PLAN D'ACTIONS PARTENARIAL

ELABORATION D'UN SCHÉMA COMMUNAUTAIRE DES DÉPLACEMENTS

Liffré-Cormier COMMUNAUTÉ

UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA

L'Europe s'engage en Bretagne

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales

Rapport final - décembre 2018

1

FICHE DE LECTURE DES FICHES-ACTIONS

ELÉMENTS DE LECTURE DES FICHES-ACTIONS

Orientation n° X

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

FAIBLE +
MOYEN + +
FORT + + +

Action n°1

Titre de l'action

Contexte

- Eléments issus du diagnostic, du questionnaire agents ou des ateliers qui ont conduit à proposer cette action

Objectifs stratégiques poursuivis

- Engagements fixés par la Collectivité

Description de l'action

- Préalables, éléments organisationnels, exemples de réalisation, étapes et marche à suivre

Niveau de complexité de mise en œuvre et temporalité de l'action :

→ Mise en œuvre à court terme (2018-2020)

Action simple à mettre en œuvre, sans contrainte particulière

→ Mise en œuvre à moyen terme (2021-2023)

Action pouvant nécessiter la sollicitation de partenaires ou prestataires externe ou des contraintes techniques à lever

→ Mise en œuvre à long terme (2024-2026)

Action complexe sur un plan technique ou nécessitant un positionnement politique ambitieux ou ne relevant pas directement des compétences de LCC

Modalités de mise en œuvre :

- Cadre réglementaire
- Portage de l'action
- Partenariat
- Moyen humain

Coût / Budget prévisionnel

- Coûts de fonctionnement
- Coûts d'investissement
- Financement envisageable

Modalités d'évaluation

- Résultats attendus
- Indicateurs de suivi

Phasage

- 2018-2020
- 2021-2023
- 2024-2026

2

LES ACTIONS

MIEUX COORDONNER L'OFFRE ET LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE

Orientation n° 1 : MAINTENIR ET AMÉLIORER L'OFFRE EXISTANTE DU RÉSEAU BREIZHGO

Contexte

- Le territoire présente de **nombreuses offres de transports collectifs (TC)**: 8 communes 9 communes desservies par les lignes interurbaines dont la ligne 9a, avec fortes fréquentations, une offre ferroviaire et le réseau STAR aux franges du territoire, 2 services TAD La Coccinelle (avec une faible fréquentation et mal perçu par les enquêtés), Liv'Bus, 1 000 pattes. La part des TC (10% dans l'enquête habitants) n'est pas négligeable pour les déplacements domicile-travail ou études.
- Les enquêtés **demandent une amélioration de l'amplitude du service** du réseau Illenoo / BreizhGo qui est orienté pour les actifs et lycéens/étudiants à destination des grands pôles (agglomérations de Rennes et de Fougères).
- Les communes du territoire ne sont **pas reliées au gros bassin d'emploi de Vitré**. Les déplacements en transports collectifs transitent aujourd'hui par Rennes ou Fougères. Il existait, il y a quelques années, une ligne interurbaine entre Vitré et Saint-Aubin-du-Cormier mais elle était essentiellement fréquentée par les scolaires. Elle est donc devenue une ligne entièrement scolaire. Les lignes scolaires sont ouvertes aux commerciaux, sous conditions de réservation, mais avec des horaires adaptés aux scolaires. Le lycée professionnel agricole à Saint-Aubin-du-Cormier accueille 180 lycéens et 130 apprentis, dont 130-140 internes. La création d'une ligne de transports entre Vitré et Saint-Aubin-du-Cormier pourrait, selon le directeur d'établissement, permettre d'attirer entre 30 et 40 élèves supplémentaires. Plus globalement, le développement d'un pôle d'apprentissage entre Vitré et Fougères conforte l'intérêt de développer des liaisons avec ces pôles.
- **Livré-sur-Changeon** est la seule commune du territoire qui ne dispose pas d'un accès au réseau de transports en commun interurbains. L'offre TAD Liv'Bus, entre Livré-sur-Changeon et Sain-Aubin-du-Cormier, permet aujourd'hui un rabattement sur le réseau BreizhGo.
- L'**offre interurbaine de la ligne 9B** entre La Bouëxière et Liffré est **asymétrique**, et notamment non adaptée pour un usage le soir, alors qu'une demande existe.
- Les **communes desservies par la ligne 4B** sont plus **tournées vers** le bassin de vie de **Liffré** que vers Mouazé.
- **L'arrivée du futur lycée soulève plusieurs questions** : sur la circulation des cars (notamment dans la traversée du centre-ville de Liffré), sur la sécurité au pôle d'échange scolaire de Liffré (zone de manœuvre des cars empruntée également par les piétons et vélos, et une augmentation du trafic automobile au niveau des établissements), su r les liaisons entre le futur pôle d'échanges multimodal et sur l'augmentation de l'afflux de lycéens en voiture, et en deux-roues moteur.
- La Région travaille actuellement sur un **nouveau schéma régional de desserte**. Les marchés concernant les lignes interurbaines vont être revus en 2019 et la nouvelle Délégation de Service Publique démarrera en 2020.
- Le réseau Régional de transport public a adopté le nom de **BreizhGo.**

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°1

Assurer la desserte en transport en commun de Livré-sur-Changeon

- **Organiser la desserte en transports en commun de Livré-sur-Changeon**, pour les déplacements « obligés » (domicile-travail, domicile-étude)
- **Développer une offre de transports entre le territoire communautaire et le bassin d'emploi et de formation de Vitré.**

Description de l'action

- **Avant 2020 : l'action consiste à proposer une solution de desserte pour la commune de Livré-sur-Changeon, en s'appuyant sur les services interurbains BreizhGo**
  L'ouverture du futur lycée devrait accroître la demande de déplacements vers Liffré. Des services scolaires vont être mis en place selon la carte scolaire mais le développement des services de la ligne 9b permettrait de répondre aux déplacements non scolaires.
  La Région envisage d'expérimenter le prolongement de la ligne 9b jusqu'à Livré-sur-Changeon (services desservant Dourdain uniquement). La Région va évaluer, avec le transporteur, la faisabilité et le coût de cette option d'ici début 2019. Si le transporteur confirme la mise en œuvre technique à moyens constants de cette desserte et accepte de prendre à sa charge le coût de cette expérimentation, la desserte de Livré-sur-Changeon via la ligne 9b pourrait être proposée dès l'été 2019 (temps de trajet supplémentaire évalué à 8 min). Dans ce cas, un effort de communication devra être mené en lien avec la Commune, afin que les habitants s'emparent du service.
  A partir de juillet ou septembre 2020, dans le cadre de la future DSP : la desserte de Livré-sur-Changeon pourrait être assurée grâce au maintien de la desserte par la ligne 9b, si celle-ci s'avère pertinente. L'opportunité d'une desserte assurée grâce à la ligne 9a, en rabattement vers l'arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, pourrait également être étudiée. L'arbitrage entre ces deux options pourra éventuellement être réalisé lors de la finalisation du futur Plan de transports.
- **Après 2020,** dans le cadre de la future DSP, la desserte de Livré-sur-Changeon pourrait être assurée grâce au maintien de la desserte par la ligne 9b, si celle-ci s'avère pertinente. L'opportunité d'une desserte assurée grâce à la ligne 9a, en rabattement vers l'arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, pourrait également être étudiée. L'arbitrage entre ces deux options pourra éventuellement être réalisé lors de la finalisation du futur Plan de transports.

Action n°1

Assurer la desserte en transport en commun de Livré-sur-Changeon

Description de l'action

- **A long terme, il pourrait être envisagé d'expérimenter une desserte régulière Saint-Aubin-du-Cormier / Livré-sur-Changeon / Vitré, grâce à un réseau local de transports en commun et en partenariat avec la Communauté d'Agglomération de Vitré**. Cela nécessitera de passer une convention avec Vitré Communauté, a minima pour desservir son territoire, voire pour cogérer cette desserte.
  Cette desserte permettrait aux actifs de se rendre en transports collectif vers le pôle d'emploi de Vitré. Cela permettrait également au Lycée Professionnel Agricole de St-Aubin-du-Cormier d'attirer des lycéens de Vitré qui ne veulent pas être internes.
  Cette desserte pourrait par exemple proposer un aller le matin et deux retours le soir. Cela permettrait de proposer une ligne à destination des actifs et des apprentis (en particulier ceux scolarisés au Lycée professionnel agricole de Saint-Aubin-du-Cormier) et d'offrir aux habitants de Livré une offre en rabattement vers la ligne 9A du réseau BreizhGo à Saint-Aubin-du-Cormier. Cette nouvelle desserte pourrait éventuellement **également bénéficier à la commune de Dourdain.**
  La Région peut techniquement accompagner LCC concernant la constitution d'une convention partenariale avec Vitré. Si l'expérimentation venait à confirmer les flux sur cet axe Saint-Aubin-du-Cormier / Livré-sur-Changeon / Vitré, la Région pourrait, dans le cadre de la nouvelle DSP, envisager une desserte avec des petits véhicules.
  A ce jour, aucune création de ligne régulière Saint-Aubin-du-Cormier / Vitré n'est toutefois envisagée, ni par la Région ni par la Communauté de communes.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°1

Assurer la desserte en transport en commun de Livré-sur-Changeon

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- LCC

Partenaires :

- Région : appui technique
- Livré-sur-Changeon
- A long terme: Vitré Communauté

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail partenarial

Coût / Budget prévisionnel

Notions de coûts

- La mise en œuvre de cette action dépend de la Région.
- *Si LCC voulait expérimenter une desserte locale entre Saint-Aubin-du-Cormier et Vitré, des estimations réalisées en 2013 par Vitré Communauté laissent entrevoir une dépense de 93 000 € HT par an pour 3 AR Saint-Aubin-du-Cormier / Vitré (équivalents à 135 km par jour), calés sur les horaires de la gare de Vitré. Desserte étudiée : Saint-Aubin-du-Cormier, Livré-sur-Changeon, Val d'Izé, Vitré.*

  LCC ne dispose pas de recettes pour financer un tel service, contrairement à Vitré Communauté qui perçoit le versement transports.

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- Un maillage du territoire par le réseau interurbain BreizhGo

Indicateurs de suivi :

- Evolution des parts modales dans les déplacements domicile-travail et domicile-étude

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°1

Assurer la desserte en transport en commun de Livré-sur-Changeon

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Concertation avec la Région sur le prolongement de la ligne 9B ou 9a vers Livré-sur-Changeon	▲							
Mise en œuvre du service		▲						

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°2

Améliorer la desserte du territoire par le réseau BreizhGo

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Maintenir le niveau et la qualité de l'offre existante** du réseau BreizhGo vers et depuis Rennes et Fougères : irrigation du territoire, cabotage, fréquence
- **Améliorer l'offre de transport** des lignes du réseau BreizhGo : amplitude du service, points d'arrêt
- **Organiser le rabattement** de la ligne 4B vers Liffré
- **Organiser la desserte en commun des communes rattachées au futur lycée**, pour les déplacements domicile-étude mais aussi pour les déplacements non obligés

Description de l'action

- **Axe 1 – Service omnibus**
  - **Maintenir la qualité du cabotage du réseau BreizhGo, sur l'ensemble du territoire communautaire**
    - Avec l'ouverture du futur lycée à Liffré, **l'assurance d'un cabotage sur la ligne 9a avec la même qualité de desserte qu'aujourd'hui.***
    - La desserte des neuf communes à assurer, grâce au **prolongement de la ligne BreizhGo 9B** jusqu'à Livré-sur-Changeon (qui s'arrête actuellement à Dourdain) ou grâce au prolongement de la ligne 9A (rabattement via Saint-Aubin-du-Cormier)* [action n°1].
    - ➔ Dans le cadre de la future DSP, la Région n'envisage pas de diminuer le niveau d'offre sur les lignes 9a et 9b (services omnibus-cabotage). Une amélioration de ces offres sera même étudiée (à budget constant) : amplitude, offre de week-end. Des nuances sont toutefois apportées sur ces deux lignes :
      - La ligne 9a est une ligne structurante majeure du réseau. Elle desservira la station de métro Via Silva, mais poursuivra son trajet jusqu'à la gare routière, afin de limiter le temps de trajet des voyageurs en provenance de Fougères.
      - La ligne 9b est une ligne pendulaire (structurante pour les déplacements domicile-travail). Son terminus sera à Cesson-Sévigné (Via Silva), pour rabattement sur la ligne b du métro.
    - L'ouverture des services scolaires aux voyageurs commerciaux pourrait contribuer à améliorer la desserte des neuf communes par les transports en commun. En particulier, la création d'un service scolaire entre Châteaubourg et/ou Servon-sur-Vilaine et Liffré pourrait permettre d'envisager une desserte de La Bouëxière.
    - **Dans le cadre de la nouvelle DSP 2020, organiser le rabattement de la ligne 4B vers Liffré** (au lieu de Mouazé actuellement) sans rupture de charge. Cela permettrait aux habitants d'Ercé-près-Liffré et Chasné-sur-Illet d'avoir une meilleure offre vers Liffré et Rennes et de garantir une continuité des déplacements.
  - **Améliorer la fréquence et l'amplitude horaire du service de desserte du territoire, afin notamment de permettre l'intermodalité avec la ligne b du métro :** permettre d'arriver et de quitter le territoire plus tôt le matin et plus tard le soir.
  - **A noter, la Région porte également une réflexion sur la tarification :** simplification de la gamme tarifaire, tarification combinée, gamme tarifaire multimodale… …

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°2

Améliorer la desserte du territoire par le réseau BreizhGo

Description de l'action (suite)

- **Axe 2 – Service Express**
  - **Garantir la desserte du territoire communautaire par le service Express « Qualité TER » (à partir de 2020) :** ce type de services ayant vocation à se développer, le territoire a intérêt à s'y connecter au plus vite. La réflexion doit être menée aussi bien à Saint-Aubin-du-Cormier et à Liffré, afin d'adapter au mieux les équipements [actions 6 et 7].
  - **Le futur réseau dépendra de la réponse des transporteurs dans le cadre des appels d'offre de la DSP de 2020.** En revanche, dans le futur schéma régional de desserte, la **ligne 9A est définie comme ligne structurante majeure** (indépendamment des services Express Rennes-Fougères), sa desserte ne devrait donc pas être dégradée.

    Plus précisément, les services Express déjà existant sur la ligne 9A, avant la création de la ligne Express Fougères-Rennes (TGV), pourront desservir l'ACI de St-Aubin. Le transporteur a estimé que cela rajouterait 5 min de temps de parcours par rapport à la ligne actuelle. Par ailleurs, la Région peut envisager qu'à partir de 2020, cet ACI soit desservie par des services Express « Connectés TGV » qui pourraient être soit ceux venant de Fougères, soit des nouveaux services mis en œuvre dans le nouveau contrat.

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- Région

Partenaires :

- Liffré-Cormier Communauté

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail partenarial

Coût / Budget prévisionnel

Financement envisageable :

- Région Bretagne : Schéma Régional de Desserte en cours d'élaboration (participation à la concertation à prévoir)

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- Un maillage du territoire par le réseau interurbain BreizhGo

Indicateurs de suivi :

- Evolution des parts modales dans les déplacements, en particulier déplacements domicile-travail ou étude
- Evolution du nombre d'usagers du réseau de transport interurbain

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°2

Améliorer la desserte du territoire par le réseau BreizhGo

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Transmission des objectifs communautaires à la Région dans le cadre de la préparation de la DSP	▲							
Assurer la desserte de Livré-sur-Changeon [Action n°1]		▲						
Assurer le rabattement de la ligne 4b via Liffré				▲				
Améliorer la fréquence et l'amplitude horaire du service de desserte du territoire (intermodalité avec la ligne b du métro)				▲				
Garantir la desserte du territoire communautaire par un service Express « Qualité TER » - Saint-Aubin-du-Cormier				▲				
Garantir la desserte du territoire communautaire par un service Express « Qualité TER » - Liffré						▲		

Transports scolaires

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°3

Améliorer la desserte scolaire du territoire pour les lycéens et étudiants

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Veiller à la bonne organisation** de la desserte en transports en commun des communes rattachées au futur lycée vers Liffré
- Maintenir le niveau et la qualité de l'offre du réseau interurbains BreizhGo entre Rennes et Fougères

Description de l'action

- Certains habitants s'adressent parfois à LCC pour faire remonter des dysfonctionnements concernant la desserte par les lignes scolaires. **LCC**, n'ayant pas la compétence en matière de « transport scolaire », elle doit avoir une **action d'observation, de partenariat et de relais local entre les communes et la Région**.
- **Par ailleurs, la Communauté de Communes veille à la complémentarité entre services scolaires et services interurbains.**
  A Liffré, les liaisons entre l'arrêt de connexion intermodale et le lycée devront être optimisées [action n°7]. LCC accompagne la commune de Saint-Aubin-du-Cormier dans ses réflexions pour améliorer l'accessibilité du Lycée professionnel Agricole.
- Les échanges relatifs à la qualité des services scolaires (pour collégiens et lycéens) ou au positionnement des arrêts scolaires restent de la compétence des communes, de la Région et du Département, mais la Communauté de communes assure un suivi des réflexions et projets, afin de de garantir une qualité du service qui soit homogène sur l'ensemble du territoire.
- Il est difficile d'évaluer la part des lycéens et des étudiants qui continueront à se rendre à Rennes, même après l'ouverture du lycée à Liffré. Ainsi, après l'ouverture du lycée, LCC devra effectuer une **évaluation sur la mobilité des jeunes afin de comprendre leur nouvelle façon de se déplacer** en période scolaire avant et après le lycéens, pour se rendre aux activités extra-scolaires, lors des vacances scolaires et week-end.
- Remarque - Dans l'organisation future, il est prévu d'étendre ces circuits scolaires aux communes de la sectorisation du futur lycée et de créer de nouveaux circuits en fonction des besoins. Dans un souci d'optimisation, de mutualisation des moyens et pour limiter la circulation aux heures de pointes matin et soir dans Liffré, il est important que le collège et le lycée aient les mêmes horaires.

