

PROGRAMME D' ACTIONS

Version 4
Décembre 2011

Communauté de communes Côte d'Emeraude

Etude sur l'offre de transport de personnes et première approche sur les déplacements doux

Lancieux

La Richardais

*Le Minihic-
sur-Rance*

*Plessix-
Balisson*

Pleurtuit

Ploubalay

*Saint-Briac-
sur-Mer*

Saint-Lunaire

Trégon



Communauté de communes Côte d'Emeraude
Siège administratif : centre d'affaires La Mare • Rue de la Ville Biais • P.A. du Haut Chemin • 35780 LA RICHARDAIS

Pour toute correspondance : CS 22825 35 815 DINARD CEDEX
Tél. 02 23 15 13 15 • Fax 02 23 15 13 24 • Mel : accueil@cote-emerade.fr • www.cote-emerade.fr



SOMMAIRE

VOLET N°1 – INFORMER, SENSIBILISER SUR L’OFFRE DE TRANSPORT DU TERRITOIRE	4
Action 1.1 - Informer sur l’offre de transport.....	6
Action 1.2 - Sensibiliser les SALARIES à l’usage des modes alternatifs à la voiture individuelle ..	14
Action 1.3 - Déplacements de LOISIRS –_Sensibiliser les FAMILLES à l’usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	24
Action 1.4 - Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE.....	28
VOLET N°2 – AMELIORER L’OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS	32
Action 2.1 - Suivre le projet de Syndicat Mixte de Transport.....	34
Action 2.2 - Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux	36
Action 2.3 - Expérimenter un service de transport local.....	40
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives	54
VOLET N°3 – DEVELOPPER L’OFFRE ET L’USAGE DES « MODES DOUX »	58
Action 3.1 - Mettre en place une politique globale "déplacements doux	60
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo.....	68
Action 3.3 - Développer des services de location de vélos	72
VOLET N°4 – DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET LES AUTRES SERVICES A LA MOBILITE	76
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	78
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées	82
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs	86
ACTIONS TRANSVERSALES – MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE TRANSPORT COMMUNAUTAIRE	90
Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme_d’actions.....	92
Action 5.2 - Prendre la compétence « Transport »	96
SYNTHESE – LISTE DES ACTIONS	102



VOLET N°1 – INFORMER, SENSIBILISER SUR L'OFFRE DE TRANSPORT DU TERRITOIRE

Liste des actions	Détails/sous-actions	Priorité
Action 1.1- Informer sur l'offre de transport	Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport	Forte
	Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »	Forte
	Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée	Forte
Action 1.2 - Sensibiliser les SALARIES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	Action 1.2.1. – Inciter les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	Forte
	Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge Covoiturage » auprès des entreprises du territoire	Modérée
	Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDE/PDIE	Modérée
Action 1.3- Déplacements de LOISIRS - Sensibiliser les FAMILLES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	Action 1.3.1. - Organiser des stands d'information lors des forums des associations	Modérée
	Action 1.3.2. - Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires	Modérée
Action 1.4 - Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE		Faible



Action 1.1 - Informer sur l'offre de transport

Public cible	TOUS				Objectif - Faciliter l'accès à l'information « transport » pour les habitants et les touristes sur les modes de déplacement existant sur le territoire - Offrir des outils aidant au choix du ou des modes de transport et facilitant l'intermodalité
Rôle de la CCCE	Maitrise d'Ouvrage				
Partenariat	Acteurs du transport - CG22, CG35, ville de Dinard, St Malo Agglomération, Région Bretagne (TER), Aéroports, taxis, loueurs de véhicules, missions locales, communes, ...				
Contexte <i>L'information sur les différents réseaux de transport et les offres de transport sur le territoire et aux alentours immédiats est peu lisible, du fait d'un nombre important d'acteurs : CG22, CG35, Région Bretagne, Saint-Malo Agglomération, etc... Chaque structure organisatrice de transport possède ses propres modes de diffusion. L'accès à l'information pour l'utilisateur est donc complexe. Néanmoins l'information commence à être regroupée au niveau des centrales de mobilité de la région Bretagne, et des conseils généraux.</i>					
Echéancier et Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE/an	2011	Court terme		Moyen / long terme	
		2012	2013	2014 ...	
Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport	(1)	1 000 € H.T.			
	(2)	10 j	3j	3j/an	
Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »	(1)				
	(2)	10 j	5j	5j/an	
Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée	(1)	Intégré au budget communication des communes et CCCE			
	(2)	10 j	5j	5j/an	
TOTAL	(1)	1 000 €			
	(2)	30j	13j	13j/an	

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Plusieurs actions sont proposées afin d'améliorer l'accès à l'information « transport » auprès des habitants et autres usagers :

- Regrouper l'information « transport » en créant une page Internet sur le site de la CCCE avec des liens vers les différentes offres de transport (action 1.1.1).
- Former des personnes relais sur l'offre de transport existante (action 1.1.2.)
- Diffuser régulièrement une information simplifiée sur l'offre de transport existante via les vecteurs de communication des communes et de la communauté de communes (action 1.1.3)

► Action 1.1.1 : Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport

L'information multimodale existante : Centrale de mobilité Région Bretagne

Le conseil régional de Bretagne a lancé un site d'information multimodale dynamique (BreizhGo <http://www.breizhgo.com/index.php/bretagne/>).

Des informations sont disponibles sur l'ensemble des transports publics urbains, départementaux, régionaux existants en Bretagne (sur les tarifs, liens vers horaires et carte...). Un calculateur d'itinéraire multimodal d'adresse à adresse est également disponible

Ce site est intéressant pour les habitants de la communauté de communes car il met en relation les réseaux existants sur les deux départements sur lesquels se situe la communauté de communes (réseau Illenoo et Tibus), il permet également d'organiser des déplacements multimodaux (correspondance avec le réseau de transport de Saint-Malo Agglomération par exemple).

The screenshot shows the BreizhGo.com website interface. At the top, there's a blue header with the BreizhGo logo and navigation links for 'Mon Compte' and 'Déconnexion'. Below the header is a menu with categories like 'ITINÉRAIRES', 'HORAIRES', 'PRÉVISION DU TRAFIC', 'ACCESSIBILITÉ', 'SERVICES PRATIQUES', 'RÉSEAUX', 'MON QUARTIER', and 'ACTUALITÉS'. The main content area is titled 'RECHERCHER UN ITINÉRAIRE' and contains a search form with fields for 'DÉPART' (Commune, Adresse), 'ARRIVÉE' (Commune, Adresse), and 'DATE' (Jour, Mois, Heure). To the right of the form is a map of Brittany showing transport routes. A sidebar on the right contains a 'BreizhGo Actu !' section with news about the Illenoo network and mobile app availability.

Les sites internet du service Illenoo (Département d'Ille-et-Vilaine) et du service Tibus (Département des Cotes d'Armor) jouent également le rôle de centrale de mobilité et permettent d'effectuer des recherches d'itinéraires.

Le contenu de la page Internet

Le site Internet régional regroupe un grand nombre d'informations sur les transports en Bretagne. Néanmoins, il semble important d'informer les habitants de la communauté de communes sur les spécificités de l'offre de transport sur leur territoire, en se servant des outils existants aux niveaux régional et départementaux à travers la création d'une page Internet : « **Comment se déplacer sur la communauté de communes ?** »

Cette page pourrait se décliner sous la forme de plusieurs rubriques thématiques :

- **L'information multimodale**

- « **En Transport Collectif** » : cette rubrique listerait les différents liens vers les centrales de mobilité et sites Internet des services de transport existants :
 - Centrale de mobilité Bretagne
 - TER Bretagne et TGV
 - Service Illenoo – Ille et Vilaine (35)
 - Service Tibus – Côtes d'Armor (22)
 - Service KSMA – Saint-Malo Agglomération (35)
 - STAR – Rennes Métropole (35)
 - Service TUB – Saint-Brieuc Agglomération (22)
 - Service Tibus
 - Service transport à la demande de la communauté de communes
 - Service de navette maritime Dinard-Saint-Malo
 - Aéroport de Dinard-Pleurtuit
 - ...
- « **A vélo/ A pied** »: Cette rubrique pourra recenser les liens vers les sites Internet, informer sur des actions etc...liés aux déplacements doux :
 - Le réseau de circuits de randonnées locaux
 - RandoBreizh
 - EquiBreizh
 - Site vélo SNCF,
 - Site Véloroutes et voies vertes...
 - Loueurs de vélos
 - Les communes pourront également y intégrer la carte des éventuels pédibus
 - ...
- « **En voiture, en taxi** » : liste des loueurs de voitures sur le territoire et à proximité, avec leurs coordonnées, liste des entrepreneurs taxis du territoire. Il est également possible d'y intégrer des informations sur le fonctionnement du barrage de la Rance (horaires) et les itinéraires de contournement.
- « **En voiture à plusieurs** » / **Covoiturage** : Cette rubrique regroupera les liens vers certains sites de covoiturage nationaux ou départementaux (www.ticoto.fr, [covoiturage +](http://covoiturage+) - www.covoiturage.asso.fr, et bientôt sur Illenoo-services).
- « **Pour toutes informations, contacter vos relais mobilité** » : une information pourra être intégrée sur les relais mobilités, avec les noms, fonctions, adresses d'établissement des personnes relais de chaque commune.

- **Les aides à la mobilité du territoire.** Une rubrique spécifique sur les « aides à la mobilité » est également à réaliser avec la liste des aides existantes et les coordonnées des gestionnaires :

- Les aides financières en vigueur : prise en charge à 50% du titre de transport par l'employeur, tarification sociale des réseaux de transport en commun, etc.
- Prêt de deux roues motorisées proposé par les missions locales
- Aides « transport » du Pôle Emploi, des CCAS, des Conseils généraux ...

- **Les actions de sensibilisation mises en place par la CCCE**

- Les actions de l'association « Covoiturage + »
- Les éventuels Plans de Déplacements d'Entreprise en vigueur ;
- Les stands d'information auprès des familles, de la population, etc. ;

- **Les services / moyens de transport proposés par la CCCE et les communes**
 - Le service de transport local ;
 - Les aides financières ponctuelles pour les associations ;
 - Etc.

Afin de diffuser au plus grand nombre cette information, des liens sur les sites Internet communaux vers cette page « Transport » devront être effectués. Des formations spécifiques auprès de différents acteurs du territoire accueillant du public devront également être organisées pour faire connaître l'offre de transport existante (*cf. action suivante 1.1.2.*).

D Action 1.1.2. : Former des « relais mobilité » sur l'offre locale de transport

Se déplacer nécessite des connaissances multiples : connaître son territoire, lire une carte, un plan de réseau, un horaire, connaître et acheter son titre de transport, évaluer un coût de déplacement, gérer son temps et son budget, etc.

Du fait d'une complexité de l'offre de transport sur le territoire, il est proposé d'aider la population dans ses déplacements, en diffusion de l'information sur cette dernière via différents acteurs, appelés « relais mobilité ».

Quels enjeux pour ces formations ?

L'objectif des formations est de permettre à des personnes relais dans chaque commune d'acquérir, par des outils et des mises en situation, de nouvelles compétences permettant de répondre aux questions de mobilité que peuvent se poser les habitants et touristes sur le territoire, de trouver une solution de mobilité adaptée à chacun en fonction de l'offre de transport actuelle.

Il s'agit également d'évaluer les besoins des personnes et de les initier aux problématiques de la mobilité durable.

Qui former ?

Dans un premier temps, il est proposé de former

- Les personnels de mairie, et principalement le personnel d'accueil et des CCAS
- Les personnels des offices de tourisme
- Les dépositaires de vente des tickets Illenoo, Tibus

Quelle formation mettre en œuvre ?

Les sessions de formation pourront prendre la forme suivante :

- Pour fonctionner efficacement, les formations doivent être courtes, régulières et organisées en petit groupe de 10 à 15 personnes maximum
- Sur une journée ou une demi-journée, la formation pourra aborder les thématiques suivantes :
 - **Temps 1** : Information des participants sur l'ensemble de l'offre de transport existante sur le territoire
 - Faire connaître l'offre de transport multimodale sur le territoire
 - Faire connaître les aides à la mobilité proposées sur le territoire
 - Savoir comment organiser et planifier un déplacement, où trouver l'information multimodale.
 - **Temps 2** : Tests et exercices direct via les outils Internet et notamment la Centrale de mobilité Région Bretagne.

- Ceci nécessite la mise à disposition de matériels informatiques avec connexion internet, et si possible pour une formation pertinente la mise à disposition de 5 postes informatiques minimum (2 personnes par poste).

Cette formation est à renouveler :

- chaque année auprès des nouveaux personnels,
- tous les 2/3 ans auprès du personnel déjà formé ou lors de changements importants dans l'offre de transport.
- Une information régulière devra aussi être menée auprès des relais mobilité lors de toute évolution de l'offre.

► Action 1.1.3 : Diffuser une information « Transport » simplifiée

Pour certains publics, les documents et modes d'information actuels sur l'offre de transport restent très complexes : difficulté de lecture des grilles horaires, de recherche de l'information du fait du grand nombre d'acteurs des transports, absence ou difficulté d'accès à Internet

Il est proposé d'informer régulièrement les habitants à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle en précisant systématiquement les modes de transports pouvant être utilisés pour rejoindre un site ou une manifestation particulière et en simplifiant l'information.

Exemples d'informations simplifiées à diffuser :

- Horaires de desserte du marché de Dinan le jeudi (Service Tibus spécifique) et Dinard le samedi (ligne Illenoo, transport à la demande communautaire)
- Horaires de desserte par les réseaux Illenoo et Tibus, de Saint Malo, lors de manifestations sportives, culturelles, etc...
- Horaires de desserte par les réseaux Illenoo et Tibus (et du futur transport à la demande) des permanences du PAE (La Richardais le lundi, Saint Lunaire le vendredi matin, Ploubalay le mardi, ...)
- Horaires de desserte par les réseaux Illenoo et Tibus (et du futur transport à la demande), de Dinard et Saint Malo le mercredi et le samedi (pour les déplacements de loisirs ou les courses)
- Etc...

Quels supports d'information utiliser ?

Dans un premier temps, et afin de limiter les coûts d'investissement, il est proposé d'utiliser les supports d'information existants auprès de la population :

- Lettre d'information des communes
- Documents d'information de la communauté de communes, notamment le guide annuel des manifestations
- Volet « Actualités » des sites internet des communes et de la communauté de communes
- Flyers des associations, d'événementiels particuliers... Un travail en étroite collaboration avec les associations devra être mené en amont des événementiels afin de les informer et de les assister

Quels rôles pour la CCCE ?

La CCCE a pour rôle d'impulser la démarche auprès des partenaires et de systématiser la diffusion d'informations simplifiées sur l'offre de transport existante au niveau des supports d'information existants. Il s'agit donc :

- De lister les événementiels récurrents sur le territoire et les principaux pôles générateurs de déplacements
- D'étudier pour chacun l'offre de transport existante
- D'organiser des réunions d'information et des contacts réguliers avec les partenaires en charge de l'élaboration des supports d'information existants



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012 Année de lancement des actions	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport		1 000 € Cout création page Internet sur site Internet existant par prestataire extérieur.	Cout de mise à jour de la page intégré dans budget communication de la CCCE							
Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »		0 € - Hypothèse : - Formation par personnel CCCE - matériels de formation (salle, ordinateurs, paper board,...) déjà existants								
Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée		Intégré au budget communication des communes et de la CCCE								

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012 Année de lancement des actions	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport		10	3	3	3	3	3	3	3	3
Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »		10	5	5	5	5	5	5	5	5

Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée		10	5	5	5	5	5	5	5	5
TOTAL		30	13	13	13	13	13	13	13	13

L'action 1.1.2 – Former des « relais mobilité » nécessite la mise à disposition d'une salle pendant 1 à 3 jours par an, avec vidéoprojecteur, paperboard, 5 ordinateurs avec connexion Internet.



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012 Année de lancement des actions	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport		<ul style="list-style-type: none"> - Recensement des données - Conception de la page Internet et mise en ligne des informations 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour des informations - Evaluation de l'action 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour des informations - Evaluation, continuité ou modification de l'action 						
Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »		<ul style="list-style-type: none"> - Formation des premières personnes relais mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation des nouveaux personnels et formation continue des relais mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation continue des relais transport - Formation des nouveaux personnels - Evaluation, continuité ou modification de l'action 						
Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée		<ul style="list-style-type: none"> - Recensement des événementiels récurrents sur le territoire et les principaux pôles générateurs de déplacements, étude pour chacun de l'offre de transport existante - Coordination avec les communes et acteurs locaux pour une diffusion simplifiée de l'information transport - Mise en place d'information simplifiée sur les documents de la CCCE (site Internet, guide annuel des manifestations, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination avec les communes et acteurs locaux pour une diffusion simplifiée de l'information transport - Mise à jour information simplifiée sur les documents de la CCCE - Evaluation, continuité ou modification de l'action 	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination avec les communes et acteurs locaux pour une diffusion simplifiée de l'information transport - Mise à jour information simplifiée sur les documents de la CCCE - Evaluation, continuité ou modification de l'action 						



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de visites sur la page Internet « Transport » - Période de visite (rentrée scolaire, période estivale,) - 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse des visites - Commentaires éventuels des visiteurs de la page 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer le référencement du site Internet de la CCCE - Mettre des liens vers la page Internet transport depuis un plus grand nombre de sites Internet : Office du tourisme, missions locales,...
Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de formations organisées - Nombre de personnes formées 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquête satisfaction auprès des personnes relais sur l'intérêt de la formation - Enquêtes auprès des personnes relais des demandes des usagers un an après la formation 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptations de la formation selon retour des enquêtes
Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'informations simplifiées diffusées / Revue de presse 		

1- INFORMER ET SENSIBILISER SUR L'OFFRE DE TRANSPORT DU TERRITOIRE

Priorité

Modérée à Forte



Action 1.2 - Sensibiliser les SALARIES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle

Public cible Actifs, Personnes en insertion principalement

Rôle de la CCCE Coordination et Maitrise d'Ouvrage

Partenariat Covoiturage+, CCI Saint Malo et Dinan, APPA, Chefs d'Entreprise, ADEME, Saint Malo Agglomération

Coût estimatif global			Court terme		Moyen terme	Long terme	
			2012	2013	2014 à 2017	2018 à 2020	
Action 1.2.2. Sensibiliser les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	Priorité Forte	(1)	Cout adhésion pris en charge par le Pays	1750 €	2900 €	3150 € HT/an	3500 € HT/an
		(2)	5 j	5 j	5 j	5 j/an	5 j/an
Action 1.2.2. Organiser un « Challenge Covoiturage »	Priorité Modérée	(1)			5000 € H.T /an	5000 € H.T /an	
		(2)			5 à 30j/an	20j/an	
Action 1.2.3. Inciter à la rédaction de PDE ou PDIE	Priorité Modérée	(1)	PE			Cf détail en fin de fiche	
			CCCE		/		
		(2)	PE	10 j	10 j	10 j/an	10 j/an
			CCCE	10 j	50 j	10j an	10j/an
TOTAL		(1)	adhésion pris en charge par le Pays	1750 € HT	2900 € HT	8 150 € HT/an	8 500 € HT/an
		(2)	5j	15j	15 à 55 j	35 à 45j/an	35j/an

(1) Budget investissement/an

(2) Nb jours coordination CCCE /an

PE : Option avec prestation externalisée

CCCE : Option avec réalisation étude en interne

Objectif

- Développer le covoiturage afin de limiter l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail.
- Promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture individuelle auprès des actifs et les aider à s'organiser afin d'encourager ces pratiques.
- Mettre en œuvre et inciter aux démarches pilotes pour développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle sur le territoire pour les déplacements domicile-travail

Contexte

L'usage de la voiture reste prédominant pour les déplacements domicile-travail des salariés de la CCCE.

