiturage sortie 31 de l'A84 et aménagement d'un tiers-lieux à Bazouges-la-Pérouse). La feuille de route déclinée ici, s'appuie donc sur ces premières initiatives afin de les amplifier ou de les compléter.

Axes	Numéro	Libellé de l'action
Aménager un territoire cyclable	Action A1	Aménager un réseau cyclable intercommunal pour les déplacements du quotidien
	Action A2	Installer du mobilier urbain dédié au vélo sur l'ensemble du territoire
	Action A3	Faciliter l'accès au Vélo à assistance électrique (à l'achat ou à la location)
	Action A4	Accompagner les professionnels du tourisme vers le label vélo
	Action A5	Sensibiliser et former les enfants à la pratique du vélo
	Action A6	Communiquer sur l'offre vélo (itinéraires cyclables, boucle vélo, services, aides financières, etc.)
Proposer à chacun une solution de transport adaptée	Action A7	Aménager et signaler des aires de covoiturage le long de l'A84 et dans les centre-bourgs situés sur les axes de flux important
	Action A8	Favoriser le covoiturage solidaire au-travers du covoiturage spontané ou autostop et via des conducteurs bénévoles
	Action A9	Améliorer l'offre de transport en commun régulier
	Action A10	Expérimenter la mise en place de navette de ramassage en lien avec les équipements ou événements du territoire
	Action A11	Communiquer sur l'offre de transports et de covoiturage existante (infrastructures, horaires, application, etc.)
Limiter les déplacements contraints ou inutiles	Action A12	Promouvoir le télétravail
	Action A13	Faciliter l'accès aux services publics par le numérique, l'itinérance, la mutualisation des services, ou la mise en place de guichet multiservices
	Action A14	Soutenir la création de service de livraison et le maintien des commerces de proximité
Accompagner le changement des pratiques	Action A15	Communiquer autour du plan mobilité et de sa mise en œuvre
	Action A16	Faire de Couesnon Marches de Bretagne une administration exemplaire en matière de mobilité durable
	Action A17	Suivre la mise en œuvre du plan d'action et en évaluer les effets

10 Aménager un territoire cyclable

10.1 Action A1 - Aménager un réseau cyclable intercommunal pour les déplacements du quotidien



Objectifs

Favoriser les déplacements en vélo pour les loisirs et les déplacements du quotidien, en complément des aménagements à vocation touristique, via l'aménagement d'itinéraires balisés, sécurisés et mis en réseau.

Description de l'action

Le territoire dispose d'une voie verte structurante et plusieurs boucles de promenades sont balisées sur le territoire. Un emplacement réservé figure au PLUi du Coglais pour relier Saint-Brice-en-Coglès à la Selle-en-Coglès et au château du Rocher Portail.

Sur la base du schéma élaboré dans le cadre du plan de mobilité simplifié, il s'agit de déployer progressivement les itinéraires en fonction des priorités et des opportunités (travaux routiers programmés, appel à projet, coordination avec EPCI limitrophes, etc.).

Chaque tronçon fera l'objet d'une étude sur les aménagements à programmer en fonction du statut de l'itinéraire (ramification de la voie verte, structurant, secondaire) et des caractéristiques de l'axes routiers (largeur de la chaussée, largeur des bas-côtés, trafic supporté, etc.). Cette phase d'étude s'appuiera sur une démarche participative et progressive : concertation avec les associations vélo, évènementiel, aménagement transitoire, etc.

Calendrier

Adoption du schéma en 2021 et lancement des études pour les itinéraires prioritaires

Budget consacré et moyens humains

L'ensemble du schéma est estimé (sur la base de ratio, hors foncier et hors étude) à entre 1,8 et 2,6 millions d'euros dont environ entre 0,6 et 1 millions pour une passerelle au-dessus de l'A84.

Moyens humains à prévoir en interne : l'animation hors études est estimée à 0,3-0,5 ETP et il est nécessaire de prévoir une animation spécifique par tronçon.

Financements mobilisables

- ⇒ Plan vélo du Conseil Départemental (31 mai 2021)
- ⇒ Appel à manifestation d'intérêt TENMOD (31 mai 2021)
- ⇒ Conseil Régional
- ⇒ Dotation d'équipement des territoires ruraux

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

Communes, office de tourisme, Pays de Fougères, Conseil départemental 35, Conseil régional Bretagne, EPCI limitrophes, Associations de vélos

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
schéma adopté programme d'investissement validé sur 3 ans km de pistes aménagées km d'itinéraires balisés	évolution de la part modale comptage du nombre d'utilisateurs quotidiens sur les pistes/bandes cyclables (semaine/week-end, vacances/hors vacances)

Commentaires complémentaires : nécessite l'installation de compteurs permanents ou provisoires

10.2 Action A2 - Installer du mobilier urbain dédié au vélo sur l'ensemble du territoire



Objectifs

Permettre le stationnement des vélos de manière sécurisée et confortable au niveau des équipements publics, des commerces, des arrêts de transport en commun et des lieux d'intérêt touristique ou de loisirs

Description de l'action

Il s'agit d'organiser et de mettre en place l'achat groupé de mobilier urbain dédié au vélo avec les communes pour l'installation de ce mobilier sur l'ensemble des polarités et équipements du territoire.