Transports scolaires

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°3

Améliorer la desserte scolaire du territoire pour les lycéens et étudiants

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- LCC : action d'observation, de partenariat, de conseil auprès des communes

Partenaires :

- Région
- Département
- Communes

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail partenarial et des réflexions sur les flux scolaires, la mobilité des jeunes

Coût / Budget prévisionnel

- LCC : pas de dépenses car relève de la compétence des communes, de la Région et du Département

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- L'ouverture du lycée à Liffré devrait permettre de diminuer les distances de déplacements pour les lycéens mais risque également d'accroître les flux entre Liffré et les communes du territoire (conséquences sur la sécurité et la circulation).
- La diminution des déplacements domicile-études sur les lignes du réseau BreizhGo pourrait générer de la disponibilité pour les déplacements domicile-travail.
- Donner la possibilité aux jeunes de pouvoir se déplacer sur le territoire en dehors des temps scolaires

Indicateurs de suivi :

- Evolution des parts modales pour les flux domicile-travail et domicile-étude

Phasage

	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Action d'observation, de partenariat voire de transmission d'information concernant la complémentarité entre services scolaires et services interurbains			▲					
Evaluation sur la mobilité des jeunes suite à l'ouverture du lycée				▲				

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Orientation n° 2 : DÉFINIR LES GRANDS PRINCIPES D'ORGANISATION DE L'OFFRE INTRA-COMMUNAUTAIRE

Action n°4

Définition d'un service de Transport à la demande communautaire

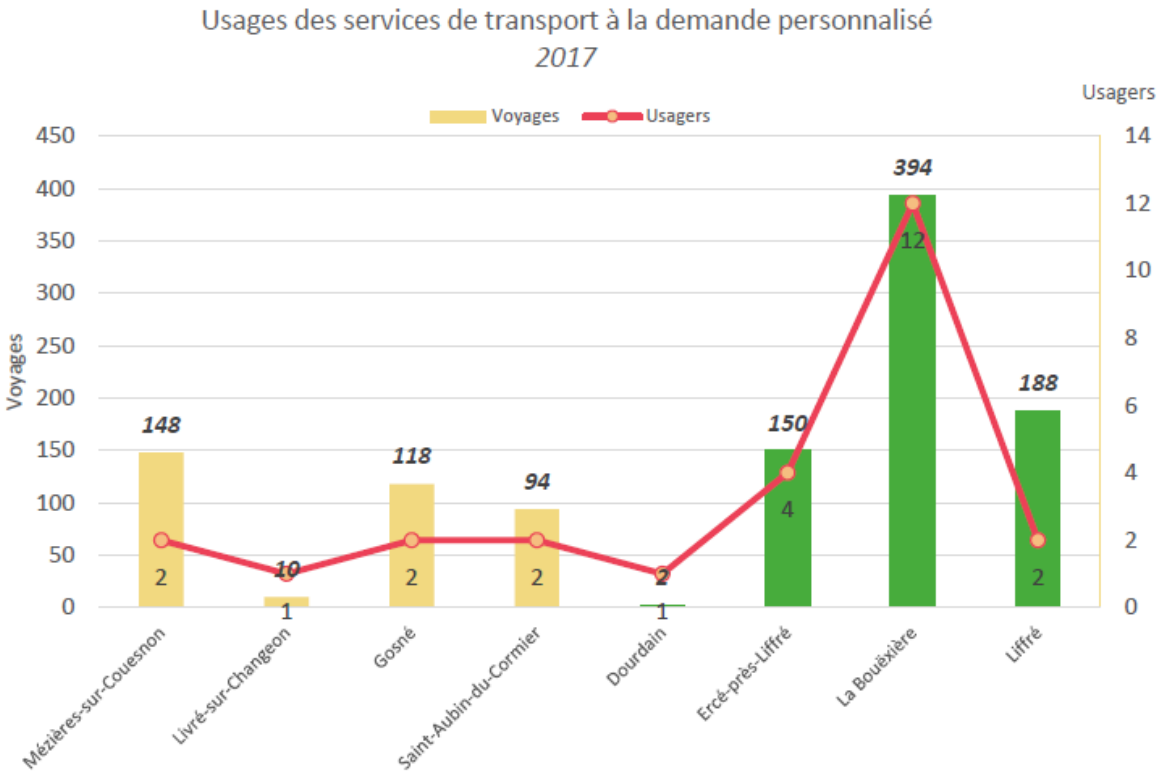
Contexte

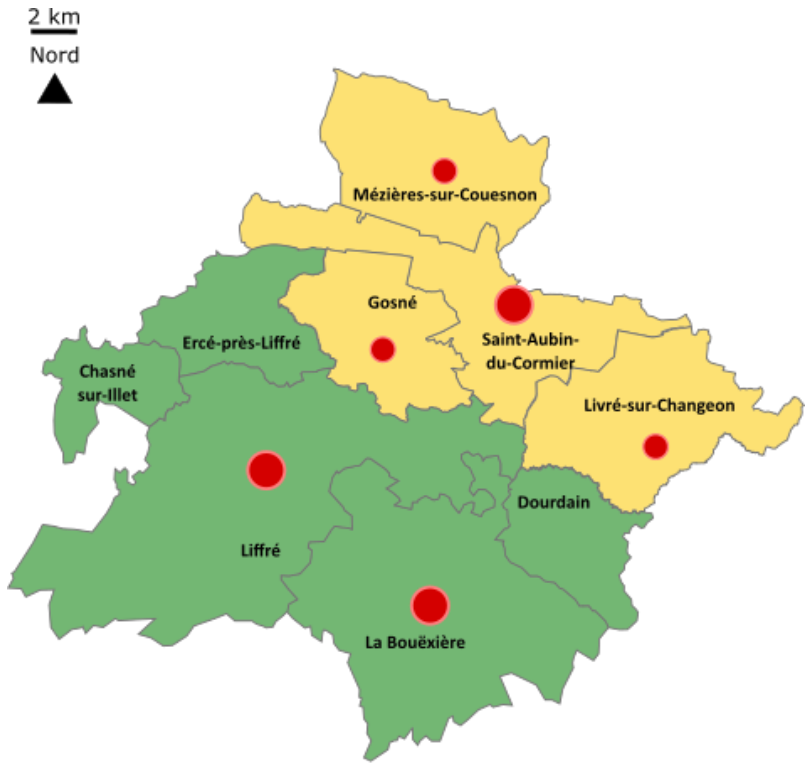
- L'**habitat** sur le territoire est **dispersé** et 40% de la population vit hors des centres-bourgs (où l'offre de transports collectifs n'existe pas, ou est calibrée sur les usages scolaires uniquement).
- Un territoire qui offre **deux services TAD issus des deux ex-intercommunalités**, organisés sur deux périmètres et avec deux modèles économiques différents pour les deux services :
    - Un TAD La Coccinelle des communes de l'ex Pays de Liffré, avec un fonctionnement en régie : un coût au voyage élevé mais la mutualisation du matériel et du personnel avec d'autres services communautaires ou communaux
    - Un TAD des 4 communes de l'ex CC du Pays de St-Aubin, avec un marché de prestations de service avec un prestataire local : un coût de fonctionnement réduit pour la collectivité mais pas de réutilisation possible du matériel pour d'autres services publics ou associatifs

  -> Un public très majoritairement âgé, un usage pour des motifs d'achat (marchés et supermarchés) et de visites

  -> Une offre de loisirs sur les périodes de vacances proposée jusqu'à 2016 sur les communes de l'ex CCPL mais qui ne parvient pas à toucher le public visé (jeunes)
- **Une offre TAD Liv'Bus**, entre Livré-sur-Changeon et Saint-Aubin-du-Cormier, en rabattement sur le réseau BreizhGo. Ce service est organisé en régie par la commune de Livré-sur-Changeon, et utilisé par des publics scolaires et en formation. Son coût de fonctionnement est réduit. Le véhicule Liv 'bus est mis à disposition des habitants pour se rendre à des événements. Attention, service organisé sans délégation de la Région
- **Un service 1 000 pattes** ciblé à La Bouëxière : un véhicule publicitaire mis à disposition de la maison de retraite, et des associations et ponctuellement utilisé pour des déplacements évènementiels sportifs.

BILAN DU SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE - 2017





Zone Nord :

⇢ *Prestation de service (Ambulances Saint-Aubinaises)*

⇢ *Service disponible le mardi et le jeudi, toute la journée*

⇢ *Prise en charge au domicile, dépôt possible dans toutes les communes (centre-bourgs)*

⇢ *7 usagers inscrits - 370 voyages à destination de Saint-Aubin-du-Cormier, le jeudi matin (7 voyages par semaine soit **3-4 allers-retours par semaine**)*

⇢ *1777 € (4,80 € / voyage)*

- Zone Sud :

⇢ *Service assuré en régie (un agent, un véhicule)*

⇢ *Service disponible le vendredi matin uniquement (depuis 2017)*

⇢ *Prise en charge au domicile, dépôt à Liffré ou La Bouëxière*

⇢ *19 usagers - 734 voyages à destination de Liffré (14 voyages par semaine soit **7 allers-retours par semaine**).*

⇢ *8153 € (11,10 €/ voyage) - estimation*

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Action n°4

Définition d'un service de Transport à la demande communautaire

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Organiser les mobilités intercommunales** afin de faciliter notamment l'accès des publics prioritaires (publics en insertion socioéconomique, publics autonomes mais non mobiles) aux services, aux activités commerciales, sportives et culturelles du territoire

Description de l'action

Contenu de l'action

- Avant de mettre en œuvre un nouveau service sur réservation, **il sera nécessaire de réaliser dans un premier temps une étude spécifique à sa mise en œuvre opérationnelle,** et d'évaluer finement les moyens (véhicules, conducteurs, …) d'ores et déjà à disposition, afin de pouvoir décider des caractéristiques précises du service et de son mode d'exploitation (en régie ou via une délégation de service public).

Principe de fonctionnement du dispositif :

- **L'organisation du futur service de TAD communautaire doit proposer un service harmonisé et doit bien distinguer ce qui relève de la politique Transports et ce qui relève d'une politique sociale :**
  - **La création du TAD doit répondre à des besoins spécifiques** : courses, marché, rendez-vous administratifs, emploi, insertion, santé (visite à un médecin, pharmacie), loisirs et services de proximité (piscine, médiathèque, espace-jeunes...).
  - **Il cible des publics prioritaires** : publics en insertion socioéconomique, publics non mobiles mais autonomes.
  - Il correspond à une **harmonisation du service proposé** en terme d'horaires, d'amplitude, de jours de fonctionnement et de lieux desservis.
  - Il s'agit d'un **TAD zonal en lien avec les deux ou trois pôles d'envergure** du territoire (Liffré, Saint-Aubin-du-Cormier, La Bouëxière), en interconnexion avec le réseau BreizhGo (ce n'est pas un TAD en ligne virtuelle).
  - Il doit proposer des **véhicules adaptés TPMR** et des conducteurs formés.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Action n°4

Définition d'un service de Transport à la demande communautaire

Description de l'action (suite)

Principe de fonctionnement du dispositif (suite) :

- **Les caractéristiques suivantes visent à optimiser l'équilibre entre coût pour la collectivité et service rendu à la population :**
  - Service proposé à l'ensemble des habitants de la CC mais pensé pour certains publics (Personnes à Mobilité Réduite, Personnes en situation de précarité financière et sociale, Personnes non motorisées et/ou sans permis)
  - Le service sera accessible trois journées entières, ce qui permet de faire l'aller-retour sur une demi-journée (le matin ou l'après-midi) mais aussi sur une journée entière. Le planning de fonctionnement est notamment calé sur les marchés et les temps d'activités extra-scolaires, avec un rabattement vers Liffré, St-Aubin-du-Cormier voire La Bouëxière.
  - Sur réservation par téléphone (voire internet si possible), au plus tard la veille du déplacement
  - Tarification 1 € (appliquée depuis 2017 sur le territoire), gratuité pour les moins de 10 ans

Compétence transport

- LCC à la compétence pour organiser le TAD sur le périmètre de la CC. Elle a signé une **convention de délégation de compétences** avec la Région pour le service de 2018 et devra la renouveler pour le service de 2019.

Modalités d'exploitation :

- **Soit le TAD conserve un fonctionnement en régie**, il pourra alors être mutualisé avec une possibilité de réutilisation du matériel et du personnel pour d'autres besoins, type activités périscolaires.
- **Soit le TAD est exploité par un prestataire, via une délégation de service public**. Dans ce 2e cas, souvent privilégié, le marché doit bien comprendre : l'accueil téléphonique pour l'enregistrement des réservations, la vente de titres de transport, l'organisation et la réalisation des transports avec les moyens adaptés, ainsi que la restitution des comptes-rendus d'activité. La rémunération du prestataire peut par ailleurs être de 3 types : forfaitaire, variable (en fonction du service rendu) ou un mixte des deux. Proposer **un intéressement du prestataire sur la base du nombre de voyages** (plutôt que sur celui du nombre de kilomètres parcourus) permet de l'inciter à l'optimisation du service.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Action n°4

Définition d'un service de Transport à la demande communautaire

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- **LCC** : portage politique + suivi technique du projet (+ éventuellement exploitation du service, si c'est l'exploitation en régie qui est préférée)

Partenaires :

- Région

Moyen humain :

- Les moyens humains et matériels à affecter à la réalisation et/ou au suivi du service seront **extrêmement différents selon le mode d'exploitation finalement choisi** (régie ou DSP). La régie mobilisera bien plus de moyens humains (pour la gestion du service et pour sa réalisation), et nécessitera peut-être l'achat d'un ou plusieurs véhicule(s) qui pourront être réutilisés pour d'autres besoins avec les autres services intercommunaux (pour les séniors et les jeunes). La DSP s'avère donc souvent financièrement plus avantageuse, en particulier lorsque le nombre de courses réservées est relativement important.

Coût / Budget prévisionnel

Estimation du budget prévisionnel

Il est **extrêmement difficile d'estimer les coûts de fonctionnement d'un nouveau service de TAD** étant donné le nombre d'inconnues ayant un fort impact sur la facture finale : mode d'exploitation, nombre de courses réservées, … **Selon le calibrage du service**, on peut estimer un coût d'exploitation **entre 10 000 et 20 000 €/ an.** Ce à quoi il faut **ajouter le coût d'une centrale d'appel et d'un logiciel de réservation** (50 000 à 100 000 €) et les moyens humains mis à disposition, très variables en fonction du mode d'exploitation choisi.

Le **budget d'investissement** est fonction du mode de gestion du service.

Financement envisageable :

Pas de subventions mobilisables de la part de la Région Bretagne. A voir avec la loi LOM si la Région monte en compétence sur ce sujet

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Un **service plus lisible** et qui s'adresse en priorité aux personnes non-motorisées. Dans le cas où le TAD génèrerait une forte demande, le service tel qu'organisé en régie aujourd'hui ne pourrait pas subsister. Un **bilan à l'année N+1** sera essentiel pour optimiser le dispositif. **Renforcer la communication** est un élément fondamental pour développer le TAD.

Indicateurs de suivi :

- **Nombre d'usagers annuels**
- **Nombre de courses déclenchées dans l'année**
- **Enquête de satisfaction** auprès des usagers, avec recueil de verbatim

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

\+ +

Action n°4

Définition d'un service de Transport à la demande communautaire

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Demande auprès de la Région pour obtenir la délégation de compétences pour le service TAD	▲		▲		▲		▲	
Etude spécifique à la mise en œuvre opérationnelle d'un TAD	▲							
Lancement d'une procédure de consultation pour mener une expérimentation d'un service de TAD sur le territoire de LCC	▲							
Lancement du service harmonisé		▲						
Evaluation			▲		▲			

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°5

Définition des moyens de déplacements propres aux politiques communautaires

Contexte

Il existe de **nombreux services internes au territoire** pour les déplacements non obligés :

- Des **véhicules communautaires** mis à disposition des **services Seniors, Enfance-Jeunesse**
- **L'OSPAC** à Saint-Aubin-du-Cormier, organise une **navette** pour prendre en charge les **jeunes** dans leur commune de résidence et les emmener aux stages sportifs . Les éducateurs sportifs de l'association assurent cette navette
- Des communes de **Livré-sur-Changeon et La Bouëxière** qui mettent **des véhicules à disposition** de groupes constitués, ou pour des **évènements ponctuels**
- Le **service Animations Seniors** propose des activités de loisirs dans toutes les communes de LCC et **organise le transport** des personnes à destination de ces lieux avec les véhicules de la Coccinelle .
- Des **prestations** sont **assurées par certains CCAS et des associations d'aide à la personne** mais qui ne sont pas forcément bien identifiées par les personnes concernées :
  - Certains CCAS assurent le transport de personnes âgées et/ou de personnes handicapées, malades depuis leur domicile, sont utilisés par le service Animation Seniors,
  - le réseau social Monalisa à Liffré permet de limiter les déplacements,
  - Le dispositif « sortir plus » pour les plus de 80 ans,
  - Les « bons transports »

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°5

Définition des moyens de déplacements propres aux politiques communautaires

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Clarifier les différentes offres de transport** présentes sur le territoire en fonction des publics et des usages
- **Assurer une complémentarité entre les services de transport, et notamment avec la future offre de transport à la demande**

Description de l'action

- LCC devra mener un travail de **coordination entre les services sectoriels et le service de transport** afin de mieux connaître les besoins de déplacement et l'offre de services, et éviter qu'une prestation de transport soit mise en place par un service, alors qu'un service de TAD ou une action de valorisation du covoiturage aurait pu être initiée :
  - Les demande de transport sont-elles à l'échelle d'une commune ou intercommunales ?
  - Les publics concernés : seniors, enfance-Jeunesse, tout public ?
  - Les types de déplacements réalisés : réguliers, ponctuels, « nocturnes », etc.
- Dans le cadre de sa gestion des moyens généraux, LCC pourra **définir les règles d'utilisation des véhicules communautaires** (de type Minibus), voire le recours aux véhicules communaux. Les moyens mobilisés par chaque service au regard de sa politique sectorielle n'ont pas vocation à être intégrés dans le budget Transport.
- LCC pourra, selon les besoins définis collectivement (ex : les services "Moyens généraux"), **acquérir des véhicules supplémentaires**.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°5

Définition des moyens de déplacements propres aux politiques communautaires

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :
- **LCC / Services généraux**

Partenaires :
- Les communes du territoire
- Les associations

Moyen humain :
- Le référent mobilité de LCC sera en charge de l'évaluation de la compatibilité entre les moyens déployés en interne dans le cadre des politiques sectorielles et l'ensemble de l'offre de mobilités proposées sur le territoire.

Coût / Budget prévisionnel

- Coûts de fonctionnement des véhicules communautaires
- Des coûts d'investissement sont également à prévoir s'il est nécessaire de développer le parc de véhicules

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Une coordination des services communautaires et une mutualisation des véhicules permettant de répondre à des besoins spécifiques et de limiter les coûts.

Indicateurs de suivi :
- Pas d'indicateurs

Phasage

	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Coordination entre les services sectoriels et le service de transport		▲						
Définition des règles d'utilisation des véhicules communautaires		▲						
Recensement du besoin d'acquisition de véhicules supplémentaires			▲					

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Orientation n° 3 : DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE OU VERS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE

Action n°6

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Contexte

- **La Région met en œuvre le développement de la ligne Express 9a entre Rennes et Fougères**, afin de tendre vers une qualité du service se rapprochant de celle du réseau TER. Afin de mettre en œuvre cet objectif, la Région a doublé dès juillet 2018 les liaisons Express entre Rennes et Fougères (dans chaque sens et chaque jour : quatre services supplémentaires en semaine, 2 services supplémentaires le week-end). Ces services sont organisés de sorte à permettre une correspondance efficace avec le réseau TGV Paris-Rennes.
- **D'après l'étude réalisée par ses soins sur le territoire de Fougères, la Région envisage à moyen terme de créer un arrêt intermédiaire de cette ligne Express, à Saint-Aubin-du-Cormier.** Cette desserte permettrait de répondre aux besoins de déplacements identifiés à Saint-Aubin-du-Cormier et sur son bassin de vie, vers Rennes. Elle permettrait également de répondre aux besoins de déplacements identifiés entre Fougères et Saint-Aubin-du-Cormier (cette commune étant le deuxième pôle d'emploi pour les actifs du territoire du Pays de Fougères qui travaillent à l'extérieur). Enfin, la desserte de Saint-Aubin-du-Cormier permettrait d'organiser le rabattement des habitants des communes du nord de Liffré-Cormier Communauté comme des communes du sud de Fougères Agglomération vers cette ligne Express 9a. Cette offre nouvelle permettrait de compléter le service de cabotage existant entre Rennes et Fougères et desservant plusieurs communes de Liffré-Cormier Communauté, sans altérer celui-ci.
- **La Région conditionne** toutefois cette desserte de Saint-Aubin-du-Cormier à l'**aménagement d'un arrêt de connexion intermodale sécurisé et de qualité, situé à proximité de la sortie de l'A84.**
- **La création d'un arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier vise à répondre aux enjeux relatifs au développement d'alternatives** (économique, écologique, sociale) au tout-voiture pour les mobilités récurrentes et obligées et au maintien de la qualité de vie et au renforcement de l'attractivité du territoire pour les ménages, les entreprises et les visiteurs. La collectivité souhaite ainsi faciliter le report des déplacements quotidiens (domicile-étude, domicile-travail) vers le réseau de transport interurbain.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°6

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Objectifs stratégiques poursuivis

- Assurer la desserte du territoire via **un arrêt de connexion intermodale à St-Aubin-du-Cormier**, pour améliorer la mobilité de l'ensemble de la population communautaire, sans remettre en question le niveau de services des lignes de cabotage existantes.