L'offre en transport collectif étant actuellement peu adaptée aux besoins des salariés, il peut-être intéressant d'inciter les salariés à utiliser le covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail, ou les déplacements doux pour les déplacements courte distance.

Le covoiturage présente notamment de nombreux intérêts pour l'utilisateur (baisse du coût de voyage, diminution de la fatigue liée à la conduite, ...), il participe également à la réduction du trafic automobile et par conséquent à la baisse de la pollution.

Actions liées Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage



DESCRIPTIF DE L'ACTION

■ *Présentation générale*

Au-delà de la mise à disposition des informations, **la sensibilisation des salariés de la CCCE représente l'un des piliers de l'accompagnement vers les modes de transport alternatifs à la voiture** : il s'agit tout d'abord de questionner les pratiques et de faire prendre conscience des alternatives possibles. On ne passe pas à un autre mode de transport d'un seul coup !

Pour cela, la CCCE a plusieurs outils à sa disposition, notamment :

- L'association Covoiturage + (**cf. action 1.2.1**)
- L'organisation d'événementiels pour sensibiliser les salariés au covoiturage, par exemple l'organisation d'un « Défi covoiturage » (**cf. action 1.2.2**)
- Les Plans de Déplacements d'Entreprise qui peuvent être transposés à l'échelle de zones d'activité, zones industrielles (**cf. action 1.2.3**)

Sur le territoire de la CCCE, l'offre actuelle de transport collectif reste peu adaptée aux actifs. Les actions à mener en priorité auprès de ce publics sont donc dans un premier temps une sensibilisation à l'utilisation des modes de transport suivants :

- Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail, pour les déplacements le midi
- Les modes doux pour les trajets domicile-travail inférieur à 3 kilomètres

Le covoiturage présente l'avantage d'avoir un **coût d'investissement faible pour la collectivité** et de pouvoir être **mis en œuvre rapidement** avec des résultats rapides. Pour réussir, **il est néanmoins indispensable d'investir très fortement et de façon concentrée dans l'animation du dispositif.**

L'enjeu pour le covoiturage serait d'encourager les habitants à le pratiquer en communiquant dessus, mais aussi de les accompagner en identifiant des aires de covoiturage (cf. action 4.1)

■ *Action 1.2.1 : Inciter les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage + - action en cours*

Lorsqu'on s'adresse à des salariés d'entreprises, il est primordial d'avoir la collaboration des entreprises elles-mêmes, qui ont un lien direct avec leurs salariés.

Par ailleurs, les freins psychologiques au covoiturage sont encore nombreux et nombre d'usagers potentiels prioritaires (intérimaires, apprentis, ...) n'ont pas ou ne sont pas familiers d'internet. Il est donc indispensable d'aller à la rencontre des utilisateurs potentiels du service pour valoriser la démarche, expliquer son fonctionnement, répondre aux questions, aux objections, et réaliser sur place les inscriptions ou trouver des partenaires locaux pour y répondre. Il s'agit d'une des actions qui peut-être animée par l'association Covoiturage +.

L'adhésion récente du pays de Saint-Malo à l'association Covoiturage + peut donc jouer un rôle important pour la promotion du covoiturage auprès des salariés de la CCCE. A partir de 2012, l'adhésion se fera à l'échelle de chaque EPCI.

L'association Covoiturage + est un soutien privilégié pour la promotion du covoiturage, elle peut mener en effet les actions suivantes :

- Démarchage auprès des entreprises du territoire : organisation de réunions de sensibilisation au covoiturage auprès des principales entreprises du territoire

- Participation possible aux événements se déroulant sur le territoire (forum des associations, stands d'information, ...)
- Collaboration avec les PAE et missions locales pour aider à la mobilité des personnes ayant des problèmes de mobilité

► **Action 1.2.2. : Organiser un « Challenge Covoiturage » auprès des entreprises du territoire**

En complément des actions menées par l'association Covoiturage +, et en association avec cette dernière, la CCCE peut organiser des actions pour promouvoir **le covoiturage auprès du plus grand nombre de salariés.**

Ainsi il est possible d'organiser un « Challenge /Défi Covoiturage » auprès des entreprises du territoire. Cette opération concrète est l'occasion idéale d'encourager les salariés à essayer le covoiturage et de récompenser ponctuellement les covoitureurs réguliers.

Exemple d'organisation du Challenge/Défi covoiturage :

Plusieurs agglomérations françaises se sont lancées dans l'organisation de challenge/Défi covoiturage auprès des entreprises (Lyon, Nantes, ...). Les objectifs de ces défis sont d'encourager les salariés à essayer le covoiturage, valoriser l'implication des entreprises dans la promotion du covoiturage et donner plus de visibilité au dispositif sur le territoire.

- **Durée du défi :** peut se dérouler sur une journée, ou plusieurs jours (au maximum une semaine). Il est intéressant de laisser libre choix aux entreprises du jour de défi sur une période prédéfinie par la collectivité (exemple sur l'agglomération nantaise : défi sur une journée ou plusieurs jours pendant les trois premières semaines de novembre).
- **Type de récompenses pour les entreprises :** vélo, vélo électrique, tickets découverte réseaux Illenoo, Tibus, transport à la demande, etc... pour les entreprises ayant eu le plus de covoitureurs durant la journée ou la semaine. Il est également intéressant de récompenser l'ensemble des participants, par l'édition de « diplôme » par exemple.
- **Rôle de la CCCE :** La CCCE en tant qu'organisatrice du défi à un rôle important à jouer, notamment dans le cadre de :
 - Communication auprès des entreprises sur le projet
 - Gestion des inscriptions (relance mails, téléphoniques), puis des résultats, permanence téléphonique jusqu'à la diffusion des résultats
 - Edition, distribution d'un kit de communication pour les entreprises : affiches, bannière Web, Flyers, échéancier de communication, mails personnalisables, etc.
 - Organisation d'une séance de récompense en fin de défi : distribution de diplôme de participation, de récompenses auprès des entreprises les plus utilisatrices du covoiturage.
- Il est possible de déléguer l'organisation de l'événement à un prestataire extérieur. De plus il serait **intéressant de mener cette action à une échelle supra-communautaire** afin de toucher un nombre plus important de personnes, **par exemple en collaboration avec Saint Malo Agglomération** : Près d'un tiers des salariés habitants la CCCE travaillent sur Saint Malo.
- **Rôle de l'entreprise :** L'entreprise inscrite au Défi covoiturage doit désigner un référent, interlocuteur privilégié de l'entreprise pour la CCCE. Ce référent doit également jouer un rôle actif au sein de son entreprise afin de :
 - faire connaître l'événement à l'ensemble des salariés,
 - motiver les participants,

- Compter le nombre de salariés venus en covoiturage le ou les jours du défi
- Possibilité également d'organiser une animation particulière le jour de l'événement (petit déjeuner offert, concours photos,

Exemple de Challenge Covoiturage inter entreprise menée par le Grand Lyon

Déjà près de 3 000 inscrits sur le réseau de covoiturage du GRANDLYON, ensemble, poursuivons l'action !

Le GRANDLYON lance le

2^e Challenge COVOITURAGE INTER-ENTREPRISES

Jeudi 23 septembre 2010

Participez, c'est simple et gratuit !
Chaque établissement peut s'inscrire par email. Les affiches, tracts et cadeaux sont fournis gratuitement à toutes les entreprises participantes. De nombreux lots distribués à vos salariés qui covoitent !

Pourquoi ce challenge ?
Encourager les salariés à essayer le covoiturage. Valoriser l'implication des établissements dans la promotion des modes de déplacements doux. Donner plus de visibilité au dispositif de covoiturage du GRANDLYON.

Inscrivez votre établissement dès maintenant !
INFORMATIONS AU DOS

Le challenge, c'est quoi ?
Un prix sera partagé tous les salariés. Des cadeaux seront distribués à chaque un tirage au sort attribués des lots à une remise des prix sera organisée pendant le challenge.

Comment participer ?
C'est simple, chaque établissement doit :
- Désigner un référent qui sera notre interlocuteur pour la préparation de cette journée.
- Remplir et nous retourner par email la fiche d'inscription téléchargeable sur www.covoiturage-grandlyon.com. Les organisateurs vous feront ensuite parvenir une confirmation, ainsi que tous les supports de communication et toutes les indications sur le déroulement de la journée. Ils seront également disponibles pour répondre à toutes vos questions.

Bilan du challenge et remise des lots
Mercredi 28 septembre à 14h30, les entreprises ayant participé au challenge seront invitées à une remise de prix. Après une brève rétrospective, près de 2 ans après la mise en place du dispositif de covoiturage et les interventions des partenaires, les établissements gagnants seront récompensés.

Le rôle du référent
2 MOIS AVANT LE CHALLENGE
Comme entreprise du challenge, un référent sera désigné et en charge de la communication auprès de tous les salariés.
LE 23 SEPTEMBRE
- Compter le nombre de salariés venus en covoiturage et leur distribuer une récompense.
- Récupérer le « référent » selon son emploi, par chaque entreprise.
- Transmettre aux organisateurs le nombre de covoituteurs avant le 11 de la journée.
- Gagner précisément l'ensemble des cadeaux offerts selon l'équipage pour la remise des prix.

Règlement complet et bulletin d'inscription disponibles sur www.covoiturage-grandlyon.com

© Grand Lyon - Centre de Recherche, contributeur du Challenge Covoiturage
10001280-D01-NA-HGU- INDDIGO- Altermodal - 04.72.23.50.92

► Action 1.2.3. : Inciter à la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprise de façon individuelle ou groupée

Aujourd'hui, la plupart des grandes agglomérations de Bretagne et de France ont mis en place des démarches de PDE ou de PDIE auprès de leurs entreprises, souvent sous l'impulsion de l'intercommunalité.

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacement d'Entreprise ?

Le Plan de Déplacements d'Entreprise est une **démarche globale et intégrée d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par une entreprise ou un parc d'activités**. Il peut avoir plusieurs cibles : les salariés mais également les clients et les fournisseurs.

Trois orientations principales structurent le PDE :

1. Favoriser le report modal ;
2. Réduire les besoins de déplacements ;
3. Réduire les impacts environnementaux pour les déplacements motorisés inévitables.

La pratique met en évidence d'autres objectifs :

- Améliorer l'accessibilité du site pour des raisons économiques ;
- Améliorer les conditions de déplacements des salariés (turn-over, climat social, etc.).

Le PDE se compose de cinq étapes (chronologiques) et de cinq éléments de démarche (transversaux), comme le montre le schéma ci-dessous :



Deux démarches sont possibles :

- Le **plan de déplacement d'entreprise** (PDE) : il s'agit d'une démarche individuelle de la part d'une entreprise,
- Le **plan de déplacements inter-entreprises** (PDIE) : il s'agit d'une démarche commune entre plusieurs entreprises d'un même secteur.

Compte-tenu de la configuration du tissu économique de certains secteurs de la CCCE (pôle commercial de La Richardais / Dinard / Pleurtuit ; pôle aéroportuaire), le choix de PDIE peut être plus pertinent, et a l'avantage de permettre un effet d'émulation :

- un premier noyau dur d'entreprises se lance, et entraîne au fur et à mesure les entreprises voisines.
- Par exemple, les résultats obtenus récemment dans le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (01) en termes de covoiturage (part modale du covoiturage passant de 7% à 21% à l'issue de l'opération) montrent l'intérêt et la pertinence de la démarche.

Quel rôle pour la CCCE ?

Le rôle de la CCCE sera de sensibiliser les entreprises, d'insuffler les réflexions et de coordonner les démarches, voire de soutenir financièrement leur mise en œuvre.

- **Sensibiliser les entreprises** : Un premier travail de sensibilisation des entreprises pourra être organisé à l'occasion des réunions d'information et sensibilisation menées par l'association Covoiturage +. Il est également possible qu'une réunion spécifique soit organisée par la CCCE en collaboration avec l'association APPA et la CCI de St Malo. L'ADEME Bretagne pourra y être associée, en tant qu'organisme de l'Etat soutenant méthodologiquement et financièrement ce type de démarche. A cette occasion, un noyau dur d'entreprises motivées par la démarche pourra être identifié.
- **Insuffler les réflexions et coordonner les démarches** : L'élaboration des PDIE pourra être menée soit :

- Par le **recrutement d'un bureau d'études spécialisé** pour accompagner le groupe d'entreprises d'un point de vue méthodologique. Dans ce cadre, la CCCE pourra jouer un rôle de soutien technique et de coordination :
 - Soutien technique : aide à l'élaboration d'un pré-diagnostic en vue de la rédaction d'un cahier des charges pour l'appel d'offre (recueil des éléments de base nécessaires au montage du PDIE, liste des établissements intéressés par la démarche, motivation des entreprises, problématiques spécifiques,...) et en parallèle aider le groupe d'entreprises à élaborer un dossier de financement auprès de l'ADEME Bretagne.
 - Coordination : Une implication forte de la CCCE sera nécessaire pour insuffler et maintenir la dynamique.
- Il est également possible que la **CCCE accompagne directement le groupe d'entreprises dans la démarche**. Dans ce cadre, la CCCE jouera à la fois un rôle d'accompagnement technique, de sensibilisation et de coordination. La démarche d'élaboration des PDIE devra suivre plusieurs étapes :
 - **Organisation d'enquêtes approfondies** auprès des entreprises et des salariés, tant sur l'organisation générale, sur les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels, etc.
 - **Géolocalisation des salariés** pour identifier les potentiels en faveur des différents modes de transports et en fonction d'aires de chalandises.
 - **Organisation d'une concertation** importante avec les entreprises, mais aussi avec les salariés (principe d'une démarche participative),
 - **Identification et hiérarchisation d'actions,**
 - **Approfondissement des actions** et préparation à leur **mise en œuvre.**
 - **Lancement des actions, suivi et évaluation**



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.2.1. - Sensibiliser les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	<i>En 2011, Cout d'adhésion à l'association Covoiturage + pris en charge par Pays en 2011</i>	1 750 €	2 900 €	3 000 €	3 100 €	3 200 €	3 300 €	3 400 €	3 500 €	3 600 €
		<i>En 2012, Cout d'adhésion pris en charge par la CCCE. Cout de 10 cents/hab/an, soit 1750 €</i>	<i>En 2013, Augmentation du cout d'adhésion avec l'hypothèse d'intégration de Dinard à la CCCE</i>	<i>A partir de 2014, Hypothèse d'augmentation de la population de 3% par an, Soit une augmentation du cout de l'adhésion à l'association Covoiturage + de 3% par an également</i>						
Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge Covoiturage »				5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
				<i>Forfait annuel pour budget de communication et achats de récompenses pour le défi – Possibilité de mutualiser les investissements avec d'autres EPCI organisatrices, notamment Saint Malo Agglomération.</i>						
Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDE ou PDIE	PE		35 000 €	Cout d'études pris en charge par le groupe d'entreprises						
	CCCE			/						
	Financements possibles			Financements de l'ADEME Bretagne pour l'élaboration de PDE ou de PDIE à hauteur de 50% environ (à confirmer en fonction des enveloppes budgétaires annuelles)						

PE : Option avec prestation externalisée - **CCCE** : Option avec réalisation étude en interne

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.2.1. - Inciter les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge Covoiturage »				5	30 (année de lancement du 1 ^{er} défi)	20	20	20	20	20
Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDE ou PDIE	<i>PE</i>	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	<i>CCCE</i>	10	50	50	10	10	10	10	10	10
TOTAL	5	15	15 à 55	20 à 60	45	35	35	35	35	35

PE : Option avec prestation externalisée - *CCCE* : Option avec réalisation étude en interne



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.2.1. - Sensibiliser les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	<ul style="list-style-type: none"> - Adhésion à l'association Covoiturage + à l'échelle du Pays - Sensibilisation des entreprises par le biais de l'association Covoiturage + - Bilan annuel 	<ul style="list-style-type: none"> - Adhésion à l'association Covoiturage + à l'échelle de la CCCE - Coordination avec l'association Covoiturage + : choix des entreprises - Bilan annuel 	<ul style="list-style-type: none"> - Adhésion à l'association Covoiturage + à l'échelle de la CCCE + Dinard - Coordination avec l'association Covoiturage + : choix des entreprises - Bilan annuel 	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluation, continuité ou modification de l'action 				<ul style="list-style-type: none"> - Evaluation, continuité ou modification de l'action 		
Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge Covoiturage »				<ul style="list-style-type: none"> - Recherche de partenaires pour le Défi Covoiturage. En cas de prestation externe, préparation de l'appel d'offre. - Possibilité de lancer le premier défi covoiturage en 2015 				<ul style="list-style-type: none"> - Evaluation, continuité ou modification de l'action 		
Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDE ou PDIE		<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation des entreprises à l'élaboration de PDE/ PDIE, recherche d'entreprises intéressées. - En cas de prestation externe, aide à la préparation des appels d'offres et/ou des dossiers de financement 	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi ou aide à la réalisation des premiers PDE ou PDIE 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place des premières actions 				<ul style="list-style-type: none"> - Evaluation, continuité ou modification de l'action 		



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 1.2.1. - Sensibiliser les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'inscrits au site internet de Covoiturage +. - Nombre d'entreprises sollicitées et part d'entreprises adhérentes - Nombre de covoitureurs - Quantité estimée de CO2 économisé - Coût de l'adhésion ramené au covoitureur 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse des visites - Commentaires éventuels des visiteurs de la page 	
Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge Covoiturage »	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'entreprises inscrites au défi, évolution - Part modal du covoiturage habituellement et lors du défi, évolution - 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquête satisfaction auprès des personnes relais sur l'intérêt de la formation - Enquêtes auprès des personnes relais des demandes des usagers un an après la formation 	
Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDE ou PDIE	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'entreprises impliquées dans la démarche, - Répartitions modales identifiées dans les enquêtes, - Evolution des répartitions modales à moyen et à long terme 	<ul style="list-style-type: none"> - Solutions identifiées et mises en place, 	

1– Informer et sensibiliser sur l'offre de transport du territoire

Action 1.3 - Déplacements de LOISIRS – Sensibiliser les FAMILLES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle

Priorité

Modérée



Public cible Jeunes pour les déplacements de loisirs

Objectif

Rôle de la CCCE Coordination et Maitrise d'Ouvrage

- Promouvoir les modes alternatifs pour les déplacements de loisirs.

