

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

15 mai 2023

DELIBERATION

**Programme 0701 - Transports collectifs**

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 5 mai 2023, s'est réunie le 15 mai 2023 sous la présidence de celui-ci, au siège de la Région à Rennes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment sa quatrième partie, relative à la Région ;

Vu la délibération n° 22\_DAJCP\_SA\_o8 du Conseil régional en date du 30 juin 2022 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice en cours ;

Vu l'ensemble des délibérations précisant les modalités d'intervention des dispositifs actuels de la Région ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Et après avoir délibéré ;

**DÉCIDE**

**À l'unanimité**

- **d'APPROUVER** les termes de la convention de partenariat-politiques de mobilités avec la Communauté de communes Bretagne Romantique, telle qu'elle figure en annexe 1 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de partenariat-politiques de mobilités avec la Communauté de communes du Pays de Landivisiau, telle qu'elle figure en annexe 2 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant-type « Gratuité BreizhGo Jeunes »/ « Gratuité Réfugiés Ukrainiens » aux conventions de délégation de service public relative à la gestion et l'exploitation de transports publics routiers interurbains de personnes, lignes BreizhGo du Morbihan, telle qu'il figure en annexe 3 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°2 à la convention de transfert et de coopération pour l'organisation des transports scolaires et des transports non urbains réguliers et à la demande avec Redon Agglomération, tel qu'il figure en annexe 4 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°1 à la convention de coopération entre le réseau interurbain BreizhGo et urbain Star avec Rennes Métropole, tel qu'il figure en annexe 5 ;
- **d'APPROUVER** les termes de l'avenant-type de prolongation à la convention de délégation de compétences pour l'organisation d'un service régulier public routier créé pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements scolaires en service autonome ou en réemploi d'un service régional, tel qu'il figure en annexe 6 ;
- S'agissant de la Régie de transports Illevia, conformément à l'approbation par son Conseil d'Administration de son budget primitif 2023, avec un montant de 6 126 989,77 € pour la subvention d'équilibre annuelle, il est proposé :

- **de PROCEDER** au versement des acomptes mensuels de mars à décembre 2023, à hauteur de 529 424,51 € par mois, déduction faite des acomptes précédents de janvier et février 2023,
  - **de PROCEDER** au versement des acomptes mensuels de janvier et février 2024 à hauteur de ce même montant, soit 529 424,51 € par mois.
  - **d'APPROUVER** les termes de la convention d'application de la convention cadre KorriGo-année 20203, avec Mégalis Bretagne , telle qu'elle figure en annexe 7 ;
  - **d'APPROUVER** les termes de la convention Unipass 2023 avec Rennes Métropole, SNCF et la société Keolis Rennes, telle qu'elle figure en annexe 8 ;
- d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°6 à la convention de délégation de service public pour l'exploitation de la liaison aérienne entre Brest et Ouessant avec la SAS FinistAir, tel qu'il figure en annexe 9 ;
- **d'APPROUVER** les termes de la convention de financement d'aménagements aux abords de la cale de Barrarac'h à Séné avec la commune de Séné, telle qu'elle figure en annexe 10 ;
- d'APPROUVER** les termes de l'avenant n°2 à la convention de délégation de compétences conclue entre la Région Bretagne et la commune de Ploubazlanec relative à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des parcs de stationnement régionaux de l'Arcouest, tel qu'il figure en annexe 11 ;
- **d'APPROUVER** l'appel à manifestation d'intérêt pour mettre en place une centrale photovoltaïque sur le parking de la Régie Illevia à Noyal-Chatillon-sur-Seiche et d'APPROUVER le règlement de consultation, tel qu'il figure en annexe 12.

Le Président,

Loïg CHESNAIS-GIRARD



**CONVENTION DE PARTENARIAT**  
**Conseil régional de Bretagne**  
**Communauté de communes Bretagne romantique**

**POLITIQUES DE MOBILITE**  
**2023-2027**

**VU** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) ;

**VU** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;

**VU** le code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

**VU** la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

**VU** la délibération n°19\_DIRAM\_02 en date du 28 novembre 2019 approuvant le projet de schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;

**VU** la délibération n°20\_DITMO\_02 en date du 18 décembre 2020 approuvant la nouvelle feuille de route régionale « s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » ;

**VU** la délibération n°X de la Commission permanente du Conseil régional en date du X approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président du Conseil régional à la signer ;

**VU** la délibération n° 2021-03-DELA-24 en date du 04 mars 2021 relative à la prise de la compétence mobilité par la Communauté de communes Bretagne romantique ;

**VU** la délibération n°X du conseil communautaire de l'EPCI Communauté de communes Bretagne romantique en date du X approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de l'EPCI à la signer ;

#### **ENTRE :**

**La Région Bretagne,**

283 avenue du Général Patton

CS 21101

35711 Rennes CEDEX 7

Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, agissant en sa qualité de Président du Conseil régional de Bretagne

Ci-après dénommée « la Région » ou « la Région Bretagne »

D'une part,

#### **ET :**

**L'EPCI Communauté de communes Bretagne romantique,**

Communauté de communes à fiscalité propre

22 rue des coteaux

35190 La Chapelle-aux-Filtzméens

Représenté par Monsieur Loïc REGÉARD, agissant en sa qualité de Président de la Communauté de communes Bretagne romantique

Ci-après dénommé « Communauté de communes Bretagne romantique » ou « la Bretagne romantique »

D'autre part.

## **IL A ETE CONVENU LES DISPOSITIONS SUIVANTES :**

### **PREAMBULE**

La mobilité des citoyen·ne·s a toujours constitué un enjeu central de la vie de la cité. Elle a pu façonner des territoires, les ordonner également. Plus vite, plus loin, plus souvent, plus sécurisée, avec le développement de nouveaux moyens de déplacement. Les déplacements se sont allongés, sans pour autant que le temps qui leur est consacré diminue.

Et les territoires sont aujourd'hui confrontés à de nouvelles problématiques – mobilités diverses, soutenabilité d'un modèle en temps de crises – mises en exergue par les crispations sociales et le mouvement des gilets jaunes.

Il s'agit de faciliter les mobilités du quotidien, tout en répondant à l'urgence climatique, énergétique et de santé publique. Les contributions dans le cadre de la BreizhCop ont pu démontrer les très fortes attentes autour de ces enjeux.

Il s'agit autant que faire se peut de lever les freins aux mobilités, qu'ils soient d'ordre économique, social ou géographique. Il en va de la solidarité et du développement des territoires.

Il s'agit de combattre le sentiment de délaissement, d'intégrer le fait périurbain, les difficultés propres aux espaces ruraux et le regroupement de certaines fonctions dans de grandes aires métropolitaines. Il en va de la cohésion et de l'équilibre des territoires.

Il s'agit, pour les pouvoirs publics, d'offrir aux citoyen·ne·s des parcours de mobilité facilités et sobres. Il convient d'améliorer sans cesse conjointement les offres, services et réseaux de transports.

Promulguées respectivement en 2014 et 2015, les lois MAPTAM et NOTRe, dites lois de réformes territoriales, redéfinissent la répartition des compétences entre collectivités territoriales. La Région est entre autres devenue compétente pour l'organisation des transports interurbains et scolaires, et met en œuvre un SRADDET à caractère prescriptif. Promulguée fin 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permet à tout EPCI de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La gouvernance en matière de mobilités a connu ainsi en quelques années de profonds et rapides changements, qu'il faut pouvoir intégrer avec le souci constant de l'amélioration du service public rendu.

La Région Bretagne n'a pas attendu ces lois pour concevoir des relations fortes et partenariales avec les différentes collectivités qui font la Bretagne, dans de nombreux domaines. Ce partenariat s'est renouvelé et renforcé avec les EPCI, pour ce qui concerne le développement économique dans un premier temps. La formalisation d'un partenariat dans le champ des mobilités participe très activement de cette dynamique.

La démarche de contractualisation s'est engagée avec les EPCI volontaires, afin de définir un contrat de mobilités solidaires et décarbonées, accompagnateur des transitions. Elle repose sur une ambition publique et une vision stratégique partagées, issues des besoins du territoire et de ses habitant·e·s. Elle est guidée par le souhait de renforcer la cohérence et la lisibilité de l'action, au bénéfice de tou·te·s. Elle s'inscrit dans le cadre de la BreizhCop et du SRADDET.

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention fournit les conditions d'un partenariat territorial entre la Région et la Communauté de communes Bretagne romantique relatif au champ des mobilités. Elle fixe les ambitions, règles, et modalités selon lesquelles Région et la Bretagne romantique entendent croiser leurs stratégies respectives, eu égard à leurs compétences. Selon ces principes, chaque partie intègre les responsabilités, priorités et contraintes de l'autre partie dans la mise en œuvre des services publics qui lui incombent, dans l'intérêt des deux parties.

La présente convention prend en compte les réalités et priorités locales, et emporte donc un principe de différenciation, devant permettre de mieux répondre aux besoins spécifiques du territoire, dans un souci d'équité.

Le principe de la contractualisation se fonde d'une part sur le réseau *BreizhGo* et les différentes politiques associées à la mobilité que porte la Région, en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité en Bretagne et de cheffe de file selon les termes de la loi. Elle se fonde d'autre part sur la prise de compétence de la Bretagne romantique au regard des délibérations prises, les différents projets et priorités associés à la mobilité que porte celle-ci.

Elle ne remet ainsi pas en cause les différentes actions impulsées par chaque partie, mais vise au contraire une cohérence renforcée, une mutualisation plus grande et une optimisation des services apportés à la population, ainsi qu'une capacité d'anticipation dans les transitions à mener.

La présente convention a ainsi pour objet :

- D'affirmer une mobilisation partenariale forte autour des enjeux de mobilité, projets à l'appui
- D'assurer la meilleure articulation des offres et services de mobilités sur le territoire
- De s'accorder sur un projet territorial visant à favoriser des mobilités sobres
- D'organiser une nouvelle coordination

## **ARTICLE 2 – FONDATION DU PARTENARIAT**

Depuis sa création, la Bretagne romantique a mis en place des actions en faveur de la mobilité, sous le prisme de l'action sociale et de l'environnement : navettes scolaires, navettes estivales gratuites, partenariat avec Ehop notamment. Plusieurs études réalisées ou en cours de réalisation telles que le PCAET, le Projet Social de Territoire, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, le Schéma des Déplacements Doux ont montré l'importance de la mobilité.

Depuis juillet 2021, la Bretagne romantique est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités sur son territoire. Cette prise de compétence permet de légitimer son action sur l'ensemble de l'EPCI. Les élus se sont emparés de cette compétence permettant d'engager une personne dédiée au développement des mobilités sur la Communauté de communes.

En septembre 2022, le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la Bretagne romantique a démarré et permettra aux élus, habitants et usagers du territoire de s'exprimer, de participer pour co-construire des actions de mobilités sur le territoire. Des ambitions politiques ont été partagées pour créer ce document :

- **Permettre à tous (habitants, usagers, scolaires, touristes...) d'accéder à l'emploi, aux services publics, aux offres culturelles, sportives et extra-scolaires du territoire ;**
- **Favoriser les projets innovants en matière de mobilité durable et solidaire ;**

- **Eviter l'autosolisme** en développant les conditions nécessaires, notamment par le biais du changement de comportement des usagers.

La Région, à travers ses compétences et actions, développe quant à elle une stratégie tournée vers la mutualisation qui permette le développement de services de mobilités à haute valeur ajoutée, afin d'améliorer, toujours, l'expérience voyageur et de favoriser le report modal vers des transports collectifs décarbonés et les mobilités douces.

Le territoire de la Bretagne romantique se situe en relative proximité à la fois de la métropole rennaise et du littoral breillien, au nord-est de la région. La motorisation par ménage y est plus forte que la moyenne bretonne. Toutefois, une armature relativement solide de transports collectifs existe, puisque TER *BreizhGo* dessert 3 gares (Dingé, Combourg, Bonnemain) sur l'axe ferroviaire Rennes-Saint-Malo, et 5 lignes de car interurbain sont dénombrées pour un nombre de voyages annuels de près de 900 000.