Description de l'action

Préambule

- Dans le contexte de DSP actuelle, la nouvelle ligne Express (mise en service en juillet 2018 et en connexion avec les TGV) ne pourra pas desservir l'ACI de St-Aubin-du-Cormier.
- En revanche, les services Express déjà existant sur la ligne 9A, avant la création de la ligne Express Fougères-Rennes (TGV), pourront desservir l'ACI de St-Aubin. Le transporteur a estimé que cela rajouterait 5 min de temps de parcours par rapport à la ligne actuelle.
- Par ailleurs, la Région peut envisager qu'à partir de 2020, cet ACI soit desservie par des services Express « Connectés TGV» qui pourraient être soit ceux venant de Fougères, soit des nouveaux services mis en œuvre dans le nouveau contrat.
- **LCC devra mener une concertation entre la commune de Saint-Aubin du Cormier, le Département** (subvention d'aménagement) pour faire aboutir le projet. Pour cela, elle devra :
    - **Contacter la Région** pour obtenir une fiche-type technique et des exemples d'ACI qui fonctionnent bien
    - **Evaluer la cohérence** entre les préconisations techniques de la Région et la définition actuelle du projet afin de voir si les aménagements sont réalisables ou si une étude complémentaire doit être réalisée concernant l'emplacement et le calibrage du projet
    - **La Région devra valider** l'implantation de l'ACI
    - **LCC devra définir la maîtrise d'ouvrage du projet**, ainsi que **programmer les étapes du projet** : lancement des études opérationnelles, la période de travaux puis la mise en œuvre de l'ACI.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°6

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Description de l'action (suite)

Caractéristiques du projet :

Liffré-Cormier Communauté envisage d'aménager un arrêt de connexion intermodale qui répondra aux caractéristiques suivantes :

- **Accessibilité optimisée et sécurisée** à partir de l'A84, dans les deux sens ;
- **Offre de stationnement** (55 places de stationnement pour véhicules légers) : voitures personnelles, covoiturage voire autopartage, vélo...
- **Qualité des services et équipements proposés** (abribus sécurisé, information voyageurs, recharge de véhicules électriques...).

En effet, la qualité des équipements et services proposés devra inciter les voyageurs à combiner différents modes de déplacements (voiture personnelle, covoiturage, transport en commun, vélo, marche).

Remarque : une mise en garde a été avancée sur le fait que la localisation, l'aménagement et les conditions de rabattement de l'ACI de St-Aubin-du-Cormier risque surtout de servir les actifs, du fait de son éloignement du centre-ville.

Cet arrêt de connexion intermodale a vocation à être intégré dans le contexte urbain de la commune, afin de faciliter l'accessibilité des usagers quel que soit leur mode de déplacements (piétons, vélos, voiture personnelle, covoiturage...). **Cet aspect du projet est pris en charge par la commune de Saint-Aubin-du-Cormier**, dans le cadre de son projet d'aménagement communal.

L'aire intermodale s'inscrit dans le cadre de la ZAC de la Mottais et inclut la requalification de l'entrée de ville dans le secteur de la RD794.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°6

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- LCC : maître d'ouvrage du projet d'aménagement
- La commune pour l'intégration du projet dans le tissu urbain.

Partenaires :

- Région
- Département

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail de concertation avec la Région
- Service Aménagement

Coût / Budget prévisionnel

Estimation du budget prévisionnel

Sur la base du projet défini en décembre 2016 et réalisé à l'initiative de l'ex Com'11**, les coûts avaient été estimés à :**

- **245 000 € HT pour les aménagements (à affiner dans le cadre de l'étude de maîtrise d'œuvre)** : 215 092,20€ HT pour les dépenses relatives à la voirie et aux réseaux, et 29 848 € HT pour les aménagements paysagers et l'acquisition de mobilier. 45 000 €pour la maîtrise foncière (à confirmer)
- 45 000 € pour la maîtrise foncière (à confirmer : 3000 m² x 15 €)

Financement envisageable :

- Des subventions pour l'aménagement de l'ACI de St-Aubin-du-Cormier pourraient être perçues via :
  - **Le Contrat de partenariat** : 120 000 € de fonds régionaux, et voir aussi dans le cadre d'une aide sectorielle (max. 70% d'une dépense < 200 000 €, reste-à-charge de 30% min. pour la MO)
  - Le **contrat de territoire du Département : 73 000 €**

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Développer les usages et favoriser le report modal des déplacements domicile-travail vers le réseau BreizhGo

Indicateurs de suivi :

Des enquêtes réalisées sur site permettront d'identifier les modes utilisés dans les déplacements domicile-travail, le nombre de passagers montant et descendant sur l'ACI, le taux de remplissage du parking...

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°6

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Inscription de l'opération au projet communautaire et lancement de la maîtrise d'œuvre	▲							
Echanges avec la Région concernant la technicité du projet et sa faisabilité en l'état actuel	▲							
Lancement d'une étude complémentaire	▲							
Validation par la Région du projet d'implantation puis programmation des étapes du projet		▲						

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°7

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Liffré, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Description de l'action

Préambule

- **LCC prévoit l'aménagement d'un arrêt de connexion intermodale à Liffré** dans un horizon plus lointain (après 2020).
- Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'agrandissement de l'aire de covoiturage sur la ZAC du Sévailles (2ème phase d'aménagement). L'infrastructure était prévue lors de la création de la ZAC de Sévailles (mais située hors du périmètre de la ZAC). Le site concerné offre un potentiel important de places de stationnement.
- L'intégration de cet équipement dans le tissu urbain devra être étudiée, notamment pour assurer les liaisons entre le PEM et le lycée – que ce soit pour des usagers qui seraient déposés au PEM et devraient se rendre au lycée, ou pour des véhicules qui déposeraient des voyageurs au lycée avant de se rendre au PEM (ex : services scolaires ouverts aux usagers commerciaux).

Fonctions de cette aire :

- Substitution à l'actuelle aire de covoiturage
- Accès au réseau interurbain : la ligne 9A dessert actuellement Liffré-Sévailles
- Stationnement vélo (sécurisé pour les VAE)
- Accessibilité des piétons sécurisée

Etat d'avancement :

- La maîtrise foncière de la parcelle est en cours d'acquisition par la commune (délaissés de l'autoroute).

Points de vigilance :

- La ligne 9a ne desservira pas le lycée, elle continuera à desservir Sévailles. Toutefois, les collégiens et lycéens seront sur circuits scolaires aussi il ne sera pas nécessaire d'assurer une correspondance entre Sévailles et le lycée. Quant à la ligne 9b, elle passera à proximité (600 m) du lycée, un arrêt pourrait être étudié. Il est important d'associer la Région en cas de projet de modification des points d'arrêt.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°7

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Liffré, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- LCC : maître d'ouvrage du projet d'aménagement
- La commune : maîtrise foncière

Partenaires :

- Région
- Département

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail de concertation avec la Région
- Service Aménagement

Coût / Budget prévisionnel

Estimation du budget prévisionnel

- Dépenses prévisionnelles : au moins 300 000 €HT (création de 100 places de stationnement).
- Recettes : à affiner.

Financement envisageable :

- Des subventions pour l'aménagement de l'ACI de Liffré pourraient être perçues via :
  - **L'aide sectorielle de la Région ou le contrat de partenariat,**
  - le **contrat de territoire du Département**
  - **Les fonds LEADER** (Europe)

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Développer les usages et favoriser le report modal des déplacements domicile-travail vers le réseau BreizhGo

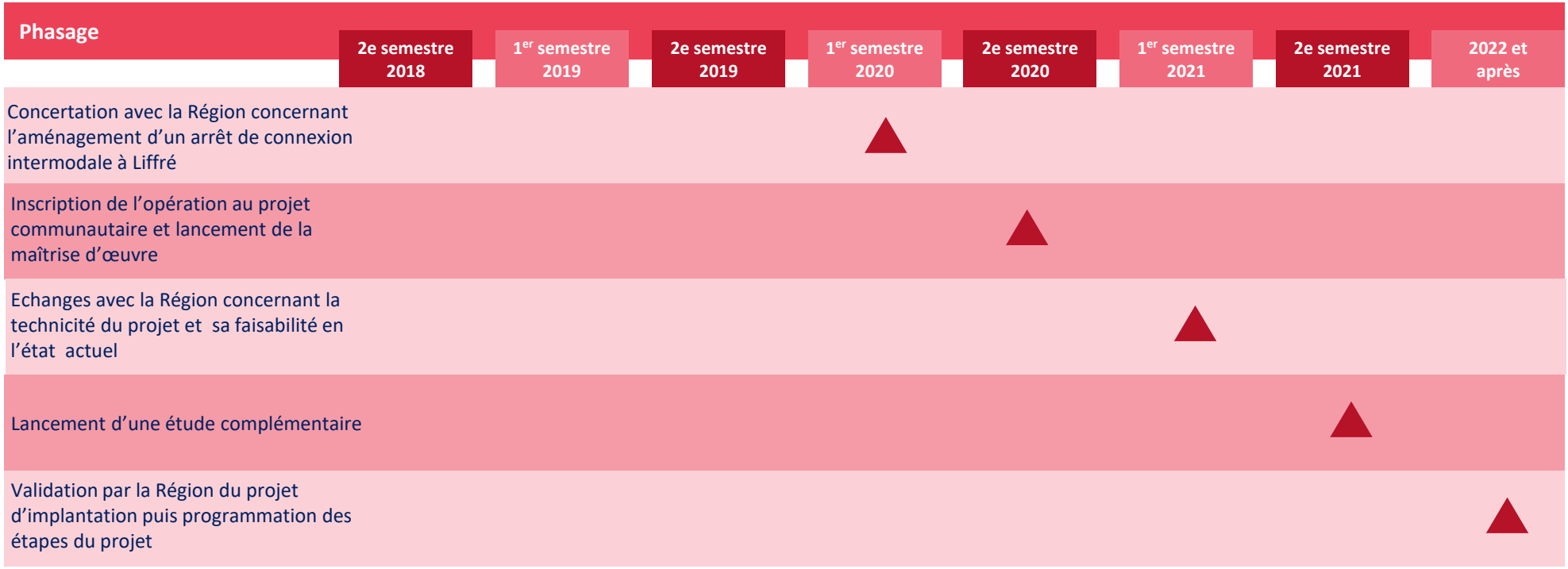
Indicateurs de suivi :

Des enquêtes réalisées sur site permettront d'identifier les modes utilisés dans les déplacements domicile-travail, le nombre de passagers montant et descendant sur l'ACI, le taux de remplissage du parking...

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°7

Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Liffré, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER



IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ + +

Action n°8

Définition d'un programme d'intermodalité

Contexte

- Avant de se rendre à Rennes ou Fougères, **les habitants fréquentent principalement des équipements locaux** sur le territoire (à Liffré et Saint-Aubin-du-Cormier), selon l'enquête menée auprès d'eux.
- Le **principal mode d'accès à l'arrêt BreizhGo** est la **marche à pied** (68%) puis la **voiture** (21%) et le covoiturage (5%) dans une moindre mesure, selon l'enquête auprès des habitants.
- Le diagnostic a mis en évidence une **absence de continuité des aménagements piétons et cyclables**.
- Les gares de Noyal-Acigné et de Servon-sur-Vilaine voire Vitré sont utilisées par les habitants du secteur de La Bouëxière/Dourdain/Livré-sur-Changeon pour les trajets pendulaires mais aussi de loisirs avec une utilisation des parkings gratuits pour quelques jours (au lieu du parking de la gare de Rennes payant et plus difficile d'accès). Le rabattement vers le réseau ferroviaire est intéressant du fait de la capacité d'accueil de cette offre, du temps de transport et de la desserte du centre-ville.
- Les habitants du territoire sont également **nombreux à se rendre vers le gros bassin d'emploi de Vitré**, d'autant plus avec le transfert des activités de l'entreprise SVA de Liffré vers Vitré.
- Des **arrêts** du réseau BreizhGo qui ne sont **pas accessibles** pour les PMR

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Favoriser le partage modal de la voirie**
- **Améliorer le cheminement des piétons et des cyclistes** vers les points d'arrêt des bus et les aires de covoiturage
- **Aménager des places / des aires de stationnement** pour les voitures et vélos à proximité des arrêts de car BreizhGo et des aires de covoiturage
- **Favoriser l'accessibilité** des habitants **vers le réseau ferré** desservant les territoires voisins

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°8

Définition d'un programme d'intermodalité

Description de l'action

*L'intermodalité désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre **l'utilisation successive d'au moins deux modes**, intégrés dans une chaîne de déplacement. L'intermodalité doit **garantir un cheminement « porte-à-porte »**, sans rupture entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement.*

- Sur le territoire de LCC, il faut veiller à :
  - **Organiser l'intermodalité aux points d'arrêts majeurs du réseau BreizhGo** :
    - En proposant des **emplacements de stationnement vélos pratiques et sécurisés autour des points d'arrêt BreizhGo**, en commençant par les arrêts les plus fréquentés, pour que le vol et la dégradation des vélos ne soient pas un frein à leur utilisation ;
    - En **aménageant des aires de covoiturage** à proximité des arrêts BreizhGo et en **implantant une signalétique directionnelle** si l'arrêt n'est pas visible depuis le parking.
      Sur ces aires de covoiturage, peuvent être aménagés des bornes de recharge électriques pour les voitures électriques et vélo à assistance électrique (ces derniers nécessitent des boxes fermés avec une prise de recharge).
    - En **sécurisant les cheminements piétons et vélos** pour se rendre à l'arrêt de bus afin de développer les déplacements intra-communaux en modes actifs plutôt qu'en voiture ;
  - **Développer les infrastructures cyclables** à l'échelle du territoire en référence aux possibilités de rabattement sur les réseaux de transports, dans un souci de construction d'une offre intermodale transport/vélo, permettant de cumuler les avantages de ces deux modes et d'accroître de manière substantielle la zone de chalandise des transports en commun.
  - **Mettre en place un rabattement efficace du système TAD**, qui sera mis en place sur la CC, vers les lignes interurbaines (BreizhGo) et assurer une correspondance avec les horaires de ces lignes.
  - **Développer une intermodalité avec le train** (gares de Servon-sur-Vilaine et Noyal-Acigné) **ainsi que vers les terminus des lignes du réseau STAR** (St-Sulpice, Acigné) en veillant :
    - à la mise en place d' une offre de covoiturage entre le territoire et les gares aux franges du territoire ou le réseau STAR (création d'une communauté d'usagers),
    - à ce qu'il y ait une capacité suffisante de places de stationnement dédiées aux covoitureurs,
    - à échanger avec la Région sur les possibilités d'aménagements de box à vélos sécurisés, notamment pour les VAE, avec une prise de recharge électrique.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°8

Définition d'un programme d'intermodalité

Description de l'action (suite)

- Le Département d'Ille-et-Vilaine avait fixé un minimum de 9 voyageurs réguliers pour évaluer l'opportunité d'une desserte. Cette règle pourrait ne pas être reconduite par la Région. Aussi, il pourrait éventuellement être envisagé d'expérimenter une desserte d'Agr'équip, à condition de justifier de l'existence d'un potentiel réel.

- Parallèlement, LCC pourrait **réaliser un « guide des bonnes pratiques »**, à destination des communes, pour permettre une continuité du cheminement piéton et notamment depuis les arrêts de car. [à mener en parallèle de l'action n°9 sur les modes actifs]
    - Définir les ambitions politiques et l'argumentaire technique.
    - Rappeler les obligations légales pour satisfaire certains usages, les besoins de certains types d'usagers :
        - de réalisation des itinéraires cyclables lors de la rénovation ou de la création de voies urbaines (article L. 228-2 du code de l'environnement)
        - de mise aux normes d'accessibilité du mobilier urbain et de l'espace public (loi du 11/02/2005) : l'AdAP (Agenda d'Accessibilité Programmée) est en cours de redéfinition au sein de la Région. Il n'y a pas d'homogénéité sur le territoire breton concernant l'accessibilité des arrêts d'autocars pour les PMR (selon les normes en vigueur). Le Département d'Ille-et-Vilaine ne finançait pas ces aménagements mais, **à partir de 2019, dans le cadre du Schéma Régional d'Accessibilité, la Région pourrait apporter une expertise technique et financière pour l'aménagement des points d'arrêts (mais pas leur cheminement)**. Dans le cadre du nouveau règlement de transport qui prendra effet en septembre 2019, la Région va adresser un courrier aux élus de Bretagne pour les sensibiliser sur la question de sécurité des points d'arrêt, récolter les dysfonctionnements existants et pour les informer sur la nouvelle tarification scolaire.
    - Préciser les règles d'implantation et de calibrage des espaces : les principes de partage de la voie entre les différents modes de déplacement, les distances à respecter pour assurer un déplacement sécurisé

LCC devra être en veille lorsque des communes, le Département, ou la Région réalisent des travaux de voirie ou sur points d'arrêt ou des espaces et équipements publics structurants.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°8

Définition d'un programme d'intermodalité

Modalités de mise en œuvre :

Moyens / étapes de mise en œuvre :

Fixer des **temps de travail (réunions) entre LCC et la Région** afin de :

- Travailler sur l'identification des points d'arrêts à renforcer, les infrastructures cyclables à développer
- Porter une réflexion sur les types d'aménagements souhaités ou possibles
- Réaliser une étude de faisabilité , étude foncière le cas échéant
- Définir les étapes de mise en œuvre : répartir les financements et établir le calendrier

Les services de LCC se positionneront comme conseils techniques auprès des communes dans leurs projets d'équipements ou d'infrastructures.

Portage de l'action :

- Maîtrise d'ouvrage à définir entre les communes et LCC

Partenaires :

- Région
- Département

Coût / Budget prévisionnel

Estimation du budget prévisionnel

Les coûts de mise en œuvre ne peuvent être évalués car il est nécessaire de mener une étude au cas par cas.

Des coûts unitaires indicatifs sont donnés dans les fiches actions sur le covoiturage (n°13), ou sur les aménagements cyclables (n°9)

Financement envisageable :

FEDER, dans le cadre des **Projets innovants en matière de mobilité :**

- développement de **systèmes alternatifs** de transport de personnes ;
- participation à la mise en œuvre du **Plan Véhicule Vert Bretagne** : actions partenariales accompagnant le développement de la mobilité décarbonée sur le territoire ou favorisant l'implantation de systèmes de recharge et la diffusion de nouveaux services.

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Un report modal de la voiture vers les modes alternatifs et un meilleur maillage du réseau de transport.