Partenariat Communes, Clubs, Asso. sportives de loisirs, Ets scolaires, CM des jeunes ...

- Sensibiliser les enfants à l'usage des déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an		2011	Court terme	Moyen terme	Long terme
			2012 2013	2014 2017	2018 ...
Action 1.3.1. - Organiser des stands d'informations sur les transports lors des forums des associations	(1)				
	(2)			10 j/an	10 j/an
Action 1.3.2. - Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires	(1)			2000 €/an	2000 €/an
	(2)			5j 1 ^{ère} année 20j/an ensuite	20 j/an
TOTAL	(1)			2000 €/an	2000 €/an
	(2)			15 à 30 j/an	30 j/an



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Du fait d'une offre en transport collectif hétérogène sur le territoire, voir inexistante sur certains secteurs, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements de loisirs, même pour les courts trajets. Néanmoins il est possible de développer certains modes alternatifs, tels que le covoiturage, le vélo ou la marche à pied pour ces déplacements spécifiques.

► **Action 1.3.1 : Organiser des stands d'information lors des forums des associations**

Afin de promouvoir les modes alternatifs auprès des familles pour les déplacements de loisirs, voir également les déplacements domicile-école, il est proposé d'organiser des stands d'information sur les réseaux de transports, sur le covoiturage lors des « forum des associations.

L'objectif de ces stands sera :

- Sensibiliser les familles à l'usage des modes doux et du covoiturage pour les déplacements de loisirs
- Mettre en relation les familles pour qu'elles puissent covoiturer.

► **Action 1.3.2 : Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires (Cours moyen)**

Autre biais pour sensibiliser les familles, sensibiliser tout d'abord les enfants. Il est proposé de travailler avec une classe de cours moyen chaque année sur la thématique du transport et des modes alternatifs à la voiture.

Le rôle de la CCCE sera alors de :

- Organiser une réunion d'information en début d'année (janvier/février) auprès des établissements scolaires primaires du territoire pour faire connaître la démarche et identifier des classes intéressées
- Travailler avec une à deux classes chaque année, en aidant le professeur à établir son programme thématique: distribution de brochures d'information, proposition de thématiques de travail, aides au lancement d'actions, tels que l'organisation de sorties vélo, de ramassage scolaires à pied ou à vélo,
- Synthèse de la démarche chaque année, et diffusion des principaux résultats auprès des autres établissements scolaires



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

► **Budget prévisionnel**

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.3.1 : Organiser des stands d'information lors des forums des associations+				<i>Intégré au budget communication de la CCCE</i>						
Action 1.3.2 : Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires (Cours moyen)				2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €
				<i>Budget forfaitaire annuel</i> <i>Propositions d'aides financières pour la réalisation des actions : achat vélos, gilets</i>						

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.3.1 : Organiser des stands d'information lors des forums des associations+				10	10	10	10	10	10	10
Action 1.3.2 : Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires (Cours moyen)				5	20	20	20	20	20	20
TOTAL				15	30	30	30	30	30	30



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	2011	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.3.1 : Organiser des stands d'information lors des forums des associations+				- Organisation de stands d'information et sensibilisation lors des forums des associations	- Evaluation, continuité ou modification de l'action			- Evaluation, continuité ou modification de l'action		
Action 1.3.2 : Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires (Cours moyen)				- Organisation de réunions de sensibilisation auprès des professeurs des écoles du territoire (cours moyen). - Recherche d'établissements scolaires intéressés - Travail	- Poursuite travail auprès d'une ou deux classes - Evaluation, continuité ou modification de l'action. Diffusion auprès des autres établissements	- Evaluation, continuité ou modification de l'action		- Evaluation, continuité ou modification de l'action		

				collaboratif auprès d'une ou deux classes durant l'année scolaire 2014/2015	- ts scolaires. Travail collaboratif avec une ou deux nouvelles classes chaque année scolaire.		
--	--	--	--	---	---	--	--

Quand organiser cette sensibilisation ?

- Cette sensibilisation est à organiser en début ou fin d'année scolaire (courant juin ou septembre), lors des inscriptions dans les clubs de sports, culturels, etc...
- Et à renouveler chaque année



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 1.3.1 : Organiser des stands d'information lors des forums des associations+	- <i>Nombre de stands organisés</i> - <i>Nombre de passages aux stands</i>		
Action 1.3.2 : Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires (Cours moyen)	- <i>Nombre d'établissements scolaires ou classes inscrites dans la démarche</i>	- <i>Actions identifiées et mises en place</i>	



Action 1.4 - Communiquer autour des actions transport mises en place par la CCCE

Public cible	TOUS
Rôle de la CCCE	Maitrise d'Ouvrage
Partenariat	AOT, ADEME, APPA, Communes

	Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	2011	Court terme		Moyen / long terme
			2012	2013	Années suivantes
Action 1.4. - Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE	(1)		2000 €/an	2000 €/an	7000 €/an
	(2)		3 j	3 j	10 j/an

Objectif

- Communiquer sur les actions mises en place dans le cadre de l'étude transport
- Sensibiliser la population à l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Contexte

- L'étude transport amène des modifications de l'offre de transport, il est important de communiquer auprès des habitants, mais également des entreprises, administrations sur ces changements afin d'inciter à l'usage des modes alternatifs.



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

Après validation de l'étude transport et lors de la mise en place progressive des actions, il est important de communiquer sur les enjeux, et actions mises en place ; notamment concernant la mise en place du transport à la demande.

Chaque étape de mise en œuvre d'une action doit s'accompagner de communication

- A la population
- Aux entreprises et administrations
- A destination des partenaires extérieurs

A travers :

- Le site Internet de la Communauté de communes et des communes
- Les médias locaux (presse, radio, chaîne de télévision locale comme France 3...)
- Des stands d'information avec la présence de représentants de la CCCE, d'éventuels « relais mobilité », de transporteurs, de représentants de l'association Covoiturage +, des conseils généraux....

Avec la réalisation :

- De feuillets d'information sur les différents travaux entrepris

- La réalisation éventuellement d'affiches
- Le développement de journées d'actions, notamment au moment de la semaine européenne de la mobilité, la mise en place d'un défi covoiturage, le lancement du transport à la demande, ou la journée vélo.
- La réalisation d'éventuelles enquêtes de satisfaction sur les espaces publics ou au niveau des transports existants.



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.4 : Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE		2000 €	2000 €	7000 €	7 000 €	7 000 €	7 000 €	7000 €	7000 €	7000 €
		<i>Budget communication, via les vecteurs existants de la CCCE</i>		<i>Budget forfaitaire annuel pour la réalisation de deux stands parapluie 3*2m (conception visuelle et messages, mises en page, exécution technique, fabrication et livraison) - 3500 €/u</i> <i>Autres documents de communication – intégré au budget communication de la CCCE</i>						

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.4 : Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE		3	3	10	10	10	10	10	10	10



CALENDRIER DE REALISATION

Quand organiser cette sensibilisation ?

- Lors de manifestations nationales : semaine de la mobilité, du développement durable, fête du vélo, ...
- A renouveler chaque année

Le calendrier de mise en œuvre de cette sensibilisation et information sera fonction du calendrier de mise en œuvre des actions.

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 1.4 : Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE		Campagne de communication sur les actions en cours	Campagne annuelle de communication sur les actions en cours	Campagne annuelle de communication sur les actions en cours	Organisation des premiers stands d'information et sensibilisation, et premiers événementiels	- Evaluation, continuité ou modification de l'action		- Evaluation, continuité ou modification de l'action		



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 1.4 : Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de campagnes de communication mise en place - Nombre de stands et/ou événementiels mis en place - Participation aux stands / événementiels 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact de ces campagnes (report modal, augmentation des usagers des transports et notamment du transport à la demande...) 	



VOLET N°2 – AMELIORER L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Liste des actions	Priorité
Action 2.1 - Suivre le projet de Syndicat Mixte de Transport	Forte
Action 2.2 - Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux	Forte
Action 2.3 - Expérimenter un service de transport local	Forte
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives	Faible

Action 2.1 - Suivre le projet de Syndicat Mixte de Transport

Priorité

Forte



Public cible Tous

Rôle de la CCCE Concertation

Partenariat Pays de St Malo, St Malo Agglo, CG 22, CG 35, Pays de Dinan

Objectif

Améliorer l'offre de transport à l'échelle du Pays de Saint Malo

	<i>Coût estimatif global</i> (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	Court terme		Moyen / long terme
		2012	2013	Années suivantes
Action 2.1. - Suivre le projet de Syndicat Mixte de Transport	(1)			
	(2)	5j	5 j	5 j/an



DESCRIPTIF DE L'ACTION

■ Présentation – Etat d'avancement de la réflexion

Dans le cadre du renouvellement de la DSP (délégation de services publics) des services de transport de Saint Malo Agglomération et d'une réflexion commune de Dinan sur l'organisation de son offre de transport, s'est posée la question d'une offre de transport élargie prenant en compte non pas les limites administratives traditionnelles (PTU, communauté d'agglomération, communauté de communes, département), mais les bassins de vie et d'emploi autour de Saint Malo et de Dinan, plus pertinent du point de vue de l'aménagement du territoire, et de l'organisation de l'offre de transports.

Cette réflexion, tout d'abord menée par Saint Malo Agglomération, a permis de dégager plusieurs hypothèses d'évolution prenant en compte différentes échelles et différents types de réseaux :

- Réseaux de transport urbain, réseau de lignes structurantes périurbaines, réseau de rabattement
- Territoire retreint autour de Saint Malo Agglomération et la CCCE, jusqu'à un territoire élargie intégrant la CODI
- Question du versement transport

La réflexion sur la création d'un syndicat Mixte est toujours en cours et est recentrée sur le Pays de Saint Malo.

■ Rôle de la CCCE

Les différentes actions de la politique transport de la CCCE n'entrent pas en concurrence avec la réflexion sur la création d'un Syndicat mixte de transport, notamment la création d'un transport à la demande. Les différentes actions peuvent être mises en place et devront être adaptées lors de la création du Syndicat.

Le rôle de la CCCE est donc ici de mener un suivi régulier sur l'avancement du projet, et participer à son élaboration au niveau du Pays.



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 2.1. - Suivre le projet de Syndicat Mixte de Transport										
Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an)										
Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	5	5	5	5	5	5	5			



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 2.1. - Suivre le projet de Syndicat Mixte de Transport	Participation et suivi de la mise en place éventuelle d'un Syndicat Mixte de Transport Calendrier à adapter selon la date de création éventuelle du Syndicat mixte et fonction de l'état d'avancement de la réflexion							-		



Action 2.2 - Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux



Public cible	TOUS
Rôle de la CCCE	Concertation
Partenariat	CG 22, CG 35

	<i>Coût estimatif global</i> (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	Court terme		Moyen / long terme
		2012	2013	Années suivantes
Action 2.2. -	(1)			
Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux	(2) 5j	5j	5 j	5 j/an

Objectif

Améliorer l'offre de transport collectif existante sur le territoire, son accessibilité

Inciter et développer l'intermodalité

Améliorer l'accessibilité à l'information

Contexte

La particularité de la CCCE est d'être située à cheval sur deux départements. L'offre en transport collectif est très hétérogène sur le territoire, que ce soit au niveau des offres scolaires, ou régulières.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

Dans le cadre du renouvellement de la DSP des services de transports départementaux d'Ille et Vilaine, le conseil général a fait évoluer son schéma de transport. Sur le territoire, les changements principaux sont les suivants :

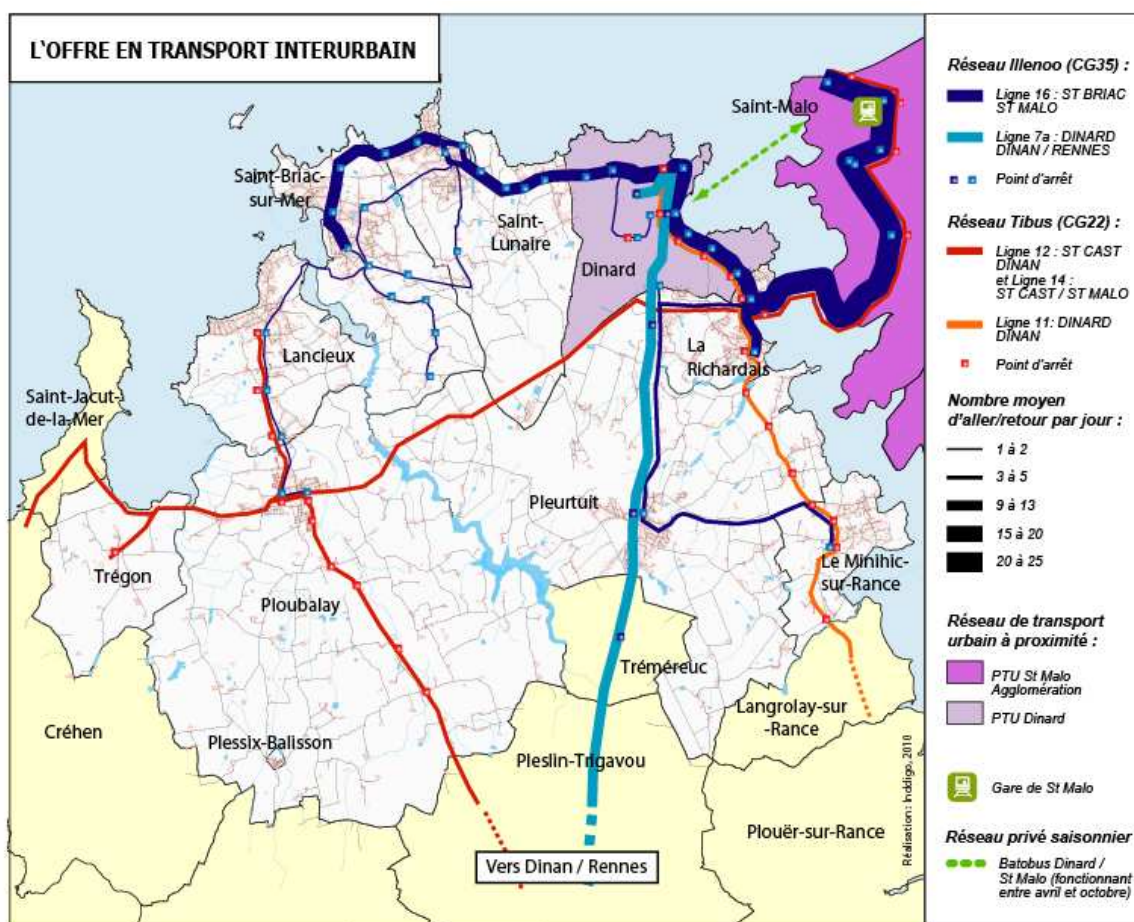
- Ligne 7 : peu d'évolution sur le territoire de la CCCE
- Ligne 16 :
 - mise en place de service de transport accessible (à la demande)
 - mise en accessibilité des points d'arrêts
 - augmentation de la fréquence : 1A/2R en plus au niveau de l'antenne Le Minihic/Pleurduit/Dinard, mais le point d'arrêt à Dinard se trouve au niveau de l'Eglise de Notre Dame et non au niveau du point d'intermodalité avec les autres lignes de transport.

Afin d'améliorer l'offre en transports départementaux, et dans l'attente de la création d'un éventuel Syndicat mixte de transport, la concertation avec les conseils généraux d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor doit être poursuivie sur :

- Le cadencement de la ligne 16 et l'amélioration de sa lisibilité horaire : la ligne 16 a pour particularité d'être à la fois une ligne scolaire et régulière, elle offre un grand nombre d'horaires de desserte, concentrés principalement aux heures d'entrée/sortie des collégiens

et lycéens, mais également quelques dessertes en heure creuse. Un travail doit être mené pour améliorer la lisibilité et la compréhension de cette ligne auprès du public de commerciaux :

- différenciation entre la ligne 16 scolaire et la ligne 16 régulière, tout en conservant la possibilité aux commerciaux d'emprunter les lignes scolaires s'il y a de la place disponible
- Cadencement des horaires de la ligne 16 régulière : un passage par heure
- Concertation avec le conseil général des Côtes d'Armor pour une prolongation de la ligne sur les communes des Cotes d'Armor
- Valorisation des kilomètres non parcourus en fréquence plus importante
- Une harmonisation tarifaire entre les conseils généraux des Cotes d'Armor et d'Ille et Vilaine. Une réflexion est en cours entre les différents conseils généraux de Bretagne.
- Une réflexion sur une tarification multimodale, billet ou abonnement permettant d'utiliser le même titre de transport pour l'usage de différents services de transport (Illenoo, service de transport de Saint Malo Agglomération, futur transport à la demande).





BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Action 2.2. - Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an)										
Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 2.2. - Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux	Action en cours. Concertation avec les Conseils généraux pour optimiser l'offre de transport existante Calendrier fonction des renouvellements de contrat/DSP des services de transport des conseils généraux							-		



Action 2.3 - Expérimenter un service de transport local

Public cible	Personnes âgées, Personnes en insertion, Personnes à mobilité réduite principalement
Rôle de la CCCE	Maitrise d'Ouvrage
Partenariat	CG 22, CG 35, Transporteurs, CCAS, CLIC, PAE, Service Jeunesse

Objectif

Compléter l'offre de transport existante par une offre de transport locale dans les secteurs actuellement non desservis ou à des horaires d'absence de desserte Aider les populations ayant des difficultés à se déplacer dans leur vie quotidienne en complétant l'offre de transport existante, par un service interne à la CCCE.

Contexte

Plusieurs services de transport desservent aujourd'hui le territoire de la CCCE (Illenoo, Tibus), mais l'offre reste très hétérogène sur le territoire et permet principalement de rejoindre Dinard ou Saint Malo. Aucun service ne permet de se déplacer à l'intérieur de la CCCE.

Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	2011	Court terme		Moyen / long terme
	2011	2012	2013	Années suivantes
Action 2.3. - Expérimenter un service de transport local	(1) Coût d'investissement	18 500 € à 46 500 €	15 000 €	5000 €/an
	(1) Coût de fonctionnement	10 900 € à 13 400 €/an	10 900 € à 13 400 €/an	A réévaluer selon consistance du service
	(2)	20j	20j	10 à 20j/an



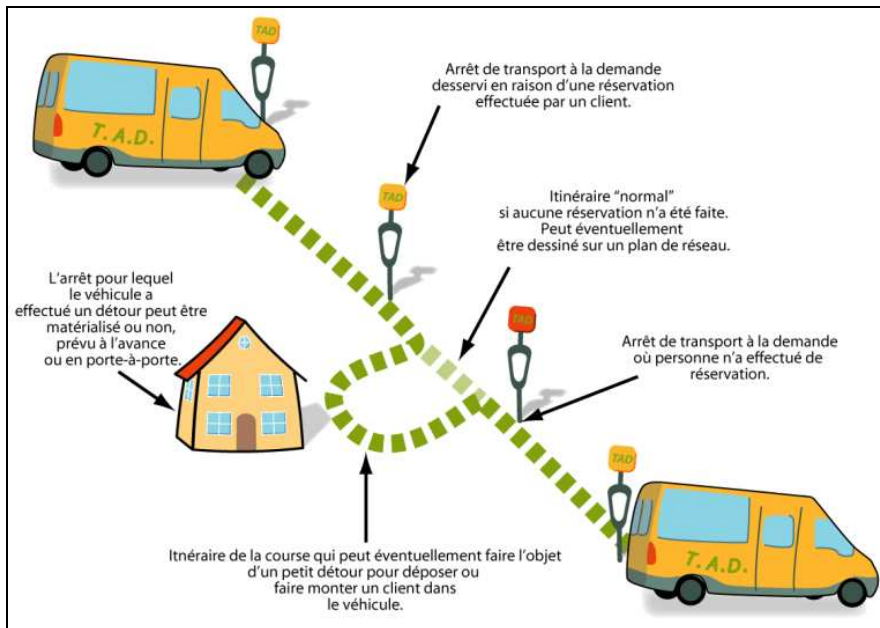
DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

Il est proposé l'expérimentation d'un service de transport local pour compléter l'offre en transport collectif existante et pour irriguer les zones non couvertes actuellement par l'offre de transport régulière.

- Ce service aura pour objectif de :
 - desservir les pôles principaux de la vie quotidienne (commerces et marché de centre ville, PAE, cabinet médical, supermarché),
 - créer une offre transport complémentaire à l'offre dans les secteurs où il n'existe pas d'offre de transport (complémentarité et rabattement vers l'offre actuelle, complémentarité et non concurrence avec l'offre) :
 - Desserte de secteurs où l'offre de transport actuelle est faible, voir nulle
 - Aux horaires non desservis par les lignes régulières et à la demande
 - En rabattement vers les lignes régulières

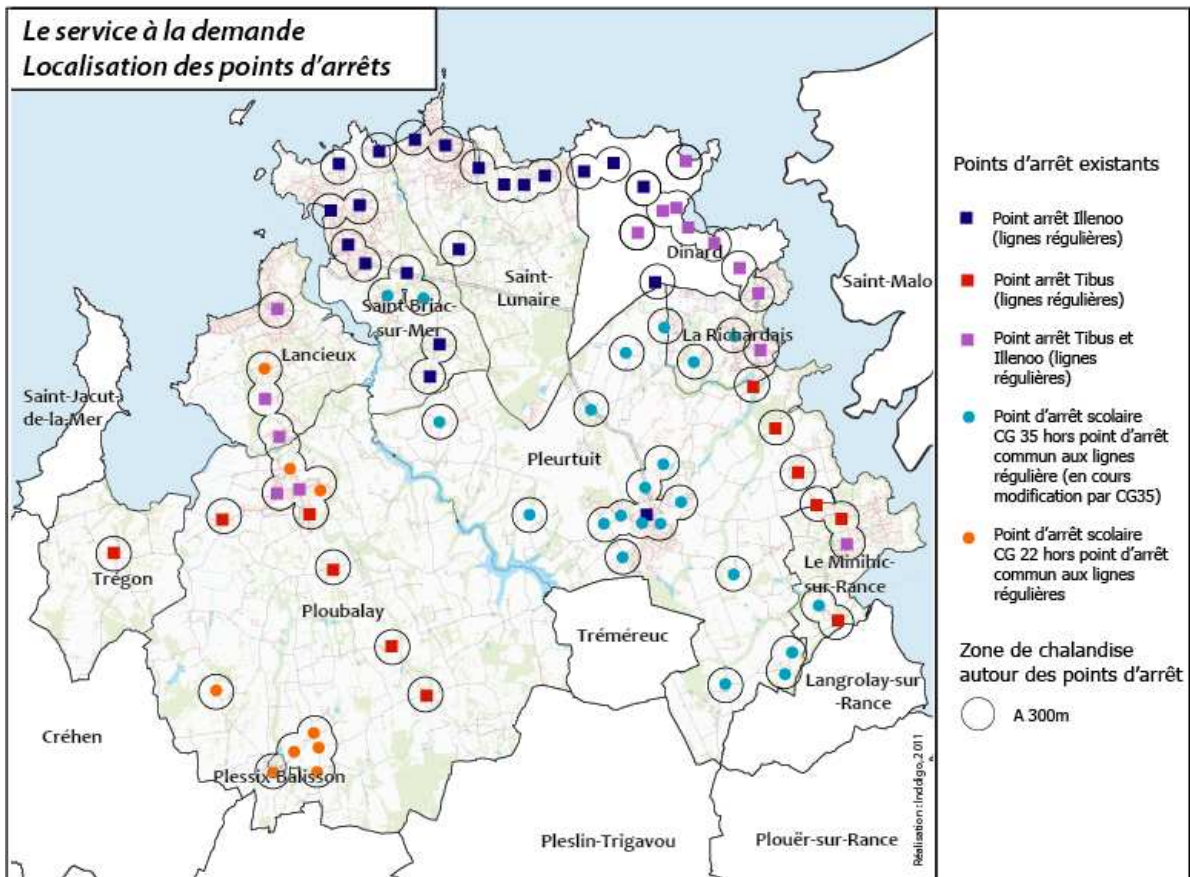
- A destination des personnes les moins mobiles : personnes en recherche d'emploi ou en insertion, les personnes âgées peu ou non mobiles, les personnes à mobilité réduite, voir les jeunes pour les déplacements de loisirs.
- Il s'agira d'un transport à la demande de type zonal : itinéraire selon des arrêts réservés



Point de prise en charge

La prise en charge des usagers s'effectuera :

- Sur l'ensemble des communes de la CCCE
- Aux arrêts scolaires / Illenoo / Tibus pour tout habitant à moins de 300m



Communes / Nb de point d'arrêt	Service Régulier Illenoo	Service Régulier Tibus	Service Régulier Tibus et Illenoo	Services scolaires uniquement (CG 22 ou CG 35)	TOTAL
LA RICHARDAIS	1	2		2	5
LANCIEUX		1	2	2	5
LE MINIHC	1		4	1	6
PLESSIX- BALISSON				1	1
PLEURUIT		1	2	19	22
PLOUBALAY		1	6	8	15
ST BRIAC	11			2	13
ST LUNAIRE	7				7
TREGON			1		1
TOTAL	21	5	16	35	77

A domicile :

- Pour les personnes à mobilité réduite (handicap permanent – nécessité de présenter justificatif : carte d'invalidité, carte de stationnement pour pers handicapée)
- Pour les personnes de plus de 70 ans,
- Pour les personnes à handicap temporaire sur justification certificat médical
Pour personne habitant à plus de 300 m d'un point d'arrêt scolaires / Illenoo / Tibus

Public	Critères	Justificatifs
Personnes à mobilité réduite (handicap permanent)	<ul style="list-style-type: none"> • Posséder la carte d'invalidité (incapacité permanente supérieure à 80%) • Posséder la carte européenne de stationnement pour handicapé • Etre inscrit à la troisième tranche d'invalidité de la sécurité sociale • <i>Possibilité d'être accompagné si la pièce justificative le stipule</i> 	Photocopie de l'une des pièces évoquées dans la colonne du centre
Personnes à mobilité réduite (handicap temporaire)	<ul style="list-style-type: none"> • Justifier d'un certificat médical mentionnant les dates de début et fin d'invalidité, ainsi que l'incapacité temporaire de conduire un véhicule 	Certificat médical

Personnes âgées	<ul style="list-style-type: none"> • Avoir plus de 70 ans 	Photocopie d'une pièce d'identité en cours de validité
Personnes éloignés des services de transport actuel	<ul style="list-style-type: none"> • Habiter à plus de 300m d'un point d'arrêt scolaire, Illenoo, Tibus 	Aucun Gestion automatique par la centrale de réservation

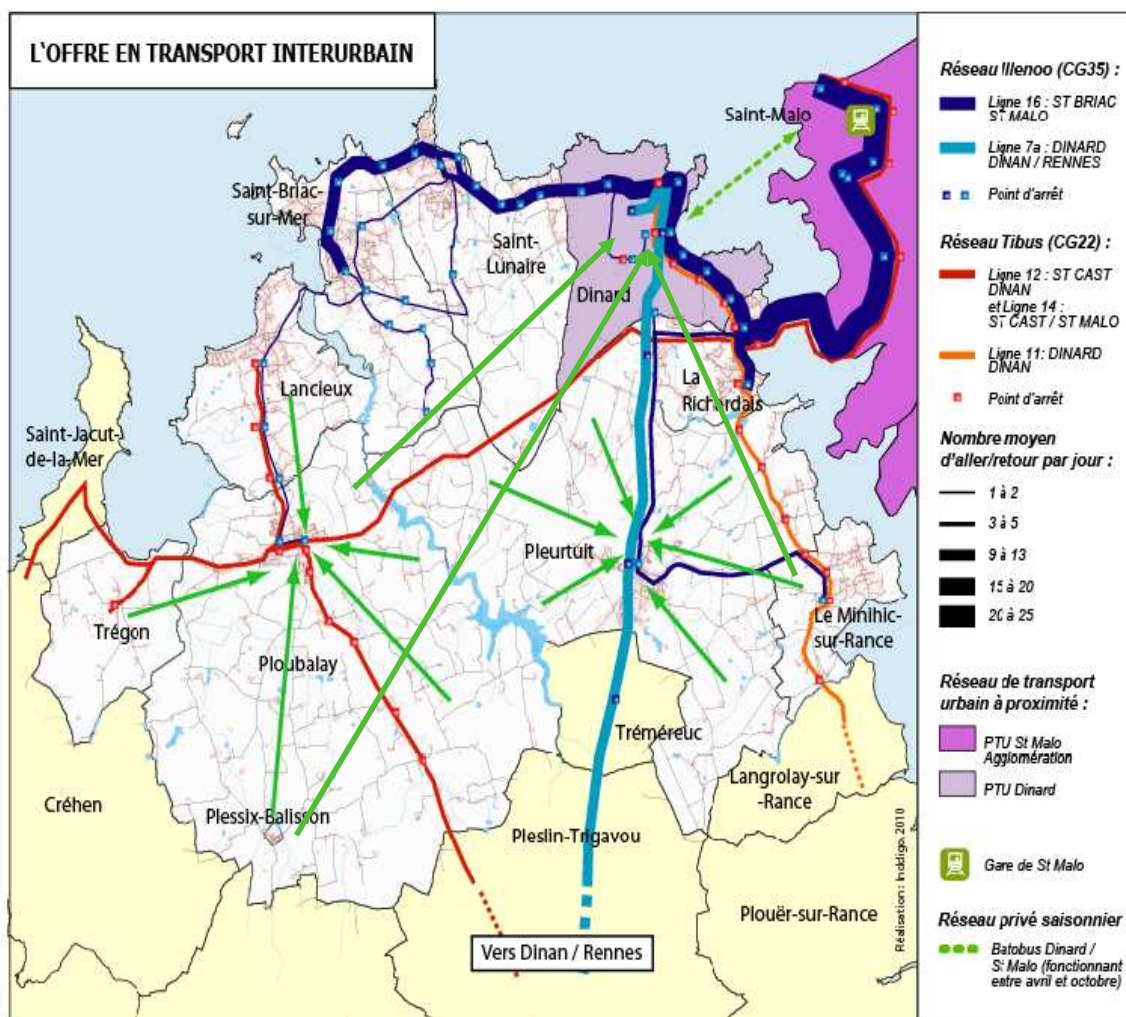
Dans le cas de prise à domicile, il sera demandé au chauffeur un accompagnement pour l'accès au véhicule si nécessaire. Il est également possible d'organiser un service spécifique pour les prises en charge de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite.

Remarque : pour une meilleure lisibilité de l'offre de transport local et une amélioration de l'attractivité du service, il est possible d'effectuer une prise en charge au point d'arrêt uniquement en zone agglomérée. Toute personne habitant en dehors des zones agglomérées est prise en charge à domicile. Cette solution peut être opportune car les points d'arrêt hors agglomération possèdent généralement des équipements limités (absence d'abris, panneau d'information, cheminement pour accéder au point d'arrêt) et/ou se situe le long d'axes fortement circulés.

■ *Point de desserte*

Les arrêts de desserte seront les suivants :

- Centre ville de Pleurtuit :
 - Arrêt Mairie
 - Autre arrêt possible : centre sportif rue St Guillaume
- Centre ville de Ploubalay :
 - Arrêt Centre (Eglise)
 - Autres arrêts possibles : arrêt Ecole St Joseph, Arrêt La gare
- Centre ville de Dinard :
 - Arrêt Le Gallic
 - Arrêt Rue de la gare
 - Arrêt Port Blanc
- Zone commerciale :
 - Arrêt l'Hermitage - la Richardais
 - A partir de 2014 - Zone commerciale Cap Emeraude
- Points d'arrêt Illenoo ou Tibus le plus proche du domicile pour rejoindre Saint Malo, avec une arrivée à l'arrêt 5 à 10 minutes avant l'arrivée du car



■ Jours et horaires de fonctionnement

Il est proposé les jours de fonctionnement suivant

- Le mardi
- Le mercredi (jour de permanence PAE à Pleurtuit)
- Le jeudi (jour de permanence PAE à Ploubalay)
- Le samedi matin (pour le marché de Dinard)

Avec un fonctionnement par demi-journée :

- Entre 9h30 et 12h
- Entre 13h30 et 17h

Néanmoins, le service doit être en **complémentarité** et **sans concurrence** en terme de desserte et d'horaires avec l'offre de transport existante (Illenoo, Tibus).

Et une offre existe déjà à certains horaires et sur certaines zones de desserte :

- Sur la liaison St Briac / St Lunaire / Dinard, quelques soient les jours et horaires : les personnes habitants à proximité d'un point d'arrêt Illenoo dans un rayon de 300m seront réorientés vers le service de la ligne ILLENOO 16A.
- A certains horaires et certains jours, sur les liaisons suivantes :
 - Le Minihic → Pleurtuit → Dinard (église Notre Dame) (ligne Illenoo 16B, service du lundi au samedi, vers 9h35, 13h35 et 15h35)
 - Dinard (église Notre Dame) → Pleurtuit → Le Minihic (ligne Illenoo 16B, service du lundi au samedi, vers 12h, 13h, 17h, 18h)

- Dinard -> Lancieux -> Ploubalay -> Trégon (ligne Tibus 14, service vers 12h30 le mercredi et samedi)
- Ploubalay -> Lancieux (ligne Tibus 14, service à la demande vers 16h)
- Le Minihic-> Pleurtuit ->La Richardais -> Dinard (ligne Tibus 11, service vers 13h30 le mercredi)
- Dinard -> La Richardais ->Pleurtuit -> Le Minihic (ligne Tibus 11, service à la demande vers 9h30 le mardi et jeudi, et vers 15h le mardi, mercredi, jeudi)
- Trégon -> Lancieux -> Ploubalay (ligne Tibus 12, service à la demande le mardi, mercredi, jeudi vers 9h30, 14h)
- Ploubalay -> Lancieux -> Trégon (ligne Tibus 12, service le mercredi vers 12h40 et 13h15, le mardi et jeudi vers 12h30, 16h30 et 17h30)
- Sur ces horaires (à plus ou moins 1 heure) et dessertes, il sera demandé à l'utilisateur d'emprunter les services de transport des conseils généraux.
- Ces modalités sont à discuter avec les conseils généraux d'Ille et Vilaine et des côtes d'Armor, afin de répondre aux critères de non concurrence entre les réseaux, tout en préservant l'attractivité du réseau de transport local.

■ *Conditions d'accès*

Le service sera ouvert à tous, mais les horaires de fonctionnement permettront de limiter le type de public.

Tout enfant de moins de 12 ans devra être accompagné.

Le service sera accessible aux personnes en situation d'handicap.

Le Transport à la demande pourra s'adresser à des personnes en situation de handicap. Or, la voirie devant le domicile ou le lieu de destination n'est pas toujours accessible. Pour pallier cela, le chauffeur devra être en mesure d'accompagner les usagers pour accéder au véhicule et en sortir.

Par ailleurs, au moins un des véhicules proposés devra être accessible aux personnes à mobilité réduite (au minimum un fauteuil roulant), voire devra être aménagé selon les critères réglementaires pour les véhicules de plus de 9 places (il n'existe pas de réglementation pour les véhicules de moins de 9 places).

Lors de la réservation, il sera demandé à l'utilisateur de préciser sa situation ou non d'handicap moteur (en fauteuil roulant), pour pouvoir adapter le véhicule.

■ *Mode de gestion*

Le principe retenu est de faire appel à un ou des **prestataire(s) extérieur(s) de type artisan(s) taxi ou transporteur(s)** qui sera (ont) l'exploitant du service.

Deux solutions de conventionnement sont possibles :

- Contractualisation avec un ou plusieurs transporteurs ou artisans taxis inscrits au registre des transporteurs : *Les artisans taxis peuvent s'associer pour répondre ensemble à un ou plusieurs lots*
- Contractualisation avec plusieurs artisans taxis. L'affectation des courses aux artisans taxis s'effectue selon un critère de proximité géographique. Les artisans taxis peuvent être rémunérés selon le tarif kilométrique préfectoral A/R (kilomètres effectués à vide et en charge) (cf. St Briec et CDC de Lanvollon) – *conformité juridique à étudier.*

Dans un premier temps, le mode de gestion préconisé est **un marché public de prestation de service sur une durée d'un an, renouvelable** (une ou deux fois). Ce type de marché est approprié :

- au caractère expérimental du Transport à la demande. Ceci permet de faire évoluer le service au bout d'un an.
- au fait que la délégation de compétences des conseils généraux est fixée à un an, renouvelable tacitement,
- et du fait de l'intégration de Dinard à la Communauté de communes au 1^{er} janvier 2013, ce qui engendrera la nécessité d'évolution du service de transport.