Dans ce cadre, la présente convention ouvre un dialogue stratégique, marqué par le déploiement concret de projets et de leviers favorisant les mobilités de tou-te-s. Le partenariat, durable, s'inscrit ainsi dans la facilitation de l'atteinte des objectifs et pose les conditions d'une mise en œuvre volontariste par les deux parties. Il définit les contours d'une dynamique conjointe, pour améliorer les mobilités du territoire, et – fait central – vise à concourir à la décarbonation de la société.

Le partenariat s'appuie sur un triptyque qui fixe les déterminants d'une action la plus efficiente possible :

- I. Un territoire mobilités  
*Il s'agit d'explorer les conditions de développement de l'offre de transports et des infrastructures et services permettant le report modal et la réduction de l'autosolisme.*
- II. Un territoire mobilisé  
*Il s'agit d'explorer les modalités d'action pour que l'ensemble des composantes du territoire se saisisse des enjeux de mobilités, au croisement de différentes politiques et transitions, mais également en connexion avec les territoires avoisinants.*
- III. Un partenariat remobilisé  
*Il s'agit d'explorer les biens communs et services mis à disposition, et de fournir un cadre de gouvernance adaptée.*

### **ARTICLE 3 – UN TERRITOIRE MOBILITES**

Un territoire mobilités est un territoire qui est connecté aux autres et facilite les déplacements, anticipe les déplacements de demain, et travaille à coordonner efficacement les réseaux de transports.

Etant considérés que :

- La mobilité est un facteur de cohésion et d'intégration sociales,
- Le développement d'offres de transports publics efficaces nécessite de lourds investissements,
- L'usage de la voiture est souvent subi, engendrant des coûts importants pour l'utilisateur-trice et générant de surcroît de nombreuses externalités négatives,

Il convient pour les deux parties de s'accorder sur des initiatives permettant une utilisation augmentée des réseaux de transports et le développement de mobilités alternatives à la voiture solo.

### 3.1 Pour un meilleur raccordement aux autres territoires et au reste du monde

La Bretagne est une région périphérique. Elle a progressé dans son combat pour le désenclavement et grâce à un système de transport intégré et cohérent, les gains liés à la grande vitesse se diffusent à l'ensemble du territoire. Le Pacte d'accessibilité constitue par ailleurs le socle, entre autres, d'un engagement pour un meilleur raccordement au monde. La Bretagne romantique est ainsi relativement proche d'une gare TGV et d'un aéroport international.

Pour autant, la multimodalité des déplacements demeure un enjeu quotidien et un défi pour raccorder chacun des espaces de la région entre eux. Un territoire mobilités s'apprécie au regard de ses territoires voisins, des flux qui existent entre eux et des liens physiques qui les rapprochent.

Dans cette optique, c'est un fait, la question du ferroviaire occupe une place à part. Le rail offre une infrastructure critique et historique, dont le rôle est essentiel pour relier les territoires et les gens. A ce titre, la Région soutient depuis de nombreuses années le développement de ce mode de transport, et demeure persuadée qu'il constitue une réponse d'avenir adaptée pour les voyageurs comme pour une partie significative du fret de marchandises. La Communauté de communes Bretagne romantique partage cette ambition.

Autre réponse d'avenir adaptée, et qui fut trop longtemps délaissée, celle des mobilités actives et douces qui font revivre une certaine forme de proximité et peuvent réduire l'utilisation de la voiture, pour peu que des infrastructures plus maillantes soient imaginées.

A l'inverse, les deux parties conviennent que l'infrastructure routière en Bretagne est suffisamment robuste et qu'ainsi, la libération potentielle d'espaces doit dorénavant constituer l'objectif à atteindre. Ce principe ne vaut pas pour les projets en cours de réalisation, au premier rang desquels la RN164 qui constitue une dorsale indispensable au bon maillage de la Bretagne. Par ailleurs, la question des infrastructures de transport et notamment routière doit être dorénavant pleinement pensée en lien avec les enjeux de transitions et de reconquête de la biodiversité.

#### Projets structurants

Ces projets pouvant relever d'une double nature périmétrique – intraterritoriale ou interterritoriale – permettent de structurer physiquement une offre nouvelle sur le territoire, de fournir les conditions d'une amélioration sensible de celle-ci ou de permettre une meilleure multimodalité.

Dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié, plusieurs actions seront co-construites avec les élus, les habitants et les usagers du territoire, en lien avec les EPCI limitrophes. Les conclusions du PMS pourront identifier des projets structurants qui seront intégrés à la présente convention par avenant.

### 3.2 Pour une amélioration conjointe de l'offre de transports publics

L'amélioration de la performance du transport public est possible et nécessite la plus grande cohérence d'actions entre acteurs. L'offre peut être renforcée, plus adaptée à la typologie d'un territoire, par une coordination exemplaire. La fréquentation peut être renforcée, par ce développement coordonné de l'offre et la facilitation de parcours de mobilités, et dans le cadre d'une intermodalité et d'une multimodalité tarifaires concertés.



### 3.2.1 Coordination et mutualisation de réseaux

La Région et la Bretagne romantique s'accordent sur l'intérêt commun à coordonner et mutualiser des services, afin de permettre l'amélioration de l'offre à un coût maîtrisé pour les deux collectivités, au bénéfice des usager·ère·s.

Par ailleurs, dans un souci de lisibilité, les deux parties s'accordent sur la problématique du transport scolaire, au bénéfice des familles. Le transport scolaire relève de la Région, et la Communauté de communes Bretagne romantique, dans le cadre de sa prise de compétence mobilité, n'envisage pas de prendre la responsabilité de ce transport.

Un transport local, qu'il soit de nature à la demande, virtuel ou régulier, est une offre de mobilité importante pour le territoire, agissant en rabattement vers d'autres lignes ou pour des besoins plus ciblés. Dans le cadre de l'exercice de sa compétence mobilité, la Bretagne romantique étudie le développement de ces services complémentaires, à l'instar de son système actuel de navette estivale.

Eu égard à ces éléments, à la dynamique et aux besoins du territoire, les deux parties conviennent :

- d'un transport scolaire élémentaire/collège/lycée réalisé par la Région, sur le ressort territorial de la Bretagne romantique.
- d'étudier conjointement le **renforcement de l'offre des lignes 8a, 8b et 7 BreizhGo**, notamment le week-end. Si les conditions d'amélioration du service se trouvaient réunies, les parties conviendraient d'un principe de cofinancement du surcoût.
- d'étudier conjointement la circulation dans le centre de Tinténiac et la problématique afférente des points d'arrêt.
- dans le cadre du PMS de la Bretagne romantique, de démarrer une réflexion quant aux points d'arrêts des lignes *BreizhGo* au regard de la route structurante RN137 sur le territoire.
- d'envisager le **prolongement de la ligne 8b vers la ZA de la Morandais**, bassin d'emplois majeur du territoire.
- **d'étudier la possibilité de la mise en place d'un nouveau service BreizhGo** sur un axe est-ouest **<Dinan-Combours>**. Il conviendra d'étudier collectivement ce projet entre toutes les parties, dans un esprit de responsabilité et de financement partagés si le besoin est avéré.
- d'une coordination pour la mise en place par la Bretagne romantique de nouveaux services de transport, permettant un rabattement vers le réseau ferroviaire et terrestre *BreizhGo*.
- d'une coordination relative aux horaires pour une mise en place optimale de correspondances entre navettes estivales et services *BreizhGo*.
- de l'importance pour le territoire de la **gare de Combours**, en termes de centralité. A ce titre, la Région envisage à court terme **l'augmentation du nombre de dessertes journalières TER** opérées.
- de l'importance du maintien des dessertes à Dingé et Bonnemain, pour une diffusion nominale du ferroviaire sur le territoire. A ce titre, les dessertes existantes de Dingé et Bonnemain seront préservées par la Région.
- d'expérimenter de concert une communication commune, pour l'utilisation par des voyageur·se·s régulier·ère·s des circuits de transport scolaire.

### 3.2.2 Intermodalité et multimodalité tarifaires

Travailler à la convergence ou à la combinaison de modalités tarifaires simplifie le parcours de l'usager·ère, et peut permettre une amélioration de la performance globale en levant un frein de complexité, pour tendre vers un usage sans couture. Il s'agit d'imaginer collectivement des offres visant à faciliter l'intermodalité et la multimodalité, pour tous les publics et notamment les plus

vulnérables. Les deux parties conviennent ainsi d'agir de concert si une approche tarifaire intégrée devenait nécessaire.

### 3.3 Pour un développement des mobilités alternatives à la voiture solo

Les deux parties conviennent de travailler à un mix mobilités positif – équation économique, écologique et sociale – en complément de l'offre de transports collectifs, afin de réduire le nombre de véhicules engagés sur les routes.

Dans ce cadre, conformément aux objectifs du SRADDET, les deux parties s'engagent entre autres à :

- i. Favoriser le développement des modalités actives et douces, pour participer à l'atteinte à un niveau régional d'un objectif de 15% de part de ces modes actifs et doux pour les déplacements domicile-travail à l'horizon 2040.
  - ii. Favoriser le développement du covoiturage de proximité, pour l'atteinte à un niveau régional d'un objectif de taux de remplissage moyen de 1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040. Les deux parties se fixent par ailleurs un objectif intermédiaire à 2030 d'un taux de remplissage moyen de 1,3 personne par véhicule sur le territoire de la Bretagne romantique.
- i. Les déplacements de moins de 3 km représentent plus de 40% des déplacements réalisés. L'apparition de l'assistance électrique a par ailleurs permis d'élargir la pertinence de certains modes actifs au-delà des 10 km de trajet. La part de ces modes – en mode seul ou lié à du rabattement – est en augmentation régulière, et ils n'ont pas forcément vocation à être cantonnés à des territoires très denses ou à de l'écotourisme, pour peu que des itinéraires sécurisés et facilement accessibles maillent l'espace. Plusieurs leviers d'actions existent.
- Si la Bretagne romantique a déjà travaillé un futur **schéma directeur des déplacements doux**, celui-ci sera intégré dans le futur PMS de l'EPCI. La réflexion régionale sur le sujet est également en cours et les deux parties conviennent d'étudier ultérieurement les modalités d'un accompagnement.
- Par ailleurs, eu égard à la future réalisation par le Département d'Ille-et-Vilaine d'une infrastructure cyclable en site propre reliant le bourg de Dingé à la gare de Dingé, **la Région, en lien avec la Bretagne romantique, intégrera la gare de Dingé dans le programme de déploiement de stationnements vélos sécurisés à horizon 2024.**
- ii. Favoriser le covoiturage de proximité et obtenir des résultats tangibles nécessitent un bouquet d'actions, qui peuvent appeler des engagements communs de la part des deux parties. Dans le domaine du covoiturage de proximité, la Région a été, avec d'autres collectivités, à l'initiative de la plateforme OuestGo qui rassemble aujourd'hui 63 collectivités en Bretagne et Pays de la Loire. Des animations et accompagnements en local sont opérés pour favoriser son développement. Par son soutien continu à OuestGo, la Région entend promouvoir le covoiturage dynamique, domicile-travail et solidaire notamment. Dans le domaine du covoiturage de proximité, la Bretagne romantique :
    - est inscrite dans la démarche, adhère à OuestGo et travaille avec ehop dans le cadre d'une convention triennale : elle a, à ce titre, mis en place une expérimentation du covoiturage avec la démarche Ehop près de chez moi.

- participera au développement de haltes multimodales et d'aires de covoiturage sur son territoire, en lien avec les autres parties prenantes (Région Bretagne, Département d'Ille-et-Vilaine, Pays de St Malo, EPCI limitrophes...).