Indicateurs de suivi :

- Création / aménagement d'aires de covoiturage
- Nombre d'emplacements de stationnement vélos posés
- Taux de remplissage des emplacements de stationnement (retour référent site)
- Aménagements cyclables réalisés

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ + +

Action n°8

Définition d'un programme d'intermodalité

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Travailler sur l'identification des points d'arrêts à renforcer, les infrastructures cyclables à développer	▲							
Porter une réflexion sur les types d'aménagements souhaités ou possibles	▲							
Réaliser une étude de faisabilité , étude foncière le cas échéant		▲						
Définir les étapes de mise en œuvre : répartir les financements et établir le calendrier				▲				
Réalisation d'un « guide des bonnes pratiques »		▲						

ENCOURAGER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS ET DE L'ÉCOMOBILITÉ

Orientation n° 4 : SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT D'AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET INCITER À L'USAGE DES MODES ACTIFS

Contexte

- **Des habitants se déplacent à pied de commune à commune, sur des routes non aménagées, mais également au sein des communes, de leur habitation au point d'arrêt** : des personnes en précarité (qui reviennent à pied avec des sacs de provisions) ou des usagers des services de transports interurbains qui descendent à Liffré (car plus fréquemment desservie que les petites communes).
- Une **attente** des habitants du territoire sur l'**amélioration et** le **développement des aménagements cyclables** (cf. enquête et ateliers)
- Un **usage des itinéraires cyclables** qui relève plus de la pratique loisirs / tourisme que de la pratique quotidienne. Le **manque de structuration de l'offre freine l'usage de ce mode** :
    - Quelques aménagements cyclables existants à Liffré, Ercé-près-Liffré et La Bouëxière mais absence de continuité des itinéraires et de coordination intercommunale pour le développement d'un réseau cyclable « utilitaire », ainsi que des abords non sécurisés
    - Le gabarit des axes routiers départementaux représente une contrainte pour le développement des itinéraires cyclables intercommunaux (profil routier avec vitesse élevées, emprise insuffisante nécessitant des travaux d'aménagement coûteux pour l'implantation de pistes ou bandes cyclables...)
    - Un projet de liaison cyclable entre Chasné-sur-Illet et Liffré via la forêt de Rennes
    - Le gestionnaire du Parc Accrobranche de Mi-Forêt, à Liffré, a mis en place une signalétique pour indiquer le cheminement cyclable et piétonnier, à partir de Thorigné-Fouillard.
    - Plusieurs études de circulation et projets urbains à Liffré, Saint-Aubin et La Bouëxière intègrent la création d'aménagements cyclables et de liaisons douces
    - Des orientations dans le SCOT du Pays de Rennes pour le développement d'itinéraires de loisirs (développement des liaisons douces entre la Forêt de Rennes, l'étang de Chevré et la Forêt de Liffré) mais qui semblent peu en adéquation avec les itinéraires existant et les projets communaux recensés (au sein de la forêt de Rennes, la piste cyclable existe mais est insécure et en mauvais état)
- **Les communes de Liffré et St-Aubin-du-Cormier disposent de pédibus.**

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°9

Elaboration d'un plan communautaire des modes actifs

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Développer un réseau de cheminements adaptés aux modes actifs** entre chaque commune et au moins une centralité, voire entre les centralités elles-mêmes.
- **Sensibiliser et promouvoir la pratique des modes actifs**

Description de l'action

LCC devra engager la **réalisation d'un schéma directeur des déplacements en modes actifs à l'échelle du territoire.** Il s'agit d'un **outil de programmation et de planification** qui permet à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire retenu.

Ce schéma est constitué d'un **plan piéton et** d'un **schéma directeur vélo.** L'objectif de ce schéma sur le territoire de LCC est de :

- **Aménager un maillage des itinéraires cyclables** sur le territoire, avec le moins possible de discontinuités / ruptures, afin d'améliorer et de structurer le réseau des voies cyclables à l'échelle du territoire et de rendre plus attractive la pratique du vélo de différents usagers (actifs, collégiens / lycéens, et touristes). Ces aménagements devront se faire sur la base des réflexions déjà amorcées sur le sujet (projets communaux et intercommunaux sur le territoire et avec les territoires voisins, orientations issues du SCOT du Pays de Rennes). L'aménagement de voies cyclables rapides (20 minutes de trajet maximum) et la mise à disposition de services (parking à vélo, service de réparation…) favoriseraient le développement de la pratique du vélo de la population active et des jeunes pour se déplacer de manière autonome.
- **Développer le stationnement vélo** à proximité des grands équipements / zones d'emploi / commerces, pôle d'échange, équipements communautaires, etc., ou dans les logements dans le cadre des PLU (inciter dans les constructions neuves, sous la forme d'un guide de conseils, l'aménagement d'un espace de stationnement avec un box dédié pour les vélos électriques). Prévoir pour les VAE, l'aménagement de box sécurisés aux points d'arrêt de bus ou auprès des équipements communautaires.
- **Aménager et sécuriser les cheminements doux** : faire un état des lieux du cheminement piéton et réaliser un programme d'aménagement de l'usage des voiries publiques.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ + +

Action n°9

Elaboration d'un plan communautaire des modes actifs

Détail des étapes de ce schéma :

- **Le diagnostic de l'existant :**
  - L'identification des cyclistes, piétons et la compréhension de leurs pratiques (à l'aide de comptages, d'observations et d'enquêtes auprès des usagers et des non-usagers),
  - L'identification des points de centralité (pôles générateurs à desservir et/ou générateurs de trafic y compris sur les territoires voisins),
  - L'identification des aménagements cyclables et piétonniers (à partir du diagnostic réalisé par Kisio) et affiner la liste des points noirs, où une intervention serait nécessaire en premier lieu,
- **L'élaboration du schéma :**
  - Hiérarchisation et création d'un maillage du réseau cyclable / piéton. Cette étape doit intégrer le stationnement des vélos, le jalonnement et la signalisation afin de :
    - guider le cycliste vers des destinations stratégiques du réseau (mairie, gare, quartiers, etc.),
    - mieux faire respecter les règles du code de la route par l'ensemble des usagers (cyclistes, automobilistes, piétons) et attirer l'attention de l'automobiliste sur la signalisation.
    - promouvoir la multimodalité.
  - L'intégration du schéma dans les outils de déplacement et d'urbanisme : plan de circulation et de stationnement, complémentarité avec les transports collectifs et le covoiturage, documents d'urbanisme (PLU, SCOT).
  - Hiérarchisation et programmation des actions dans un plan pluriannuel :
    - Aménagements à réaliser ou à modifier,
    - Plan de communication pour sensibiliser les divers publics (scolaires, étudiants, actifs),
    - Développement des services dédiés aux modes actifs

    Le plan pluriannuel intègre les estimations de coûts correspondant aux différents volets, détermine le ou les services en charge des actions à mener, ainsi que les partenaires à associer.
- **Mise en œuvre, suivi et évaluation :**
  - Un horizon de suivi des opérations généralement compris entre 5 et 10 ans,
  - Une évaluation qui devra être conduite à l'issue de la phase de suivi, mettant à jour les indicateurs définis au moment du plan d'actions (fréquentation, coût, accidentologie, comptages, etc.)

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ + +

Action n°9

Elaboration d'un plan communautaire des modes actifs

Description de l'action

- **Dans le cas où LCC n'élaborerait pas de plan communautaire des modes actifs,** elle devra au moins effectuer les aménagements préconisés dans les Orientations issues du SCOT et inciter les communes à réaliser les projets communaux et intercommunaux en matière de déplacements cyclables.
  L'une des orientations inscrits dans le SCOT Pays de Rennes consiste à garantir la cohérence d'un maillage piétonnier et cycle articulé aux réseaux de proximité:
  - A l'échelle de chaque EPCI : le développement de réseaux de modes actifs doit être promu, en relation avec les réseaux de proximité (définition et réalisation d'un réseau cyclable général, interconnecté avec les autres réseaux du Pays)
  - A l'échelle de chaque commune : réseaux reliant les secteurs d'habitat, de services, de commerce et de loisirs; réseaux connectés entre eux et avec les TC
- **Ce schéma des modes actifs pourrait s'appuyer sur les orientations inscrites dans les PLU des communes et/ou sur la démarche « Infrastructures 2025 », dans lequel des projets de liaisons douces peuvent être identifiés sur le territoire :**
  - Liaison Chasné / Liffré, vers le collège et le lycée
  - Liaison Dourdain / La Bouëxière / Liffré –A 84
  - Finalisation de la liaison Ercé-Près-Liffré / Liffré
  - Saint-Aubin-du-Cormier : accès Lycée agricole, accès ACI
  - Liaison douce entre La Bouëxière et Liffré
  - Démarches communales : Gosné, Liffré

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°9

Elaboration d'un plan communautaire des modes actifs

Modalités de mise en œuvre :

Cadre réglementaire

- **Obligation de mise aux normes d'accessibilité** du mobilier urbain et de l'espace public (loi du 11/02/2005)
- **Obligation légale de réalisation d'itinéraires cyclables** lors de la rénovation ou de la création de voies urbaines (article L. 228-2 du code de l'environnement)

Portage de l'action :

- **LCC :** sensibilisation, information, coordination et suivi

Partenaires :

- **Département** (aménagement de voies vertes intégrant les besoins des déplacements à pied ou à vélo du quotidien)
- **ADEME** : accompagnement technique et financier possible
- **Communes dans le cadre du PAVE** (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics)
- **FFC** dans le cadre des espaces labélisés pour les VTT
- **Associations** : référencement des usages et des besoins

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail de concertation afin de mener une politique sur l'ensemble du territoire

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- **Etude spécifique pour un schéma directeur :** 10 000 à 30 000 € TTC (variation selon le degré d'exigence écrit dans le cahier des charges)
- **Notion de coût unitaire pour la réalisation d'une:**
  - piste cyclable : 100 à 150 € HT / mètre linéaire
  - Bande cyclable : 15 à 30 € / mètre linéaire
- **Notion de coût pour le stationnement vélos :**
  - Environ 300 € par arceau simple (pose comprise)
  - Entre 5 000 et 10 000 € pour un abri de 10 places couvert (pose comprise)

Financement envisageable :

- **Le fond de soutien pour l'investissement public local** constitue une autre source de financement. Ce fond de soutien porte également sur l'application de la loi relative à la transition énergétique.
- **L'Ademe** dans le cadre de l'opération "Ecomobilité" qui vise à valoriser la mise en place d'actions éco-responsables en matière de mobilité. Voir aussi l'appel à projets 2018 « Vélos et territoires » dans le cadre du Plan Vélo.

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Renforcement des modes actifs pour les trajets de courtes distances, y compris dans le cadre d'une mobilité intermodale

Indicateurs de suivi :

- **Nombre de km d'aménagements cyclables.**
- **Nombre d'emplacements de stationnement vélo posés**
- **Taux de remplissage des emplacements de stationnement** (enquête comptage sur site)

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ + +

Action n°9

Elaboration d'un plan communautaire des modes actifs

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Inscription de l'élaboration du schéma directeur des déplacements en modes actifs au projet communautaire	▲							
Appel d'offre auprès de bureaux d'études		▲						
Réalisation du schéma directeur des déplacements en modes actifs			▲					
Mise en œuvre, suivi et évaluation					▲			
Suivi et évaluation du schéma								▲

IMPACT ENVIRONNEMENTAL ++

Action n°11

Sensibiliser et promouvoir la pratique du vélo

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Susciter l'envie de pratiquer, voire d'acquérir un vélo ou un vélo à assistance électrique (VAE)**
- **Permettre l'expérimentation des VAE, à la fois pour les habitants et les touristes**

Description de l'action

- **LCC pourrait proposer la location, de courte et longue durée, de vélos et de VAE.** Cela permettrait de viser un large public : **local** (notamment les actifs afin d'initier à l'usage du VAE au quotidien voire d'impulser l'achat d'un VAE) et **touristique** (location à la journée ou sur plusieurs jours auprès de loueurs). La location pourrait se faire :
  - Directement auprès de LCC qui mettrait un parc de vélos ou de VAE à disposition;
  - via des loueurs. Le loueur Ouibike propose de réserver des vélos directement sur le site internet et de les livrer à l'adresse de son choix (dépôt et reprise des vélos compris dans le tarif) : 40€ la journée (tarif dégressif en fonction du nombre de jours).
  - Ou via une association telle que Evasion Nature 35, à Mézières-sur-Couesnon, qui veut mettre en place un projet de location de VAE (en partenariat avec Culture Vélo). La maintenance serait assurée par Evasion Nature 35 (entretien hebdomadaire, livraison-retrait) et une assistance complémentaire serait facturée au réel. Des options sont envisageables tels que port de bagages, one-way...
- **LCC pourrait proposer parallèlement des actions de sensibilisation** auprès du grand public sur l'usage du vélo. LCC devra s'appuyer sur des associations locales (groupes citoyens) pour **organiser des événements, lors d'une fête locale, ou lors de la semaine de la mobilité** en septembre**, ou également lors de la journée mondiale du vélo** le 3 juin. (*Exemple, dans le Tarn, le groupe "Vaour en transition" a tenu un stand pour permettre aux habitants de tester le vélo électrique. Suite à cette action, 5 personnes se sont dotées d'un nouveau vélo. L'achat ayant été réalisé de manière groupé, ces personnes ont bénéficié d'une réduction, mais également de la prime de l'Etat de 200 euros qui était encore possible en 2017).*

  Ces événements doivent être l'occasion de **communiquer sur les questions de sécurité à vélo** (port de gilets jaunes, de casques, les comportements à adopter sur la route, etc.) **et sur les bénéfices du vélo et du VAE** (intérêts pour la santé, intérêts économiques, etc.). Pour cela, s'appuyer sur la campagne nationale de la FUB (Fédération Française des Usagers du Vélo) : « cyclistes brillez » qui se tient chaque année au mois de novembre.

DANS LE THOUARSAIS, UNE LOCATION DE VÉLO CHEZ L'ÉPICIER OU LE GARAGISTE

Une initiative réalisé dans le cadre d'un appel à projets TEPCV

- **Depuis juin 2016, la Communauté de Communes du Thouarsais** (31 communes, 36 400 habitants) propose une offre de transport alternative aux touristes et aux habitants du territoire : la **location de vélos « T'Vélos » sur l'ensemble de son territoire**, à l'exception de Thouars où des offres de location de vélos existent déjà.
- Pour cela, elle **s'appuie sur des gestionnaires** qui acceptent d'assurer les formalités de location des vélos en signant une convention de mise à disposition (location, caution, contrat, vérification de l'état des vélos à leur retour, entretien annuel).
- En 2016, **la CC a acheté 29 vélos avec accessoires pour 26 730 € HT** : **19 vélos électriques** (1 500€ TTC le vélo), **10 vélos classiques** qu'elle a réparti sur 7 communes dans des points de location : épiceries, garagistes, hôteliers, bases de loisirs communautaires… L'investissement a été pris en charge à 80% dans le cadre du TEPCV dont une partie dédiée à l'achat de vélos et à la création de stationnements (54 000 €). Quelques VAE servent aux déplacements professionnels des agents de la CC.
- L'acquisition du parc a été attribué par appel d'offres à un magasin de vélos situé sur le territoire
- **La CC met à disposition gracieusement les vélos et accessoires** (casque, gilet jaune, compteur, panier, siège bébé) **et le gestionnaire assure la location et l'entretien des vélos**, suivant le carnet d'entretien fourni, à ses frais. En contrepartie, il conserve les recettes de la location. La convention précise les règles de mise à disposition et de restitution des vélos avec le gestionnaire.
- **Tarifs de location :**

Durée	Vélo	VAE
½ journée	5€	8€
Journée	8€	13€
Semaine	15€	25€
Mois	30€	50€

Tarifications de novembre à avril		
Semaine	10€	
Mois	20€	
3 mois	50€	

Caution :

- Vélo : 400 €
- Vélo à assistance électrique : 1 200 €

La durée de location est fixée à 3 mois consécutifs maximum

Les clients s'engagent à payer les réparations liées aux détériorations dont ils sont responsables

DANS LE THOUARSAIS, UNE LOCATION DE VÉLO CHEZ L'ÉPICIER OU LE GARAGISTE

Une initiative réalisée dans le cadre d'un appel à projets TEPCV

- **Bilan** 4 mois après : les vélos sortent en toute saison, y compris sur de longues durées, avec une légère baisse en hiver. **38 contrats de location** ont été souscrits (électriques et classiques), la plupart pour une durée d'1 mois. A la suite de cette location 2 personnes ont acheté un vélo.
- **En mai 2017, l'intercommunalité a fait l'acquisition de nouveaux vélos à assistance électrique.** Ainsi, 28 vélos à assistance électrique et 10 vélos classiques sont disponibles à la location sur tout le territoire.

RÉSULTATS

En un peu plus de 3 mois (bilan au 30 octobre) :

- 38 contrats de location signés
- 80% pour des vélos à assistance électrique
- 55% pour des locations de 1 mois ou plus
    - 20 contrats de 1 mois (1 personne a signé 4 contrats de 1 mois)
    - 1 contrat de 2 mois

On constate donc une préférence pour des tests de longue durée.

- Typologie des clients :
    - Alors que les touristes en vacances sur le territoire étaient la cible attendue, le service a plutôt bénéficié aux habitants du département et du territoire pour leurs déplacements touristiques sur et en dehors du territoire. Certains ont emmené leur vélo sur leur lieu de vacances.
    - 1 contrat pour un usage domicile/travail.
    - 3 touristes étrangers (Allemagne, Angleterre)

- Recette totale du service : 1356€
    - Recette moyenne par loueur : 271,20 €
    - Recette du loueur de vélos (6) : 106€
    - Recette du loueur de VAE (4) : 550€
    - Offres d'entretien autour de 40 euros par vélo.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Action n°11

Sensibiliser et promouvoir la pratique du vélo

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- **LCC :** acquisition d'un parc de vélos ou partenariat avec un prestataire

Partenaires :

- Loueurs de vélos
- Evasion Nature 35
- Commerces et artisans locaux

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du montage de l'opération (acquisition du parc, promotion et gestion du dispositif).

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- **Pas de coûts d'achat de vélos** si l'action s'appuie sur des loueurs de territoires voisins.
- **Si la CC souhaite acheter des VAE** pour les mettre en location, le coût d'un VAE est compris entre 1 100 et 1 500 €
  Ex. Val d'Ille-Aubigné : 2017 – acquisition de 30 VAE = 48 450 € HT + maintenance (22 € HT / VAE par visite) soit 44 € HT / vélo et par an soit 1 600 € TTC par an pour 30 VAE
  Tarifs : 1 ou 3 mois (75 €), 1 an (250 € pendant 2 ans et 310 € après). Rachat : 350 € pour vélo récent avec batterie d'origine (dégressif pour les vélos plus anciens)
- Prévoir des **frais de communication** ou des **frais événementiels** pour informer, sensibiliser et encourager la pratique du vélo.
- La collectivité peut également aider au financement de VAE. Les villes ou agglomérations françaises qui subventionnent les VAE le font en pourcentage sur le prix TTC d'achat du VAE. Elles donnent un plafond à ne pas dépasser : celui-ci varie de 100 à 500€. Il n'y a pas de règle , c'est en fonction du budget des collectivités.

Financement envisageable :

- Dans le cadre du future PCAET (en cours d'élaboration)
- Appel à projets ADEME « Vélos et territoires » (session décembre 2018 ou février 2019)

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Permettre **aux habitants et aux touristes de modifier leurs pratiques de déplacement**, de réaliser des économies d'énergie et de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Mais, la mise en œuvre de cette action ne peut être qu'au moins **concomitante à l'aménagement de liaisons sécurisées**.