Calendrier

Identification des besoins détaillés en 2021 puis Achat et installation entre 2022 et 2023

Budget consacré et moyens humains

50-100 000 euros selon le nombre d'arceaux, box et station de réparation installée (ex: 15 arceaux par commune, 3 box sur les 2 aires hors bourg, 3 stations de réparation dans les trois polarités principales = 50-60 000 euros)

Moyens humains à prévoir en interne : 0,1 ETP hors temps agent pour l'installation

Financements mobilisables

programme Alvéole (certificats d'économies d'énergie)
Conseil Régional de Bretagne

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne et communes

Partenaires

Conseil départemental 35 et Offre du tourisme

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
Nombre d'arceaux, box et station vélo installés	utilisation moyenne des arceaux, box et station
Pourcentage de centre-bourg et d'équipements équipés	

Commentaires complémentaires : nécessite une enquête par observation

10.3 Action A3 - Faciliter l'accès au vélo à assistance électrique (à l'achat ou à la location)



Objectifs

Aider les habitants à s'équiper de vélo à assistance électrique, adapté à la pratique quotidienne du vélo compte tenu de la géographie du territoire (relief et distance entre les bourgs)

Description de l'action

Cette action vient renforcer ce qui est déjà en place à savoir le versement d'une aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique jusqu'à 100€ et l'offre de location estivale à Bazouges-la-Pérouse en 2019.

Une première phase d'expérimentation sur 2021-2022 consistera à accompagner les communes volontaires dans l'organisation d'une offre de location. Selon les résultats de l'expérimentation, une offre sera mise en place au niveau intercommunal dans les principaux pôles du territoire.

Calendrier

Phase de test en 2021

Budget consacré et moyens humains

- ⇒ 3 000 euros/an sur la base de 30 demandes par an pour la subvention
- ⇒ 15 000 euros/an pour l'offre de location touristique (sur la base de l'expérimentation en 2020)
- ⇒ 100-150 000 euros/an pour l'offre de location en libre service sur la base de 6 stations dans les trois pôles (source : Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme)

Moyens humains à prévoir en interne : 0,3 ETP

Financements mobilisables

- ⇒ Appel à manifestation d'intérêt TENMOD (16 avril 2021 pré-dépôt)
- ⇒ programme Alvéole (certificats d'économies d'énergie)
- ⇒ programme AVELO 2 (certificat d'économie d'énergie)

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne et communes

Partenaires

Office du tourisme

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
nombre de VAE subventionnés	nombre de kilomètres roulés
nombre de stations et de vélos mis en location	nombre de locations par an
	nombre d'utilisateurs différents

Commentaires : Nécessite une enquête auprès des bénéficiaires de l'aide et un recueil d'informations dans la procédure de location

10.4 Action A4 - Accompagner les professionnels du tourisme vers le label vélo



Objectifs

Adapter l'offre touristique au cyclotourisme et la rendre visible

Description de l'action

Cette action s'inscrit dans le prolongement de la qualification de la voie verte comme un tronçon d'itinéraire régional V9, qui est un critère indispensable pour l'obtention du label vélo.

Soutien technique et administratif auprès des professionnels du tourisme (gîtes, hôtel, restaurant, lieux culturels, espaces de loisirs, etc.) via l'élaboration d'une plaquette de communication sur l'intérêt du label et le cahier des charges, l'organisation de réunions d'informations et du conseil individualisé.

Calendrier

En préparation pour une mise en œuvre effective quand l'itinéraire touristique V9 sera officiel

Budget consacré et moyens humains

Temps passé et coût de communication (5-10 000 euros)

Moyens humains à prévoir en interne : 0,2 ETP dans l'année suivant la labellisation de l'itinéraire

Financements mobilisables

programme AVELO 2 (certificat d'économie d'énergie)

Pilote(s)

Office du tourisme et SPL Destination Fougères

Partenaires

Communes de communes Couesnon Marches de Bretagne, communes, Conseil Régional Bretagne et Conseil Départemental 35, pays de Fougères

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
nombre de professionnels accompagnés par la CCMB	

10.5 Action A5 - Sensibiliser et former les enfants à la pratique du vélo



Objectifs

Accompagner les enfants scolarisés dans les écoles primaires du territoire de la communauté de communes vers l'autonomie à vélo.