Sur le fondement de ces actions, et dans une volonté commune d'accompagner l'essor du covoiturage de proximité, les deux parties s'engagent à :

- **étudier de concert les modalités de création, d'aménagement et de fonctionnement des points d'arrêt multimodaux**, en lien avec les autres collectivités partie prenantes, afin de faciliter le report modal ou le covoiturage. En cas de lien avec *BreizhGo*, la Région participera financièrement à ces aménagements de points d'arrêts. La **création d'une halte multimodale en ZA de la Morandais**, en lien avec la ligne 8a et potentiellement la ligne 8b, ainsi que des aménagements cyclables, **sera à questionner prioritairement**.
- travailler conjointement sur le **développement de la plateforme OuestGo** et ses modalités d'animation avec l'appui du pilote OuestGo.
- dans une optique d'innovation pour le territoire, **travailler conjointement à la faisabilité de lignes de covoiturage dynamique** complémentaires des solutions existantes, à partir de l'étude d'opportunité menée par la Bretagne romantique.

#### **ARTICLE 4 – UN TERRITOIRE MOBILISE**

La Communauté de communes Bretagne romantique et la Région se mobilisent pour que le territoire et ses composantes s'inscrivent dans une transition durable, facilitant les mobilités de tou·te·s. Il convient de conforter une dynamique liée aux trois piliers du développement durable, autour des enjeux de mobilité. Il est ainsi convenu que le territoire se mobilise afin que :

- soient prises en compte de façon pérenne et systémique les problématiques de déplacement au niveau de certaines politiques publiques
- les mobilités participent pleinement de l'effort d'atténuation du changement climatique et à son adaptation
- s'engagent des coopérations territoriales, dans un cadre solidaire, autour des mobilités
- de nouvelles initiatives et innovations puissent voir le jour

##### **4.1 Pour une mobilité pensée pour tou·te·s**

Les mobilités et leur facilitation définissent aussi le développement d'un territoire, qu'il soit naturellement enclavé ou non, et il importe que des politiques publiques, qu'elles relèvent d'une réglementation ou d'une incitation, prennent en compte ce facteur déterminant. Bien évidemment, pour être durables, ces mobilités doivent être les plus sobres possibles.

A ce titre, la problématique d'aménagement du territoire est centrale. Plus particulièrement, la définition du futur **PLUI** de la Bretagne romantique constituera un levier fort, elle doit pouvoir limiter les mobilités contraintes, et renforcer son objectif de cohérence entre espaces de vie et stratégie de mobilité. Cet objectif relève des règles n° I-6 (Habitat des actifs du tourisme) et IV-2 (Intégration des mobilités aux projets d'aménagement) du SRADDET, et renvoie également à la question des aires de covoiturage (règle IV-4), déclinée *supra*.

Dans le cadre plus particulier du développement de l'offre touristique du territoire, les mobilités douces doivent être particulièrement travaillées. En effet, il est démontré que la pratique du cyclotourisme, en forte hausse, induit un réel report modal par la suite dans les trajets du quotidien, peu importe que ce report se fasse à l'autre bout du monde ou non. L'utilisation de ces voies vertes par les habitant·e·s est d'ailleurs particulièrement marqué en Bretagne. Ainsi, par l'élaboration d'un schéma régional des aires d'arrêt sur les itinéraires du SR3V, **l'offre de services pourra être renforcée** sur le tronçon de la **voie 42 Bretagne <Saint-Malo-Arzal>** qui concerne le territoire de la Bretagne romantique, en partenariat avec la Destination Cap Fréhel – Saint-Malo – Baie du Mont-Saint-Michel. La Destination mène d'ailleurs un travail exhaustif de définition des mobilités touristiques, pouvant aboutir à des **scénarios de mise en place de liaisons estivales à partir du réseau BreizhGo** ; les collectivités concernées et la Région étudieront de façon coordonnée la faisabilité technique et financière de ces liaisons sur le fondement de flux touristiques investigués. Enfin, Région et la Communauté de communes Bretagne romantique définiront ensemble prochainement un Contrat de Canal, qui intégrera la bonne prise en compte de l'itinérance douce.

Les employeurs et entreprises, composantes majeures d'un territoire, ont assurément un rôle pivot, le déplacement domicile-travail constituant une fraction importante des mobilités. Ceux-ci peuvent ou doivent engager des plans de mobilité, selon les termes de la LOM, ces plans pouvant fournir, outre leur utilité sociale et environnementale, une opportunité de développement quant aux difficultés de recrutement. Seuls ou organisés, les employeurs peuvent de plus participer du diagnostic mobilités sur le territoire, et envisager prendre une part active dans la recherche de solutions, que ce soit à travers le versement mobilités ou autre. L'implication des entreprises dans le champ des mobilités est un vecteur à ne pas négliger dans le cadre de la bataille pour l'emploi. Dans ce cadre, la Bretagne romantique et la Région s'engagent à :

- faciliter la mise en œuvre de Plans de Mobilité Employeurs ou Inter-Employeurs *via* une communication dédiée. A ce titre, il sera nécessaire qu'une telle démarche soit réalisée au niveau de la **ZA de la Morandais**, avant toute réflexion complémentaire sur les amplitudes horaires des transports en commun.
- inscrire la présente démarche dans celle de Territoires d'Industrie, pour laquelle la thématique mobilités sera mise en avant.
- **se concerter dans le cas d'une installation de zone d'activités économiques** ou tout projet d'implantation d'établissements de plus de 50 salarié·e·s, selon les orientations du SRADDET et de la SRDEII, afin d'estimer la génération de flux de déplacements induits.

Plus particulièrement, à travers le prisme de la formation professionnelle et de la politique publique de l'emploi, en dehors des actions de financement individuel, les deux parties ont un intérêt à agir, de concert, dans le champ des mobilités. En effet, trop de nos concitoyen·ne·s renoncent à un emploi ou au fait de rentrer en formation, faute d'une solution de mobilité ou par méconnaissance des solutions. La mobilité constitue ainsi le deuxième frein au retour à l'emploi. Dans la recherche de solutions inclusives, la Région et la Bretagne romantique s'engagent à :

- **faciliter le développement de la plate-forme de mobilité inclusive Pass'Mobilité** sur le territoire.
- permettre le développement de façon concertée et en corollaire, d'un Programme Action Territoriale (financé *via* le Programme Régional d'Investissement dans les Compétences) qui intègre un axe mobilité fort.
- mobiliser les organismes de formation du territoire pour le développement d'ateliers relatifs à la mobilité de façon ex-ante, déclinées dans le programme régional PREPA. Cette offre de formation est destinée aux personnes en recherche d'emploi qui souhaitent concrétiser leur

projet professionnel et prépare ainsi leur entrée en formation qualifiante dans les secteurs qui recrutent en Bretagne.

Parce qu'une mobilité pensée pour tou-te-s, c'est également et simplement permettre à tou-te-s d'utiliser des systèmes de transport, il convient de s'assurer que les personnes à mobilité réduite (PMR) ont la possibilité d'un accès facilité à ceux-ci. Si les services de transport spécifique de scolaires en situation de handicap relèvent d'une compétence départementale, la Bretagne romantique et Région souhaitent dans le cadre de la présente convention **se mobiliser pour améliorer les conditions de mobilité des PMR et faciliter la réalisation du Schéma régional Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDAP)**.

#### 4.2 Pour une accélération de certaines modalités des transitions énergétique et écologique

Le secteur des transports est indubitablement consommateur d'énergie et émetteur de Gaz à Effet de Serre. Il représente 35% des consommations d'énergie totales et 27% des émissions de GES à l'échelle de la Bretagne. A horizon 2040, un scénario « *Transition F4* » – annexé au SRADDET – induit une baisse des consommations de 45% par rapport à 2015. La présente convention n'a certes pas vocation à couvrir l'intégralité des champs permettant l'atteinte de ces objectifs, certains s'avérant hors périmètre direct d'une contractualisation territoriale entre la Région et l'EPCI. Toutefois, de nombreux engagements y concourent, tant dans le domaine du covoiturage que dans le volontarisme lié au développement de la part modale des mobilités douces (article 3.3) par exemple.

De même, chaque EPCI s'engage, à travers son Plan Climat Air Energie Territorial, à de nombreuses actions sur la mobilité dont certaines peuvent relever du périmètre de cette contractualisation. Le PCAET de la Bretagne romantique est ainsi validé depuis 2021. Et il est possible d'enclencher une dynamique encore plus vertueuse, afin de limiter les émissions de GES, la pollution de l'air et d'atteindre une mobilité bas carbone. En effet, les mobilités peuvent être un chaînon majeur de boucles énergétiques vertueuses en participant à l'émergence de nouveaux vecteurs énergétiques, voire de solutions de stockage de l'énergie – problématique majeure en Bretagne et pour le développement des énergies renouvelables.

Ainsi, à travers le pacte biogazier breton et la feuille de route bretonne du déploiement de l'hydrogène renouvelable, les deux parties conviennent de collaborer à favoriser l'émergence de projets sur le territoire de la Bretagne romantique. Ces éléments pourront faire l'objet d'une contractualisation spécifique liée à ces transitions. En fonction de ces potentialités, les deux parties pourront notamment travailler en lien avec les transporteurs concessionnaires afin d'opérer des modifications ou transformations de mobiles terrestres, vers plus de sobriété énergétique.

#### 4.3 Pour un renforcement des solidarités territoriales

La présente convention se focalise, de manière naturelle, sur le ressort territorial de la Bretagne romantique. Pour autant, signifier que l'enjeu des mobilités dépasse *stricto sensu* ces frontières relève de la lapalissade. Les territoires sont interdépendants, non nécessairement égaux entre eux, et certains projets ne peuvent prendre sens que dans l'élargissement territorial de la réflexion.

A travers ce prisme, la Bretagne romantique et Région partagent le fait que les projets singuliers limités de prime abord au territoire de la Communauté de communes concourent directement d'un effet de solidarité territoriale entre territoires limitrophes.

#### 4.4 Pour une meilleure appropriation des enjeux de mobilité au service de tou·te·s

Des réflexions, voire des solutions, existent un peu partout sur les territoires. Leur valorisation et leur mutualisation doivent pouvoir prévaloir. La Région est consciente de l'importance de disposer d'une ingénierie territoriale, à même de créer un environnement propice au développement des nouvelles mobilités. La Bretagne romantique s'inscrit dans cette dynamique.

Il convient dès lors de tirer parti au maximum des possibilités offertes quant aux différentes aides disponibles, à l'échelon national et européen, dans la mise en place de projets durables de mobilités. En cohérence avec les orientations stratégiques partagées, et dans l'optique d'une mise en œuvre facilitée, la Bretagne romantique et la Région conviennent du principe d'étudier de concert et de façon régulière, en lien éventuel avec la cellule régionale d'appui « France Mobilités », les dispositifs suivants (liste non exhaustive) :

- Appels à projets du Fonds Mobilités actives,
- Appels à projets « Vélo et Territoires » et « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables »,
- Subventions au titre de la Dotation de Soutien à l'Investissement Local et de la Dotation d'Equipeement des Territoires Ruraux,
- Fonds européens, dont les fonds structurels
- Programmes de Certificats d'Economie d'Energie (CEE)

Dans cette volonté réciproque d'une animation et d'actions concertées bénéfiques au développement de mobilités bas carbone, la Bretagne romantique et la Région s'associent pour adopter une **communication qui valorisent leurs engagements respectifs**. En effet, l'activation d'une communication cohérente constitue un levier important pour la perception par les citoyen·ne·s de systèmes de mobilités efficaces et transformants. Ainsi, il s'agit en partenariat d'être en capacité de communiquer sur la complémentarité des offres, l'effort public de mutualisation et que chaque partie utilise ses propres canaux pour un effet de diffusion.

#### **ARTICLE 5 – UN PARTENARIAT REMOBILISE**

Le partenariat existe, la présente convention le renforce indéniablement. Elle doit pouvoir renouveler l'action publique, dans le champ des mobilités, et réinventer l'offre de services à la population. Les items relevant d'*Un territoire mobilités* et d'*Un territoire mobilisé* y participent pleinement. Il convient d'aller plus loin, en pérennisant et en améliorant les acquis collectifs, les biens communs, et en s'assurant que le présent cadre, le présent partenariat s'avère durable, afin d'en améliorer l'efficience au fil des années.