Principaux éléments techniques du cahier des charges :

- La réservation, les feuilles de route, la facturation, etc.... sont gérées par l'une des centrales de réservation du CG22 ou CG35 (cf. paragraphe suivant)
- Le transporteur / le taxi met à disposition les véhicules et effectue le service selon les feuilles de route transmises.
- La facturation se fait au kilomètre parcouru. Il est possible de distinguer :
 - *Un prix au kilomètre haut-le-pied (entre le lieu de dépôt et le lieu de prise en charge du premier client) – prix forfaitaire pour déclenchement du service*
 - *Un prix au kilomètre en charge (KM parcouru avec des usagers à bord des véhicules)*
- Les recettes sont :
 - *encaissées par le transporteur /taxi et représentent une partie de leur rémunération*
 - *OU sont encaissées par le transporteur/taxi, et reversées à la collectivité (nécessite de créer une régie de recette)*
 - *OU sont encaissées directement par la CCCE (pas de vente de tickets à bord des véhicules)*

■ Centrale de réservation

Du fait de l'existence de centrales de mobilité à l'échelle départementale, il est pertinent que la CCCE adhère à l'une des deux centrales de mobilité d'Ille et Vilaine (Illeno Services) ou des Côtes d'Armor (C.A.T), afin d'assurer l'information du public et les réservations du Transport à la demande.

- Sur le territoire des Cotes d'Armor, la C.A.T. propose un service de centrale de mobilité :
 - Atouts :
 - La centrale gère les réservations des usagers sur les différents services de transport à la demande et services réguliers, par téléphone ou Internet, optimisent les circuits.
 - Elle édite les feuilles de route et contacte les transporteurs ou artisans taxis devant effectuer les services de transport.
 - Le service est actuellement gratuit pour les collectivités des Côtes d'Armor adhérentes.
 - Contraintes :

- Il n'est actuellement pas possible au niveau de la C.A.T de gérer les déplacements hors du département des côtes d'Armor (non intégré à la DSP actuelle). Il sera nécessaire d'interpeler le Conseil général 22 au sujet de l'adhésion éventuelle à la C.A.T. pour définir ensemble les possibilités ou non de gérer le service de transport à la demande et plus particulièrement les déplacements sur le département d'Ille-et-Vilaine. La question de la gratuité du service de la centrale de mobilité peut se poser
- Les aléas (notamment l'indisposition d'un transporteur ou d'un artisan taxi) sont gérés par la centrale si l'option «gestion des aléas » est retenue. Cette option est payante.
- Sur le territoire d'Ille-et-Vilaine, la centrale de mobilité est dénommée Illenoo services :
 - Atouts :
 - La centrale gère les réservations des usagers sur les différents services de transport à la demande et services réguliers, par téléphone ou Internet, optimisent les circuits.
 - Elle édite les feuilles de route et contacte les transporteurs ou artisans taxis devant effectuer les services de transport et gère les éventuels aléas. Elle édite également les factures et les bilans mensuels et annuels du service.
 - La centrale a la possibilité de gérer les services de transport sur le département d'Ille-et-Vilaine et au-delà des limites administratives départementales, donc sur les communes de la CCCE situées en Cotes d'Armor. Il sera néanmoins nécessaire de signer une convention entre les deux départements pour permettre ce service.
 - Contraintes :
 - L'adhésion au service est payant : 1000 € (inscription unique, pour durée illimitée)
 - Chaque réservation est facturée 2€80 à la collectivité.

Un choix devra être fait par la CCCE quant à la centrale de mobilité gérant le service.

Concernant la centrale de mobilité du conseil général des Côtes d'Armor, il est nécessaire d'interpeller le CG22 pour qu'un choix politique soit fait qu'en à l'extension ou non du service de la centrale sur les communes d'Ille-et-Vilaine. Cette action nécessite en effet un avenant à la D.S.P. en cours reliant le CG22 et le prestataire de la centrale de mobilité.

■ Préalables à la mise en œuvre du service

Il est nécessaire avant la mise en œuvre du service de :

- Engager une discussion avec les Conseils Généraux d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor pour
 - valider le service de transport local et le fait que le projet correspond aux conditions de mise en place de la délégation de compétence « AOT2 » pour la gestion du Transport à la demande. Des risques de concurrences se posent en effet sur certaines liaisons. Si besoins, des ajustements de service pourront être nécessaires pour qu'il remplisse les conditions de délégations des deux conseils généraux
 - valider le fait de pouvoir « utiliser » les points d'arrêt scolaires et des lignes régulières des CG22 et CG35 pour la prise en charge et la dépose des usagers du

transport local, notamment si le service est effectué par des véhicules de tourisme (moins de neufs places). La prise en charge et dépose aux points d'arrêt pourra s'effectuer si et seulement si le véhicule est identifié comme véhicule effectuant le transport public local.

- définir l'adhésion à l'une des centrales de mobilité
- Signer une convention avec la ville de Dinard pour permettre au service de transport de parcourir le territoire communal et desservir un à deux points d'arrêt de dépose et prise en charge.
- Mettre en place les outils de communication auprès de la population (cf. § suivant)
- Aménager les points d'arrêts,
- Concevoir et éditer des billets,
- Rédiger le règlement intérieur du Transport à la Demande,
- Préparer l'appel d'offre pour l'exploitation du service de Transport à la demande.

■ **Communication et opération test**

- **Plan de communication avant et durant les premiers mois de lancement du service de transport local**

Il est proposé le plan de communication suivant

Actions du plan de communication	Date de mis en œuvre (pour un lancement du service en Aout/Sept 2012)
Définition du nom du service, des logos, phrases d'accroche, Elaboration des brochures de présentation, flyers	Janvier / Juin 2012 A finaliser 2 mois avant lancement du service
Informations sur le site Internet et les vecteurs de communication classiques de la CCCE et des communes	Juin 2012 1 mois avant le lancement au minimum
Affichage, information auprès des acteurs locaux et distribution de flyers : mairie, CAAS, PAE, pôles jeunes (écoles, gymnase, ...), personnes âgées (maisons de retraite, clubs aînés, ...)	Juin 2012 et rentrée scolaire A débiter 1 mois avant le lancement du service au minimum Et à poursuivre jusqu'à 3 mois après
Information auprès de la population Réunion publique Présentation lors des forums d'association	Juin 2012 et rentrée scolaire
Presse régionale (TV et presse papier) Conférence de presse	15 jours avant Semaine précédente et suivante au lancement
Habillage des véhicules et mise en place d'information aux points d'arrêt	A préparer un mois avant lancement du service, à positionner semaine précédente le lancement
Opération test (cf. ci-dessous)	Durant les 3 premiers mois de lancement

- **Opération test durant les premiers mois de lancement du service**

Lors du lancement du service de transport à la demande, afin de faire connaître l'offre, inciter à son usage, et vaincre l'appréhension de certaines personnes à utiliser les transports collectifs, il est proposé d'organiser des opérations tests auprès de certains publics cibles :

- Personnes âgées
- Personnes en recherche d'emploi, en insertion, ... peu mobiles

Il s'agira durant une semaine de proposer un accompagnement personnalisé pour prendre le service à la demande :

- prise en charge à domicile,
- accompagnement jusqu'au point d'arrêt et durant le transport.

Une campagne de communication et une recherche de volontaires pour cette expérimentation pourra être menée auprès des CCAS, PAE, mission locale, maison de retraite, clubs des aînés, CLIC, etc

Temps estimés de coordination par la CCCE : 10 jours pour organiser l'opération

Cout estimatif global (hors coordination) : 15 000 € /an (10 accompagnateurs sur 5 jours + cout de communication)



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES ET FINANCEMENTS

► Tarif du service et recettes

Le prix du ticket unitaire est proposé à 2 €.

Les recettes sont donc estimées à 1 300 à 1 700° €/an

► Coûts d'investissement

Si la CCCE souhaite que l'exploitant utilise ses propres véhicules, ce qui n'engendre pas d'investissement pour la collectivité.

Il faudra néanmoins prévoir un investissement pour la communication et l'information autour du service :

- Pour la communication :
 - 2 000 € de conception (à traiter en interne ou à sous-traiter à un prestataire),
 - 1 000 € d'impression de flyers et affiches.
- Pour l'information aux points d'arrêt :
 - 500 € d'impression de grille horaires
 - Il sera peut être nécessaire d'implanter des poteaux d'information à certains arrêts, notamment les arrêts scolaires, soit pour une quarantaine de poteau un investissement de 28 000 € (700 €/poteaux)
- Pour la mise en œuvre de l'opération test pour expérimenter le service par certains publics cibles : 15 000 €
- Soit un total de 18 500 € à 46 500 € (implantation mobilier aux arrêts)

► Coûts de fonctionnement

Les coûts de fonctionnement sont estimés entre 10 900 à 13 400 €, mais des incertitudes demeurent vis-à-vis de la demande réelle d'un tel service (absence d'enquêtes permettant de quantifier la demande), et aussi du tarif kilométrique qui sera proposé par l'exploitant :

- Nombre de voyages estimés par an : entre 650 et 850 voyages les premières années
- Nombre de courses estimés par an : 500 à 650 courses les premières années
- Cout des courses : entre 9 000 et 11 000 € /an (hors cout réservation)
- Frais de réservation
 - Via la centrale de mobilité Illenoo service :
 - 1000 € frais d'adhésion,
 - et 2,80 € par réservation, soit 1 900 à 2 400 € /an
 - Via la centrale de mobilité C.A.T. : incertitude quant à la gratuité du service
- Soit un cout de 10 900 à 13 400 €/an

► Taux de recouvrement

En fonction du tarif kilométrique proposé par l'exploitant, ce prix du ticket devrait permettre d'atteindre un **taux de recouvrement de 12 à 13%**.



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier détaillé de réalisation Année 2012		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Septembre	Novembre	Décembre
CCCE	Définition finalisée des services de transport Validation du fonctionnement du service et de la prise de compétence transport – Délibération de la CCCE											
CG35 /CG22	Validation du fonctionnement des services Validation de la délégation du service par les 2 départements – Convention (3 mois de délais)											
Ville de Dinard/ CCCE	Validation du fonctionnement du service sur la ville de Dinard – Convention											
CCCE	Elaboration des documents de communication											
CCCE	Passation des marches											
CCCE	Plan de communication amont											
CCCE	Aménagement des arrêts											
CCCE	Mise en œuvre du service de transport – test sur une année											
CCCE	Plan de communication mise en place service											

Calendrier de réalisation	COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 2.3. - Expérimenter un service de transport local	Lancement du service pour un an renouvelable 2 fois	Opération test Evaluation du service au bout d'un an, continuité ou modification du service Réflexion sur intégration de Dinard	Evaluation du service, continuité ou modification du service	Evaluation du service, continuité ou modification du service Lancement nouvel AO					



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	Quantitatifs	Qualitatifs	
Action 2.3. - Expérimenter un service de transport local	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de kilomètres parcourus par an (à vide, en charge)- Fréquentation- Ratio recettes/dépenses- Taux de remplissage (de groupage)- Type de déplacements effectués : arrêt de prise en charge/ de dépose, jours et heures- Nombre et typologie des aléas	<ul style="list-style-type: none">- Typologie des usagers- Retour qualitatif par enquête auprès des usagers	<ul style="list-style-type: none">- Modification, création de nouveaux points d'arrêt de prise en charge (à mener en concertation avec CG35 et CG22)- Modification, création de nouveaux points d'arrêt de desserte- Modification des jours et heures de desserte- Réflexion sur l'intégration de Dinard- Possibilité de tarification intermodale avec les services de transports du CG22, CG35, de Dinard, de Saint Malo Agglomération



Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives ponctuelles

Public cible Tous, principalement jeunes pour les déplacements de loisirs

Rôle de la CCCE Subventionnement

Partenariat Transports, associations sportives, de loisirs et culturelles

Objectif

Inciter à l'usage des transports collectifs pour les déplacements de loisirs à l'échelle de la communauté de communes ou sur les communes limitrophes.

Coût estimatif global (1) Budget investissement/an		2011	Court terme	Moyen terme	Long terme
		2011	2012 2013	2014 2017	2018 ...
(2) Nb jours coordination CCCE /an	(1)				10 000 €/an
	(2)				5 j/an



La fiche a été réorganisée pour être plus claire.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

La communauté de communes compte de nombreuses associations sportives, culturelles et de loisirs. De nombreuses manifestations sont donc organisées sur le territoire.

A long terme, afin de faciliter les déplacements des jeunes pour le loisir lors de certaines manifestations majeures et ponctuelles sur le territoire ou à proximité, il est proposé d'aider les associations à mettre en place un service de transport pour leurs usagers. La CCCE versera une subvention par an et par association pour financer ces déplacements : allocations de financement de la location de minibus ou cars avec ou sans chauffeur. L'organisation du déplacement restera à la charge de l'association ou club.

Des critères d'accès à ces subventions devront être établis. Il pourra s'agir des critères suivants :

- une subvention par an et par association ou club sportif, culturel ou de loisir du territoire, si demande, d'un car 52 places ou 2 minibus.
- pour une manifestation située à moins de 50/100 kilomètres,
- pour le transport d'enfants de moins 18 ans majoritairement, etc...

D Aspects réglementaires

La collectivité territoriale peut verser une ou plusieurs subventions à l'organisateur de service privé de transport de personnes lorsque l'objet de ce transport rentre dans le cadre de ses compétences.

Les services de transport privé organisés par une association ou un établissement sont à destination unique de leurs membres, c'est-à-dire un public déterminé, et ne peut être organisé pour des déplacements à caractère touristique.

Les services mis en place par la personne publique ou privée sont soumis à certaines conditions d'exécutions cumulatives :

- Ils doivent être exécutés à titre gratuit
- Le transport doit être effectué avec des véhicules appartenant à la personne organisatrice ou avec des véhicules loués par elle sans chauffeur. Elle peut également bénéficier d'une mise à disposition de véhicule(s) avec conducteur(s), dans ce cas l'entreprise de ces derniers doit être inscrite au registre des transporteurs.

A noter qu'à moyen terme, pour les **déplacements réguliers** effectués actuellement par les parents, par certains clubs ou par la mise à disposition de véhicules par les communes, il est proposé d'organiser une mutualisation des véhicules des associations et communes du territoire afin de faciliter les déplacements vers les clubs sportifs ou lieux de loisirs et culturels (**cf. action 4.3**)



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

D Budget prévisionnel

- Cout moyen location minibus 9 places (forfait 250 km à la journée) : 150 € à 200 € /jour
- Cout moyen location car 52 places avec chauffeur (forfait 250 km à la journée) : 500 € à 700 €/j

Les sommes inscrites sont des subventions allouées. La CCCE ne prendra pas en charge l'organisation des déplacements.

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
								10000 €	10000 €	10000 €
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives								Somme forfaitaire pour une trentaine de subventions par an : - 20 locations de minibus, - 10 locations de car		

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives								5	5	5



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives						Définition des critères d'accès aux subventions		Lancement de l'action		



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de subventions versées - Nombre d'usagers transportés - Kilomètres parcourus 	<ul style="list-style-type: none"> - Type d'associations demandeuses - Type d'activité / manifestations pour lequel est organisé le déplacement 	



VOLET N°3 – DEVELOPPER L'OFFRE ET L'USAGE DES « MODES DOUX »

Liste des actions	Priorité
Action 3.1 - Mettre en place une politique globale "déplacements doux"	Forte
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	Modérée
Action 3.3 - Développer des services de location de vélo	Faible



Action 3.1 - Mettre en place une politique globale "déplacements doux"

Public cible	TOUS
Rôle de la CCCE	Maîtrise d'ouvrage
Partenariat	Communes, CG 35, CG22, GIT, Pays, DDTM35, DDTM22

Objectif

Inciter à l'usage du vélo et de la marche à pied pour les déplacements quotidiens

Impulser une politique globale en faveur des déplacements doux à l'échelle communautaire

Réaliser un schéma directeur des liaisons douces et des services et actions associées, définir des priorités, des principes de réalisation en collaboration avec les communes et les Conseils Généraux

Echéancier et Coût estimatif global	2011	Court terme		Moyen / long terme	
		2012	2013	2014 ...	
Action 3.1 - Mettre en place une politique globale "déplacements doux"	(1)	PE	30 000 € H.T.		Fonction des actions retenues dans le Schéma
		CCCE	/		
	(2)	PE	10 j	10j	30j/an
		CCCE	45 j	45j	30j/an

(1) Budget investissement/an
(2) Nb jours coordination CCCE /an
PE : Option avec prestation externalisée
CCCE : Option avec réalisation étude en interne



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Constats de départ

Usage des modes doux

L'usage des modes doux se développe généralement dans un premier temps pour les **déplacements de loisirs** ou **touristiques** (contrainte de temps moindre, beau temps, envie de faire du sport, de « prendre l'air »...).

Par ailleurs, le diagnostic a mis en évidence une part non négligeable de déplacements de courte distance liée aux **déplacements domicile-travail** des habitants travaillant sur leur commune de résidence.

Enfin, dans une logique d'intermodalité, les modes doux peuvent constituer un des maillons du déplacement (rabattement vers des arrêts de transport en commun ou aires de covoiturage etc...)

Dans ce contexte, le potentiel de report sur le vélo et la marche à pied apparaît comme une piste à valoriser.

La technologie en faveur des modes doux

L'émergence des vélos à assistance électrique (VAE) ouvre une approche nouvelle de la pratique du vélo en milieu rural. Les premiers retours d'expérience montrent qu'**il augmente fortement le rayon d'action d'un vélo (3km pour un vélo classique, 8 pour un VAE)**, s'affranchit du relief et permet d'ouvrir de nouveaux champs de pertinence au vélo pour les déplacements de proximité en secteur rural et périurbain.

Un territoire présentant des caractéristiques favorables au développement des modes doux...