Description de l'action

Le gouvernement a lancé un programme « Savoir Rouler à Vélo » destiné aux enfants de 6 à 11 ans. Cette initiative interministérielle est pilotée par la ministre des Sports, avec le ministre de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse, le ministre de l'Intérieur et la ministre des Transports, ainsi que la Sécurité Routière. C'est une formation de 10 heures réparties en 3 étapes et encadrée par des professionnels. Il s'agit chaque année de former une tranche d'âge (CM1 ou CM2).

Selon les volontés des communes et des équipes éducatives, cela pourra s'inscrire dans une démarche pédagogique plus large avec la mise en place de plan de déplacement établissement scolaire.

Il s'agit pour la Communauté de communes d'être le relais de cette démarche auprès des communes et des écoles et de financer la mobilisation d'animateurs spécialisés et la mise à disposition de vélos.

Calendrier

Préparation en 2022 pour une mise en œuvre progressive entre 2022 et 2026

Budget consacré et moyens humains

Le budget est estimé à 50 euros/enfant pour l'animation. Le budget annuel est donc estimé à environ 13000-15000 euros. (le territoire compte actuellement 1331 élèves de primaire en 2020/2021 soit en moyenne 270 élèves par niveau).

Moyens humains à prévoir en interne : 0,1 ETP pour sensibiliser les écoles et conventionner avec une association pour l'animation

Financements mobilisables

- ⇒ programme AVELO2 (certificat d'économie d'énergie)
- ⇒ programme Moby (certificat d'économie d'énergie)
- ⇒ associations des parents d'élèves

Pilote(s)

Communes

Partenaires

Communauté de communes Couesnon Marches de Bretagne, associations des parents d'élèves, équipes pédagogiques des écoles

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
nombre d'écoles accompagnées par an et sur la durée du mandat nombre d'élèves formés par an et sur la durée du mandat	nombre d'élèves utilisant régulièrement le vélo pour se rendre à l'école ou aux activités périscolaires

Commentaires complémentaires : nécessite une enquête qui inclut un volet qualitatif

10.6 Action A6 - Communiquer sur l'offre vélo (itinéraires cyclables, boucle vélo, services, aides financières, etc.)



Objectifs

Faire connaître l'offre de service et d'aménagement en faveur du vélo aux habitants, usagers et touristes du territoire

Associer les futurs usagers à la mise en place des nouveaux itinéraires et services et accompagner le changement de pratique

Description de l'action

Le pays touristique de Fougères et l'office du tourisme de Couesnon Marches de Bretagne proposent une carte interactive et mettent à disposition, en version papier et en téléchargement, des fiches rando pour chaque vélo-promenade. L'organisation annuelle du Tour du Couesnon est un rendez-vous local incontournable : celui de 2021 (30 mai) sera la 19ème édition.

Pour aller plus loin en matière de promotion de l'offre vélo, une page web dédiée sera créée avec référencement des services et itinéraires sur les principales plateformes de cyclo-tourisme, édition d'une plaquette présentant le schéma cyclable intercommunal et création d'un kit de communication pour les événements du territoire.

Des événements autour du vélo sont également organisés :

- ⇒ participation à la fête du vélo, au mois de Mai à vélo et à la semaine du vélo à l'école et au collège
- ⇒ organisation d'événements festifs et/ou sportifs lors de la mise en place de nouveaux itinéraires

Calendrier

Mise à jour et au fur et à mesure du déploiement des aménagements et services

Budget consacré et moyens humains

Temps passé et coût de communication (5-10 000 euros)

Moyens humains à prévoir en interne : 0,1 ETP en fonctionnement courant

Financements mobilisables

Programme AVELO2 (certificat d'économie d'énergie)

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

Communes, offices de tourisme, Pays de Fougères, associations de vélo

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
réalisation des documents de communication et diffusion nombre d'événements organisés	fréquentation de la page dédiée du site internet nombre de participants aux événements

11 Proposer à chacun une solution de transport adaptée

11.1 Action A7 - Aménager et signaler des aires de covoiturage le long de l'A84 et dans les centre-bourgs situés sur les axes de flux important



Objectifs

Sécuriser, faciliter et promouvoir le covoiturage

Description de l'action

En complément des actions suivantes déjà en place :

Création d'une aire à la sortie des portes du Coglais afin de formaliser et sécuriser une pratique existante

Pose d'une signalétique et d'un jalonnement au niveau des deux aires de l'A84 (porte du Coglais et Saint-Eustache)

Amélioration de l'aire de covoiturage de la sortie n° 30 de l'A84 (Saint-Eustache)

En complément des aires actuelles, il est prévu de créer des aires dans les bourgs sur les principaux axes de déplacements. En s'appuyant sur le recensement réalisé par l'agence d'urbanisme de Rennes et en tenant compte des flux routiers observés, un schéma a été défini au cours de l'élaboration du plan de mobilité simplifié. La prochaine action consiste donc, en concertation avec les communes concernées, à identifier précisément les emplacements pour ces nouvelles aires. Dans le cas de parking privé (ex : supermarché), une concertation sera organisée avec le propriétaire afin de signer une convention. Enfin, l'aire sera matérialisée par la pose d'une signalétique (panneau et marquage au sol).