#### 5.1 Grâce à une offre de services étoffée

Par des envies et volontés communes, souvent propres à la Bretagne, de nombreux projets et actions ont pu voir le jour. Les fruits de ces travaux collectifs existent dans le domaine des mobilités et contribuent de fait à une offre de qualité sur le territoire, pour des coûts mutualisables. Ils constituent des biens communs potentiels et sont des projets vivants, qui nécessitent de nouveaux développements à la fois techniques, organisationnels et territoriaux.

Peuvent être ainsi qualifiés de biens communs :

- Le système de billettique *KorriGo*, la carte bretonne des déplacements favorisant le développement de l'intermodalité. En tant que cheffe de file de l'intermodalité, et parce que *KorriGo* a prouvé son intérêt, la Région cherche à poursuivre son développement, sur tous les réseaux où cela est possible, et met à disposition son expertise sur le sujet.
- Le corollaire *KorriGo Services* pour offrir une panoplie de services dans l'espace public. La carte de transport *KorriGo* fournit un support – qui pourrait être dématérialisé par la suite – logique permettant d'accéder à de nombreux services publics tels que les parkings ou la bibliothèque. Le projet permet de cette façon d'agréger des services de proximité, quotidiens, autour de la notion de mobilités.  
La **Bretagne romantique est déjà intégrée dans cette dynamique de *KorriGo Services***, et pourrait déterminer dans ce cadre de nouveaux services locaux ayant vocation à être dématérialisés. A ce titre, la Région accompagnera par son expertise la Bretagne romantique.
- *MobiBreizh*, le système d'information multimodal régional visant à simplifier l'usage des transports publics en Bretagne en effectuant des recherches d'itinéraires. Un tel système d'information dynamique facilite la complémentarité des offres de transports, ainsi que leur lisibilité. Il doit offrir une exhaustivité la plus complète possible pour développer la cohérence entre réseaux et différentes formes de mobilité, et la qualité des données fournies s'avère primordiale. Une amélioration de l'information en temps réel sur ce canal est par ailleurs actuellement en réflexion.  
La Bretagne romantique s'engage ainsi à intégrer sur son site institutionnel *MobiBreizh* en e-frame.
- *OuestGo*, tel que développé à l'article 3.3 de la présente convention. Les deux parties réaffirment ici leur intérêt commun.

## 5.2 Grâce à une coordination améliorée

Les deux parties conviennent que le champ des mobilités requiert une agilité particulière, tant dans le suivi, l'évaluation que l'évolution des actions partenariales. Il s'agit également d'instaurer une dynamique globale et largement partagée entre Région et la Bretagne romantique.

Ainsi, les parties s'engagent à partager les informations et bilans jugés nécessaires à la bonne mise en œuvre de la convention.

Si les parties peuvent se rencontrer autant que de besoin, il est institué :

- Un Comité de suivi technique, constitué de la Direction des Transports et Mobilités, de la Direction de l'Espace Territorial de Rennes/Saint-Malo/Redon de la Région, et de la Direction Générale des Services (ou Service environnement-énergie-mobilité) de la Bretagne romantique. Il se réunit une fois par an.
- Un Comité de Pilotage, constitué du Vice-Président de la Région en charge du climat et des mobilités, du Président de la Bretagne romantique et 3 de ses représentant-e-s. Il se réunit une fois tous les 2 ans. Le Comité de Pilotage peut convier des invité-e-s d'autres structures, autant que de besoin.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, la Bretagne romantique créera un comité des partenaires sur son territoire. Il est convenu que la Région est invitée à ce comité.

Il est à noter que ces instances viennent en complément des Comités de Ligne préexistants et mis en place par la Région, qui renvoient à la concertation usager-ère-s au titre de l'action régionale. Elles ne



sauraient également préjuger des instances spécifiques à déterminer dans le cadre plus global de la relation Région – Bretagne romantique.

Selon la nature des expressions, la Région s’engage par ailleurs à étudier les possibilités d’un accompagnement financier pour tout programme de recherche-action ou étude prospective permettant une mise en œuvre accélérée des ambitions déclinées de la présente convention, au bénéfice des deux parties, et visant à améliorer la coordination des politiques publiques définies par chacune des deux parties. Concomitamment, la Bretagne romantique s’engage à associer systématiquement la Région pour toute étude spécifique de mobilités sur son territoire.

## **ARTICLE 6 – DISPOSITIONS FINALES**

### **6.1 Durée de la convention**

La présente convention est conclue pour une période pluriannuelle s’étalant sur la période 2023-2027. Elle prend effet à compter de la date de signature par les parties et pour une durée pouvant aller jusqu’au 31 décembre 2027.

### **6.2 Modification de la convention**

Toute modification de la convention fera l’objet d’un avenant qui sera adopté dans les mêmes conditions de forme et de procédure que la présente convention.

### **6.3 Résiliation de la convention**

En cas de non-respect par l’une ou l’autre des parties des engagements respectifs inscrits dans la présente convention, celle-ci pourra être résiliée sur demande de la partie lésée dans ses droits à l’expiration d’un délai de deux mois, après envoi d’une lettre recommandée avec accusé de réception précisant les engagements non tenus, et restée sans réponse.

### **6.4 Règlement des litiges**

Tout litige relatif à l’application de la présente convention sera porté devant le tribunal administratif de Rennes s’il s’avère que les voies de conciliation n’arrivent pas à leurs fins.

### **6.5 Exécution de la convention**

Le Président du Conseil régional de Bretagne, le Président de la Communauté de communes Bretagne romantique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, dont 1 pour chaque signataire.

**Pour la Région,**

**Pour la Communauté de communes Bretagne romantique,**

**Le**

**Le**

**Le Président du Conseil régional,**

**Le Président de la Communauté de communes Bretagne romantique,**

**Loïc CHESNAIS-GIRARD**

**Loïc REGEARD**





## **CONVENTION DE PARTENARIAT**

**Conseil régional de Bretagne**

**Communauté de communes du Pays de Landivisiau**

**POLITIQUES DE MOBILITE**

**2023-2027**

**VU** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) ;

**VU** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;

**VU** le code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

**VU** la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

**VU** la délibération n°19\_DIRAM\_02 en date du 28 novembre 2019 approuvant le projet de schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;

**VU** la délibération n°20\_DITMO\_02 en date du 18 décembre 2020 approuvant la nouvelle feuille de route régionale « s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » ;

**VU** la convention en date du 28 mars 2022 portant délégation de compétence en matière de services de mobilités entre le Conseil régional et l'EPCI Communauté de communes du Pays de Landivisiau ;

**VU** la délibération n°X de la Commission permanente du Conseil régional en date du X approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président du Conseil régional à la signer ;

**VU** la **délibération n°X du conseil communautaire de l'EPCI** Communauté de communes du Pays de Landivisiau **en date du X** approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de l'EPCI à la signer ;

#### **ENTRE :**

**La Région Bretagne,**

283 avenue du Général Patton

CS 21101

35711 Rennes CEDEX 7

Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, agissant en sa qualité de Président du Conseil régional de Bretagne

Ci-après dénommée « la Région » ou « la Région Bretagne »

D'une part,

#### **ET :**

**L'EPCI Communauté de communes du Pays de Landivisiau,**

Communauté de communes à fiscalité propre

Zone de Kerven

BP 30122

29401 Landivisiau Cedex

Représenté par Monsieur Henri BILLON, agissant en sa qualité de Président de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau

Ci-après dénommé « Communauté de communes du Pays de Landivisiau » ou « Pays de Landivisiau »

D'autre part.

## **IL A ETE CONVENU LES DISPOSITIONS SUIVANTES :**

### **PREAMBULE**

La mobilité des citoyens a toujours constitué un enjeu central de la vie de la cité. Elle a pu façonner des territoires, les ordonner également. Plus vite, plus loin, plus souvent, plus sûre, avec le développement de nouveaux moyens de déplacement. Les déplacements se sont allongés, sans pour autant que le temps qui leur est consacré diminue.

Et les territoires sont aujourd'hui confrontés à de nouvelles problématiques – mobilités diverses, soutenabilité d'un modèle en temps de crises – mises en exergue par les crispations sociales et le mouvement des gilets jaunes.

Il s'agit de faciliter les mobilités du quotidien, tout en répondant à l'urgence climatique, énergétique et de santé publique. Les contributions dans le cadre de la BreizhCop ont pu démontrer les très fortes attentes autour de ces enjeux.

Il s'agit autant que faire se peut de lever les freins aux mobilités, qu'ils soient d'ordre économique, social ou géographique. Il en va de la solidarité et du développement des territoires.

Il s'agit de combattre le sentiment de délaissement, d'intégrer le fait périurbain, les difficultés propres aux espaces ruraux et le regroupement de certaines fonctions dans de grandes aires métropolitaines. Il en va de la cohésion et de l'équilibre des territoires.

Il s'agit, pour les pouvoirs publics, d'offrir aux citoyens des parcours de mobilité facilités et sobres. Il convient d'améliorer sans cesse conjointement les offres, services et réseaux de transports.

Promulguées respectivement en 2014 et 2015, les lois MAPTAM et NOTRe, dites lois de réformes territoriales, redéfinissent la répartition des compétences entre collectivités territoriales. La Région est entre autres devenue compétente pour l'organisation des transports interurbains et scolaires, et met en œuvre un SRADDET à caractère prescriptif. Promulguée fin 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permet à tout EPCI de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La gouvernance en matière de mobilités a connu ainsi en quelques années de profonds et rapides changements, qu'il faut pouvoir intégrer avec le souci constant de l'amélioration du service public rendu.

La Région Bretagne n'a pas attendu ces lois pour concevoir des relations fortes et partenariales avec les différentes collectivités qui font la Bretagne, dans de nombreux domaines. Ce partenariat s'est renouvelé et renforcé avec les EPCI, pour ce qui concerne le développement économique dans un premier temps. La formalisation d'un partenariat dans le champ des mobilités participe très activement de cette dynamique.

La démarche de contractualisation s'est engagée avec les EPCI volontaires, afin de définir un contrat de mobilités solidaires et décarbonées, accompagnateur des transitions. Elle repose sur une ambition publique et une vision stratégique partagées, issues des besoins du territoire et de ses habitants. Elle est guidée par le souhait de renforcer la cohérence et la lisibilité de l'action, au bénéfice de tous. Elle s'inscrit dans le cadre de la BreizhCop et du SRADDET.

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention fournit les conditions d'un partenariat territorial entre la Région et la Communauté de communes du Pays de Landivisiau relatif au champ des mobilités. Elle fixe les ambitions, règles, et modalités selon lesquelles Région et Communauté de Communes du Pays de Landivisiau entendent croiser leurs stratégies respectives, eu égard à leurs compétences. Selon ces principes, chaque partie intègre les responsabilités, priorités et contraintes de l'autre partie dans la mise en œuvre des services publics qui lui incombent, dans l'intérêt des deux parties.

La présente convention prend en compte les réalités et priorités locales, et emporte donc un principe de différenciation, devant permettre de mieux répondre aux besoins spécifiques du territoire, dans un souci d'équité.

Le principe de la contractualisation se fonde d'une part sur le réseau *BreizhGo* et les différentes politiques associées à la mobilité que porte la Région, en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité en Bretagne et de cheffe de file selon les termes de la loi. Elle se fonde d'autre part sur les différents projets et priorités associés à la mobilité que porte la Communauté de communes du Pays de Landivisiau, en vertu de la convention de délégation de compétence en vigueur entre les deux parties, la Région étant dorénavant Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale sur le ressort territorial du Pays de Landivisiau.

Elle ne remet ainsi pas en cause les différentes actions impulsées par chaque partie, mais vise au contraire une cohérence renforcée, une mutualisation plus grande et une optimisation des services apportés à la population, ainsi qu'une capacité d'anticipation dans les transitions à mener.

La présente convention a ainsi pour objet :

- D'affirmer une mobilisation partenariale forte autour des enjeux de mobilité, projets à l'appui
- D'assurer la meilleure articulation des offres et services de mobilités sur le territoire
- De s'accorder sur un projet territorial visant à favoriser des mobilités sobres
- D'organiser une nouvelle coordination

## **ARTICLE 2 – FONDATION DU PARTENARIAT**

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau cherche à valoriser les mobilités douces et partagées en lien avec les acteurs et les habitants du territoire.