Indicateurs de suivi :

- **Nombre de vélos loués ou achetés**
- **Nombre d'événements réalisés**

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

+ +

Action n°11

Sensibiliser et promouvoir la pratique du vélo

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Définition du mode de gestion du dispositif et des partenariats envisageables pour l'animation et la promotion		▲						
Identification d'associations citoyennes qui pourraient mener des actions de sensibilisation		▲						
Achat de vélos (classiques et VAE) et constitution de campagnes de communication			▲					
Lancement de l'expérimentation			▲					

Plan de déplacements d'entreprises

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

+ + +

Orientation n° 5 : DÉVELOPPER L'ÉCOMOBILITÉ AUPRÈS DES ÉTABLISSEMENTS ET SALARIÉS DU TERRITOIRE

Action n°12

Elaboration d'un programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements

Contexte

- Les **employeurs** les plus importants du territoire ont souvent des **horaires décalés**, principalement tôt le matin, et ne sont **pas desservis par les transports collectifs** (11e RAMA – 1er employeur du territoire, Canon, Clermont salaisons, plate-forme LIDL, Centre Rey Leroux...)
- Souhait de **garder un territoire économiquement attractif** et de limiter les déplacements des actifs vers l'extérieur du territoire
- Un besoin d'**accompagner les publics** vers la solution de mobilité la plus adaptée et de **lever les freins à l'usage d'un mode de transport**
- La **recherche de contrat d'apprentissage** pour les jeunes âgés de 16 à 18 ans, est parfois **limitée spatialement** et influe sur l'orientation, lorsque les parents ne sont pas disponibles et équipés d'un véhicule.
- Des **projets d'extension de ZAE** structurantes (Sévailles à Liffré, La Mottais à SAC) sont inscrits dans une stratégie communautaire de développement économique
- Actuellement, **pas de PDE ou de PDiE** mis en place par les entreprises du territoire

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Améliorer l'accès aux sites d'emplois** les plus importants du territoire par des modes alternatifs à la voiture individuelle
- **Proposer des solutions de mobilité aux actifs ayant des horaires atypiques**
- **Sensibiliser les entreprises** aux solutions de mobilité alternatives à la voiture (ex : PDM)

Plan de déplacements d'entreprises

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

+ + +

Action n°12

Elaboration d'un programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements

Description de l'action

Même si les entreprises du territoire ne sont pas contraintes légalement de mettre en place un « plan de mobilité » (PDM) - en raison de l'absence de PDU sur ce même territoire - une telle démarche permettrait de promouvoir l'usage des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail et professionnels.

LCC devra identifier les zones d'activités et entreprises susceptibles de faire l'objet d'un PDM ; **puis, les rencontrer et les sensibiliser à la démarche, et leur proposer un accompagnement pour sa réalisation**. On peut notamment citer : le 11e RAMA, Canon, la ZAE du Mottais, la ZAE de Sévailles, la plateforme logistique Lidl, Clermont salaisons, Deprez, Centre Rey Leroux). Cette campagne de sensibilisation pourrait se faire sous la forme :

- De l'**organisation d'un séminaire** qui réunirait les gros employeurs du territoire et les partenaires économiques / environnementaux (CCI, ADEME, MEIF, etc.) afin de les informer sur les enjeux à réaliser un PDM :
- L'aspect réglementaire : l**a loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et pour la croissance verte** fixe des objectifs en matière de mobilité et rend obligatoire le plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 travailleurs localisées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains.
  - L'inscription de LCC dans la démarche d'un PCAET (en cours de réalisation) ,
  - Les intérêts pour les entreprises :
    - Optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier
    - Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture
    - Un projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche Qualité ou dans un Système de management environnemental.
  - La démarche à suivre pour réaliser un PDM *[détaillé page suivante]*
- **De promotion** des modes de déplacements alternatifs à la voiture via **des opérations événementielles** auprès des entreprises pour qu'elles participent à ces évènements. On peut citer comme exemple :
  - Les **animations en entreprise** développées par l'association Ehop : « café covoit' », « speed meeting »
  - Le **challenge « au boulot à vélo »** qui se déroule chaque année sur 2 semaines en mai ou juin : un événement qui vise à encourager l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail et les trajets professionnels.
  - **L'événement « Slow-Up »** (en Alsace) : depuis 2012, une fois par an, voitures, motocyclettes, tracteurs et autres engins motorisés sont interdits à la circulation sur la route des vins. L'objectif est de permettre aux piétons, cyclistes de déambuler en toute sécurité mais aussi à allure modérée sur les tracés à travers vignes et villages de la région.

Action n°12

Elaboration d'un programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements

Description de l'action

Le Plan de Mobilité

- Il est généralement composé d'un **diagnostic** et d'un **plan d'action** :
  - **Enquête mobilité** auprès de tous les salariés concernant les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels
  - **Analyse de l'offre de transport** à proximité de l'entreprise
  - **Elaboration d'un plan d'actions** comprenant des mesures diverses (promotion de l'usage du vélo, aménagement des horaires de travail, encouragement au covoiturage, information sur l'offre de transport à proximité, etc.)
- Des **mesures concrètes** pourront être mises en œuvre au sein des zones d'activité du territoire, telles que :
  - **Le covoiturage inter-entreprises** via la mise en place d'une plateforme de covoiturage inter-entreprises ;
  - **L'indemnité kilométrique vélo** (article 50 de la Loi) cumulable avec la prise en charge partielle de l'abonnement aux transports en commun (pour les rabattement en gare par exemple) permet la prise en charge des déplacements à vélo à hauteur de 0,25€ / km, plafonné à hauteur de 200 € par personne et par an *[IKV = 0,25€ x distance domicile-travail A/R x nb de jours travaillés dans l'année] ;*
  - **L'achat par les entreprises de flottes de vélos** (article 39 de la Loi) permet aux « entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés [de] bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos » ;
  - La **mise à disposition d'équipements pour favoriser la pratique du vélo** : abri-vélos, vestiaires, douches, vêtements de pluie, kit de réparation, équipements de sécurité (casques + gilet réfléchissant).
  - Les **autres possibilités de réduction des déplacements** (vidéoconférence et télétravail par exemple)
- Un Plan de Mobilité interentreprises peut être **expérimenté** sur une zone d'activité avant de le généraliser sur l'ensemble du territoire

Plan de déplacements d'entreprises

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°12

Elaboration d'un programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- **LCC** / Service Développement économique

Partenaires :

- Les **principaux employeurs et zones d'activités** identifiés
- **La Direction régionale de l'ADEME en Bretagne** propose une assistance technique pour monter les projets de mise en place d'un plan de mobilité
  [Contacter le service Transports et Mobilités durables - Renaud MICHEL : 02 99 85 89 20; renaud.michel@ademe.fr]
- **Association Ehop**
- **MEIF** (Maison de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation professionnelle du bassin d'emploi de Rennes)
- **PAE**

Moyen humain :

- **Le référent mobilité LCC qui pourra intervenir en apport technique**
- **L'agent en charge du Développement Economique au sein de la CC** permettra d'identifier les zones d'activités et les interlocuteurs des entreprises pouvant faire l'objet d'un PDM
- La **CCI d'Ille-et-Vilaine** qui a développé la méthode « Booster de Mobilité Active » (BMA) : accompagnement des entreprises concernées par l'obligation d'élaboration d'un PDM
- **Autres partenaires économiques**

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- Dépenses prises en compte dans l'action relative au covoiturage [action 13]
- Des coûts à prévoir dans le cadre d'opérations événementielles auprès des entreprises

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

Une mobilisation forte des entreprises afin qu'elles engagent des actions collectives. Pour cela, il faut un accompagnement soutenu des entreprises dans la démarche.

Indicateurs de suivi :

- **Nombre d'entreprises intéressées par la démarche**
- **Puis, nombre d'entreprises qui se sont lancées dans la mise en œuvre d'un PDM.**

Plan de déplacements d'entreprises

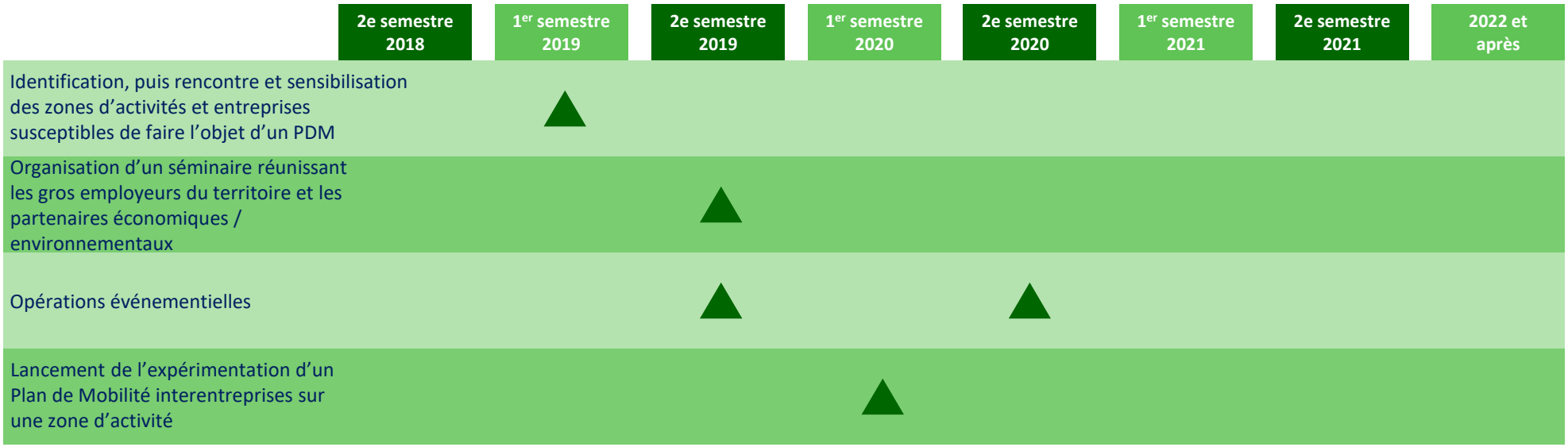
IMPACT ENVIRONNEMENTAL

+ + +

Action n°12

Elaboration d'un programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements

Phasage



Orientation n° 6 : ACCOMPAGNER ET DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

Contexte

- Le territoire **manque de liaisons transversales,** que ce soit à l'intérieur du territoire (ex : La Bouëxière / Saint-Aubin-du-Cormier) ou vers des bassins d'emploi externes au territoire (Pays de Chateaugiron, Vitré Communauté., Val d'Ille Aubigné..).
- Le territoire présente de **nombreux équipements de proximité** (une médiathèque dans chaque commune, équipements sportifs, mairies...) et des **équipements structurants** (cinémas, centres culturels, maisons intercommunales, gymnases, vallée du Couesnon et CAPN, forêt de Rennes et Mi-forêt, ruines du Château à Saint-Aubin-du-Cormier, village de Chevré à La Bouëxière...).
- **57% des actifs résidant sur le territoire sortent** pour travailler en dehors du territoire, et **43% d'actifs restent** travailler sur le territoire (dont 32% des actifs travaillent au sein de leur commune de résidence). Lors de l'enquête auprès des habitants, **la part du covoiturage était de 6%.**
- Une **aire informelle de covoiturage** est identifiée **à Gosné**, elle sert de parking-relais avec l'arrêt de car BreizhGo à proximité.
- L'**accompagnement des jeunes pour les activités sportives et culturelles** (école de musique etc.) est **problématique** pour les parents dont les horaires de travail ne correspondent pas aux horaires des animations (notamment durant les vacances scolaires). La dispersion des pratiques de loisirs et des usagers ne permet pas d'envisager la mise en place d'un service public de transport qui réponde à tous ces besoins.
- Le **covoiturage solidaire informel** est **possible** quand les familles appartiennent à un « réseau » (associatif, de voisinage...).
- La **mobilité des séniors pose problème** : les aidants, et l'entourage ne peuvent pas toujours être disponibles ou peuvent s'épuiser dans l'accompagnement des proches.

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Accompagner et faciliter** les pratiques de **covoiturage pour les déplacements obligés** (travail, étude, formation)
- **Accompagner et faciliter** les pratiques de **covoiturage vers les centralités du territoire, pour les motifs non obligés** (course, loisirs…)
- **Améliorer**, via du covoiturage de proximité, la **desserte des équipements culturels et sportifs du territoire**
- **Accompagner**, dans le cadre des politiques sectorielles, le **développement d'une offre de transport « nocturne »**

COVOITURAGE

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°13

Développer le covoiturage domicile-travail, solidaire et de proximité

Description de l'action

Afin de positionner le covoiturage comme une offre de service public de transport sur le territoire, il convient :

- D'encourager la pratique du covoiturage en développant **le covoiturage organisé, le covoiturage de proximité / solidaire** (en partenariat avec les associations et les parents d'élèves) **et en améliorant l'information et la mise en relation des covoitureurs ;**
- **D'accompagner au changement** en menant des actions auprès des entreprises, des associations…
- **D'animer une communauté d'usagers** en mettant en relation les personnes voulant faire du covoiturage de proximité.

1. LCC pourra s'appuyer sur l**a plateforme de covoiturage du quotidien Ouest Go o**pérationnelle depuis mi-2018. Elle permet de mettre les covoitureurs en relation entre eux pour le covoiturage domicile-travail, solidaire* et événementiel. Un projet de convention est en cours entre LCC et la Région.
   ** Le covoiturage solidaire s'appuie sur des conducteurs volontaires et répond aux besoins de personnes en insertion socioéconomique. La mise en relation peut permettre aux bénéficiaires, ponctuellement ou pendant un temps déterminé, de disposer d'une solution de mobilité pour se rendre à un entretien de recrutement, à un stage ou une formation. En Ille-et-Vilaine, le covoiturage solidaire est animé par l'association Ehop, dans le cadre d'une convention avec le Département.*

2. Au-delà de l'outil qui favorise la mise en relation des covoitureurs, **LCC pourra faire appel à un animateur du covoiturage afin d'accompagner le changement de pratiques via l'animation et la communication** [à mener les actions 19 et 20]. Les actions suivantes pourront être envisagées :
   - **Rencontrer les entreprises** (Direction + services RH) afin de les sensibiliser à la pratique du covoiturage via la réalisation d'un Plan de Mobilité [à mener avec l'action n° 12]. Les employeurs les plus importants du territoire peuvent être identifiés en priorité : 11ème RAMA, Canon Bretagne, Entreprise Clermont, Lidl, Centre médical Rey-Leroux, mais également Liffré-Cormier Communauté et le CIAS afin d'être exemplaire en la matière.
   - **Organiser des cafés covoit' ou soirée covoit',** auprès **des associations ou des entreprises,** comme lieux de rencontre afin de mettre en relation conducteurs et passagers covoitureurs. Le dispositif comprend un stand affichant des informations factuelles sur les déplacements (distances moyennes parcourues en voiture, impact de la voiture sur la pollution, coût des déplacements en voiture, proportion de français pratiquant le covoiturage…) ainsi qu'une démonstration de l'utilisation de la plateforme régionale de covoiturage, voir proposer aux personnes de les inscrire en ligne.
     C'est aussi une occasion d'inviter des personnes à participer à un groupe de réflexion sur les déplacements ou à venir à une soirée thématique sur la mobilité.

COVOITURAGE

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°13

Développer le covoiturage domicile-travail, solidaire et de proximité

Description de l'action

L'association Ehop pourrait accompagner LCC dans l'animation de cette politique de covoiturage, dans le cadre d'une convention triannuelle :

- Accompagnement du territoire sur la mise en place d'actions sur le covoiturage :
  - Rencontres avec les entreprises et les zones d'activité identifiées par LCC ;
  - Rencontres avec les élus
  - Création d'un réseau d'ambassadeurs
- Réalisation d'une communication visuelle
- Gestion des bases de données issues de la plateforme régionale Ouest Go

Des actions spécifiques peuvent être menées, en dehors de cette convention, auprès des entreprises et zones d'activité. Ainsi, Ehop organise des animations en entreprise : « café covoit' », « speed meeting » afin de répondre aux interrogations et lever les freins psychologiques et sociologiques liés à l'usage du covoiturage. Elle a également organisé un défi « 1 mois pour tester le covoiturage » sur une zone inter-entreprises pour encourager la pratique du covoiturage.

Par ailleurs, l'association étudie les opportunités de développement du covoiturage « **Ehop Ultra Local** » concernant l'accès aux biens et aux équipements pour les déplacements quotidiens hors domicile –travail : faire ses courses, amener les enfants à l'école, les déplacements pour les activités extra-scolaires, les rendez-vous médicaux. Ce service va être expérimenté courant 2018 sur 2 territoires (Ploërmel et Concarneau) pour une mise en place en 2019-2020.

COVOITURAGE

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°13

Développer le covoiturage domicile-travail, solidaire et de proximité

Modalités de mise en œuvre :

Cadre réglementaire

- Une incitation introduite dans le **code des transports** par la Loi du 17 aout 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Portage de l'action :

- **LCC** concernant l'animation, le suivi, l'information, la diffusion de l'information, notamment le service économie et emploi pour le covoiturage domicile-travail et le covoiturage solidaire

Partenaires :

- Mégalis Bretagne (OuestGo)
- Eventuellement, un animateur du covoiturage (ex : association Ehop)
- PAE, entreprises du territoire pour le covoiturage domicile-travail
- Associations d'aide à la personne, Association de Séniors, Maisons de Services / Maisons Intercommunales, associations du territoire
- Communes, CCAS

Moyen humain :

- Le référent mobilité de LCC sera en charge du travail partenarial

Coût / Budget prévisionnel

Budget d'investissement :

- **Budget interne :** 2 000 €/ an ;
- **Coûts d'adhésion à la plateforme de covoiturage régionale Ouest Go** : 750€ /an ;
- **Coût du conventionnement avec l'association Covoiturage +** : 7 000 à 11 000€ pour 3 ans (estimation par rapport à des territoires similaires), à affiner à partir d'un devis qui établira le nombre de jours de travail nécessaire.

Financement envisageable :

- Cette action peut s'inscrire dans le cadre du futur PCAET

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

→ **Obtenir une augmentation significative de la pratique du covoiturage via :**

- **Une adhésion progressive** des habitants du territoire **à la plateforme** de covoiturage régionale ;
- **L'organisation de 2 animations** concentrées dans le temps et dans l'espace.

Indicateurs de suivi :

- **Le nombre de trajets** proposés depuis ou vers le territoire
- **Le nombre d'adhérents** à la plateforme habitant le territoire : en distinguant conducteurs, personnes transportées, chauffeurs bénévoles.
- **Le nombre d'événements / animations organisés pour promouvoir le covoiturage**

COVOITURAGE

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +++

Action n°13

Développer le covoiturage domicile-travail, solidaire et de proximité

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Temps d'échange Région + Covoiturage+ concernant les conditions d'adhésion à la plateforme régionale de covoiturage et aux services de Covoiturage+	▲							
Identifier les solutions existantes pour les déplacements non obligés et rencontrer les différentes structures	▲							
Communication sur les moyens internes existants et promotion de la plateforme de covoiturage	▲							
Rencontres d'entreprises, associations du territoire pour les informer / sensibiliser sur le covoiturage		▲						
Lancement d'animations sur le covoiturage			▲					
Communication sur les opérations de sensibilisation au covoiturage et poursuite de la promotion de la plateforme de covoiturage			▲					

Orientation n° 8 : OPTIMISER LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS

Contexte

- Jusqu'à 2017, **pas d'espace de coworking** (ouverture d'un espace de coworking à La Bouëxière courant 2018)
- Une **problématique de déploiement d'internet à haut débit**
- Une **augmentation des flux domicile-travail vers la métropole** qui contribue à la congestion et aux émissions de gaz à effet de serre.
- Un **développement de l'e-administration*** qui permet de limiter les déplacements mais qui a aussi pour conséquence indirecte que certains publics rencontrent des difficultés d'accès à internet, ainsi qu'une déshumanisation et une perte de lien social.

**l'e-administration concerne la déclaration en ligne de la situation mensuelle des chercheurs d'emploi ; la mise à disposition (par les archives départementales) des actes de naissance, mariage ou décès (ou, à défaut, et la plupart du temps, le traitement des demandes par voie électronique par les services municipaux) ; le service de télépaiement des amendes, ou même la déclaration en ligne des impôts sur le revenu (et leur paiement)*

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Développer des solutions pour limiter les déplacements et « sédentariser » les actifs du territoire**
- **Assurer l'accès de tous aux services de proximité,** en particulier pour les publics prioritaires (insertion socioéconomique, non mobiles mais autonomes ou non autonomes – enfants, PMR...)

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°16

Développer le télétravail et mettre à disposition des tiers-lieux

Description de l'action

Dans le cadre du programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements (action n°12), **LCC pourrait proposer le développement du télétravail avec l'aménagement d'espaces de coworking,** afin de contenir sur le territoire les actifs qui le peuvent et le souhaitent. Des **réflexions** sont **en cours** au sein du service Développement Economique de LCC, en partenariat avec l'AUDIAR, **dans le cadre du Pacte Métropolitain d'Innovation (PMI) de Rennes Métropole**.