La deuxième phase consistera à transformer les aires en pôles de mobilité : marquage au sol, éclairage, stationnement vélo, carport solaire, etc. Une réflexion est d'ailleurs en cours pour la mise en place d'ombrières solaires sur l'aire de covoiturage de Saint-Eustache (en lien avec un autre parking mutualisé au sein de la zone).

Calendrier

Identification des emplacements en 2021 pour une signature de convention le cas échéant et une pose de signalétique en 2022. Il n'est pas envisagé à ce stade de priorisation. Celle-ci sera adaptée aux contraintes techniques et en fonction des souhaits des communes.

Amélioration de l'aménagement des aires de manière progressive en fonction des financements disponibles et en lien avec l'évolution de leur fréquentation.

Budget consacré et moyens humains

Quelques ordres de grandeur par aire:

Signalétique : 1000€ pour les panneaux directionnels, de pré-signalisation et position

revêtement: 2000€/place

mat éclairage: 2000€ par unité

box pour vélo: 1500 à 3000€ pour trois box

Moyens humains à prévoir en interne : 1 journée en interne pour définir les besoins et le cahier des charges + suivi et réception des travaux

Financements mobilisables

- ⇒ programme Alvéole (certificats d'économies d'énergie)
- ⇒ Conseil Régional de Bretagne
- ⇒ Conseil départemental 35
- ⇒ FEDER

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne et communes

Partenaires

Conseil régional Bretagne, Conseil départemental 35, Pays de Fougères, DDTM35, DIRO

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
aires effectivement aménagées	fréquentation des aires nouvellement aménagées taux de covoiturage sur la CC éventuellement retours qualitatifs (enquêtes?)

Commentaires complémentaires : nécessite une enquête par observation et questionnaire (en face-à-face ou en ligne via des flyer sur les pare-brise)

11.2 Action A8 – Favoriser le covoiturage solidaire au-travers du covoiturage spontané ou autostop et via des conducteurs bénévoles



Objectifs

Offrir des solutions de covoiturage à des personnes sans moyen de déplacement et contribuer au lien social

A noter la LOM impose à l'échelle de chaque bassin de mobilité, sous l'égide de la région et du département et en lien avec Pôle emploi et les acteurs du territoire (intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite), un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien (en particulier vis à vis de l'accès l'emploi).

Description de l'action

1er axe : Créer et matérialiser des lignes de covoiturage spontané ou autostop¹¹ en direction des pôles de mobilités et des centralités du territoire ou des territoires limitrophes.

Sur la base du schéma élaboré dans le cadre du plan de mobilité simplifié, Commission intercommunale et prédéfinir les localisations des arrêts et repérage des emplacements exacts par les services techniques communaux - stratégie de mutualisation avec des arrêts de bus et d'implantations notamment en sortie de bourg. Implantation des panneaux, notamment au niveau des mats ou abris-bus existants (moyennant convention) ou avec des mats déplaçables (socle béton)

2ème axe : développer une offre de covoiturage solidaire pour offrir des solutions organisées à des personnes sans moyen de déplacement.

Dans le cadre de la promotion du covoiturage, avec EHOP, il sera proposé aux covoitureurs inscrits sur OuestGo de s'inscrire comme covoitureurs bénévoles pour transporter sur leurs trajets des personnes en insertion professionnelle ou en recherche d'emploi.

En lien avec le centre-social, l'opportunité et la faisabilité de soutenir la création d'une association de covoitureur bénévole seront étudiées afin de proposer un service plus flexible et ciblant un public plus large.

Calendrier

Repérage des arrêts et mise en place d'un groupe de travail fin 2021- début 2022

Mise en place des arrêts et des services de covoiturage solidaire en 2023

¹¹ Les réseaux d'autostop organisé ont pour but de sécuriser et d'amplifier les pratiques d'autostop libre afin d'en faire un mode de transport attractif et économique, en particulier en zone périurbaine et rurale.

Budget consacré et moyens humains

Budget investissement faible, mais coût animation important

Moyens humains à prévoir en interne : Si l'infrastructure est peu couteuse, le travail d'animation est primordial et consommateur de temps.