Pour cela, plusieurs décisions ont été prises comme l'élaboration d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) afin d'une part, de mieux connaître le territoire et d'une autre part d'établir une stratégie de mobilité mutualisée aux 19 communes. Le SDMA a pour finalité d'établir des fiches actions et de priorisation de projets d'aménagement.

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau souhaite promouvoir les mobilités partagées et les mobilités actives à l'aide de documents tels que des Plans de Déplacements en lien avec les entreprises, les établissements scolaires et les usagers du territoire.

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau valorise et encourage la mutualisation des actions avec les communes membres en lien avec le projet de territoire.

La Région, à travers ses compétences et actions, développe quant à elle une stratégie tournée vers la mutualisation qui permette le développement de services de mobilités à haute valeur ajoutée, afin

d'améliorer, toujours, l'expérience voyageur et de favoriser le report modal vers des transports collectifs décarbonés et les mobilités actives.

Par sa situation géographique, le territoire de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau se situe à un carrefour structurant entre Bretagne littorale et centre Bretagne et constitue un point de franchissement entre les agglomérations du Finistère nord. La motorisation par ménage y est plus forte que la moyenne bretonne. Toutefois, une armature relativement solide de transports collectifs existe, puisque *BreizhGo* dessert 2 gares (Landivisiau, Guimiliau) sur l'axe ferroviaire Rennes-Brest, et 2 lignes de cars scolaires interurbains sont dénombrées.

Dans ce cadre, la présente convention ouvre un dialogue stratégique, marqué par le déploiement concret de projets et de leviers favorisant les mobilités de tous. Le partenariat, durable, s'inscrit ainsi dans la facilitation de l'atteinte des objectifs et pose les conditions d'une mise en œuvre volontariste par les deux parties. Il définit les contours d'une dynamique conjointe, pour améliorer les mobilités du territoire, et – fait central – vise à concourir à la décarbonation de la société.

Le partenariat s'appuie sur un triptyque qui fixe les déterminants d'une action la plus efficiente possible :

- I. Un territoire mobilités  
*Il s'agit d'explorer les conditions de développement de l'offre de transports et des infrastructures et services permettant le report modal et la réduction de l'autosolisme.*
- II. Un territoire mobilisé  
*Il s'agit d'explorer les modalités d'action pour que l'ensemble des composantes du territoire se saisisse des enjeux de mobilités, au croisement de différentes politiques et transitions, mais également en connexion avec les territoires avoisinants.*
- III. Un partenariat remobilisé  
*Il s'agit d'explorer les biens communs et services mis à disposition, et de fournir un cadre de gouvernance adaptée.*

### **ARTICLE 3 – UN TERRITOIRE MOBILITES**

Un territoire mobilités est un territoire qui est connecté aux autres et facilite les déplacements, anticipe les déplacements de demain, et travaille à coordonner efficacement les réseaux de transports.

Etant considérés que :

- La mobilité est un facteur de cohésion et d'intégration sociales,
- Le développement d'offres de transports publics efficaces nécessite de lourds investissements,
- L'usage de la voiture est souvent subi, engendrant des coûts importants pour l'utilisateur et générant de surcroît de nombreuses externalités négatives,

Il convient pour les deux parties de s'accorder sur des initiatives permettant une utilisation augmentée des réseaux de transports et le développement de mobilités alternatives à la voiture solo.

### 3.1 Pour un meilleur raccordement aux autres territoires et au reste du monde

La Bretagne est une région périphérique. Elle a progressé dans son combat pour le désenclavement et grâce à un système de transport intégré et cohérent, les gains liés à la grande vitesse se diffusent à l'ensemble du territoire. Le Pacte d'accessibilité constitue par ailleurs le socle, entre autres, d'un engagement pour un meilleur raccordement au monde. La Communauté de communes du Pays de Landivisiau est ainsi proche de plusieurs gares TGV et d'un aéroport international.

Pour autant, la multimodalité des déplacements demeure un enjeu quotidien et un défi pour raccorder chacun des espaces de la région entre eux. Un territoire mobilités s'apprécie au regard de ses territoires voisins, des flux qui existent entre eux et des liens physiques qui les rapprochent.

Dans cette optique, c'est un fait, la question du ferroviaire occupe une place à part. Le rail offre une infrastructure critique et historique, dont le rôle est essentiel pour relier les territoires et les gens. A ce titre, la Région soutient depuis de nombreuses années le développement de ce mode de transport, et demeure persuadée qu'il constitue une réponse d'avenir adaptée pour les voyageurs comme pour une partie significative du fret de marchandises. La Communauté de communes du Pays de Landivisiau partage cette ambition.

Autre réponse d'avenir adaptée, et qui fut trop longtemps délaissée, celle des mobilités actives qui font revivre une certaine forme de proximité et peuvent réduire l'utilisation de la voiture, pour peu que des infrastructures plus maillantes soient imaginées.

#### Projets structurants

Ces projets pouvant relever d'une double nature périmétrique – intraterritoriale ou interterritoriale – permettent de structurer physiquement une offre nouvelle sur le territoire, de fournir les conditions d'une amélioration sensible de celle-ci ou de permettre une meilleure multimodalité.

Dans ce cadre, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région considèrent comme **stratégique l'amélioration du lien de la gare de Landivisiau à la ville centre, ainsi que de la ZA du Vern**. Des éléments de réflexion collective pourront être déterminés à partir de la navette existante, du futur schéma des mobilités actives de la CCPL et l'Appel à Projets 1<sup>er</sup>/dernier km de la Région au titre des fonds européens.

L'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives permettra à la collectivité d'obtenir un document donnant lieu à des actions et donc à une véritable stratégie des mobilités actives. De plus, la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau souhaite intégrer le programme MOBY encadré par ECO CO2 pour mettre en place un PDES. La Région cherchera à apporter, dans le cadre de son plan vélo en réflexion, un soutien à la mise en œuvre de ces actions.

### 3.2 Pour une amélioration conjointe de l'offre de transports publics

L'amélioration de la performance du transport public est possible et nécessite la plus grande cohérence d'actions entre acteurs. L'offre peut être renforcée, plus adaptée à la typologie d'un territoire, par une coordination exemplaire. La fréquentation peut être renforcée, par ce développement coordonné de l'offre et la facilitation de parcours de mobilités, et dans le cadre d'une intermodalité et d'une multimodalité tarifaires concertés.

### 3.2.1 Coordination et mutualisation de réseaux

La Région et le Pays de Landivisiau s'accordent sur l'intérêt commun à coordonner et mutualiser des services, afin de permettre l'amélioration de l'offre à un coût maîtrisé pour les deux collectivités, au bénéfice des usagers.

Le transport scolaire relève de la Région. Un transport local, qu'il soit de nature à la demande, virtuel ou régulier, est une offre de mobilité importante pour le territoire, agissant en rabattement vers d'autres lignes ou pour des besoins plus ciblés. Dans le cadre de délégation existante, le Pays de Landivisiau étudie le développement de ces services complémentaires, dans un cadre non concurrent à *BreizhGo*, à l'instar de sa navette en lien avec la Ville et du système de TAD existant.

Eu égard à ces éléments, à la dynamique et aux besoins du territoire, les deux parties conviennent :

- D'une coordination pour apporter d'éventuelles **modifications au système de TAD**.
- D'une coordination pour la mise en place par le Pays de Landivisiau de nouveaux services de transport, permettant un rabattement vers le réseau *BreizhGo*.
- **D'étudier l'opportunité de créer une ligne régulière entre Landivisiau et Roscoff via Saint-Pol-de-Léon**, des transports de scolaires s'effectuant déjà entre Landivisiau et Saint-Pol-de-Léon. Il conviendra d'étudier collectivement ce projet entre toutes les parties, dans un esprit de responsabilité et de financement partagés si le besoin est avéré.

### 3.2.2 Intermodalité et multimodalité tarifaires

Travailler à la convergence ou à la combinaison de modalités tarifaires simplifie le parcours de l'utilisateur, et peut permettre une amélioration de la performance globale en levant un frein de complexité, pour tendre vers un usage sans couture. Il s'agit d'imaginer collectivement des offres visant à faciliter l'intermodalité et la multimodalité, pour tous les publics et notamment les plus vulnérables.

A ce jour, il n'existe pas d'accord tarifaire entre les parties. Il est proposé de travailler à un tel projet si le besoin est avéré.

## 3.3 Pour un développement des mobilités alternatives à la voiture solo

Les deux parties conviennent de travailler à un mix mobilités positif – équation économique et écologique – en complément de l'offre de transports collectifs, afin de réduire le nombre de véhicules engagés sur les routes.

Dans ce cadre, conformément aux objectifs du SRADDET, les deux parties s'engagent entre autres à :

- i. Favoriser le développement des modalités actives et douces, pour participer à l'atteinte à un niveau régional d'un objectif de 15% de part de ces modes actifs et doux pour les déplacements domicile-travail à l'horizon 2040.
- ii. Favoriser le développement du covoiturage de proximité, pour l'atteinte à un niveau régional d'un objectif de taux de remplissage moyen de 1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040. Les deux parties se fixent par ailleurs un objectif intermédiaire à 2030 d'un taux de remplissage moyen de 1,3 personne par véhicule sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau.

- i. Les déplacements de moins de 3 km représentent plus de 40% des déplacements réalisés. L'apparition de l'assistance électrique a par ailleurs permis d'élargir la pertinence de certains modes actifs au-delà des 10 km de trajet. La part de ces modes – en mode seul ou lié à du rabattement – est en augmentation régulière, et ils n'ont pas forcément vocation à être cantonnés à des territoires très denses ou à de l'écotourisme, pour peu que des itinéraires sécurisés et facilement accessibles maillent l'espace. Plusieurs leviers d'actions existent.
- La Communauté de communes du Pays de Landivisiau entend porter une politique relative aux mobilités douces et actives, notamment par la mise en place d'un **schéma directeur des mobilités actives**, pour un maillage intercommunal et des services associés. La réflexion régionale sur le sujet est également en cours et les deux parties conviennent d'étudier ultérieurement les modalités d'un accompagnement.
- ii. Favoriser le covoiturage de proximité et obtenir des résultats tangibles nécessitent un bouquet d'actions, qui peuvent appeler des engagements communs de la part des deux parties. Dans le domaine du covoiturage de proximité, la Région :
- a été, avec d'autres collectivités, à l'initiative de la plateforme OuestGo qui rassemble aujourd'hui 63 collectivités en Bretagne et Pays de la Loire. Des animations et accompagnements en local sont opérés pour favoriser son développement. Par son soutien continu à OuestGo, la Région entend promouvoir le covoiturage dynamique, domicile-travail et solidaire notamment.
- Dans le domaine du covoiturage de proximité, le Pays de Landivisiau :
- est inscrite dans la démarche et adhère à OuestGo.
  - participera au développement de points d'arrêt multimodaux sur son territoire, en lien avec les autres collectivités.

Sur le fondement de ces actions, et dans une volonté commune d'accompagner l'essor du covoiturage de proximité, les deux parties s'engagent à :

- **étudier de concert les modalités de création, d'aménagement et de fonctionnement des points d'arrêt multimodaux**, en lien avec les autres collectivités partie prenantes, afin de faciliter le report modal ou le covoiturage. En cas de lien avec *BreizhGo*, la Région participera financièrement à ces aménagements de points d'arrêt. L'expérimentation de stations rurales du futur menée à Guimiliau et Plouzévédé par SNCF Recherche & Innovation permettra par ailleurs une appropriation collective sur le territoire (détaillé ci-dessous).
- travailler conjointement sur le développement de la plateforme OuestGo et ses modalités d'animation avec l'appui du pilote OuestGo.

Autres projets en cours : deux expérimentations :

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau a été choisi comme territoire d'expérimentation par la SNCF recherche et innovation pour tester deux projets : mobilité rurale et la mobilité de services marchand et publics « itinérants ».