Rappel de la réglementation :

Le régime juridique du télétravail est inscrit dans le Code du travail, qui définit le statut et les droits du télétravailleur ainsi que les conditions de mise en place du télétravail dans une entreprise : « *Le télétravail désigne toute forme d'organisation du travail dans laquelle un travail qui aurait également pu être exécuté dans les locaux de l'employeur est effectué par un salarié hors de ces locaux de façon volontaire en utilisant les technologies de l'information et de la communication, définit le Code du travail dans son article L1222-9 ».* Les voies de recours au télétravail ont été assouplies lors de la **réforme du Code du travail de 2017 et l'ordonnance n° 2017-1387 du 22 septembre 2017 relative à la prévisibilité et la sécurisation des relations de travail**. Désormais, le télétravail dans une entreprise est défini dans le cadre d'un accord collectif négocié avec les syndicats ou dans une charte spécifique. Cet accord ou cette charte devra notamment prévoir les conditions de passage en télétravail, les modalités de contrôle du temps de travail ou encore, la détermination des plages horaires durant lesquelles l'employeur peut habituellement contacter le salarié. De plus, l'ordonnance reconnaît et encadre le télétravail occasionnel, à condition que ce soit stipulé dans le cadre de l'accord collectif ou de la charte, ou à défaut, que l'employeur et le salarié le formalisent par écrit.

Contenu de l'action :

- Cette action est conditionnée au **déploiement de l'internet à haut débit** pour « sédentariser » les actifs du territoire
- LCC **travaille en partenariat avec l'AUDIAR** qui réalise une étude sur les conséquences des espaces de coworking sur les mobilités domicile-travail. Le territoire de Liffré-Cormier Communauté a été retenu pour mener une enquête afin de définir dans quelles mesures la création d'un espace de coworking pourrait conduire des habitants du territoire à modifier leurs pratiques de mobilité domicile-travail. Cette étude comporte une notion d'espace collectif et collaboratif.
- Cette action pourrait être menée **avec les médiathèques** qui pourraient être des **lieux centralisateurs** pour envisager des visio-conférences. L'aménagement numérique est envisagé dans certaines d'entre elles.
- LCC et ses communes-membres pourraient envisager le développement du télétravail au sein de leurs propres services.

UN TRAVAIL RÉALISÉ PAR L'AUDIAR

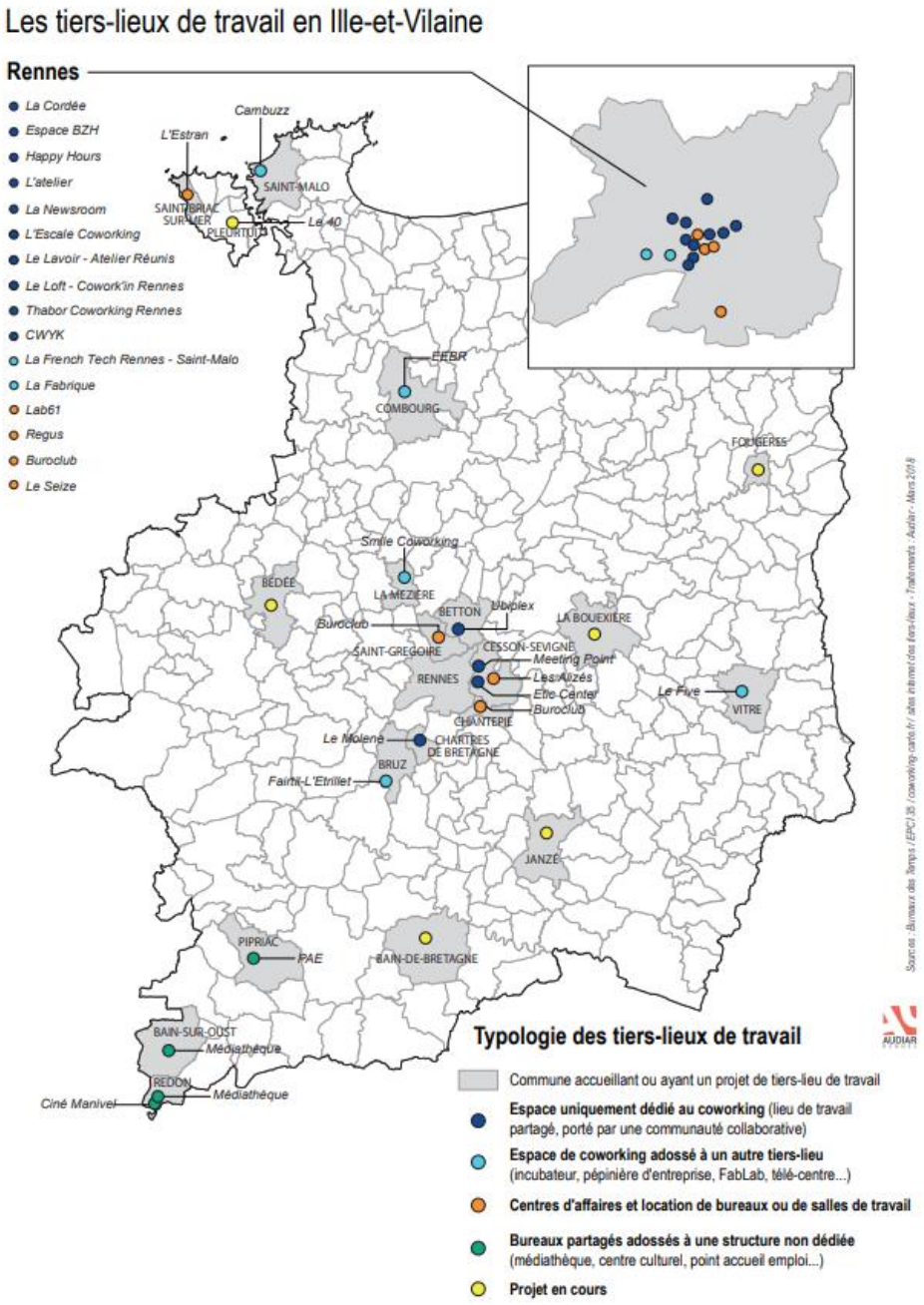
Une étude menée dans le cadre du contrat de coopération

L'Audiar a réalisé une typologie des tiers-lieux de travail en Ille-et-Vilaine.

Elle distingue quatre types de lieux :

- **les espaces uniquement dédiés au coworking** (lieu de travail partagé, porté par une communauté collaborative)
- **les espaces de coworking adossés à un autre tiers-lieu** (incubateur, pépinière d'entreprise, FabLab, télé-centre…)
- les centres d'affaires et **location de bureaux ou de salles de travail**
- les **bureaux partagés adossés à une structure non dédiée** (médiathèque, centre culturel, point accueil emploi…)

La cartographie présentée donne leur répartition dans le territoire de l'aire urbaine élargie de Rennes. Elle complètera l'analyse en cours sur le fonctionnement de ces espaces de coworking et notamment leur impact sur les mobilités (rendu courant 2018).



IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°16

Développer le télétravail et mettre à disposition des tiers-lieux

Description de l'action

Les étapes de création d'un tiers-lieux sur le territoire de LCC :

Les tiers-lieux, appelés aussi espaces de travail collaboratifs, désignent des lieux de travail ouverts à tous, innovants, partagés, utilisables de manière flexible

Afin de mesurer au mieux la demande potentielle pour les tiers-lieux, il faut établir :

- **Un diagnostic socio-économique du territoire et de l'équipement en fibre optique**
- **Une analyse du profil de la population active, des flux domicile/travail hors territoire, de l'implantation des travailleurs indépendants, ainsi qu'une enquête qualitative auprès des publics cibles** (la population active, les chefs d'entreprises et les travailleurs indépendants).

  L'enquête réalisée sur le territoire de Liffré-Cormier Communauté en avril/mai 2018 dans le cadre du partenariat avec l'AUDIAR permet déjà d'obtenir les enseignement suivants :
  - 126 répondants, parmi lesquels 2/3 expriment un intérêt pour la création d'un espace de coworking (31 intéressés, 54 potentiellement intéressés)
  - La moitié des personnes intéressés résident à Liffré, puis entre 7 et 9 personnes par commune à Chasné-sur-Ille, La Bouëxière et SAC.
  - 1/3 des personnes intéressées exercent dans le numérique. En dehors, nombreux secteurs représentés (ingénierie, traduction, coaching, marketing, santé et action sociale, arts, graphisme...).
  - La moitié des personnes intéressées travaillent dans les locaux de leur employeur; 43% travaillent à domicile.
  - 12 personnes ont déjà fréquenté un espace de coworking.
  - Motivations exprimées :
    - Limiter l'isolement, convivialité (65,5%)
    - Dissocier lieu de vie / lieu de travail (58,3%)
    - Développer le réseau pro (56%)
    - Bénéficier d'un lieu équipé et d'un bon environnement de travail (53,6%)
    - Réduire les déplacements (28,6 %)
  - Equipement recherché : proximité (10 minutes de trajet), accessible en voiture (places de stationnement). Desserte cyclable et accès transports publics moins nécessaires.
- **Effectuer un état des lieux de l'offre disponible en matière d'immobilier de bureaux.** Il est difficile de mesurer le nombre d'utilisateurs potentiels d'un tiers lieu implanté sur un territoire rural et semi-urbain. Il convient donc d'envisager d'abord d'aménager un tiers-lieu de taille modeste associé à un autre équipement : une surface de 50 m² pourrait être envisagée dans un premier temps.
- **Sur le territoire de LCC**, 1 ou 2 bureaux pourraient être mis à disposition dans les mairies ou espaces publics (médiathèque), sous condition d'une connexion internet haut débit, d'une configuration du lieu adaptée, et de la qualité des équipements.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°16

Développer le télétravail et mettre à disposition des tiers-lieux

Description de l'action

Principe de fonctionnement du dispositif :

- **Pour sa mise en place**, le tiers-lieux doit :
  - bénéficier d'une **connexion Internet très haut débit** (fibre optique ou hertzien d'au moins 20 Mbits), de préférence symétrique (upload et download) ;
  - être **implanté à proximité de commerces et services**, donc plutôt en centre-ville, et il doit comporter des emplacements de parkings ;
  - **comprendre un espace d'accueil, des espaces de travail partagés** (voir également des espaces de travail confidentiels), **une salle de réunion** bien équipée (visioconférence), un espace cafeteria, un **espace technique** pour la reprographie et les casiers ;
  - **être « animé »** per une personne référente de l'espace. Son rôle est d'accueillir et d'accompagner les usagers, de mettre en relation les utilisateurs entre eux en vue de créer des synergies, d'intégrer les nouveaux utilisateurs ;
  - **être associé à une communauté d'acteurs** qui fait vivre le lieu.
- Le Tiers-Lieux peut **regrouper également d'autres activités** tels que bar-concert, épicerie, micro-brasserie, restauration, etc.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°16

Développer le télétravail et mettre à disposition des tiers-lieux

Modalités de mise en œuvre :

Mode de gestion

Les deux modes de gestion qui sont les mieux adaptés aux projets de tiers-lieux, sont la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) et l'association.

Portage de l'action :

- **LCC :** service Développement Economique
- **Communes** intéressées par la démarche

Moyen humain :

- Une personne du service développement économique qui sera en charge de la concertation et de la coordination entre les différents acteurs

Partenaires :

- **Entreprises du territoire**
- **Réseau des médiathèques**
- **AUDIAR**
- **La CCI d'Ille-et-Vilaine** qui a notamment organisé, le 19 avril 2018, un séminaire « Fablab, coworking, nurserie… quels tiers-lieux pour mon territoire ? »
- **L'ARACT Bretagne** (l'Association régionale pour l'amélioration des conditions de travail) propose le dispositif Rep@irs télétravail aux entreprises qui veulent se renseigner sur le télétravail et l'expérimenter.

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- **Pas d'estimation possible** : un exemple page suivante
- Un **Cabinet de Conseil spécialisé dans l'implantation et l'assistance à la gestion de tiers lieux en milieu rural / péri urbain** réalise des études territoriales afin de dimensionner les espaces en fonction du potentiel du territoire : www.relais-entreprises.fr (Dominique VALENTIN – 06.82.03.01.44 – d.valentin@relais-d-entreprises.com)

Financement envisageable :

- **La Région Bretagne** soutient le déploiement d'internet via le projet Bretagne Très Haut Débit dont l'objectif est de déployer la fibre optique dans tous les foyers bretons d'ici 2030.
- **ADEME - Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)** en faveur du maillage des territoires en tiers-lieux
- Certaines fondations financent des appels à projets. Ex : la **Fondation Orange**, en 2018, lance un appel à projets tiers-lieux et FabLabs solidaires (voir pages suivantes).

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- **Revitaliser les centre-bourgs,**
- Diminuer les déplacements domicile-travail, et ainsi **réduire les émissions de C02**
- **Améliorer la qualité de vie** des travailleurs indépendants et des salariés

Indicateurs de suivi :

- **Nombre de bureaux identifiés** mis à disposition d'entrepreneurs et de télétravailleurs
- **Nombre de personnes bénéficiant du dispositif**
- Evolution des déplacements domicile-travail des actifs résidant sur le territoire, évolution des comportements quotidiens

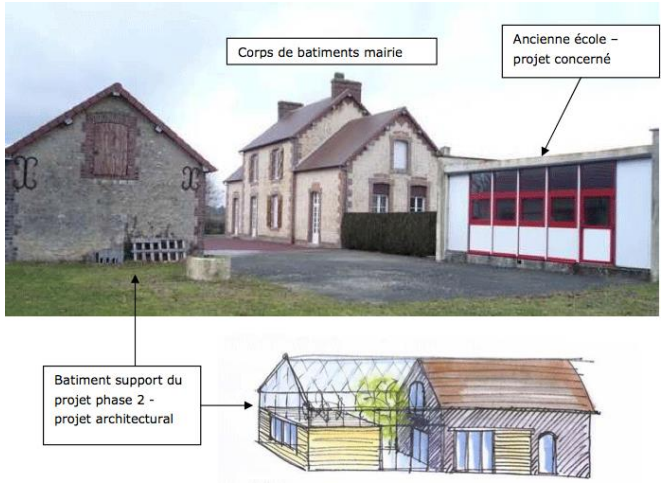
LE TÉLÉCENTRE DE BOITRON (ORNE)

Fonctionnement :

- Installé depuis 2010 dans une **ancienne école rénovée**, à côté de la mairie.
- **Gestion et animation** réalisées par l'**association Boitron à très haut débit**, constituée de télétravailleurs ornais et d'élus de la communauté de commune du Pays d'Essay.
- Le télécentre met à disposition des télétravailleurs et des entreprises :
  - des **bureaux de passage** pour des télétravailleurs nomades
  - une **salle de réunion ou de formation** équipée de vidéoprojecteur
  - des **bureaux permanents** pour des salariés ou des indépendants qui ne souhaitent pas travailler à domicile mais ensemble au même endroit (un espace de coworking)
  - une **connexion internet très haut débit** (30 Mbit/s symétriques)et un hotspot **Wi-Fi**
  - **2 bureaux individuels**
  - **un coin détente/accueil de clients**
- Le télécentre est également un **lieu de formation et d'animations sur les thèmes de l'Internet :**
  - L'association qui gère le lieu a souhaité développer son activité en direction de la création d'entreprise et d'emplois à l'aide d'une structure baptisée l'Ecloserie Numérique. Ainsi, en 2015, 21 stagiaires de la 1ère promotion de la formation gratuite* de développeurs web et mobile ont démarré leur cursus de 6 mois à l'Ecloserie numérique à Boitron (**1ère formation de codeurs ruraux en France** organisée avec l'organisme spécialisé Simplon.co : une semaine en présentiel au télécentre et 3 semaines à distance, en priorité destinée aux demandeurs d'emploi du territoire).
- La 2nde phase du projet fût d'agrandir un bâtiment voisin du télécentre pour construire une extension aux normes HQE. Ainsi, en 2016, avec le financement participatif de la Fondation Orange, **le FabLab** (laboratoire de fabrication) **de l'Ecloserie** a ouvert à côté du télécentre. Il s'adresse à tous, et en particulier aux scolaires, aux retraités et aux entreprises rurales. Il abrite des outils technologiques modernes à disposition du public pour réparer des objets (ou les refaire avec une imprimante 3D).

**Formation gratuite grâce au soutien de Pôle emploi (17 000 € via l'aide individuelle à la formation de Pôle emploi), la région Normandie (3 000 €) et un sponsor privé auprès de petites entreprises (3 000 €)*

LE TÉLÉCENTRE DE BOITRON (ORNE)



Financement :

- La **commune** de Boitron (352 hab.) : 15 000 €
- La **Région** Normandie : 57 000 € pour le raccordement en très haut débit
- Le **Conseil Départemental** de l'Orne : 5 500 € pour l'aménagement des locaux
- La **Fondation Orange** a versé 8 000€ pour le FabLab

Tarifs :

	Par ½ journée	**Par journée**	**Par mois** (5j/ mois)	**Par trimestre**
Télétravailleurs réguliers	-	-	50€/mois	30€/mois
Télétravailleurs occasionnels	-	10€/jour	-	-
Salle de réunion / formation	50€	90€	-	-

TIERS-LIEUX ET FABLABS SOLIDAIRES

- **La Fondation Orange lance un appel à projets « tiers-lieux solidaires »** qui est un programme pour l'insertion des personnes en grande difficulté (Dépôt avant le 15 mai 2018). Il permet d'équiper des lieux en matériel et en contenu éducatifs numériques, et d'accompagner la formation des jeunes sans qualification, des écoliers en difficulté, des femmes en situation de précarité, des personnes avec autisme…
- Cet appel à projets est à destination de villes en territoire rural d'environ 10.000 habitants.
- Les projets se font en partenariat avec la collectivité locale, le tissu associatif local et la Fondation Orange.

https://www.fondationorange.com/Appel-a-Projets-Tiers-Lieux-Solidaires-2018

FABLABS SOLIDAIRES

- **La Fondation orange lance un appel à projets « FabLab Solidaire »** qui est un programme **à destination des jeunes en insertion professionnelle** (sortis du système scolaire, en recherche d'emploi, accompagnés par des structures relais telles que les Missions Locales, les associations d'insertion, …). C'est un outil d'apprentissage pour les jeunes, leur permettant une réelle montée en compétences techniques et transverses (gestion de projet, travail en collectif, autonomie, posture, …)
- Dotation globale : 500 k€. Dépôt avant le 11 mai 2018
- https://www.fondationorange.com/Appel-a-projets-FabLabs-Solidaires-en-France-2018

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°16

Développer le télétravail et mettre à disposition des tiers-lieux

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Diagnostic du territoire, de la population active, de l'équipement en fibre optique		▲						
Enquête auprès des publics cibles			▲					
Etat des lieux de l'offre disponible (immobilier de bureaux)		▲						
Recherche des personnes référentes qui « animeront » le tiers-lieux				▲				
Aménagement d'un 1er tiers-lieu					▲			

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°17

Optimiser l'accès aux services publics afin d'éviter certains déplacements

Description de l'action

Conformément au **Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)**, élaboré en 2017 par le Conseil Départemental et la Préfecture d'Ille-et-Vilaine, LCC peut :

- **Favoriser des alternatives aux modes classiques de mobilité et l'itinérance des services** :
  - Mettre à disposition des usagers l'information relative à l'ensemble de l'offre de mobilité existante ;
  - Offrir un conseil plus complet et spécialisé en termes de mobilité, au sein des Mairies, services communautaires et des MSAP ;
  - Envisager, lorsque c'est pertinent, l'itinérance ou la délocalisation de certains services;
  - Développer des expérimentations de covoiturage pour l'accès aux services en zones peu denses.
- **Accompagner les usages numériques et leur appropriation : c**ertaines démarches de procédures des services administratifs ont été simplifiées afin d'éviter aux publics de se rendre dans des sites d'accueil administratifs. Certains services de l'Etat ont déjà amorcé depuis quelques années leur "dématérialisation" (Impôts, Pôle emploi, allocations familiales…). Mais **les usagers « moins connectés »**, qui représentent une part non négligeable de la population (en France, 16 % de personnes n'ont pas accès à Internet et parmi celles qui y ont accès 20 % maîtrisent mal l'outil), **rencontrent des difficultés pour accéder aux services publics**. LCC doit **se coordonner avec les services enfance / jeunesse, séniors, PAE, médiathèques, CCAS**… pour proposer des solutions :
  - **Informer les publics** sur la localisation ou les horaires d'ouverture des agences locales lorsqu'elles existent ;
  - **Informer sur les solutions** mises en place par certaines structures de l'Etat mais qui ne sont pas connues du public : les rendez-vous d'accès aux droits au sein des CAF et les ateliers pour développer l'autonomie digitale pour Pôle emploi ;
  - Mettre en place **des ateliers multimédia**, **en partenariat avec les médiathèques**, pour se familiariser avec les outils numériques : ces sessions permettraient à certains publics d'acquérir les bases de l'usage d'un ordinateur, la recherche d'information sur internet, la gestion d'une messagerie, la numérisation de pièces administratives afin de les insérer dans un espace personnel pour les joindre à un message, etc.
  - Mettre en place des **bornes numériques multiservices** (auprès de maisons de service au public)
  - Voire le **développement de points relais multi-services**, sortes de systèmes de « conciergerie », qui regroupent dans un même lieu (de dépôt et retrait) les produits et services de proximité. Il faut pour cela **s'appuyer sur les producteurs et commerces locaux, les services nationaux** (La poste, pôle emploi, Urssaf...). Cette conciergerie peut être installée **dans un bâtiment en dur ou être mobile (grâce à un bus équipé d'ordinateurs et d'une connexion internet par satellite)** et proposer pour commencer les services suivants : épicerie (produits frais locaux et produits de dépannage), guichet services (ex : La Poste, photocopieuse, relais emploi itinérant pour accompagner dans la recherche d'emplois, etc.), espace numérique (accès internet, commandes en ligne, impressions…).