Financements mobilisables

- ⇒ programme Alvéole (certificats d'économies d'énergie)
- ⇒ programme LiCov (Certificats d'économies d'énergie)
- ⇒ Conseil Régional Bretagne
- ⇒ Conseil départemental 35
- ⇒ LEADER
- ⇒ La caisse nationale d'assurance familiale (CNAF)

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

Communes, EHOP, centre social, Conseil départemental 35, Conseil régional Bretagne, EPCI limitrophes

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
lignes matérialisées et panneaux mis en place groupe de travail constitué pour la réflexion	nombre d'auto-stoppeurs utilisant la ligne nombre de conducteurs (via une enquête terrain après 3 mois de mise en place ? nombre de trajets effectués nombre de personnes ayant sollicité et bénéficié du service solidaire

Commentaires complémentaires : Certaines des lignes de covoiturage identifiées ont pour origine ou destination des pôles en dehors de la communauté de communes (Romagné, Combourg, Fougères, etc.). Cela suppose une coopération avec ces EPCI afin de matérialiser et communiquer sur la ligne à cette échelle.

11.3 Action A9 – Améliorer l'offre de transport en commun régulier



Objectifs

Améliorer le service actuel dans l'objectif de répondre par les TC à davantage de déplacements des personnes

Description de l'action

La communauté de communes participe déjà activement au COPIL de l'étude de transport entre Rennes et Fougères. Au-delà de cette implication, il s'agira de concrétiser les actions suivantes.

Améliorer le service ou l'itinéraire des lignes de bus existantes (4a et 17b) :

- Etudier avec la région et Rennes Métropole le renforcement de la 4a, en lien avec le projet de BHNS jusqu'à Chevaigné
 - Etudier le changement d'itinéraire de la 17b pour desservir la gare TGV de Dol en lieu et place de Pontorson, et prolonger la ligne estivale 17a jusqu'à Antrain depuis Pontorson
- Relier le territoire aux pôles de mobilité limitrophes :
- expérimenter la mise en place d'une navette en régie vers Combourg depuis Antrain et Bazouges-la-Pérouse
 - Nouer un partenariat avec Val d'Ille d'Aubigné pour relier Marcillé-Raoul et/ou Saint Rémy du Plain à la gare de Montreuil sur Ille avec la navette en régie existante à Feins
 - prolonger la ligne 9a de Gosné-Mézières-sur-Couesnon jusqu'à Maen Roch
- Optimiser la desserte du territoire dans le cadre du projet de bus à niveau de service entre Fougères et Rennes :
- Participer au COPIL pour étudier la possibilité d'une amélioration de la desserte du territoire de Couesnon Marches de Bretagne via une desserte directe avec la création d'un embranchement depuis Romagné vers Maen Roch et Val-Couesnon sur un ou deux aller-retour par jour.

Calendrier

Groupe de travail en 2022 pour affiner les diagnostics par lignes (coût, usagers potentiels, matériel roulant, etc.), pour une mise en service ou une expérimentation en 2023

Poursuite de la participation au COPIL

Budget consacré et moyens humains

Coût d'exploitation d'une ligne de bus: 1 à 2€/km. Le budget de renforcement de la 4a dépend donc du nombre d'AR ajouté par an.

Pour la 17b, en gardant une fréquence équivalant environ à 4 AR par jour ouvré le surcoût de la déviation vers Dol par rapport à celle vers Pontorson est de l'ordre de 30 à 60k€/an.

- Antrain - Combourg : 25 à 50k€/an dès 2 AR par jour ouvré
- Prolongement de la ligne Gosné - Mézières sur Couesnon jusqu'à Maen Roch : 15 à 30k€/an dès 2 AR par jour ouvré
- Marcillé-Raoul et/ou Saint Rémy du Plain - Montreuil sur Ille : 13 à 25k€/an dès 2 AR par jour ouvré "

Estimation :

- coût d'1km de site propre pour une 1ère ligne BHNS: 2 à 10M€
- coût d'exploitation d'une 1ère ligne BHNS: 3,5 à 5€/km

Moyens humains à prévoir en interne : Discussion avec les partenaires. Puis éventuellement information/communication auprès des habitants, et suivi de l'utilisation et des retours

Pilote(s)

La Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne peut lancer la discussion, sachant que c'est la Région Bretagne qui reste maître d'ouvrage.