Mobilier de la mobilité rurale : les communes de Guimiliau et de Plouzévédé ont été choisi pour accueillir des stations du futur. Ces stations regrouperont pendant une période d'un an et demi tout ce qui est nécessaire à la pratique de la mobilité active et partagée. Les stations ont été conçu avec les habitants et les élus afin de répondre à leur besoin de mobilité. Il sera donc possible de charger un vélo à assistance électrique (VAE), de louer un VAE, de louer une petite voiturette électrique et de faire du



covoiturage et de l'auto-stop. Un des objectifs de ce projet est changer les habitudes des usagers et de les inciter à pratiquer le partage et la mobilité active. Les stations seront posées en mars et avril 2023.

Pour ce qui est du projet de l'itinérance des services, le territoire étant doté de plusieurs communes rurales dépourvues de services de proximité, il semblerait donc essentiel d'amener de façon ponctuelle les services au plus proche des habitants. Pour cela, la SNCF s'est associée avec un bureau d'étude et un auto-entrepreneur du service itinérant pour mettre en place un camion pouvant accueillir du service marchand et du service public. La pré-étude est en cours pour un lancement d'expérimentation courant septembre 2023.

#### **ARTICLE 4 – UN TERRITOIRE MOBILISE**

La Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région se mobilisent pour que le territoire et ses composantes s'inscrivent dans une transition durable, facilitant les mobilités de tous et toutes. Il convient de conforter une dynamique liée aux trois piliers du développement durable, autour des enjeux de mobilité. Il est ainsi convenu que le territoire se mobilise afin que :

- soient prises en compte de façon pérenne et systémique les problématiques de déplacement au niveau de certaines politiques publiques
- les mobilités participent pleinement de l'effort d'atténuation du changement climatique et à son adaptation
- s'engagent des coopérations territoriales, dans un cadre solidaire, autour des mobilités
- de nouvelles initiatives et innovations puissent voir le jour

##### **4.1 Pour une mobilité pensée pour tous**

Les mobilités et leur facilitation définissent aussi le développement d'un territoire, qu'il soit naturellement enclavé ou non, et il importe que des politiques publiques, qu'elles relèvent d'une réglementation ou d'une incitation, prennent en compte ce facteur déterminant. Bien évidemment, pour être durables, ces mobilités doivent être les plus sobres possibles.

A ce titre, la problématique d'aménagement du territoire est centrale. Plus particulièrement, **l'élaboration du PLUi du Pays de Landivisiau constitue un levier fort**, elle doit pouvoir limiter les mobilités contraintes, et renforcer son objectif de cohérence entre espaces de vie et stratégie de mobilité. Cet objectif relève des règles n° I-6 (Habitat des actifs du tourisme) et IV-2 (Intégration des mobilités aux projets d'aménagement) du SRADET, et renvoie également à la question des haltes multimodales (règle IV-4), déclinée *supra*.

Les employeurs et entreprises, composantes majeures d'un territoire, ont assurément un rôle pivot, le déplacement domicile-travail constituant une fraction importante des mobilités. Ceux-ci peuvent et/ou doivent engager des plans de mobilité, selon les termes de la LOM.

Ces plans pouvant fournir, outre leur utilité sociale et environnementale, une opportunité de développement quant aux difficultés de recrutement. Seuls ou organisés, les employeurs peuvent de plus participer du diagnostic mobilités sur le territoire, et envisager prendre une part active dans la recherche de solutions, que ce soit à travers le versement mobilités ou autre.

L'implication des entreprises dans le champ des mobilités est un vecteur à ne pas négliger dans le cadre de la bataille pour l'emploi. Dans ce cadre, le Pays de Landivisiau et la Région s'engagent à :

- faciliter la mise en œuvre de Plans de Mobilité Employeurs ou Inter-Employeurs *via* une communication dédiée. A ce titre, les parties seront particulièrement intéressées par la mise en place éventuelle d'un PDIE sur la ZA du Vern.
- inscrire la **présente démarche dans celle de Territoires d'Industrie**, pour laquelle la thématique mobilités sera mise en avant.
- **se concerter dans le cas d'une installation de zone d'activités économiques** ou tout projet d'implantation d'établissements de plus de 50 salariés, selon les orientations du SRADDET et de la SRDEII, afin d'estimer la génération de flux de déplacements induits.

Plus particulièrement, à travers le prisme de la formation professionnelle et de la politique publique de l'emploi, en dehors des actions de financement individuel, les deux parties ont un intérêt à agir, de concert, dans le champ des mobilités. En effet, trop de nos concitoyennes et concitoyens renoncent à un emploi ou au fait de rentrer en formation, faute d'une solution de mobilité ou par méconnaissance des solutions. La mobilité constitue ainsi le deuxième frein au retour à l'emploi. Dans la recherche de solutions inclusives, la Région et le Pays de Landivisiau s'engagent à :

- **faciliter le développement d'une plate-forme de mobilité inclusive sur le Pays de Morlaix**, en lien avec les territoires concernés. Suite à l'arrêt de la plate-forme actuelle, Le territoire s'engage à réunir l'ensemble des acteurs publics et privés en 2023, des solutions opérationnelles devront se dégager pour permettre aux bénéficiaires usagers et entreprises de tirer parti de ce type de service sur le territoire.
- permettre le développement de façon concertée et en corollaire, d'un Programme Action Territoriale (financé *via* le Programme Régional d'Investissement dans les Compétences) qui intègre un axe mobilité fort.
- mobiliser les organismes de formation du territoire, à l'instar des premiers travaux organisés sur le territoire sur le sujet, pour le développement d'ateliers relatifs à la mobilité de façon ex-ante, déclinées dans le programme régional PREPA. Cette offre de formation est destinée aux personnes en recherche d'emploi qui souhaitent concrétiser leur projet professionnel et prépare ainsi leur entrée en formation qualifiante dans les secteurs qui recrutent en Bretagne.

Parce qu'une mobilité pensée pour tous, c'est également et simplement permettre à tous d'utiliser des systèmes de transport, il convient de s'assurer que les personnes à mobilité réduite (PMR) ont la possibilité d'un accès facilité à ceux-ci. Si les services de transport spécifique de scolaires en situation de handicap relèvent d'une compétence départementale, le Pays de Landivisiau et la Région souhaitent dans le cadre de la présente convention **se mobiliser pour améliorer les conditions de mobilité des PMR et faciliter la réalisation de l'Agenda d'Accessibilité Programmée régional**.

## 4.2 Pour une accélération de certaines modalités des transitions énergétique et écologique

Le secteur des transports est indubitablement consommateur d'énergie et émetteur de Gaz à Effet de Serre. Il représente 35% des consommations d'énergie totales et 27% des émissions de GES à l'échelle de la Bretagne. A horizon 2040, un scénario « *Transition F4* » – annexé au SRADDET – induit une baisse des consommations de 45% par rapport à 2015. La présente convention n'a certes pas vocation à couvrir l'intégralité des champs permettant l'atteinte de ces objectifs, certains s'avérant hors périmètre direct d'une contractualisation territoriale entre la Région et l'EPCI. Toutefois, de nombreux

engagements y concourent, tant dans le domaine du covoiturage que dans le volontarisme lié au développement de la part modale des mobilités douces (article 3.3) par exemple. De même, chaque EPCI s'engage, à travers son Plan Climat Air Energie Territorial, à de nombreuses actions sur la mobilité dont certaines peuvent relever du périmètre de cette contractualisation. Le PCAET du Pays de Landivisiau est ainsi en élaboration. Et il est possible d'enclencher une dynamique encore plus vertueuse, afin de limiter les émissions de GES, la pollution de l'air et d'atteindre une mobilité bas carbone. En effet, les mobilités peuvent être un chaînon majeur de boucles énergétiques vertueuses en participant à l'émergence de nouveaux vecteurs énergétiques, voire de solutions de stockage de l'énergie – problématique majeure en Bretagne et pour le développement des énergies renouvelables.

Ainsi, à travers le pacte biogazier breton et la feuille de route bretonne du déploiement de l'hydrogène renouvelable, les deux parties conviennent de collaborer à favoriser l'émergence de projets sur le territoire du Pays de Landivisiau. **L'implantation d'une station de bioGNV sur le territoire du Pays de Landivisiau** est ainsi réalisée. Ces éléments pourront faire l'objet d'une contractualisation spécifique liée à ces transitions. En fonction de ces potentialités, les deux parties pourront notamment travailler en lien avec les transporteurs concessionnaires afin d'opérer des modifications ou transformations de mobiles terrestres, vers plus de sobriété énergétique.

#### 4.3 Pour un renforcement des solidarités territoriales

La présente convention se focalise, de manière naturelle, sur le ressort territorial de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau. Pour autant, signifier que l'enjeu des mobilités dépasse *stricto sensu* ces frontières relève de la lapalissade. Les territoires sont interdépendants, non nécessairement égaux entre eux, et certains projets ne peuvent prendre sens que dans l'élargissement territorial de la réflexion.

A travers ce prisme, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région partagent les orientations suivantes :

- les projets singuliers limités de prime abord au territoire de la Communauté de communes concourent directement d'un effet de solidarité territoriale entre territoires limitrophes.
- le projet *BreizhGo* travaillé dans le cadre du présent partenariat vise à renforcer la cohésion territoriale, en particulier avec Haut-Léon Communauté et Morlaix Communauté.

#### 4.4 Pour une meilleure appropriation des enjeux de mobilité au service de toutes et tous

Des réflexions, voire des solutions, existent un peu partout sur les territoires. Leur valorisation et leur mutualisation doivent pouvoir prévaloir. La Région est consciente de l'importance de disposer d'une ingénierie territoriale, à même de créer un environnement propice au développement des nouvelles mobilités. La Communauté de communes du Pays de Landivisiau s'inscrit dans cette dynamique.

Il convient dès lors de tirer parti au maximum des possibilités offertes quant aux différentes aides disponibles, à l'échelon national et européen, dans la mise en place de projets durables de mobilités. En cohérence avec les orientations stratégiques partagées, et dans l'optique d'une mise en œuvre facilitée, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région conviennent du principe d'étudier de concert et de façon régulière, en lien éventuel avec la cellule régionale d'appui « France Mobilités », les dispositifs suivants (liste non exhaustive) :

- Appels à projets du Fonds Mobilités actives,

- Appels à projets « Vélo et Territoires » et « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables »,
- Subventions au titre de la Dotation de Soutien à l'Investissement Local et de la Dotation d'Equipeement des Territoires Ruraux,
- Fonds européens, dont les fonds structurels
- Programmes de Certificats d'Economie d'Energie (CEE)

Dans cette volonté réciproque d'une animation et d'actions concertées bénéfiques au développement de mobilités bas carbone, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région s'associent pour adopter une communication qui valorisent leurs engagements respectifs. En effet, l'activation d'une communication cohérente constitue un levier important pour la perception par les citoyens de systèmes de mobilités efficaces et transformants. Ainsi, il s'agit en partenariat d'être en capacité de communiquer sur la complémentarité des offres, l'effort public de mutualisation et que chaque partie utilise ses propres canaux pour un effet de diffusion.

## **ARTICLE 5 – UN PARTENARIAT REMOBILISE**

Le partenariat existe, la présente convention le renforce indéniablement. Elle doit pouvoir renouveler l'action publique, dans le champ des mobilités, et réinventer l'offre de services à la population. Les items relevant d'*Un territoire mobilités* et d'*Un territoire mobilisé* y participent pleinement. Il convient d'aller plus loin, en pérennisant et en améliorant les acquis collectifs, les biens communs, et en s'assurant que le présent cadre, le présent partenariat s'avère durable, afin d'en améliorer l'efficience au fil des années.

### **5.1 Grâce à une offre de services étoffée**

Par des envies et volontés communes, souvent propres à la Bretagne, de nombreux projets et actions ont pu voir le jour. Les fruits de ces travaux collectifs existent dans le domaine des mobilités et contribuent de fait à une offre de qualité sur le territoire, pour des coûts mutualisables. Ils constituent des biens communs potentiels et sont des projets vivants, qui nécessitent de nouveaux développements à la fois techniques, organisationnels et territoriaux.