- **Voie verte** - Axe fort reliant Dinard à Dinan, puis Rennes et à terme Arzal et la Presqu'île de Rhuys.
- **Des initiatives communales** - La majorité des centres-bourgs du territoire sont éloignés des principaux axes de circulations (excepté Ploubalay et Trégon), des actions sont localement menées pour favoriser le développement des modes doux (limitation de vitesses sur routes communales, aménagements cyclables, réflexions PLU...)
- **Une urbanisation quasi-continue le long de la range littorale**

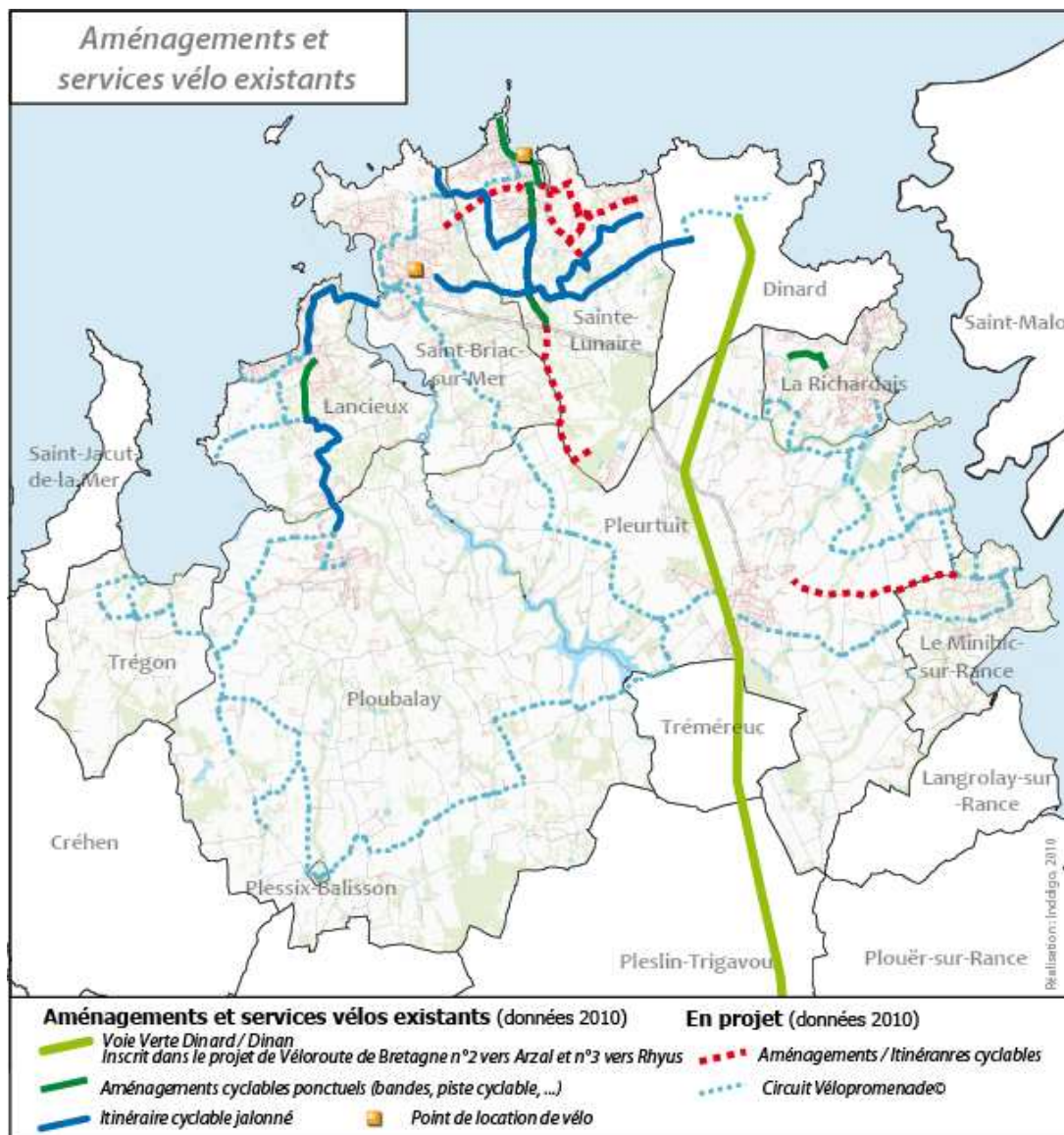
... mais un territoire encore contraint

- **Présence de voies de transit** - , véritables coupures pour les modes doux (RD 768, RD 168)
- **Dangerosité de certains axes répondant à une demande des usagers** - Liaison intercommunales, liaisons entre hameaux et centre-bourg, liaisons vers les pôles touristiques, les plages.
- **Absence de liaison sécurisée vers Saint Malo via le barrage de La Rance**
- **Manque de cohérence intercommunale** – Les initiatives communales ne s'inscrivent pas toujours à une échelle supra-communale, que ce soit en matière d'aménagement, mais aussi d'expériences en matière de pédibus etc...

→ Il apparaît nécessaire de favoriser les déplacements doux :

- En améliorant et en créant des itinéraires attractifs et sécurisés,
- En cohérence entre communes
- En favorisant l'intermodalité

Une politique globale à l'échelle de la communauté de communes doit être lancée.



Quelle méthodologie mettre en œuvre ?

Afin de mettre en œuvre une politique « modes doux » cohérente à l'échelle de la communauté de commune, il peut être intéressant d'élaborer un Schéma intercommunal « modes doux », outil d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre en liaisons modes doux touristiques, de loisirs et utilitaires.

La réalisation de ce schéma peut se dérouler selon trois grandes étapes :

Etape 1 : Diagnostic territorial et concertation

- Il s'agit de compléter et mettre à jour le diagnostic transport effectué, notamment en terme d'état des lieux des aménagements « modes doux » existants et en projet et d'analyse de de la demande.
- Les objectifs de cette première étape seront donc de :
 - Comprendre le fonctionnement du territoire et définir la DEMANDE en déplacements doux :**

- Par des entretiens avec les acteurs institutionnels et associatifs impliqués directement et indirectement dans les circulations douces (élus, conseil général, Pays, loueurs, O.T., hébergeurs, ...)
- En analysant les besoins des différents types de pratique de déplacements doux : marche à pied pour motifs utilitaires, marche à pied pratique « loisirs » (balade ou randonnée), vélo utilitaire et quotidien, vélo loisirs et/ou touristique, VTT, vélo sportifs, PMR,...
- En étudiant la desserte des pôles générateurs émetteurs et récepteurs de déplacements doux :
 - Localisation et hiérarchisation en fonction de leur fréquentation des pôles générateurs, notamment les établissements scolaires, les équipements publics et administratifs, les équipements sanitaires et sociaux, les zones d'emploi et de commerce, les pôles d'intermodalité (points d'arrêt de transport collectif, aires de covoiturage), les équipements sportifs, culturels et de loisirs, les équipements touristiques (plages, principaux hébergements, O.T....).
 - Analyse de l'accessibilité des pôles : dans un périmètre de 500m à 1/2 km pour la marche à pied, de 500m à 3/5 km pour le vélo (voie le double pour le VAE) : aménagements existants, présence coupure (relief, voies à fort trafic, hydrographie, ...)
 - Analyse du tissu urbain, notamment en terme de densité de population et continuité urbaine
- **Puis en étudiant l'état actuel de l'OFFRE « modes doux » et les conditions de déplacement**
 - En mettant à jour et complétant le relevé des aménagements cyclables et piétons existants ou en projet sur le territoire
 - En identifiant les contraintes et opportunités du territoire :
 - En terme de contraintes : analyse des coupures naturelles et des franchissements d'infrastructures, analyse des trafics sur les voiries existantes, analyse du relief, ...
 - En terme d'opportunités : projets d'aménagement de voiries ou espaces publics, opportunité (emprises sur fonciers privés communaux, ...), développements urbains projetés, ...
 - En analysant l'accidentologie « modes doux » éventuelles : localisation, usagers impliqués, récurrence, ...
- **Afin d'aboutir à un diagnostic synthétique et à un schéma d'intention**

Etape 2 : Schéma d'intention et choix des actions à engager

- L'ensemble de ces analyses sur l'état de l'offre et de la demande permettra de définir les principales lignes directrices du réseau et des secteurs à fort enjeu à aménager autour des pôles générateur de déplacement. A ce stade devront également être définis les critères de choix de ces liaisons : liaisons intercommunales uniquement, distances maximales des liaisons en fonction des pratiques, niveaux de sécurité attendus, etc...
- Plusieurs scenarii de liaisons douces permettant de relier les principaux pôles générateurs du territoire pourra être établis, notamment avec une différenciation des pratiques : déplacements utilitaires / loisirs-tourisme ; déplacements à pied/à vélo.

- En complément du schéma d'intention des liaisons douces à l'échelle de la Communauté de communes, des propositions pourront être faites sur des actions connexes à mener en terme de :
 - services (stationnement, pédibus, vélobus, ...),
 - communication et sensibilisation auprès de la population,
 - sensibilisation et formation auprès des élus et techniciens (formation technique sur les aménagements piétons et cyclables, sur les normes d'accessibilité de l'espace publics, incitation à l'élaboration des PAVE, prise en compte des modes doux lors des projets d'urbanisation, etc...)

Etape 3 : Faisabilité technique et financière des propositions, planification

- A partir des priorités définies, des choix identifiés par les élus, la faisabilité technique de chaque action retenue devra être étudiée. Les thématiques suivantes pourront notamment être étudiées :
 - Les **liaisons douces à aménager** : il s'agira d'effectuer un relevé terrain précis des axes à aménager, des propositions d'aménagement et de jalonnement pour chaque liaison, un chiffrage des solutions à mettre en œuvre, rechercher des cofinancements potentiels et planifier leur mise en œuvre, ...
 - Les **équipements à mettre en œuvre**, notamment en terme de stationnement vélos : il s'agira de définir la localisation du mobilier (à proximité commerces, plages, équipements sportifs, de loisirs, culturels, administratifs, scolaires, point d'arrêt transport, aires covoiturage, etc..), le type de mobilier et le niveau de sécurisation, les quantités, estimer financièrement les aménagements et planifier leur mise en œuvre ...
 - **Les actions de sensibilisation et communication auprès de la population**, notamment incitation à la mise en place de pédibus / vélobus : aide méthodologique, organisation de réunion de formation auprès des établissements scolaires du territoire
 - En terme **d'aides techniques auprès des communes** :
 - Aide technique pour la réalisation d'aménagements doux : une charte technique pourra être élaborée ou le chargé de mission de la politique transport de la CCCE formé afin qu'il puisse répondre aux demandes des communes
 - Incitation et suivi de la mise en œuvre des PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics)
 - Incitation et aide technique aux communes pour une meilleure prise en compte des modes doux dans les documents d'urbanisme et projets urbains
- Pour chaque action, devra être défini le **rôle précis de la CCCE** : maîtrise d'ouvrage, assistance technique et coordination, financement sous la forme de subventions allouées ...



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)		COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.1 -Mettre en place une politique globale "déplacements doux"	PE	Cout étude : 30 000 €		Fonction des actions retenues dans le Schéma						
	CCCE	/		Fonction des actions retenues dans le Schéma						

PE : Option avec prestation externalisée - CCCE : Option avec réalisation étude en interne

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)		COURT TERME		MOYEN TERME				LONG TERME		
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.1 -Mettre en place une politique globale "déplacements doux"	PE	10	10	30	30	30	30	30	30	30
	CCCE	45	45	30	30	30	30	30	30	30

PE : Option avec prestation externalisée - CCCE : Option avec réalisation étude en interne



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation		COURT TERME		MOYEN TERME			LONG TERME			
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.1 -Mettre en place une politique globale "déplacements doux	PE	Rédaction d'un cahier des charges Lancement AO Réalisation de l'étude		Lancement du programme d'actions – mise en œuvre des premières actions	Suivi et mise en œuvre des actions					
	CCCE	Réalisation de l'étude		Lancement du programme d'actions – mise en œuvre des premières actions	Suivi et mise en œuvre des actions					



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	Quantitatifs	Qualitatifs	
Action 3.1 - Mettre en place une politique globale "déplacements doux	<ul style="list-style-type: none"> - Linéaire d'aménagements cyclables et d'aménagements piétons réalisés - Nombre de stationnement vélo implantés - Nombre de PAVE élaborés - Nombre de pédibus/pédibus mis en place - Part modale du vélo /marche à pied dans les différents types de déplacements 		

Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo

Priorité
Modérée



Public cible Touristes, habitants pour les déplacements de loisirs

Rôle de la CCCE Maitrise d'ouvrage

Partenariat Pays, O.T., CG22, CG35, CRT Bretagne,

Objectif

Inciter à l'usage du vélo pour les déplacements touristiques et de loisirs

Faciliter la découverte du territoire à vélo

Echéancier et Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an		2011	Court terme		Moyen / long terme
			2012	2013	2014 ...
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	(1)	10 200 € H.T.	2 000 € H.T.	2 000 € H.T.	2 000 € H.T./an
	(2)	5j	5 j	5j	5j/an

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

La communauté de communes a réalisé en 2011 deux boucles Vélo Promenades® traversant l'ensemble des communes de son territoire dont Dinard.

Ces circuits empruntent le plus souvent des petites routes communales, les aménagements en faveur des vélos y reste assez succincts : jalonnement des itinéraires tout le long du parcours.

La marque Vélo Promenades ® est une marque déposée par l'association Rando Breizh.



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	10 200 €	2 000 €/an		2 000 €/an				2 000 €/an		
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	Détails du cout d'investissement			Détails du cout d'investissement						
	<ul style="list-style-type: none"> - 9 Panneaux de départ : 3 600 € - Signalétique directionnelle du circuit 2 : 4 600 € - Dépliants touristiques (2X10 000 ex) : 2 000 € 			<ul style="list-style-type: none"> - Dépliants touristiques (2X10 000 ex) : 2 000 € 						
	Subvention du conseil général des Côtes d'Armor :									
	3 500 €									
	<i>A noter que la signalétique directionnelle est à la charge du conseil général d'Ille et Vilaine pour le circuit 1.</i>									

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	2011	COURT TERME		MOYEN TERME			LONG TERME			
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	Jalonnement des circuits	Communication sur les circuits								



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	- <i>Nombre de kilomètres aménagés</i>	- <i>Fréquentation des circuits (mise à disposition d'éco compteur, enquête auprès des offices de tourisme)</i>	-



Action 3.3 - Développer des services de location de vélos

Public cible	TOUS
Rôle de la CCCE	Aides techniques et financières
Partenariat	Communes, loueurs privés, O.T., hébergeurs

Objectif

Inciter à l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, touristiques et de loisirs

Permettre aux usagers de tester le vélo sur une courte ou longue durée

Offrir un moyen de transport

Echéancier et Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	2011	Court terme		Moyen / long terme
		2012	2013	2016 ...
Action 3.3 - Développer des services de location de vélo	(1)			Variable selon type de location retenue
	(2)			10j/an



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

Afin de développer l'usage du vélo sur le territoire de la CCCE, il est proposé à moyen / long terme d'étudier la possibilité d'organiser une offre de locations vélos longue et courte durée sur le territoire.

Location courte durée de vélo

L'usage estival du vélo est déjà bien développé sur le territoire, mais il n'existe pas encore de loueurs de vélos (excepté quelques vélos en location à l'office de tourisme de Saint Lunaire et auprès de certains hébergeurs).

Il est proposé afin de développer la pratique et offrir un nouveau service aux estivants de travailler avec les offices du tourisme et hébergeurs locaux pour mettre à disposition des vélos durant la période touristique.

Plusieurs scénarios sont possibles :

- 1 - La CCCE joue uniquement un rôle d'animation et de coordination. Les acteurs du tourisme achètent leur propre flotte de vélos pour les dédier à de la location à l'heure ou à la journée,
- 2 - La CCCE anime et investit dans l'achat de flotte de vélos (vélos de ville, VTC, VTT...) qu'elle mettra à disposition des acteurs du tourisme (par convention) qui eux proposeront de la location courte ou moyenne durée. L'entretien et la gestion des locations restent à la charge des hébergeurs.

Une concertation doit donc être menée auprès des acteurs du tourisme (O.T., hébergeurs, loueurs de vélo à proximité), afin de :

- Définir les besoins
- les inciter à entrer dans la démarche

■ *Location longue durée de vélo*

A plus long terme, une location longue durée de vélo pourra être organisée, notamment en lien avec les prêts de deux roues motorisés.

La location longue durée d'un vélo signifie une durée de location pouvant aller de quelques semaines à 1 an. Les usagers de ce service s'en servent donc comme d'un vélo personnel.

Les avantages liés à ce service sont :

- De permettre à des personnes hésitant à acheter un vélo de le tester sur une période significative,
- De permettre à des personnes restant une durée limitée sur le territoire de la CCCE de disposer d'un vélo sans devoir en acheter un ; cela concerne en particulier les saisonniers,
- les frais liés à la location sont amortis sur une durée assez longue, donc le coût de ce service reste faible.

Les vélos loués sont en général des vélos de ville classiques. Il faut noter que des expériences de location longue de VAE et de vélos pliants se développent actuellement. La location de VAE peut être pertinente à l'échelle de la CCCE du fait des distances assez longues à parcourir entre les centres bourgs et du relief dans certains secteurs. Néanmoins le coût de mise en location des VAE est assez élevé. Il faut plutôt l'envisager comme une possibilité de faire essayer les VAE avec des locations au maximum d'un mois.