Action n°17

Optimiser l'accès aux services publics afin d'éviter certains déplacements

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- **LCC / en lien avec le projet de territoire et les politiques sectorielles**

Moyen humain :

- A définir selon les politiques sectorielles concernées
- Le projet peut être **combiné avec l'action d'aménagement de tiers-lieux**.

Partenaires :

- **Le réseau des médiathèques de LCC**
- **Département et Préfecture (SDAASP)**
- **Producteurs locaux** en regroupement
- **Associations locales**
- **Missions de services publics** : La Poste, CAF, Pôle emploi, MSAP, etc.

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- Exemple d'un projet, en cours, de **conciergerie mobile** dans le Pithiverais (dans le Loiret) qui est estimée à **100 000 €** : achat du véhicule, recrutement et formation du conducteur, etc. Chaque commune devra débourser 96€ par mois pour profiter d'un passage hebdomadaire de la camionnette « couteau suisse », et 192€ pour 3 passages par semaine. Il faut au moins 10 municipalités partenaires pour lancer le projet dans 3 communautés de communes (Pithiverais, Pithiverais Gâtinais et Plaine du Nord Loiret)
  Services proposés : livraison de produits du terroir, de colis volumineux, aide pour réaliser des tâches quotidiennes, aide aux démarches administratives, accès aux nouveaux moyens de communication, etc.

Financement envisageable :

- **Le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC)** est un dispositif national permettant de subventionner en partie des actions de redynamisation du commerce de centre-ville, centre bourg ou de quartiers. Il peut par exemple être mobilisé **pour le financement de matériel comme les véhicules de livraisons, modernisation ou reprise de locaux d'activité..**.
- **La BPI France** (banque des entrepreneurs) a aidé au financement de la conciergerie de Champdieu (dans la Loire) appelée aujourd'hui Comptoir de campagne de Champdieu. Celle-ci a également bénéficié d'une bourse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et d'un un prêt bancaire.

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- Faciliter l'accès des habitants à une large gamme de services et également de produits locaux ;
- Limiter les déplacements et réduire les émissions carbones.
- Maintenir les personnes âgées à leur domicile

Indicateurs de suivi :

- **Nombre de points relais multi-services créés**

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°17

Optimiser l'accès aux services publics afin d'éviter certains déplacements

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Organiser une rencontre avec les partenaires afin d'identifier les mesures à mettre en place pour développer les pratiques numériques		▲						
Monter un partenariat avec le réseau des médiathèques pour mettre en place des ateliers multimédias			▲					
Développement de points relais multi-services				▲				

ACCOMPAGNER CHACUN DANS SES MOBILITÉS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Orientation n° 8 : PROPOSER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ADAPTÉE AUX PUBLICS « VULNÉRABLES »

Action n°18

Accompagner les publics les plus isolés dans le développement de leur mobilité

Contexte

- **L'offre interurbaine BreizhGo** cible les actifs ou les étudiants mais n'est **pas toujours adaptée aux autres publics** (jeunes, demandeurs d'emplois, personnes âgées).
- **L'offre TAD ne répond pas à tous les besoins de déplacements** (horaires, amplitude, jours de fonctionnement, desserte).
- **Des personnes** (en insertion ou recherche d'emploi) **doivent renoncer aux visites ou déplacements du quotidien** faute de moyen de déplacements.
- **Les PAE proposent plusieurs actions pour faciliter la mobilité des personnes en insertion ou en recherche d'emploi :**
  - Location de scooters : en 2017, 14 personnes ont loué les scooters (4 dans le parc en fin d'année), pour 775 jours d'utilisation (53% d'utilisation). Les accidents et dégradations entraînent un temps d'immobilisation. La location de scooters nécessite une organisation administrative en interne (assurances, gestion des contrats, états des lieux, encaissement et recouvrement). La demande est moindre en hiver. L'été, les PAE coopèrent avec les chantiers d'insertion qui proposent également des scooters.
  - Tickets de transports Illenoo et STAR : 180 tickets Illenoo et 50 tickets STAR, en grande majorité distribués auprès de personnes allocataires des minimas sociaux. Motifs de déplacements : centre de formation, entretien d'embauche et rdv Pôle Emploi
- **Des critères d'embauche souvent liés à la mobilité et à la détention d'un permis de conduire**. La mobilité est un réel frein au retour à l'emploi : 80% du public des PAE est concerné par ce problème.
- **Le nombre de voitures sans permis a augmenté**, notamment à Livré-sur-Changeon. Le CCAS reçoit de plus en plus de demandes pour une aide financière pour du carburant.
- **Le public vulnérable est souvent dispersé** sur le territoire et certaines distances peuvent être une limite à la pratique du vélo.
- **Les cheminements piétonniers ne sont pas toujours praticables** pour les personnes à mobilité réduite ou âgées

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°18

Accompagner les publics les plus isolés dans le développement de leur mobilité

Objectifs stratégiques poursuivis

- Veiller à **assurer la continuité de la chaîne des déplacements** des Personnes à mobilité réduite
- **Diminuer les freins économiques** à la mobilité « obligée » (emploi, formation, scolarité)
- **Accompagner ces publics vulnérables** pour faciliter l'utilisation des transports

Description de l'action

Certains publics vulnérables (familles ou personnes isolées, sans véhicules, enclavées) font remonter auprès des communes ou de l'intercommunalité leur difficulté pour se déplacer. **LCC souhaiterait être « facilitateur » pour accompagner ces publics dans le développement de leur mobilité.**

- Pour cela, LCC peut être un **relais entre les communes et la Région afin de développer les usages sur les lignes de transport scolaires :**
  - En **informant la population de la possibilité d'utiliser les services des lignes scolaires** car celles-ci sont **ouvertes aux commerciaux**. Cela pourrait fournir une solution de mobilité pour certaines personnes mais avec certaines contraintes : dans la limite des places disponibles, avec des horaires adaptés aux scolaires, et nécessitant une inscription et une réservation au préalable.
  - En **centralisant les dysfonctionnements / besoins identifiés** par les communes en lien avec l'organisation des services scolaires

- **Dans le cadre de ses compétences**, LCC peut poursuivre la mise en œuvre d'actions de mobilité et renforcer l'accès à l'information sur les dispositifs existants :
  - Emploi :
    - le développement du service de location de scooters auprès des PAE du territoire peut être envisagé. Mais pour les personnes nées après 1988, elles doivent obligatoirement être titulaire d'un permis AM (ex-BSR), onéreux. La location ou la mise à disposition de vélos ou VAE pourrait être une alternative (action n° 11).
    - Faire connaître les dispositifs existants : l'aide au permis / l'aide à la mobilité apportée par Pôle emploi, à condition de correspondre aux critères (CCD de plus de 6 mois…)
    - Mise à disposition de titres de transport par les partenaires sociaux pour les personnes fréquentant les PAE, les CCAS....
  - Enfance-Jeunesse : accompagnement à la mobilité des jeunes
  - CIAS-Animation Seniors :
    - réseau social Monalisa permettant de limiter les déplacements ou dispositif « sortir plus » pour les plus de 80 ans
    - Le transport de personnes âgées et/ou de personnes handicapées, malades depuis leur domicile assuré par certains CCAS
- **La mutualisation de certaines actions pilotées par des CCAS** pourrait être envisagée à l'échelle de la Communauté afin d'harmoniser les dispositifs proposés aux habitants (micro-crédits, aide pour le permis de conduire).

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°18

Accompagner les publics les plus isolés dans le développement de leur mobilité

Description de l'action

- LCC pourrait proposer, via des partenaires, des **ateliers pour (ré)apprendre à utiliser les transports en commun**, et se rassurer avant la première utilisation : lecture de fiches horaires et plans, compostage de billets, …
  - **S'appuyer sur des ambassadeurs de la mobilité et des bénévoles** de la police municipale / gendarmerie / pompiers / médecin, etc. pour animer ces ateliers
  - **Réaliser un kit pédagogique** avec des fiches explicatives, des exercices de base et des fiches méthodologiques
  - **Déroulement de la séance** : évaluation des acquis par la mise en situation, apport de nouvelles connaissances & compétences (réalisation d'une feuille de route), phase pratique : mise en situation sur le terrain
  - A l'issue de la séance, un **« certificat de mobilité »** est remis à chaque participant.

  → **Cette action pourrait également s'inscrire dans le programme pédagogique scolaire portant sur l'environnement :** au même titre que l'apprentissage du tri des déchets, il pourrait y avoir un apprentissage de la mobilité.

  → D'autres actions d'accompagnement psychologique ou social pourraient également être menées : **accès au covoiturage, aide pour le passage du Code et du Permis de conduire**...

- Proposer, via des partenaires, des **formations de vélo-école et des stages de réparation de vélos**, notamment pour les élèves du primaire mais aussi pour les adultes afin de se (re)mettre en selle (ou à défaut organiser un rabattement pour les cours de l'école du vélo à Rennes)

  → **268 associations de promotion du vélo existent en France et proposent cette activité** (elles peuvent passer par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette pour être formées)
  - Les vélo-écoles fonctionnent principalement **grâce aux bénévoles** (pour plus de 50% des structures)
  - Les cours sont **encadrés par des éducateurs diplômés d'Etat en cyclisme, d'animateurs sportif, et de volontaires en service civique.**
  - L'école de vélo de Rennes, **Roazhon Mobility**, propose depuis septembre 2017 des cours aux enfants mais aussi aux adultes souhaitant apprendre la bicyclette, que ce soit en ville ou à VTT. L'association a été lauréate de l'appel à projet Economie sociale et solidaire de Rennes Métropole lui permettant ainsi d'embaucher un salarié à temps complet.
  - Des sessions sont proposées, aux adultes et aux enfants, pour apprendre le vélo ou gagner en confiance quand on circule en ville (stage de [re]mise en selle) : 20€ la séance, 50€ pour 3 séances et une adhésion de 15€.
  - Des cours de mécanique et entretien du vélo sont également proposés.

  → **Cette action peut être associée aux Plans de Mobilité** dans lesquels peuvent être proposés des stages de remise en selle aux salariés d'administrations ou d'entreprises.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°18

Accompagner les publics les plus isolés dans le développement de leur mobilité

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- **LCC : en fonction des politiques sectorielles** (service emploi, jeunesse, CIAS, seniors…)

Moyen humain :

- **Référent Mobilité** :
  - pour trouver les partenaires, associations, ambassadeurs
  - pour communiquer sur les animations et les intégrer à des journées thématiques

Partenaires :

- **Région**
- **PAE, CCASS, Mission locale...**
- **Action sociale Agirc-Arrco** (prestation « Sortir Plus »)
- **Ecole de vélo de Rennes**
- Action vélo-écoles réalisée avec le **soutien de l'ADEME.**
- **Directeurs d'établissements scolaires et parents d'élèves**
- **Associations de promotion du vélo** accompagnés par **la FUB** (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette).
- **Ambassadeurs** de la mobilité / bénévoles de la police municipale, gendarmerie, pompiers, médecin, etc.

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- Des actions qui font surtout appel à des **bénévoles**
- **Expérimenter le dispositif** de stages de « vélo-écoles », lors de journées thématiques (par exemple, la semaine européenne de la mobilité qui se tient chaque année en septembre, ou la journée mondiale du vélo le 3 juin)
- Coûts de communication : à préciser mais il peut être limité par la mobilisation de partenaires associatifs

Financement envisageable :

- La moitié des vélo-écoles françaises bénéficient du **soutien d'une collectivité locale (commune ou CA concernée)** par le biais de subventions, par la mise à disposition d'un local, de vélos ou d'un lieu d'apprentissage

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- **Faciliter l'accès et l'usage des différents modes de déplacements** aux jeunes, à des populations vulnérables, en insertion, et aux séniors.
- **Faire découvrir les services à la mobilité** proposés sur le territoire**, amener vers plus d'autonomie** dans le cadre de la mobilité (accès à l'emploi, services, vie quotidienne)

Indicateurs de suivi :

- **Nombre de stage et d'ateliers organisés**
- **Nombre de participants**

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°18

Accompagner les publics les plus isolés dans le développement de leur mobilité

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Créer une coopération avec la Région pour faciliter les usages sur les lignes de transport scolaires		▲						
Déploiement de l'information et d'accompagnement sur les offres et services de mobilité existants		▲						
Travail partenarial pour la mise en œuvre des actions sur la mobilité : ateliers pédagogiques, vélo-écoles, communication, etc.			▲					

Orientation n° 10 : ACCOMPAGNER, ENCOURAGER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉS, POUR AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Contexte

Il ressort du diagnostic que les habitants du territoire ont :

- une **méconnaissance des solutions de mobilité** existantes,
- une **méconnaissance des services de covoiturage** (Ehop, Mktic),
- des **difficultés d'accès à l'information** (moyens de diffusion, compréhension de l'information) et aux services numériques,
- une **appréhension avant la 1ère pratique** d'un mode de transports,
- un **manque de compétences de certains publics** pour utiliser les services de mobilité et emprunter les TC (savoir lire une fiche horaire, un plan, usage d'internet…).

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Informer les habitants et usagers de l'ensemble des solutions de mobilité existantes**
- **Accompagner les habitants et usagers dans l'évolution de leurs comportements de mobilité**

Information et communication

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°19

Elaboration d'un plan de communication

Description de l'action

LCC doit faire connaître l'offre de services de mobilités dans son ensemble (régionale / locale...) auprès de la population locale et également des touristes. Elle doit donc **améliorer l'accessibilité, la diffusion et les relais d'information** en mettant en place un **Plan de Communication** pour diffuser l'information sur les offres de mobilité. Pour cela, il est proposé de :

- **Créer un support de communication** en adoptant une charte graphique dédiée à la Mobilité, intégrant les logos des partenaires concernés;
- **Mobiliser les relais locaux** (Poste, mairies, entreprises, médiathèques, MSAP, commerces d'alimentation locaux,…) **pour diffuser les informations ;**
- **Mettre en ligne l'information transport sur les sites internet** de LCC, des mairies, etc. et **sur la plateforme régionale d'information multimodale MobiBreizh ;**
- **Organiser des séances d'information** au sein des écoles , des entreprises, etc.

Etapes de mise en œuvre

- **Rencontrer les partenaires**, notamment **la Région** afin de déterminer comment LCC peut s'appuyer sur la plateforme régionale MobiBreizh comme relais d'information (une opportunité pour le développement du covoiturage de proximité et solidaire et pour informer sur les offres présentes sur le territoire, y compris TAD, autopartage, …). LCC doit définir avec la Région les paramètres techniques et financiers pour bénéficier de cet accès. La région est en train de revoir la plateforme régionale d'information multimodale afin d'inclure dans le calcul d'itinéraire les systèmes de transport mis en place localement (prévu pour fin 2019).
- **Elaborer une note de cadrage de la communication choisie** : choix de l'information à transmettre (pour tout public ou publics ciblés), choix des canaux de diffusion (support papier / numérique), format, charte dédiée / logo, programme de diffusion (fréquence d'actualisation), etc.

Contenu de l'information

- Les **différentes solutions de mobilité existantes** (publiques et privées) ainsi que **leur fonctionnement** (tarification, règles d'usage, etc.), en ciblant l'information utile pour les habitants c'est-à-dire par commune
- Les **avantages tarifaires existants** en matière de mobilité (remboursement de 50% du prix des abonnements TC par l'employeur)
- Les **bénéfices liés à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture** (bienfaits environnementaux, santé, sécurité / diminution des risques d'accidents, économie, coût de possession d'une voiture pour les familles ayant 2 véhicules, valorisation du temps passé, …).
- Les **droits et devoirs en matière de mobilité** (port de gilets jaunes, de casques, etc.). S'appuyer sur la campagne nationale de la FUB (Fédération Française des Usagers du Vélo) : « cyclistes brillez » qui se tient chaque année au mois de novembre.

*Le maître mot doit être la **simplicité de compréhension de l'information**, c'est pourquoi la communication doit absolument être réalisée de manière synthétique, pédagogique, et homogène sur l'ensemble du territoire.*

Information et communication

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°19

Elaboration d'un plan de communication

Description de l'action (suite)

Canaux de diffusion

Internet :

- Des rubriques dédiées aux offres de mobilité sur les sites internet des communes, et de LCC.
- Une intégration des offres à la plateforme régionale d'information multimodale MobiBreizh. *L'outil Mobibreizh évoluera mi-2019, en lien avec l'application OuestGo qui devrait être disponible courant 2019.*

Papier :

- Des prospectus clairs et attractifs, à distribuer sur les marchés ou dans les lieux recevant du public
- Des encarts réguliers dans les bulletins municipaux
- Un guide de la mobilité qui recensera et actualisera toutes les informations relatives aux services de transports et aux dispositifs d'aide à la mobilité. Le guide peut être disponible et téléchargeable sur les sites Internet de LCC, des communes et des partenaires, et également distribué dans la boîte aux lettres de tous les habitants. Il conviendra de veiller à transmettre une information fiable, actualisée.
- D'autres objets physiques distribués aux habitants type calendriers, agendas, dans lesquels seront intégrées des informations sur la mobilité…

Bouche à oreille :

- Un réseau de personnes-clés, les **« ambassadeurs de la mobilité »**, ayant été préalablement formées (une demi-journée par an) pour pouvoir diffuser autour d'eux des informations claires et des témoignages
  *Un **ambassadeur de la mobilité** se définit comme toute **personne motivée et volontaire pour être référente** sur le sujet de la mobilité : par exemple bénévole d'association, parent d'élève, personne en contact avec la population de par son métier (facteur, soignant, commerçant, agents d'accueil de la CC, en Mairies, auprès des MSAP/ CCAS / PAE, etc…)*
  Point de vigilance : il peut être difficile de maintenir une dynamique. Il convient de veiller à bien cibler les ambassadeurs pour assurer une pérennité et une continuité de leur engagement. Il convient également de trouver des sujets en adéquation avec les enjeux du territoire, pour garder la dynamique.