Peuvent être ainsi qualifiés de biens communs :

- Le système de billettique *KorriGo*, la carte bretonne des déplacements favorisant le développement de l'intermodalité. En tant que cheffe de file de l'intermodalité, et parce que *KorriGo* a prouvé son intérêt, la Région cherche à poursuivre son développement, sur tous les réseaux où cela est possible, et met à disposition son expertise sur le sujet.
- Le corollaire *KorriGo Services* pour offrir une panoplie de services dans l'espace public. La carte de transport *KorriGo* fournit un support – qui pourrait être dématérialisé par la suite – logique permettant d'accéder à de nombreux services publics tels que les parkings ou la bibliothèque. Le projet permet de cette façon d'agréger des services de proximité, quotidiens, autour de la notion de mobilités.
- *MobiBreizh*, le système d'information multimodal régional visant à simplifier l'usage des transports publics en Bretagne en effectuant des recherches d'itinéraires. Un tel système d'information dynamique facilite la complémentarité des offres de transports, ainsi que leur lisibilité. Il doit offrir une exhaustivité la plus complète possible pour développer la cohérence

entre réseaux et différentes formes de mobilité, et la qualité des données fournies s'avère primordiale. Une amélioration de l'information en temps réel sur ce canal est par ailleurs actuellement en réflexion.

**La CCCPL s'engage à étudier la possibilité d'un partenariat autour de *MobiBreizh***, et ainsi à contribuer au développement qualitatif et quantitatif du système d'information, par la mise à disposition de données fiables au format GTFS et harmonisées, et en intégrant sur son site institutionnel *MobiBreizh* en e-frame.

- *OuestGo*, tel que développé à l'article 3.3 de la présente convention. Les deux parties réaffirment ici leur intérêt commun.

## 5.2 Grâce à une coordination améliorée

Les deux parties conviennent que le champ des mobilités requiert une agilité particulière, tant dans le suivi, l'évaluation que l'évolution des actions partenariales. Il s'agit également d'instaurer une dynamique globale et largement partagée entre Région et le Pays de Landivisiau.

Ainsi, les parties s'engagent à partager les informations et bilans jugés nécessaires à la bonne mise en œuvre de la convention.

Si les parties peuvent se rencontrer autant que de besoin, il est institué :

- Un Comité de suivi technique, constitué de la Direction des Transports et Mobilités, de la Direction de l'Espace Territorial Brest de la Région, de la Direction Générale des Services du Pays de Landivisiau et du Service aménagement et mobilité. Il se réunit une fois par an.
- Un Comité de Pilotage, constitué du Vice-Président de la Région en charge du climat et des mobilités, du Président du Pays de Landivisiau et 3 de ses représentants. Il se réunit une fois tous les 2 ans. Le Comité de Pilotage peut convier des invités d'autres structures, autant que de besoin.

Le Comité des partenaires est institué conformément à la convention de délégation de compétences en vigueur entre les deux parties.

Il est à noter que ces instances viennent en complément des Comités de Ligne préexistants et mis en place par la Région, qui renvoient à la concertation usagers au titre de l'action régionale. Elles ne sauraient également préjuger des instances spécifiques à déterminer dans le cadre plus global de la relation Région – Pays de Landivisiau.

Selon la nature des expressions, la Région s'engage par ailleurs à étudier les possibilités d'un accompagnement financier pour tout programme de recherche-action ou étude prospective permettant une mise en œuvre accélérée des ambitions déclinées de la présente convention, au bénéfice des deux parties, et visant à améliorer la coordination des politiques publiques définies par chacune des deux parties. Concomitamment, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau s'engage à associer systématiquement la Région pour toute étude spécifique de mobilités sur son territoire.

## **ARTICLE 6 – DISPOSITIONS FINALES**

### **6.1 Durée de la convention**

La présente convention est conclue pour une période pluriannuelle s'étalant sur la période 2023-2027. Elle prend effet à compter de la date de signature par les parties et pour une durée pouvant aller jusqu'au 31 décembre 2027.

### **6.2 Modification de la convention**

Toute modification de la convention fera l'objet d'un avenant qui sera adopté dans les mêmes conditions de forme et de procédure que la présente convention.

### **6.3 Résiliation de la convention**

En cas de non-respect par l'une ou l'autre des parties des engagements respectifs inscrits dans la présente convention, celle-ci pourra être résiliée sur demande de la partie lésée dans ses droits à l'expiration d'un délai de deux mois, après envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception précisant les engagements non tenus, et restée sans réponse.

### **6.4 Règlement des litiges**

Tout litige relatif à l'application de la présente convention sera porté devant le tribunal administratif de Rennes s'il s'avère que les voies de conciliation n'arrivent pas à leurs fins.

### **6.5 Exécution de la convention**

Le Président du Conseil régional de Bretagne, le Président de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, dont 1 pour chaque signataire.

**Pour la Région,**

**Pour la Communauté de communes du Pays de  
Landivisiau,**

**Le**

**Le**

**Le Président du Conseil régional,**

**Le Président de la Communauté de communes du  
Pays de Landivisiau,**

**Loïg CHESNAIS-GIRARD**

**Henri BILLON**

**Avenant type « Gratuité BreizhGo Jeunes / Gratuité « Réfugiés Ukrainiens » :  
dispositions de compensation de perte de recettes commerciales »**

**Préambule**

Depuis 2021, la Région met en place chaque été une opération de promotion à destination des jeunes avec la mise à disposition d'un nombre de titre gratuit par ligne via l'application M-Ticket.

Pour l'année 2021, la perte de recettes a été imputée par le délégataire sur la ligne budgétaire « actions marketing » considérant qu'au regard des conditions sanitaires, les actions de promotion commerciales prévues n'ont pu être mises en œuvre dans leur totalité en 2020 et 2021.

A compter de l'année 2022, la Région s'était engagée par délibération du 9 mai 2022 à compenser la perte de recettes commerciales au délégataire.

Par ailleurs, à titre exceptionnel, pendant l'année 2022, les réfugiés ukrainiens ont bénéficié également de la gratuité sur le réseau BreizhGo.

Le présent avenant fixe le montant de la compensation des pertes de recettes commerciales correspondant à chacun des dispositifs précités.

**Article 1 – Dispositif de gratuité «BreizhGo Jeunes »**

Des titres gratuits sont mis à disposition des jeunes apprenants de Bretagne de moins de 26 ans dès lors qu'ils peuvent justifier d'un des statuts suivants :

- collégiens ;
- lycéens ;
- apprentis
- étudiants.

Pour bénéficier de la gratuité, l'utilisateur doit disposer d'un titre de transport. La réservation du titre se fait uniquement sur l'application BreizhGo M Ticket en choisissant le titre « Gratuité BreizhGo Jeunes » puis en sélectionnant le trajet souhaité.

La réservation doit se faire la veille du déplacement.

A la montée, l'utilisateur doit activer le titre à la montée dans le car et présenter le cas échéant, un justificatif d'âge et de statut (cf ci-dessus).

Les justificatifs d'âge sont les suivants :

- carte nationale d'identité ;
- passeport ;
- acte de naissance ;
- livret de famille.

Les justificatifs de statut sont les suivants :

- pour les collégiens, la carte de transport scolaire BreizhGo ou tout document administratif permettant d'identifier l'élève et le collège (certificat de scolarité...) ;
- pour les lycéens, la carte de lycéen ou la carte de transport scolaire BreizhGo ;
- pour les étudiants, la carte d'étudiant ;
- pour les apprentis, la carte d'apprenti ou d'étudiant des métiers.

Tout refus/absence de présentation de justificatif peut entraîner un refus d'accès au car.

**Article 2 : Modalités de compensation de la perte de recettes commerciales au titre de l'opération « gratuité BreizhGo jeunes »**

La Région compense au délégataire 1,50€ par titre « Gratuité BreizhGo Jeunes » validé. Les titres réservés mais non validés ne sont pas compensés.

Le délégataire fournit à la Région au plus tard pour le 30 octobre de l'année n le récapitulatif du nombre de titres « Gratuité BreizhGo Jeunes » validés sur la période de mise en place de l'opération. Un contrôle contradictoire est établi par la Région à partir des données M-Ticket fournies par le prestataire de la solution M-Ticket.

En cas d'écart entre les données fournies par le délégataire et celles de la Région, les parties se mettent d'accord sur un nombre de titres validés à compenser. A défaut d'accord, les données fournies par la Région servent au calcul de la compensation.

La compensation est versée en une seule fois sur présentation de la facture mentionnant le nombre de titres à compenser arrêté d'un commun accord entre le délégataire et la Région.

La facture doit être déposée avant le 1<sup>er</sup> décembre de l'année n.

Ces modalités de compensation s'appliquent à chaque période de mise en œuvre de l'opération « Gratuité BreizhGo Jeunes » dès lors que celle-ci est décidée par la Région. Tout autre dispositif de Gratuité mis en œuvre à l'initiative du délégataire ne fait l'objet d'aucune compensation.

### **Article 3 : Montant de la compensation pour l'été 2022.**

Pour le présent contrat, la Région compense au délégataire au titre de l'opération « Gratuité BreizhGo Jeunes » de l'été 2022, **XX titres soit XX € TTC**.

Ce montant est versé en une seule fois sur présentation de la facture correspondante par le délégataire dans un délai de deux mois à compter de la notification du présent avenant.

Passé ce délai, aucune compensation ne pourra être demandée par le délégataire au titre de l'été 2022.

### **Article 4 : Modalités et montant de la compensation pour la mise en œuvre de la gratuité pour les réfugiés Ukrainien-nes**

La Région a souhaité accorder la gratuité aux réfugiés Ukrainien-nes sur l'ensemble du réseau BreizhGo pendant toute l'année 2022. La gratuité était accordée sur présentation du passeport ukrainien.

La Région s'est engagée à compenser au délégataire la perte de recettes commerciales correspondante sur la base de 1€ par voyage.

Au vu du bilan de fréquentation fourni par le délégataire pour l'année 2022, le montant de la compensation versée par la Région Bretagne au délégataire s'élève à **XXX € TTC**.

Cette compensation est versée en une seule fois sur présentation de la facture correspondante dans un délai de deux mois à compter de la notification du présent avenant.

Passé ce délai, aucune compensation ne pourra être demandée par le délégataire au titre de l'année 2022.

Ce dispositif de gratuité à destination des réfugiés ukrainien-nes est arrêté à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### **Article 5– Clauses non contraires**

Toutes les autres clauses et conditions de la convention de délégation de service public, non modifiées par le présent avenant n°8, restent et demeurent avec leur plein effet.



## Synthèse des compensations de perte de recettes par convention

Convention	Transporteurs	N° de l'avenant	Compensation "Réfugiés ukrainiens" 1€/voyage montant €TTC	Compensation "Gratuité breizhGo Jeunes" 1,50€/voyage		Total
				nb de voyages	Montant €TTC	
Ligne 1/18	CAT-CTM	10	848,00	649	973,50	1 821,50
Ligne 15	CAT-CTM	8	2,00	611	916,50	918,50
Ligne 16	CAT-CTM	9	15,00	547	820,50	835,50
Ligne 3	CAT-CTM	8	1 910,00	664	996,00	2 906,00
Ligne 4	CAT-CTM	6	116,00	351	526,50	642,50
Ligne Nord-Sud	CAT-CTM	6	477,00	1665	2497,50	2 974,50
Ligne Pvy-Ren	CAT-CTM	3	0,00	1098	1647,00	1 647,00
Ligne 17	BSA	7	505,00	854	1281,00	1 786,00
Ligne 11	BSA	7	0,00	490	735,00	735,00
Ligne 8	AVB	7	590,00	489	733,50	1 323,50
Ligne 9	Maury Transports	8	1,00	217	325,50	326,50
Ligne 10 A	Maury Transports	6	0,00	30	45,00	45,00
Ligne 10 B	Maury Transports	6	0,00	228	342,00	342,00
Ligne 5	Keolis Atlantique	7	0,00	666	999,00	999,00
Ligne 14	Gpt Transp. Taillard/Le Parc	7	0,00	18	27,00	27,00
<b>TOTAL</b>			<b>4 464,00</b>	<b>8 577,00</b>	<b>12 865,50</b>	<b>17 329,50</b>

**AVENANT N°2**

**A LA CONVENTION DE TRANSFERT ET DE COOPERATION**

**ENTRE**

**REDON AGGLOMERATION**

**ET LA REGION BRETAGNE**

**POUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES**

**ET DES TRANSPORTS NON URBAINS REGULIERS ET A LA DEMANDE**

**ENTRE :**

**REDON Agglomération**, représentée par son Président, siégeant 3 rue Charles Sillard – 35600 REDON

Ci-dessous désignée REDON Agglomération,

**ET :**

**La Région Bretagne**, représentée par son Président, siégeant 283 avenue du Général Patton - CS21101, 35711 RENNES CEDEX 7,

Ci-dessous désignée « la Région » ou « le Conseil régional »,

Il est convenu ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup> : Objet de l'avenant**

Le présent avenant a pour objet de prolonger l'avenant n°1 pour l'année scolaire 2023-2024.