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

■ *Coûts unitaires, d'investissement, de fonctionnement*

- Location courte durée :
 - achat de vélos (type vélo de ville, VTC, ou VTT) : 350 €/vélo en moyenne
 - cout entretien annuel : 50 à 100 € / vélo /an
 - location de vélo auprès de prestataire : 130 € / vélo / mois en moyenne
- Location longue durée : Cout Investissement et fonctionnement : 200 € /vélo / an (hors local)

■ Budget prévisionnel – pour une mise en location d'une trentaine de vélos

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.3 - Développer des services de location de vélos							Mise en location courte durée d'une trentaine de vélos sur 3 mois : <ul style="list-style-type: none"> - Investissement : 10 500 € - Location auprès d'un prestataire : 11 700 € Cout étude de faisabilité des services : <ul style="list-style-type: none"> - 15 000 € à 20 000 € 	Mise en location courte durée d'une trentaine de vélos sur 3 mois : <ul style="list-style-type: none"> - Entretien vélos acquis en 2017 : 2 2250 € - Location auprès d'un prestataire : 11 700 €/an 		

■ Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.3 - Développer des services de location de vélos						10	10	10	10	10



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 3.3 - Développer des services de location de vélos						<ul style="list-style-type: none"> - Concertation avec les partenaires touristiques – Evaluation de la demande – choix du type de prestation - Achat de vélos ou contrat auprès de prestataires - Lancement étude pour la mise en œuvre d'un service de location longue durée 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre du ou des services de courte et/ou longue durée 			



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 3.3 - Développer des services de location de vélos	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Nombre de vélos mis à disposition</i> - <i>Nombre de location</i> 	-	



VOLET N°4 – DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET LES AUTRES SERVICES A LA MOBILITE

Liste des actions	Priorité
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	Forte
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées	Modérée
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs	Modérée



Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage

Public cible	TOUS
Rôle de la CCCE	Maîtrise d'ouvrage
Partenariat	Communes, CG22, CG35

Objectif

- Inciter à l'usage du covoiturage
- Faciliter le stationnement pour les covoitureurs
- Développer l'intermodalité

Echéancier et Coût estimatif global	2011	Court terme		Moyen / long terme	
		2012	2013	2014 ...	
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	(1)	PE	5000 € H.T.	Fonction des actions retenues dans le Schéma	
		CCCE	/		
	(2)	PE	5 j	5j	5j/an jusqu'en 2016
		CCCE	15 j	15j	5j/an jusqu'en 2016

(1) Budget investissement/an
 (2) Nb jours coordination CCCE /an
 PE : Option avec prestation externalisée
 CCCE : Option avec réalisation étude en interne



DESCRIPTIF DE L'ACTION

La mise en place de pratiques de covoiturage nécessite une communication importante, qui peut venir de la collectivité.

Mais elle nécessite également d'aménager des aires de stationnement pour l'organisation du covoiturage.

Méthode de création du schéma directeur des aires de covoiturage

Celles-ci pourront être identifiées à partir

- des pratiques constatées sur le territoire (formalisation d'aires de covoiturage informelles),
- d'enquêtes auprès des élus et tout autre acteur en lien avec le transport

Aires de covoiturage potentielles

Les aires de covoiturage à aménager prioritairement se situent le long ou aux carrefours des grands axes de circulation traversant le territoire et à la sortie des bourgs. Les sites suivants semblent intéressants :

- le long de la RD 168/ 768 / route du barrage
- En amont du barrage à la Richardais
- Ou au carrefour avec les RD 603 / 266 à Pleurtuit
- Au carrefour avec la route vers Saint Jacut à Trégon

Préconisation de localisation et d'aménagement :

Afin qu'elles soient utilisées, les aires de covoiturations doivent répondre à un maximum de critères en terme d'accessibilité, visibilité, sécurité et confort. Ont été listées ci-après les principaux critères à prendre en compte.

● **Critères pour la réalisation d'une aire de covoiturage :**

Accessibilité	Proximité des grands axes routiers			
	Facilité à récupérer les axes routiers principaux			
	Agglomération / sites de travail situés à moins de 30 km environ			
	Jalonnement du parking depuis les voies d'accès			
	Sécurité des voies d'accès au parking			
	Accessibilité à pied / à vélo depuis les centres-bourgs			
	Accessibilité en transport en commun			
Visibilité	Bonne visibilité du parking depuis les axes principaux			
	Bonne visibilité du parking depuis les axes secondaires			
	Bonne visibilité du parking depuis le croisement d'axes			
	Recul par rapport à la route			
Infrastructures	Qualité du revêtement			
	Agencement des places de stationnement			
	Délimitation des zones de circulation et de stationnement			
	Capacité d'accueil répondant à la demande			
	Présence d'abris vélo			
	Présence d'éclairage			
	Possibilité d'harmoniser différentes pratiques de stationnement / d'activité sur le site			

Pour qu'une aire de covoiturage fonctionne, elle doit répondre à un maximum de critères de la grille ci-contre:

- Une bonne accessibilité et une bonne visibilité depuis les axes routiers
- Un espace à la fois grand, confortable, accessible, dédié spécifiquement au covoiturage
- Une réponse au besoin de sécurité évoqué par les covoitureurs.

Rôle de la CCCE

Le schéma des aires de covoiturations devra être validé au niveau communal et intercommunal, un avis auprès des deux conseils généraux peut également être intéressant à obtenir.

Le rôle de la CCCE peut être multiple dans la création des aires de covoiturage :

- Soutien technique et financier pour la réalisation des aires de covoiturage, les éventuelles acquisitions foncières, la maîtrise d'ouvrage et l'entretien de l'aire restent à la charge de la commune
- Maître d'ouvrage des aires : acquisitions foncières et/ou convention pour réalisation de travaux et gestion, gestion des aires.

Subventions possibles

- Le Conseil général 35 subventionne certaines réalisations d'aires de covoiturage, mais ces dernières doivent répondre à 4 critères :
 - 1/ Proximité des axes structurants départementaux,
 - 2/ Sécurité d'accès vis-à-vis de ces axes,
 - 3/ Préservation du droit des tiers (foncier),

- 4/ 25 places minimum

Dans ce cas, le conseil général subventionne les travaux à 50% (plafonné à 30 500 €, soit au maximum 15 250 €)

Les conseils généraux d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor permettent également



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	PE	5 000 €								
	CCCE									

PE : Option avec prestation externalisée - CCCE : Option avec réalisation étude en interne

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	PE	5	5	5	5					
	CCCE	15	15	5	5					

PE : Option avec prestation externalisée - CCCE : Option avec réalisation étude en interne



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	PE	Lancement AO Suivi réalisation du schéma directeur des aires de covoiturage		Suivi avancement des travaux des aires sous maîtrise d'ouvrage communal ou communautaire (à définir)						
	CCCE	Concertation avec les communes pour la localisation des aires de covoiturage potentielles Réalisation du Schéma Directeur de Covoiturage		Suivi avancement des travaux des aires sous maîtrise d'ouvrage communal ou communautaire (à définir)						

PE : Option avec prestation externalisée - CCCE : Option avec réalisation étude en interne



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	Quantitatifs	Qualitatifs	
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	<ul style="list-style-type: none">- Nombre d'aires de covoiturage aménagées,- Nombre de places- Evolution du nombre de voitures stationnées	<ul style="list-style-type: none">- Pratiques sur les aires de covoiturage	

4 – DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET AUTRES SERVICES A LA MOBILITE

Priorité

Modérée



Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées

Public cible Personnes en insertion, en recherche d'emploi

Rôle de la CCCE Aides techniques et financières

Partenariat Missions locales

Objectif

- Faciliter les déplacements non mobiles en recherche d'emploi, en insertion ou formation

Contexte

Les missions locales des Pays de Dinan et de Saint-Malo mettent à disposition des deux-roues motorisées (scooters/mobylettes) pour les personnes qui sont suivies par la structure. Il existe un relais local uniquement sur la commune de Ploubalay.

Echéancier et Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	2011	Court terme		Moyen terme	Long terme
		2012	2013	2014 2017	2018 ...
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées	(1)		3000 €	De 2 000 € à 10 500 € par an	4 100 €
	(2)	5 j	10j	2 à 5j/an	2j/an



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Présentation

Les services existants

La mission locale est un service public qui a pour but de favoriser l'insertion des jeunes de 16 à 25 ans sortis du système scolaire principalement en terme d'emploi et de formation mais aussi de logement ou de santé. La CCCE dépend de deux missions locales :

- Mission locale du Pays de Saint-Malo, pour les communes de la CCCE situées en Ile-et-Vilaine. Une permanence de proximité est organisée tous les jeudis après-midi dans locaux du PAE de Dinard.
- Mission locale de Dinan, pour les communes de la CCCE situées en Côtes d'Armor. Une permanence de proximité est organisée à la mairie de Ploubalay.

La problématique des déplacements est récurrente auprès de la population prise en charge par les deux missions locales. Si aucun moyen de transport pour rejoindre une formation ou un emploi n'est à disposition du jeune suivi par la mission locale, (absence d'offre en transport collectif ou de moyen de transport personnel), des scooters ou mobylettes sont prêtées.

- La mission locale du Pays de Saint-Malo possède un parc de mobylettes, stocké et entretenu par des garagistes locaux, et financé par le Conseil général. Ces mobylettes sont mises à disposition gratuite au mois pour une courte durée (demande de caution mais non encaissée). Sur Dinard, deux scooters sont à disposition, et il y a en moyenne une vingtaine

de prêts par an, avec souvent une utilisation sur quelques jours. *D'autres deux-roues motorisées sont disponibles à Cancale et à Saint Malo (7 scooters et 3 mobylettes). La mission locale va étendre le service aux bénéficiaires du RSA (+ de 26 ans) et souhaiterait augmenter son parc de scooters.*

- La mission locale de Dinan propose également des prêts de deux-roues motorisées (scooters/mobylettes) pour les jeunes qu'elle suit. Une antenne est située à Ploubalay.

Actions complémentaires pouvant être menée par la CCCE :

- Il est proposé d'étendre le service de prêt de deux roues motorisées sur le territoire de la CCCE. La commune de Pleurtuit, étant la plus densément peuplée et ayant une proportion de jeunes importante, est un site potentiel intéressant.
- Une antenne de prêt de deux scooters dans un premier temps pourrait être organisée sur la commune de Pleurtuit, en lien avec le CCAS. Un contrat de gestion, de stockage et d'entretien devra être recherché auprès d'un garagiste local.
- Selon les demandes, la flotte de scooters pourra être étendue à 5 scooters (à dispatcher sur le territoire de la CCCE).



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Costs unitaires, d'investissement, de fonctionnement

- Achat 1 mobylette : 800 € ; Achat 1 scooter : 1500 € ;
- Entretien / véh / an : 300 €
- Soit pour 5 scooters :
 - Cout d'investissement : 7 500 €
 - Cout de fonctionnement du service :
 - Entretien des véhicules : 1 500 €
 - Stockage et gestion technique du service : 1500 à 2000 € (hors local)
 - + temps administratif de gestion du parc

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
			3 000 €	2 000 €	2000 €	10 500 €	4 100 €	4 100 €	4 100 €	4 100 €
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées			Cout achat de deux scooters mis à disposition à Pleurtuit, passation contrat	Cout entretien et stockage des deux scooters /an		Selon les besoins et demandes, possibilité d'augmenter le parc (5	Cout entretien et stockage des 7 scooters /an			

		d'entretien et de stockage		scooters)	
--	--	----------------------------	--	-----------	--

► Moyens humains et techniques

- Besoin d'un local pour stocker et entretenir les deux roues motorisées – contrat d'entretien et de gestion auprès d'un garagiste local
- Temps administratif de gestion du parc de deux roues motorisées : 1 à 2 j par mois
- Temps de suivi et mise en œuvre de l'action pour la CCCE :
 - 5 à 10 j/an pour le lancement de l'action
 - Puis 2j /an pour le suivi de l'action

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées		5	10	2	2	5	2	2	2	2



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées		Recherche de partenaires pour organiser le service de prêt : garagiste, CCAS	Achat de deux roues motorisées, et passation contrat d'entretien et de stockage	Mise à disposition de deux roues motorisées sur Pleurtuit.	Evaluation, continuité ou modification de l'action Selon les besoins et demandes, possibilité d'augmenter le parc (5 scooters)					



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées	<ul style="list-style-type: none">- Concernant le service : Nombre de locations ; Nombre de scooters mis à disposition ; Nombre de jours d'immobilisation (garage / réparation)Les bénéficiaires : Durée de la location ; Types de bénéficiaires (âge, sexe, qualifications, prescripteur, etc.) ; Type d'emploi / formation visés donnant lieu à la locationLes déplacements effectués : Moyenne des kilomètres parcourus par trajet ; Type de déplacement (commune de résidence, commune d'emploi / formation) ; Nombre d'accidents au cours des locationsLes moyens mobilisés - Coût de fonctionnement ; Temps de gestion du service (entretien préalable, contrat et prise en main du véhicule, dépannage, retour du véhicule, accompagnement personnalisé, etc.) ; Partenariats avec les garagistes et/ou les associations locales pour la gestion des véhicules (entretien, réparation, dépannage, mise à disposition, etc.)L'efficacité de la mesure : Nombre de contrats obtenus ou pérennisés suite à la location ; Nombre de passages à une solution de mobilité plus pérenne suite à une première location ; Difficultés rencontrées par les bénéficiaires ;- Etc.	<ul style="list-style-type: none">- Retour qualitatif par enquête auprès des usagers	



Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs

	Cible	Jeunes pour les déplacements de loisirs
	de la CCCE	Aides techniques et financières
	Partenariat	Associations sportives, culturelles, de loisirs

Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an	2011	Court terme	Moyen terme	Long terme
		2012 2013	2014 2017	2018 ...
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs	(1)			3000 €
	(2)			10 j/an

Objectif

- Faciliter les déplacements des jeunes sur le territoire pour les déplacements de loisirs
- Mutualiser les moyens et matériels

Contexte

La communauté de communes s'est lancée pour projet de regrouper et mutualiser les équipements sportifs, culturels et de loisirs sur le territoire. Ceci permet de limiter les coûts d'investissement et d'entretien des différentes structures et d'offrir des équipements plus performants aux habitants. Néanmoins, ceci engendrera des déplacements plus longs pour les familles pour rejoindre ces équipements.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

■ Présentation - Les services existants

Plusieurs associations sportives, culturelles ou de loisirs possèdent leurs propres véhicules pour transporter enfants ou matériels. De même la commune de Pleurtuit possède un car qu'elle met à disposition des clubs de football des communes de Saint Lunaire, Saint Briac et Pleurtuit pour les déplacements sur le territoire.

Il est proposé de mutualiser l'usage des véhicules entre les différentes associations sportives, culturelles, de loisirs du territoire, sur le principe d'auto-partage entre particuliers, entreprises, etc... qui se développe actuellement en France. Les véhicules restent propriété des associations, mais sont mis à dispositions certains jours et à certains horaires pour les autres associations et clubs du territoire.

Attention, cependant le service doit rester gratuit pour l'utilisateur.

■ Quel rôle pour la CCCE ?

- La CCCE aura dans un premier temps un rôle de concertation et sensibilisation.
 - o Concertation avec les associations pour identifier les clubs ou associations intéressées par la démarche
 - o Inventaire des véhicules existants sur le territoire (type, capacité, âge, propriétaire, mode de gestion, utilisation, ...)
- Dans un second temps, la CCCE pourra aider au montage du projet, en :
 - o Travaillant sur la gestion du service :

- Comment s'effectuent la rémunération des propriétaires des véhicules ? qui prend en charge l'assurance ? les pleins des véhicules ? l'entretien ?
- Recherchant un logiciel permettant de gérer les réservations, la localisation des véhicules, voir l'optimisation des trajets



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES

Budget prévisionnel

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (hors temps passé agent CCCE)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs								3 000 €		

Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs								10	10	10



CALENDRIER DE REALISATION

Calendrier de réalisation	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs										



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs	<ul style="list-style-type: none">- Nombre de réservation et trajets réalisés- Nombre de kilomètres parcourus par an et par véhicules par ce biais- Nombre de personnes transportées	<ul style="list-style-type: none">- Retour qualitatif par enquête auprès des usagers	



ACTIONS TRANSVERSALES – MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE TRANSPORT COMMUNAUTAIRE

Liste des actions	Priorité
Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions	Forte
Action 5.2 - Prendre la compétence "Transport"	Forte
Action 5.3 - Suivre et évaluer la politique "Transport"	Forte

Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions

Priorité

Forte



Public cible TOUS

Rôle de la CCCE Maitrise d'ouvrage

Partenariat

Echéancier et Coût estimatif global			2011	Court terme		Moyen / long terme
				2012	2013	2014
Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions	(1)	PE	5 625 €	25 425 €	22 725 €	De 32 375 à 41 625 €
		CCCE	5 625 €	35 550 €	41 850 €	De 38 250 à 41 625 €
	(2)	PE	25j	113j	101j	De 145 à 185 j/an
		CCCE	25j	158 j	186j	De 170 à 185 j/an

(1) Budget investissement/an

(2) Nb jours coordination CCCE /an

PE : Option avec trois actions externalisées (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1)

CCCE : Option avec réalisation des études en interne par chargé de mission de la CCCE (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1)

Objectif

- Animer et mettre en place la politique « transport » communautaire

Contexte

Le présent document est un document de planification qui permet de hiérarchiser mais aussi mettre en œuvre des actions de manière opérationnelle. La réalisation de ce plan est conditionnée par un travail de mise en œuvre et de suivi important de la part du personnel de la communauté de communes Côte d'Emeraude. Aujourd'hui, la communauté de communes ne dispose pas de moyens humains suffisants pour assurer l'ensemble du travail projeté.

ACTION A ENGAGER

La mise en œuvre du plan d'actions de la politique « transport » communautaire nécessite un nombre conséquent d'heures de mise en œuvre, concertation, suivi à réaliser.

Une estimation du temps à passer pour la mise en œuvre et le suivi des différentes actions a été élaborée (cf. page suivante).

La mise en œuvre de la politique « transport » communautaire nécessite un mi-temps à court terme, puis rapidement (2014) un temps complet. Si certaines actions du plan d'actions sont réalisées en interne à la CCCE (Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDE/PDIE, Action 3.1 - Mettre en place une politique globale "déplacements doux", Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage), la mise en œuvre de la politique « transport » peut rapidement occuper un trois-quarts temps, voir un plein temps.

Afin de mettre en œuvre les différentes actions validées dans le présent plan, il semble nécessaire de procéder à un recrutement d'un chargé de mission à court terme.

Cette personne aura en charge la mise en place et le suivi de l'ensemble des actions de la politique transport communautaire.

Il sera en outre l'interlocuteur privilégié des communes pour la réalisation d'aménagements en faveur des modes doux, ou du covoiturage, du ou des futurs exploitant du service de transport à la demande.