Partenaires

Conseil régional de Bretagne, EPCI limitrophe, Pays de Fougères

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
réalisation de l'étude en lien avec la Région et les EPCI concernés éventuellement information et communication réalisées représentation effective de la CCMB à toutes les réunions du COPIL	nombre d'utilisateurs utilisant le service nombre de trajets réalisés retours de satisfaction

11.4 Action A10 – Expérimenter la mise en place de navette de ramassage en lien avec les équipements ou événements du territoire



Objectifs

Offrir des solutions collectives d'accès aux équipements de loisirs

Description de l'action

Actions déjà conduites :

- Prise en charge financière de bus pour les écoles qui n'ont pas de bibliothèque/médiathèque dans la même commune
- Navette de ramassage pour le centre de loisirs
- Prêt d'un minibus pour les déplacements des équipes de football

A partir d'un diagnostic de l'utilisation actuelle du minibus et des créneaux disponibles, un appel à manifestation d'intérêt sera lancé auprès des associations organisatrices d'événements et des gestionnaires d'équipements publics pour expérimenter la mise en place d'une navette en s'appuyant sur l'expérience des navettes existantes.

Calendrier

Groupe de travail interne en 2021

Appel à manifestation d'intérêt lancé en 2022 (après période de restriction sanitaire)

Expérimentations en 2022 et 2023

Budget consacré et moyens humains

cf coût navette centre-loisirs, dépend si uniquement mise à disposition du minibus ou mise à disposition d'un chauffeur. Sans minibus ou sans chauffeur, quel coût ?

Pour info on trouve diverses sources dans la littérature sur le coût d'un minibus : le seul matériel roulant pourrait aller jusqu'à des ordres de 200 k€, mais on trouve aussi des coûts beaucoup plus faibles (moins de 30k€ un 7-9 places)

Moyens humains à prévoir en interne : Définition du besoin. Puis selon, lancement du service et information/communication auprès des habitants. Suivi de l'utilisation et des retours.

Financements mobilisables

CD35? Région? Europe? Voire Ademe selon le projet?

Pilote(s)

La communauté de communes Couesnon Marches de Bretagne en lien avec les communes et les acteurs locaux concernés (école, bibliothèque/médiathèque, centre de loisirs, piscine...)

Partenaires

les communes et les acteurs locaux concernés (école, bibliothèque/médiathèque, centre de loisirs, piscine...), éventuellement le CD35, la Région Bretagne

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
cahier des charges réalisé (périmètre, public, horaires, capacité, etc.) navette en place éventuellement outils d'information et de communication produits	taux d'utilisation de la navette de la CCMB nombre de trajets réalisés nombre d'utilisateurs retours de satisfaction

11.5 Action A11 – Communiquer sur l'offre de transports et de covoiturage existante (infrastructures, horaires, application, etc.)

Objectifs

Faire connaître les possibilités et opportunités de transport pour favoriser le changement des pratiques de déplacement

Description de l'action

Dans le cadre du partenariat avec EHOP en cours, les actions suivantes sont à entreprendre.

Mise à jour du site internet et plaquette de communication intégrant et renvoyant vers les plateformes régionales de covoiturage et de transport en commun

Communication/animation pour favoriser l'autostop et le covoiturage solidaire : créer un esprit de communauté permettant de faciliter l'interconnaissance et de sécuriser ainsi la pratique, obtenir une implication des habitants dans la définition du dispositif.

Sensibilisation et accompagnement des entreprises du territoire par Ehop dans la création de plans de déplacement inter-entreprise afin que les entreprises deviennent des partenaires relais d'information/communication/sensibilisation sur la mobilité

Calendrier

actualisation à faire au fur et à mesure des actions réalisées

fin 2021 ou 2022 selon contexte sanitaire

Budget consacré et moyens humains

coût d'impression et de diffusion de plaquettes

prestation d'EHOP

Moyens humains à prévoir en interne : temps humain de suivi du travail EHOP et ses retours ; temps humain de relais et d'appui complémentaires (com, sensibilisation...), et d'implication au besoin dans un travail d'échange avec les entreprises

Financements mobilisables

Ademe?

Pilote(s)

la Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne en lien avec les communes. Mutualisations possibles avec la Région sur l'offre TC.

Partenaires

Région, EHOP, communes

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
fréquence d'actualisation du site nombre de plaquettes réalisées et diffusées nombre de réunions de sensibilisation nombre d'entreprises sensibilisées	fréquentation de la page internet dédiée questionnaire de retour des habitants sur leur connaissance des offres? nombre de PDE réalisés actions mises en oeuvre par les entreprises évolution des pratiques mobilités en lien avec les entreprises

12 Limite les déplacements contraints ou inutiles

12.1 Action A12 – Promouvoir le télétravail



Objectifs

Développer le recours au télétravail afin de réduire les déplacements domicile - travail des salariés et des actifs concernés dans les entreprises du territoire et pour les actifs habitant sur le territoire de Couesnon Marches de Bretagne

Description de l'action

Actions en direction des entreprises :

- capitaliser les expériences mis en œuvre pendant les périodes de confinement à capitaliser
- réunir / interroger les chefs d'entreprise (ou les services RH des entreprises) pour identifier avec eux le potentiel de développement du télétravail au sein de leur entreprise (cibler les entreprises avec un potentiel de télétravail)
- identifier les freins avec les entreprises en place
- identifier quelques entreprises pour expérimenter la mise en place du télétravail et les accompagner dans le temps
- proposer un accompagnement administratif (proposition de conventions de télétravail, définition des critères d'éligibilité au télétravail, définition des modalités possibles, etc.) et technique (équipements informatiques, accès au réseau informatique, etc.)
- utiliser l'expérience acquise par la mise en place au sein de la CCMB ?