Information et communication

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°19

Elaboration d'un plan de communication

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :

- **LCC :**
  - Service communication
  - Référent mobilité LCC chargé, une fois par an, de **la formation et l'animation du groupe d'ambassadeurs de la mobilité,** de manière à assurer une information homogène pour tous les habitants du territoire

Partenaires :

- **La Région**
- **Organismes sociaux, CCAS, Pôle Emploi**
- **Les ambassadeurs de la mobilité** (bénévoles d'associations, secrétaires de mairie, commerçants locaux, personnels des MSAP, facteurs, parents d'élèves,…) sont des partenaires essentiels du projet (des relais pour mieux comprendre les besoins et pratiques de mobilité).

Moyen humain :

- 0,5 ETP **(à mutualiser avec les autres actions de communication)** :
  - Compétence en communication
  - Expertise bureau d'étude/graphiste éventuelle pour l'identité visuelle
  - Environ 1 semaine pour concevoir une page internet et son contenu
  - Mise à jour à prévoir régulièrement (tous les mois à minima, post – pré projet, travaux,…)

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :

- Compter des coûts de frais d'impression et de distribution du guide, de flyers et prospectus :
  - Notion de coûts pour une plaquette de communication A4 pliée couleur 1500 exemplaires : 225€
- Frais d'adhésion à la plateforme régionale MobiBreizh à prévoir (fin 2019)

Financement envisageable :

- **L'ADEME** dans le cadre des « aides au changement de comportement »

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :

- **Valoriser l'ensemble des offres de mobilité** mises en œuvre sur le territoire
- **Participer à changer les mentalités**, en déconstruisant les idées reçues autour des modes alternatifs à la voiture

Indicateurs de suivi :

- **Listing des sites internet mis à jour** avec les informations utiles pour le territoire
- **Listing des « ambassadeurs de la mobilité » formés** , et bilan qualitatif (avec un verbatim) des personnes touchées
- **Nombre de parutions** dans les journaux communaux, sur les radios locales, …

Information et communication

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°19

Elaboration d'un plan de communication

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Dressage de la note de cadrage de la communication choisie		▲						
Rencontre des partenaires		▲						
Elaboration des supports de communication			▲					
Diffusion de l'information (internet, papier, plateforme régionale, écoles, ambassadeurs)			▲					
Formation des ambassadeurs de la mobilité			▲		▲		▲	

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Action n°20

Réalisation d'opérations de sensibilisation auprès du grand public

Description de l'action

Afin d'inciter les personnes à tester un autre mode de déplacement afin, éventuellement, d'engager un changement d'habitude, il leur est proposé **d'essayer les modes de déplacement** auxquels elles aspirent, grâce aux possibilités suivantes :

- La mise à disposition d'un **« ticket découverte »** du réseau BreizhGo **(1 aller-retour gratuit)** pour les automobilistes en faisant la demande ;
- La possibilité pour les habitants de **tester des vélos à assistance électrique, voir des trottinettes électriques, en particulier si LCC propose un service de location de VAE** (cf. : action n° 11). Ces tests pourraient se faire dans le cadre de temps événementiels (fête locale, semaine de la mobilité, journée mondiale du vélo).
  - Ex : Dans le PNR du Gâtinais, le test gratuit de VAE pendant 1 semaine
  - Ex : Dans le Tarn, le groupe "Vaour en transition" qui a donné l'occasion aux habitants d'essayer des VAE à l'occasion d'une fête locale ;
- La possibilité de **prêter et/ou louer des accessoires pour vélos et cyclistes :**
  - Ex : l'opération « Vélo de courseS » de l'agence écomobilité Savoie
- L'organisation d'un **défi mobilité** ou d'une **journée challenge sur la mobilité** « Au travail j'y vais autrement !» [sous entendu plutôt que seul.e dans une voiture thermique]
  - Ex: En 2017, dans la Communauté de Communes du Thouarsais (Deux-Sèvres) des familles ont participé pendant 3 mois à un défi Mobilité, avec comme objectif de réduire leurs consommations de carburant en limitant les déplacements en voiture, en utilisant d'autres modes de transport et en adoptant des éco-gestes au volant.
- L'organisation, **via des partenaires, des « baptêmes » de transport à la demande sur réservation (1er voyage accompagné d'un bénévole).** Cette opération permettrait aux personnes très anxieuses de franchir le pas, de manière à diminuer leurs appréhensions. Ce type d'actions est envisageable avec d'autres dispositifs, comme l'autostop.
  - Ex : Des animateurs de RézoPouce proposent une fois par mois aux personnes qui le souhaitent de s'essayer à l'auto-stop en les accompagnant physiquement dans leur parcours ;
  - Ex : Un challenge « viens en stop ! » pourrait être proposé. L'agence de Mobilité Nord-Isère a organisé plusieurs animations pour faire connaître son réseau « Stop'n Go » inauguré sur la plaine de l'Ain : un baptême d'auto-stop consistant à accompagner des personnes sur leur premier trajet sur le réseau et également un défi qui proposait de parcourir le réseau en auto-stop pour récupérer des indices et remporter les catégories : meilleur auto-stoppeur, plus beau selfie avec son automobiliste…
  - Des initiatives intéressantes en Ille-et-Vilaine : Mobil 'acteurs sur Rennes Métropole, « Ma place en gare » sur Redon Agglomération, le défi « Cap ou pas cap ? Sur Montfort Communauté.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL
+ +

Action n°20

Réalisation d'opérations de sensibilisation auprès du grand public

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :
- **LCC** / service Transports, en lien avec le service communication.
- Le magazine d'information communautaire « Quoi de 9 » pourrait servir de support de communication (ex : rubrique « J'ai changé mes habitudes »)

Moyen humain :
- Référent mobilité (action n°22)
- Mobilisation du service Communication

Partenaires :
- **ADEME**
- **Associations locales**
- **Fédération Française de cyclotourisme**
- **Association Ehop**

Associer cette action :
- **aux Plans de Mobilité** pour permettre d'intégrer les entreprises dans la démarche (action n°12)
- **aux ateliers pour (ré)apprendre à utiliser les transports en commun** (action n°18)

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :
- **Le coût va dépendre des opérations de sensibilisation choisies.**

*L'Agence de Mobilité Nord Isère a par exemple chiffré, pour l'année 2017, un budget de **24 500€** pour l'organisation de plusieurs événements régionaux ou nationaux au niveau local :*
  - *La fête du vélo (sur une journée),*
  - *La semaine de la mobilité,*
  - *Le challenge mobilité (sur une journée) intégré au challenge régional « au travail j'y vais autrement »,*
  - *Le challenge scolaire « Marchons vers l'école » (4journées consacrées sur 4 semaines).*
  - *Les Rendez-vous de la Mobilité (1 journée) : sensibilisation des élus et de la société civile aux questions de mobilité ; et réflexion sur certains sujets clés pour la mobilité.*

- **Données de coût :**
  - Mise à disposition de VAE ou autres moyens de déplacements (ex : location de trottinettes électriques)
  - Acquisition d'accessoires pour vélos et cyclistes ou de titres de transports
  - Charges de communication et d'animation : 1 500 € pour un lot comprenant animation et communication

Financement envisageable :
- **L'ADEME** dans le cadre des « aides au changement de comportement »
- **Un appui technique** possible (mais pas financier) dans le cadre d'une démarche spécifique « marchez, bougez autrement », qui s'inscrit dans le Programme National Nutrition Santé, mais aussi dans le cadre de la démarche « Vivons en Forme ».

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :
- **Faire comprendre l'intérêt et faire connaître** les solutions de mobilité alternative à la voiture
- **Créer le déclic** du changement d'habitudes

Indicateurs :
- **Suivi :** nombre de participants aux animations de sensibilisation (demande de ticket découverte, prêt ou location d'un vélo...)
- **Résultats** : évolution de la part modale des transports quotidiens

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

+ +

Action n°20

Réalisation d'opérations de sensibilisation auprès du grand public

Phasage	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Identification et rencontre des partenaires pour les sensibiliser à la démarche		▲						
Organisation de journées événementielles , lancement de défis, baptêmes…			▲					

ASSURER LE SUIVI DU SCHÉMA COMMUNAUTAIRE DES DÉPLACEMENTS

Orientation n° 10 : PORTER ET FAIRE VIVRE LE SCHÉMA COMMUNAUTAIRE DES DÉPLACEMENTS

Contexte

- **Absence de vision d'ensemble de la mobilité à l'échelle du territoire**
- **Nécessité de coordonner l'ensemble des acteurs** concernés par la problématique de la mobilité sur le territoire.

Objectifs stratégiques poursuivis

- **Doter la Communauté de communes des moyens techniques et de gouvernance nécessaires à la mise en œuvre du schéma communautaire des déplacements**
- **Evaluer le schéma communautaire des déplacements**
- **Fédérer et organiser l'ensemble des démarches liées à la mobilité sur le territoire**
- **Assurer la convergence du schéma des déplacements avec le projet de territoire et les autres documents stratégiques (PCAET, PLH...).**

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°21

Création et animation d'un Comité de coordination de la mobilité

Description de l'action

- L'élaboration du schéma communautaire des déplacements s'est appuyée sur un Comité de pilotage composé d'élus locaux et de partenaires institutionnels: services de l'Etat, Région, Département, Pays de Rennes. D'autres partenaires ont été associés lors d'ateliers de concertation.
- Dans la continuité de ce Comité de pilotage, **le Comité de coordination de la mobilité créé par LCC aura plusieurs missions :**
  - **Etre l'entité référente** en matière de mobilité à l'échelle du territoire, et à ce titre, prendre en considération et traiter l'ensemble des besoins de mobilité des habitants, associations, entreprises, établissements scolaires, etc. du territoire ;
  - **Fédérer l'ensemble des acteurs** concernés par la thématique de la mobilité (Région, ADEME, collectivités, entreprises, associations, établissements scolaires, …) ;
  - **Assurer le suivi** du plan d'actions, en faire le bilan annuel et procéder à son évaluation.
- **Deux formats seront envisageables :**
  - Le Comité « restreint » sera composé d'élus du territoire **« référents » en termes de transport et de mobilité, désignés par les communes et issus de préférence de la commission communautaire en charge des transports ;**
  - **Le Comité «élargi » associera obligatoirement la Région, le Département, le Pays de Rennes, les services de l'Etat. En tant que besoin, pourront être impliqués** les **services communautaires,** qui seront des relais vers les services et les partenaires, mais aussi les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des actions du schéma communautaire (ex : association Ehop). Ce Comité « élargi » se réunira 1 à 2 fois par an.
- Ce Comité de Coordination ne se substitue en aucun cas aux autorités organisatrices de la mobilité existantes.
- Sur proposition du Comité de coordination, certaines missions d'évaluation du schéma communautaire des déplacements pourront être confiées au Conseil de Développement par le Bureau communautaire.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°22

Création d'un poste de référent mobilité

Description de l'action

- Le référent mobilité se verra confier les missions suivantes :
  - Assurer la mise en œuvre et le suivi des actions du schéma communautaire des déplacements
  - Instruire les dossiers relatifs à la thématique de la mobilité
  - Etre l'interlocuteur de la Région pour traiter toutes les questions relatives à l'organisation de l'offre (modifications des horaires et des points d'arrêt, traitement de l'intermodalité, etc.)
  - Assurer la promotion des services de mobilité et des outils de communication
  - Organiser des ateliers de sensibilisation et d'information à l'usage des transports pour différents publics (jeunes, personnes ayant des difficultés à utiliser Internet, …)
  - Démarcher les entreprises et promouvoir la réalisation de « plans de mobilité »
  - Assurer l'interface entre la mobilité / les projets d'aménagement et d'urbanisme afin de bien prendre en compte l'offre de transport existante
- Le cas échéant, ce poste pourrait être mutualisé afin d'assurer le suivi d'autres dossiers. Le recrutement d'un service civique sur ce poste ne serait envisageable que si les missions se concentrent sur la promotion des services de mobilité et l'accompagnement au changement de pratiques.
- **Un financement de l'ADEME peut être envisagé dans le cadre** de son programme « aides au changement de comportement »:
  - L'ADEME « participe au financement d'actions de sensibilisation, communication, information, conseil, animation et formation, qui permettent de faire évoluer les mentalités, les comportements et les actes d'achats et d'investissements en matière environnementale ». **LCC, en tant qu'établissement public, est éligible à cette aide financière.**
  - Parmi l'ensemble des aides, **l'une d'elles concerne les dépenses internes de personnel** dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme d'actions et s'élève (au maximum) à **24 000 € par an pendant 3 ans** par agent Equivalent Temps Plein Travaillé (ETPT). Le financement dure 3 ans et peut être reconduit. Le soutien concerne la création de nouveaux postes de chargés de mission, le renouvellement ou la réorientation de postes existants arrivant à échéance.
  - D'autres aides portant sur la communication, la formation et l'animation de réunions sont également mises en œuvre dans le cadre de ce programme.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL +

Action n°22

Création d'un poste de référent mobilité

Modalités de mise en œuvre :

Portage de l'action :
- **LCC** / Direction des Ressources Humaines + Pôle Aménagement et Développement

Moyens, dimensionnement à mettre en place :
- **Accord du Conseil communautaire**
- **Soutien des Ressources humaines** (processus de recrutement, fiche de poste, entretiens),…
- **Moyens matériels** (bureau, PC, …)

Partenaires :
- **ADEME**
- **Toutes les collectivités et acteurs du transport et de la mobilité** y compris les entreprises et la CCI

Coût / Budget prévisionnel

Données de coûts :
- **Création d'un poste de fonctionnaire de catégorie A ou B :** 30 000 à 40 000 € / an
- Une **personne en Service Civique** : 1 300 €/ an

Financement envisageable :
- **L'ADEME** dans le cadre de son programme « changement de comportement »

Modalités d'évaluation

Résultats attendus :
- **Renforcer les compétences** techniques de LCC
- **Consacrer plus de temps, plus de moyens** à la question des déplacements / mobilité
- **Assurer la mise en place et le suivi** des actions du schéma

Indicateurs de suivi : recrutement de l'agent, rythme de mise en œuvre du plan d'actions

Phasage

	2e semestre 2018	1er semestre 2019	2e semestre 2019	1er semestre 2020	2e semestre 2020	1er semestre 2021	2e semestre 2021	2022 et après
Accord du Conseil communautaire	▲							
Création d'une fiche de poste	▲							
Procédure recrutement et début de mission		▲						

3

SYNTHÈSE DES ACTIONS

SYNTHÈSE DES ACTIONS

		Actions	Maître d'ouvrage	Rôle LCC	Phase	Investissement HT	Fonctionnement TTC
MIEUX COORDONNER L'OFFRE ET LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE							
Orientation générale n° 1 : Maintenir et améliorer l'offre existante du réseau BreizhGo							
	1	**Proposer une solution de desserte en transport en commun pour la commune de Livré-sur-Changeon** (9 a ou 9b selon arbitrage technique et financier de la Région)	Région	Partenaire	2018-2020	/	/
	2	**Améliorer la desserte du territoire par le réseau BreizhGo (Express et cabotage)**	Région	Partenaire	2018-2020 2021-2023 (future DSP)	/	/
	3	**Améliorer la desserte scolaire du territoire pour les lycéens et étudiants**	Région, Département, Communes	Partenaire	2018-2020 2021-2023 (future DSP)	/	/
Orientation générale n° 2 : Définir les grands principes d'organisation de l'offre intra-communautaire							
	4	**Définition d'un service de Transport à la Demande communautaire**	LCC / Transports		2018-2020	/	36 000 €
	5	**Définition des moyens de déplacements propres aux politiques communautaires**	LCC / Moyens généraux + CIAS		2018-2020	/	/

SYNTHÈSE DES ACTIONS

	Actions	Maître d'ouvrage	Rôle LCC	Phase	Investissement HT	Fonctionnement TTC
MIEUX COORDONNER L'OFFRE ET LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE						
Orientation générale n° 3 : Développer l'intermodalité sur le territoire ou vers l'extérieur du territoire						
	6 **Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Saint-Aubin-du-Cormier, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER**	LCC / Transports		2018-2020	300 000 €	5 000 €
	7 **Aménagement d'un Arrêt de connexion intermodale à Liffré, en liaison avec le réseau de transport interurbain Express – Qualité TER**	LCC / Transports		2021-2023	300 000 €	5 000 €
	8 **Définition d'un programme d'intermodalité**	Communes	Partenaire	2021-2023	/	/

SYNTHÈSE DES ACTIONS

		Actions	Maître d'ouvrage	Rôle LCC	Phase	Investissement HT	Fonctionnement TTC
ENCOURAGER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS ET DE L'ÉCOMOBILITÉ							
Orientation générale n° 4 : Soutenir le développement d'aménagements sécurisés et inciter à l'usage des modes actifs							
	9	**Elaboration d'un plan communautaire des modes actifs**	LCC / Transports		2018-2020 2021-2023 2024-2026	30 000 € + 350 000 €	/
	11	**Sensibiliser et promouvoir la pratique du vélo**	LCC / Transports		2018-2020 2021-2023	2 x 50 000 €	2 x 2 500 €
Orientation générale n° 5 : Développer l'écomobilité auprès des établissements et salariés du territoire							
	12	**Elaboration d'un programme de sensibilisation et d'accompagnement des entreprises aux enjeux des déplacements**	LCC / Développement économique + Transports		2021-2023	/	2 000 €
	13	**Développer le covoiturage domicile-travail, solidaire et de proximité**	LCC / Transports		2018-2020	/	10 000 €
Orientation générale n° 8 : Optimiser les besoins de déplacements							
	16	**Développer le télétravail et mettre à disposition des tiers-lieux**	LCC / Développement économique + Projet de territoire		2021-2023	/	/
	17	**Optimiser l'accès aux services publics afin d'éviter certains déplacements**	LCC / Projet de territoire		2021-2023	/	/

SYNTHÈSE DES ACTIONS

		Actions	Maître d'ouvrage	Rôle LCC	Phase	Investissement HT	Fonctionnement TTC
ACCOMPAGNER CHACUN DANS SES MOBILITÉS D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN							
Orientation générale n° 9 : Proposer des solutions de mobilité adaptées aux publics « vulnérables » (sans véhicules, isolées, enclavées…)							
	18	**Accompagner les publics les plus isolés dans le développement de leur mobilité**	LCC / Développement économique + CIAS / Communes		2018-2020	/	5 000 €
Orientation générale n° 10 : Accompagner, encourager les changements de pratiques de mobilités, pour aujourd'hui et demain							
	19	**Elaboration d'un plan de communication**	LCC / Transports + Communication		2018-2020	/	5 000 €
	20	**Réalisation d'opérations de sensibilisation auprès du grand public**	LCC / Transports		2021-2023	/	5 000 €

SYNTHÈSE DES ACTIONS

	Actions	Maître d'ouvrage	Rôle LCC	Phase	Investissement HT	Fonctionnement TTC
ASSURER LE SUIVI DU SCHÉMA COMMUNAUTAIRE DES DÉPLACEMENTS						
Orientation générale n° 11 : Porter et faire vivre le schéma communautaire des déplacements						
	21	**Création et animation d'un Comité de coordination de la mobilité**	LCC / Transports	2018-2020	/	/
	22	**Création d'un poste de référent mobilité**	LCC / Transports	2018-2020	/	40 000 €