Nombre de jours d'ETP par actions :

EVALUATION DU TEMPS DE SUIVI/MISE EN ŒUVRE par Chargé Mission CCCE

ACTIONS PROPOSEES	2011	COURT TERME			MOYEN TERME			LONG TERME			
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
VOLET N° 1 - INFORMER ET SENSIBILISER SUR L'OFFRE DE TRANSPORT DU TERRITOIRE											
Action 1.1: Informer sur l'offre de transport	Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport	10	3	3	3	3	3	3	3	3	
	Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »	10	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Action 1.1.3. - Diffuser une information «	10	5	5	5	5	5	5	5	5	
Action 1.2: Sensibiliser les SALARIES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	Action 1.2.1. - Inciter les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
	Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge			5	30	20	20	20	20	20	
	Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de										
	Option PE	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
	Option CCCE	10	50	50	10	10	10	10	10	10	
Action 1.3: Déplacements de LOISIRS - Sensibiliser les FAMILLES à l'usage des modes alternatifs à la voiture	Action 1.3.1. - Organiser des stands d'information lors des forums des associations			10	10	10	10	10	10	10	
	Action 1.3.2. - Organiser des modules			5	20	20	20	20	20	20	
Action 1.4. - Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE		3	3	10	10	10	10	10	10	10	
VOLET N° 2 - AMELIORER L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS											
Action 2.1: Suivi du projet de Syndicat Mixte de Transport	5	5	5	5	5	5	5				
Action 2.2: Optimiser l'offre de transport existante en concertation avec les Conseils généraux	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Action 2.3 - Expérimenter un service de transport local		20	20	20	10	10	10	10	10	10	
Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels lors de manifestations culturelles et sportives								5	5	5	
VOLET N°3 - DEVELOPPER L'OFFRE ET L'USAGE DES "MODES DOUX"											
Action 3.1 -Mettre en place une politique globale "déplacements doux"	Option PE	10	10	30	30	30	30	30	30	30	
	Option CCCE	45	45	30	30	30	30	30	30	30	
Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Action 3.3 - Développer des services de location de vélo						10	10	10	10	10	
VOLET N° 4 - DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET AUTRES SERVICES A LA MOBILITE											
Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	Option PE	5	5	5	5						
	Option CCCE	15	15	5	5						
Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées		5	10	2	2	5	2	2	2	2	
Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs								10	10	10	
ACTIONS TRANSVERSALES - MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE TRANSPORT COMMUNAUTAIRE											
Action 5.2 - Prendre la compétence "Transport"	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Action 5.3 - Suivre et évaluer la politique "Transport"		5	5	10	10	10	10	15	15	15	
TOTAL											
Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions	Option PE	25	113	101	145	175	173	170	185	185	185
	Option CCCE	25	158	186	185	175	173	170	185	185	185
Equivalent Temps Plein (base 200 jours/an)	Option PE	13%	57%	51%	73%	88%	87%	85%	93%	93%	93%
	Option CCCE	13%	79%	93%	93%	88%	87%	85%	93%	93%	93%

PE : Option avec trois actions externalisées (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1)

CCCE : Option avec réalisation des études en interne par chargé de mission de la CCCE (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1)



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES ET FINANCEMENTS

Budget prévisionnel

- Cout pour un poste de chargé de mission en charge de la politique transport et déplacement de la CCCE : 45 000 €/an, soit 225€/jours travaillés pour 200 jours de travail.
- Possibilité de financement d'une partie du poste par l'ADEME Bretagne à étudier.

Cout estimatif d'investissement et de fonctionnement annuel (€ H.T./an) (*)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions										
<i>PE - Option avec une partie des actions en prestations externalisées (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1)</i>	5 625 €	25 425 €	22 725 €	32 625 €	39 375 €	38 925 €	38 250 €	41 625 €	41 625 €	41 625 €
<i>CCCE - Option avec réalisation des études en interne par chargé de mission de la CCCE (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1)</i>	5 625 €	35 550 €	41 850 €	41 625 €	39 375 €	38 925 €	38 250 €	41 625 €	41 625 €	41 625 €

(*) Cout correspondant aux nombres de jours d'un chargé de mission de la CCCE, jours à passer pour la coordination, mise en œuvre et suivi des différentes actions de la politique transport de la Communauté de communes.



CALENDRIER DE REALISATION

- **PE - Option avec une partie des actions en prestations externalisées (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1).** La mise en place du plan d'actions nécessite l'embauche d'un(e) chargé(e) de mission à mi-temps, dès 2012, pendant 2 ans, puis une temps-plein à partir de 2014
- **CCCE - Option avec réalisation des études en interne par chargé de mission de la CCCE (actions 1.2.3, 3.1 et 4.1).** La mise en place du plan d'actions nécessite l'embauche d'un(e) chargé(e) de mission à plein temps dès 2012.



EVALUATION DES ACTIONS ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION POSSIBLES

	Indicateurs de suivi ou d'évaluation		Evolutions possibles
	quantitatifs	Qualitatifs	
Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions	- Nombre d'heures d'ETP par mission	-	

Action 5.2 - Prendre la compétence « Transport »

Priorité

Forte



Public cible TOUS

Rôle de la CCCE Maitrise d'ouvrage

Partenariat

<i>Echéancier et Coût estimatif global (1) Budget investissement/an (2) Nb jours coordination CCCE /an</i>	2011	Court terme		Moyen / long terme
		2012	2013	2014 ...
Action 5.2 - Prendre la compétence « Transport »	(1)			
	(2)	5j	5j	5j/an

Objectif

- Répondre aux obligations légales de délégation de transport public

NOTE JURIDIQUE

■ Cadre

La LOTI (1982), complétée par la LAURE (1996) et la loi SRU (2000) définit le cadre dans lequel peuvent être opérés les services de transports urbains et interurbains. C'est donc ce texte qui fait référence pour définir les compétences de chaque autorité organisatrice des transports.

Il y est défini que les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire, et que les régions sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux.

Par conséquent en l'absence de périmètre des transports urbains (PTU) sur un territoire, c'est le conseil général qui est compétent en matière de transport (scolaire et non scolaires).

Pour le cas de la CCCE, en dehors de la réflexion menée actuellement par la Communauté d'Agglomération de St Malo sur la création d'un Syndicat Mixte de Transport, deux solutions sont envisageables :

- La délégation de compétences des Conseils Généraux
- La prise de compétence « Transport » par la CCCE

■ Délégation de compétence et « AO2 »

On parle d'AO2 (ou Autorité Organisatrice de Second Rang) quand le conseil général délègue par convention l'exploitation un réseau clairement défini à un échelon inférieur (autorité organisatrice de proximité) qui peut être une commune ou un EPCI ou un syndicat mixte (pays, intercommunal...). L'échelon inférieur est appelé AO2 ou autorité organisatrice de second rang.

Dans ce cas, l'EPCI ne prend pas la compétence transport et elle ne peut pas prélever le versement transport (VT). Le CG peut dans ce cadre couvrir le déficit d'exploitation : cela dépend de la négociation avec le CG.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Délégation de compétence uniquement pour le service de transport local • Possibilité d'aide financière du CG pour couvrir le déficit d'exploitation à négocier 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de prélèvement du VT • Négociations avec les 2 CG à engager • Définition et modification des services, horaires et tarifs soumis à avis des CG

Enjeux :

- Négociations avec les 2 conseils généraux et définition de la convention CG/ A02 précisant clairement le type de service mis en place (parcours, fréquence, tarification...) et les modalités de participation du conseil général. N.B. : Toute modification du service doit faire l'objet d'une modification du contrat.
- Périmètre de l'A02 et évolution de l'intercommunalité

■ Prise de compétence et « AOTU »

Le texte ci-dessous explicite les conditions de création d'un Périmètre de transport urbain (PTU) (hors communautés d'agglomération et communautés urbaines) (source : CERTU)

Suite à la délibération de l'organe compétent pour décider la création du PTU, le maire (ou les différents maires concernés dans le cas de communes adjacentes organisant en commun un service de transport public des personnes) ou le président de l'établissement public sollicite le préfet afin qu'il édicte un arrêté constatant la création de ce PTU. Cet arrêté doit être pris dans un délai d'un mois.

Le préfet doit demander l'avis du Conseil général lorsque la création du PTU concerne le plan départemental des transports ou lorsque la demande de création de ce périmètre émane de plusieurs communes.

Le Conseil général doit rendre son avis dans un délai de trois mois.

Le préfet édicte un arrêté dans un délai d'un mois suivant la formulation de l'avis du Conseil général ou à l'expiration du délai de trois mois mentionné ci-dessus si ce conseil n'a pas rendu son avis dans les temps.

La loi donne au Préfet le pouvoir de constater la création du PTU par une commune ou un EPCI. Dans ce dernier cas, il appartient au représentant de l'État d'apprécier le caractère urbain du périmètre. S'il lui apparaît que ce caractère n'est pas établi, du fait de la discontinuité des agglomérations ou de l'inclusion de zones rurales par exemple, le préfet doit refuser la constatation demandée et notifier son refus à l'établissement public. La délibération de l'organe compétent de l'établissement public ne devient donc pas exécutoire.

Références juridiques :

- loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), notamment articles 27 à 28-2
- code général des collectivités territoriales, notamment articles L. 2333-64 et suivants
- décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes modifié notamment par le décret n° 2007-1743 du 11 décembre 2007
- circulaire du 18 novembre 1993 relative à la création et à la modification des périmètres de transports urbains

La définition d'un PTU implique :

- La mise en place d'un réseau de transport desservant l'ensemble des communes
- La prise en charge des transports relatifs aux scolaires résidant sur le PTU.

Il permet en contrepartie à l'AOTU de prélever le VT sur les entreprises de plus de neuf salariés de son territoire le PTU regroupe plus de 10 000 habitants.

L'AOT a liberté en matière de définition des services, horaires ou des tarifs.

En revanche, le département est dégagé de toute obligation de financement des services opérés par l'AOTU. Dans la pratique, les conseils généraux peuvent avoir différentes postures. Soit,

- ils se désengagent des transports scolaires que l'AOTU doit récupérer tel que défini par la loi. Ce désengagement est généralement aussi financier.
- ils continuent à les exploiter moyennant participation de l'EPCI. Cela implique un accord entre l'AOTU et le CG.

D'autres cas d'articulation sont possibles, mais ils seraient le fruit de négociations entre le CG et l'AOTU. Les CG peuvent également mettre en place des financements « de transition » les premières années.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de prélever le VT (0,55%) • Périmètre de l'AOT à l'échelle de la CCCE • Liberté de définition des services, horaires et tarifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Territoire peu urbain pour justifier la création d'un PTU (le préfet peut notifier un refus de création du PTU en cas de discontinuité des agglomérations ou d'inclusion de zones rurales) • Procédure administrative de la création de compétence, qui peut être une procédure un peu lourde pour la CCCE (minimum 4 mois) • Nécessité de créer un service au sein de la CCCE pour gérer les transports scolaires notamment, les conventions... • Pas d'aide financière du CG pour financer le déficit d'exploitation • Délégation de compétence pour le service de transport local et les transports scolaires, cette dernière représentant une charge lourde financièrement pour une communauté de communes (possibilité toutefois de retransférer le transport scolaire au CG selon la négociation)

Enjeux :

- Périmètre du PTU et évolution de l'intercommunalité
- Positionnement des Conseils Généraux sur le transport scolaire

N.B. : L'arrêté doit être pris conjointement par les préfets de deux départements concernés, les Conseils Généraux doivent être consultés simultanément.

D Application au niveau de la CCCE

A court terme, la mise en place de l'expérimentation de transport à la demande nécessitera une concertation avec les deux conseils généraux afin d'obtenir une délégation de compétence en tant qu'Autorité Organisatrice de Second Rang (AO2). Une convention avec la commune de Dinard devra également être établie pour permettre au service de transport à la demande de parcourir et desservir la commune de Dinard.

A court/moyen terme, l'intégration de la commune de Dinard à la Communauté de communes pourrait être envisagée. La commune de Dinard offrant un service de transport pour ses habitants, il sera nécessaire de l'intégrer à la délégation de compétences et de l'adapter:

- ouverture du service à tout usager,
- Réflexion sur la conservation ou non de la gratuité du service, sur la complémentarité tarifaire nécessaire entre le service de transport à la demande et les circuits de Dinard
- Réflexion sur la conservation ou non du fonctionnement en régie du service

Néanmoins, une incertitude importante se pose encore qu'en au positionnement de Dinard par rapport à la CCCE (intégration ou non à la communauté de communes).

A plus long terme, nous ne sommes pas en capacité à ce stade de conseiller la CCCE dans l'arbitrage entre les différentes prises de compétence transport en raison du nombre important d'incertitudes :

- Positionnement des préfets quant aux périmètres des intercommunalités
- Positionnement des collectivités concernées et évolution des périmètres des EPCI dans le cadre de la réforme territoriale (position de Dinard notamment)
- Positionnement des CG en matière de transport scolaires
- Participation des CG à l'exploitation d'un réseau en AO2
- Création d'un Syndicat Mixte de transport

Une discussion technique et/ou politique avec les CG sera donc nécessaire pour avancer sur le volet juridique.

Par ailleurs, l'anticipation de l'évolution du contexte institutionnel susceptible de faire évoluer la consistance des services de transport est un préalable indispensable à la réflexion sur l'organisation juridique du service de transport sur le territoire de la CCCE.

En termes de calendrier, si un syndicat mixte est envisagé il faut compter environ 6 mois pour la définition de la structure juridique porteuse (négociations avec les différentes collectivités concernées, définition des statuts, élection du président...).



BUDGET PREVISIONNEL / MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES ET FINANCEMENTS

► Moyens humains et techniques

Temps estimé de coordination par la CCCE (en jours/an)	COURT TERME			MOYEN TERME				LONG TERME		
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Action 5.2 - Prendre la compétence « Transport »	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

SYNTHESE – LISTE DES ACTIONS

Légende

En cours





Court terme (2012-2013)

Moyen terme (2014-2017)

Long terme (>2017)

PE : Option avec prestation externalisée

CCCE : Option avec réalisation étude en interne

	Priorité	Echéancier	Options de réalisation	COUT Investissement + fonctionnement annuel					Commentaire	NB de jours annuel CCCE					
				En cours	Court terme			Moyen terme		Long terme	En cours	Court terme		Moyen terme	Long terme
				2011	2012	2013	2014-2017 Moy par année	2018-2020 Moy par année		2011	2012	2013	2014-2017 Moy par année	2018-2020 Moy par année	
VOLET N° 1 - INFORMER ET SENSIBILISER SUR L'OFFRE DE TRANSPORT DU TERRITOIRE															
	Action 1.1: Informer sur l'offre de transport	Forte	Court terme		1 000 €						0	10	3	3	3
	Action 1.1.1. - Créer une page Internet d'information sur l'offre locale de transport	Forte	Court terme								0	10	5	5	5
	Action 1.1.2. - Former des « relais mobilité »	Forte	Court terme								0	10	5	5	5
	Action 1.1.3. - Diffuser une information « Transport » simplifiée	Forte	Court terme							Intégré au budget com des communes et de la CCCE	0	10	5	5	5
	Action 1.2: Sensibiliser les SALARIES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	Forte	En cours		Cout d'adhésion pris en charge par	1 750 €	2 900 €	3 150 €	3 500 €		5	5	5	5	5
	Action 1.2.1. - Inciter les salariés au covoiturage en collaboration avec l'association Covoiturage +	Forte	En cours												
	Action 1.2.2. - Organiser un « Challenge Covoiturage » auprès des entreprises du territoire	Modérée	Moyen terme					5 000 €	5 000 €		0	0	0	5 à 30	20
Action 1.2.3. - Inciter à la réalisation de PDF/PDJE	Modérée	Court / Moyen terme	Option PE Option CCCE				35 000 €			0	10	10	10	10	
Action 1.3: Déplacements de LOISIRS - Sensibiliser les FAMILLES à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	Modérée	Moyen terme							Intégré au budget com de la CCCE	0	0	0	10	10	
Action 1.3.1. - Organiser des stands d'information lors des forums des associations	Modérée	Moyen terme								0	0	0	10	10	
Action 1.3.2 - Organiser des modules pédagogiques sur le transport auprès de scolaires	Modérée	Moyen terme					2 000 €	2 000 €		0	0	0	5 à 20	20	
Action 1.4. - Communiquer autour des actions transport mis en place par la CCCE	Faible	Court / Moyen terme			2 000 €	2 000 €	7 000 €	7 000 €		0	3	3	10	10	
VOLET N° 2 - AMELIORER L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS															
	Action 2.1: Suivi du projet de Syndicat Mixte de Transport	Forte	En cours								5	5	5	5	
	Action 2.2: Optimiser l'offre de transport existante en concertation	Forte	En cours								5	5	5	5	5
	Action 2.3 - Expérimenter un service de transport local	Forte	Court terme		0 €	30 650 €	27 150 €	17 788 €	18 000 €		0	20	20	10 à 20	10
	Action 2.4 - Aider les associations pour les déplacements occasionnels	Faible	Long terme						10 000 €		0	0	0		5
VOLET N°3 - DEVELOPPER L'OFFRE ET L'USAGE DES "MODES DOUX"															
	Action 3.1 -Mettre en place une politique globale "déplacements doux"	Forte	Court terme	Option PE Option CCCE		30 000 €					0	10	10	30	30
	Action 3.2 - Développer des boucles touristiques découverte à vélo	Modérée	En cours		10 200 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €		5	5	5	5	5
	Action 3.3 - Développer des services de location de vélo	Faible	Moyen terme							variable selon type de service retenu	0	0	0	10	10
VOLET N° 4 - DEVELOPPER LE COVOITURAGE ET AUTRES SERVICES A LA MOBILITE															
	Action 4.1 - Créer un schéma directeur de covoiturage	Forte	Court terme	Option PE Option CCCE		5 000 €					0	5	5	5	
	Action 4.2 - Renforcer le service de prêt de deux-roues motorisées	Modérée	Moyen terme				3 000 €	De 2 000 à 10 500 € par an	4 100 €		0	5	10	2 à 5 j	2
	Action 4.3 - Mutualiser les véhicules des clubs et associations sportifs et de loisirs	Modérée	Long terme						3 000 €		0	0	0		10
ACTIONS TRANSVERSALES - MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE TRANSPORT COMMUNAUTAIRE															
	Action 5.1 - Mettre en œuvre le programme d'actions	Forte	En cours	Option PE Option CCCE	5 625 €	25 425 €	22 725 €	37 294 €	41 625 €	Coût estimatif 45 000€ TP avec congés : ~ 260 jours/an => 175 €/jrs jours travaillés : ~ 200	somme finale	somme finale	somme finale	somme finale	somme finale
	Action 5.2 - Prendre la compétence "Transport"	Forte	En cours		5 625 €	35 550 €	41 850 €	39 544 €	41 625 €		5	5	5	5	5
	Action 5.3 - Suivre et évaluer la politique "Transport"	Forte	Court terme								0	5	5	10	15
TOTAL	Options pour Actions 1.3.3, 3.1, 4.1 et 5.1				2 011	2 012	2 013	Moyen terme	Long terme		2 011	2 012	2 013	Moyen terme	Long terme
	Option PE				21 450 €	133 375 €	136 625 €	113 775 €	137 850 €		25	113	101	De 145 à 175	185
	Option CCCE				21 450 €	98 375 €	136 625 €	113 775 €	137 850 €	eq. TP (base 200 jours/an)	13%	57%	51%	De 73 à 88 %	93%
										eq. TP (base 200 jours/an)	13%	79%	93%	De 85 à 93 %	93%