Actions en direction des habitants :

- interroger les actifs habitant sur la CCMB travaillant sur Rennes et sur Fougères pour identifier les possibilités de recourir au télétravail et les freins existants
- établir un kit de communication à destination des actifs pour mettre en évidence les avantages du télétravail
- le cas échéant, voir pour mettre en place des espaces pour télétravailler en dehors de chez soi (communiquer sur l'existence et les conditions d'utilisation du tiers-lieu de Bazouges)

Calendrier

- 1 / Mise en place au sein des services de la communauté de communes
- 2 / Communication auprès des entreprises
- 3 / Communication auprès des habitants

Budget consacré et moyens humains

- réalisation en interne ? Budget matériel à voir en interne (936 € TTC/ordinateur avec sacoches, extension de garanties,...)
- coût de réalisation et de diffusion de plaquettes ?

Moyens humains à prévoir en interne : un référent à mettre en place au sein de Couesnon Marches de Bretagne associé à un référent au sein de la CCI et au sein de la CMA ?

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

CCI, CMA

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
nombre d'entreprises sensibilisées nombre d'actifs sensibilisés et enquêtés	nombre d'entreprises ayant mis en place du télétravail nombre de télétravailleurs nombre de jours télétravaillés déplacements domicile / travail évités

12.2 Action A13 – Faciliter l'accès aux services publics par le numérique, l'itinérance, la mutualisation des services, ou la mise en place de guichet multiservices



Objectifs

Améliorer l'accessibilité aux services publics

Description de l'action

Des actions déjà en place avec :

- ludothèque itinérante
- mise en réseaux des bibliothèques et médiathèques
- école de musique itinérante
- création de tiers-lieux administratifs

Au-delà de ces actions en place :

- Communiquer sur les services existants, les modalités de leur utilisation : sur le site internet de la CCMB, chez les commerçants, etc.
- S'appuyer sur les services déjà en place ou en cours de déploiement sur le territoire de la CCMB pour développer de nouveaux services
- Mettre en place un groupe de travail transversal entre les services de la communauté de communes et les communes pour rechercher des possibilités de mutualisation (RAM itinérant, permanence centre social ou pôle emploi, animation sportive dans les communes, etc.).

Calendrier

Communiquer sur l'existant dès 2021 et mettre en place un groupe de travail transversal en septembre 2021

Budget consacré et moyens humains

Budget communication et coût investissement (matériel roulant, outils informatique, immobilier) en fonction des projets de nouveaux services

Financements mobilisables

Banque des territoires (investissement dans les tiers lieux)

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

CCAS, Communes, conseil départemental 35, préfecture 35

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
-------------------------------	---

plaquettes distribuées / affiches posées	fréquentation du tiers-lieu de Bazouges nombre de services développés
--	--

12.3 Action A14 – Soutenir la création de service de livraison et le maintien des commerces de proximité



Objectifs

Améliorer l'accessibilité aux commerces et soutenir le commerce de proximité

Description de l'action

Des expériences pendant la crise sanitaire à capitaliser ? Expérimentation "mon p'tit camion"

Identifier avec l'association des commerçants les pratiques déjà existantes et recenser les besoins ou les attentes des commerçants locaux.

Accompagnement technique, financier et administratif des commerçants et des agriculteurs (avec une mise en lien et en réseau) sur la livraison, la vente directe et le e-commerce dans la continuité du groupe de travail mis en place par le service développement économique.

Faire le lien avec le club d'entreprises

Expérimenter l'offre de la Poste "proxi-course" : étudier avec La Poste la faisabilité, identifier un ou deux commerçants souhaitant s'engager

Calendrier

Poursuite de l'animation du groupe de travail associant les commerçants pour recenser les pratiques et identifier les attentes

Budget consacré et moyens humains

à définir selon soutien financier apporté

Financements mobilisables

Conseil régional Bretagne, Conseil départemental 35, Banque des territoires, Plan de relance

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

association des commerçants, CCI, CMA

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
nombre de services accompagnés par la CCMB	nouveaux services mis en place

	nombre d'utilisateurs des services (existants et nouveaux)
--	--

13 Accompagner le changement des pratiques

13.1 Action A15 – Communiquer autour du plan mobilité et de sa mise en œuvre



Objectifs

Faire connaître le plan mobilité et encourager aux changements de comportement de mobilité

Description de l'action

Mettre en place une campagne de communication, en lien avec des temps forts de l'année

Mettre à jour de la page internet en fonction du plan de communication défini : faire connaître toutes les infrastructures, offres et aides disponibles accessibles aux habitants quelque soit le MO (CCMB, Pays, CD, CR, Etat)

Communiquer spécifiquement auprès des nouveaux arrivants

- Constituer un "kit mobilité" pour les nouveaux arrivants qui précise :
 - les offres de mobilité alternative sur la CCMB
 - les itinéraires vélo pour les déplacements du quotidien et de loisir
 - les services de livraison, les services itinérants
 - les entreprises qui développent le recours au télétravail
 - les services disponibles sur le territoire de la CCMB

Mettre en place un défi famille à "mobilité durable" : Accompagner des familles volontaires dans le test des solutions de mobilité alternatives existantes durant 1 à 6 mois

Calendrier

dès la validation du plan : outils de communication dès 2021

défi mobilité :

- constitution de l'appel à candidats et des modalités du défi en 2022 après la mise en place des premiers aménagements
- en septembre 2021 (semaine de la mobilité) : expérimenter avec quelques familles sur un mois
- étendre plus largement en 2022

Budget consacré et moyens humains

budget communication

Financements mobilisables

programme PendAURA+ (certificats d'économie d'énergie) ?

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne (service communication)

Partenaires

L'Accueil des villes françaises (<https://avf.asso.fr/>) peut être un partenaire pour l'accueil des nouveaux arrivants

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
établissement du kit mobilité nombre de kits distribués ?	fréquentation de la page internet dédiée nombre de familles engagées publication des résultats obtenus en terme de changement de comportement de mobilité ? (récits des défi-famille)

Commentaires complémentaires : des exemples inspirants concernant le défi famille :

<https://www.pau.fr/article/le-defi-mobilite-durable-pour-tester-les-alternatives-a-la-voiture-individuelle>

<http://www.cc-paysdelumbres.fr/Vie-pratique/Mobilites-durables/Defi-Challenge-mobilite>

13.2 Action A16 – Faire de Couesnon Marches de Bretagne une administration exemplaire en matière de mobilité durable



Objectifs

être exemplaire, expérimenter en interne de la communauté de communes pour mieux déployer vers les entreprises du territoire

Description de l'action

En interne à la collectivité :

- Instaurer le télétravail
- développer la visio-conférence
- élaborer un plan de déplacement en interne
- expérimenter l'auto-partage, le vélo-partage avec la flotte de véhicule
- généraliser l'achat de véhicules propres (véhicules électriques)

Vers un plan déplacement du parc d'activités de Saint Eustache : mettre en place un groupe de travail avec l'ensemble des entreprises présentes sur la zone et définir des premières actions communes autour des déplacements

Calendrier

Volet interne : à engager fin 2021

Engager les réflexions à l'échelle du parc d'activités de Saint Eustache en 2022

Budget consacré et moyens humains

matériel informatique, surcoût véhicule propre

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

Tous les services en interne pour le volet interne

Les entreprises du parc d'activités de Saint Eutache

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
validation du PDE de la CCMB	nombre d'agents en télétravail nombre de jours télétravaillés par an nombre de réunions en visio conférence

	Utilisation du véhicule (auto et vélo-partage)
--	--

13.3 Action A17 – Suivre la mise en œuvre du plan d'action et en évaluer les effets



Objectifs

Mesurer les effets de la mise en œuvre du plan de mobilité (notamment les évolutions de part modale) et adapter le calendrier ainsi que le phasage des actions.

Description de l'action

Mettre en place un comité de suivi avec les principaux partenaires, dont les EPCI limitrophes, afin de réaliser un suivi semestriel. Celui-ci s'articulera avec l'animation mise en place avec la Région dans le cadre des bassins de mobilité.

Réaliser chaque année un bilan présenté en conseil communautaire

Mettre en place à partir des fiches actions un suivi qualitatif et quantitatif du plan de mobilité (indicateurs de suivi et indicateurs de résultats) et le renseigner trimestriellement.

Calendrier

Dès l'engagement du plan d'actions

Budget consacré et moyens humains

Moyens humains à prévoir en interne : à déterminer ?

Pilote(s)

Communauté de commune Couesnon Marches de Bretagne

Partenaires

avec l'ensemble des partenaires mobilisés dans le cadre du plan mobilité

Indicateurs d'évaluation

Indicateurs de suivi (moyens)	Indicateurs de résultats (effets sur les pratiques)
bilan annuel réalisé et présenté au conseil communautaire	