**Article 2 : Modalités de transport des élèves sur le réseau TER BreizhGo**

Suite à la fermeture du passage à niveau 395, une quarantaine d'élèves seront transférés sur le réseau BreizhGo depuis les gares de Beslé et Massérac.

Les élèves relevant de la compétence de REDON Agglomération, cette dernière continuera d'instruire les dossiers des élèves et de percevoir la participation familiale correspondante.

En l'absence d'un conventionnement entre SNCF et Redon Agglomération pour le transport de ces élèves, la Région Bretagne assumera pour l'année scolaire 2023-2024 :

- Après transmission des listings d'élèves inscrits par Redon Agglomération, l'enregistrement et la transmission des dossiers avec photo auprès de TER pour la création des cartes KorriGo et le chargement de l'abonnement scolaire.
- L'envoi aux familles du courrier de prise en charge sur TER.

Il reviendra à REDON Agglomération :

- De transmettre à la Région les inscriptions avec photo des élèves concernés.

- De rembourser à la Région, sur la base d'un titre de recette correspondant au transport des élèves selon la facturation qui sera établie par SNCF (tarification ASR selon le barème national).

### Article 3

Toutes les autres clauses et conditions de la convention initiale demeurent applicables, tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions contenues dans le présent avenant, lesquelles prévalent en cas de contestation.

Fait à Rennes, le

**Pour le Président du Conseil  
régional, et par délégation,  
La Directrice générale adjointe,  
Mer, canaux et mobilités,**

**Marie LECUIT-PROUST**

**Le Président de REDON  
Agglomération,**

**Jean-François MARY**



---

## **Convention de coopération entre le réseau interurbain BreizhGo et le réseau urbain STAR Avenant 1**

---

## **ENTRE LES SOUSSIGNES :**

**La Région Bretagne**, Autorité Organisatrice du transport interurbain, représenté par son Président, autorisé à signer la présente convention en vertu de la décision de la Commission Permanente du Conseil Régional, en date du ....., ci-après dénommé « la Région »,

Et

**Rennes Métropole**, Autorité Organisatrice de transport urbain sur son ressort territorial, représentée par sa présidente Madame Nathalie Appéré, et agissant en vertu de la délibération n° C 20.048 du conseil du 9 juillet 2020, ci-après désignée par « Rennes Métropole »

Il a été convenu ce qui suit :

### **ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant a pour objet de modifier les articles 2-1 "Gamme tarifaire" et 2-2 "Fixation des tarifs" de la convention.

### **ARTICLE 2 – MODIFICATION DE LA GAMME TARIFAIRE**

La gamme tarifaire comprenant initialement deux titres multimodaux est désormais composée de quatre titres multimodaux réseau interurbain BreizhGo/réseau urbain STAR.

Aux abonnements mensuels+ tout public et mensuel+ (-26 ans) s'ajoutent les abonnements annuels+ tout public et annuel+ (-26ans).

L'article 2.1 GAMME TARIFAIRE est modifié comme suit :

La gamme tarifaire BREIZHGO comprend, quatre tarifs multimodaux Réseau Interurbain BREIZHGO / Réseau Urbain STAR :

- « L'abonnement mensuel + tout public » : tarif permettant la libre circulation, pendant un mois calendaire, sans limitation du nombre de trajets, sur le réseau BREIZHGO, sur le trajet indiqué sur la carte d'abonnement et sur le réseau urbain de Rennes Métropole (réseau STAR).
- « L'abonnement mensuel+ pour les moins de 26 ans » : tarif permettant la libre circulation, pendant un mois calendaire, sans limitation du nombre de trajets, sur le réseau BREIZHGO, sur le trajet indiqué sur la carte d'abonnement et sur le réseau urbain de Rennes Métropole (réseau STAR), pour tout usager en capacité de justifier de son âge.
- « L'abonnement annuel+ tout public » : tarif permettant la libre circulation pendant un an calendaire, sans limitation du nombre de trajets, pour le réseau BreizhGo sur le trajet indiqué sur la carte d'abonnement et sur le réseau STAR.
- « L'abonnement annuel+(-26ans) » : tarif permettant la libre circulation pendant un an calendaire, sans limitation du nombre de trajets, pour le réseau BreizhGo sur le trajet indiqué sur la carte d'abonnement et sur le réseau STAR, pour tout usager en capacité de justifier son âge.

L'article 2.2 FIXATION DES TARIFS est modifié comme suit :

La Région Bretagne fixe le prix public des tarifs « BreizhGo » en formule mensuelle et annuelle, étant entendu que les prix des titres BREIZHGO +STAR doivent être supérieurs d'au moins 0.50 € (cinquante cents d'Euros) à la valeur du titre STAR équivalent.

Le prix public de l'abonnement annuel+ tout public correspond à 10 fois le prix public du monomodal BreizhGo mensuel tout public de l'OD concernée + 50% du prix public monomodal mensuel tout public STAR.

Le prix public de l'abonnement annuel+ (-26 ans) correspond à 10 fois le prix public du monomodal BreizhGo mensuel (-26 ans) de l'OD concernée + 50% du prix public monomodal mensuel (-26 ans) STAR.

L'utilisateur bénéficie donc de 2 mois de gratuité

Par ailleurs, l'accès au réseau urbain ne doit jamais être présenté aux usagers comme bénéficiant d'une réduction de plus de 50 % par rapport à l'achat d'un titre monomodal STAR équivalent.

Rennes Métropole fixe annuellement par délibération les tarifs multimodaux applicables sur son ressort territorial (ex PTU). Les tarifs ainsi approuvés correspondent à la part de recettes par titre STAR + BREIZHGO vendu revenant à son Délégué. Cette part représente une réduction d'au moins 20% du prix public STAR.

Les Autorités Organisatrices conviennent que la revalorisation de la part urbaine des tarifs interviendra chaque année le 1er juillet par application des tarifs votés par l'assemblée délibérante de Rennes Métropole, laquelle communique à la Région Bretagne sa décision. Il est entendu entre les parties qu'en cas d'évolution significative (5 %) de la part « titre combiné » des tarifs, ceux-ci seront transmis avant leur vote à la Région Bretagne.

### **ARTICLE 3 – DISPOSITIONS DIVERSES**

Les autres dispositions de la convention restent inchangées

Fait en 2 exemplaires à Rennes, le

**Le Président de  
la Région Bretagne**

**Loïc CHESNAIS-GIRARD**

**La Présidente de  
Rennes Métropole**

**Nathalie APPERE**

Envoyé en préfecture le 16/05/2023

Reçu en préfecture le 16/05/2023

Affiché le

ID : 035-233500016-20230515-23\_0701\_03-DE





## Avenant n°1

A la convention de délégation de compétences pour l'organisation d'un service régulier public routier créé pour assurer, à titre principal et à l'intention des élèves, la desserte des établissements scolaires (application de l'article L3111-9 du code des transports) navette scolaire – service autonome ou réemploi d'un service régional

**Le Bénéficiaire**

VU la convention signée le date signature convention initiale,

VU la délibération n°23\_0701\_03 de la Commission Permanente du 15 mai 2023 approuvant la modification de la durée de la convention initiale et autorisant le président à signer l'avenant correspondant,

**ENTRE****La Région Bretagne,**

Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD Président du Conseil régional,

Ci-après dénommée « la Région »,

D'une part,

ET

**Le Bénéficiaire**

Représenté par Nom prénom, titre, dûment autorisée par la délibération du conseil .... en date du .....

Ci-après dénommé « le bénéficiaire »,

D'autre part,

**IL A ETE CONVENU LES DISPOSITIONS SUIVANTES :****Article 1 : Modification de la durée de la convention :**

Les dispositions de l'article ..... de la convention initiale précisant la durée de la convention sont modifiées comme suit :

La présente convention est prolongée d'une année scolaire supplémentaire, soit pour l'année scolaire 2023-2024, et reconductible de manière expresse une fois pour l'année scolaire 2024-2025.

**Article 2**

Le présent avenant prend effet à compter de sa signature par les deux parties et prend fin au maximum au terme de l'année scolaire 2024-2025.

**Article 3**

Les autres articles de la convention sont inchangés.

**Fait à Rennes, le .../.../...**

**En 2 exemplaires**

**POUR LE BENEFICIAIRE,**

**POUR LA REGION,**

**Le Président du Conseil régional,**

**Loïc CHESNAIS-GIRARD**

**CONVENTION D'APPLICATION DE LA CONVENTION CADRE  
Région et Mégalis Bretagne - KORRIGO  
ANNEE 2023**

**ENTRE :**

**La REGION BRETAGNE**, dont le siège est 283 Avenue du Général Patton CS 2101 à Rennes (35177), représentée par son Président, M. Loïg CHESNAIS-GIRARD, dûment habilité par délibération du XX XXX 2023

Ci-après désignée « La Région »,

**ET**

**Le Syndicat Mixte de Coopération territoriale Mégalis Bretagne**, dont le siège est ZAC des Champs Blancs – 15 rue Claude Chappe – Bâtiment B à Cesson Sévigné (35510), représenté par son Président, M. Loïg CHESNAIS-GIRARD, dûment habilité par délibération du XX XXX 2023

Ci-après désigné « Mégalis Bretagne »,

Collectivement désignés comme « les Parties »,

## CONTEXTE

Dans le contexte du projet régional KorriGo, une convention cadre KorriGo a été signée entre Mégalis Bretagne et le Conseil Régional de Bretagne.

Cette convention cadre a pour objet de définir les modalités selon lesquelles Mégalis Bretagne intervient dans le fonctionnement et le développement des projets KorriGo sur le territoire breton.

La convention cadre prévoit, dans son article 5, que soit conclue une convention annuelle entre les Parties précisant notamment les moyens mis en œuvre par Mégalis Bretagne en fonction des besoins exprimés, le coût de l'intervention de Mégalis et ses modalités de paiement pour l'année considérée,

La présente convention intervient dans ce cadre pour l'année 2023.

### Article 1 – Objet de la convention d'application

Cette convention d'application a pour objet de définir les missions confiées à Mégalis Bretagne en 2023 et de préciser le budget prévisionnel associé.

### Article 2 – Durée de la convention d'application

La Convention d'application est conclue pour une durée de 1 an à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### Article 3 – Missions de Mégalis Bretagne

Dans le cadre du projet partenarial KorriGo, il est confié à Mégalis Bretagne les missions suivantes :

#### Le suivi technique des projets suivants :

- La Plateforme Multiservices KorriGo (PMS) :
  - Suivi du projet, prise en charge de la relation avec les titulaires des marchés
  - Accompagnement des partenaires pour intégrer les échanges de données
  - Suivi de l'exploitation et de l'administration technique de la plateforme
  - Suivi des développements de la plateforme
  - Gestion de l'hébergement de la plateforme
- Le poste léger d'émission de cartes (PEC) :
  - Suivi des développements et de l'exploitation avec le prestataire

#### Le suivi administratif et financier des marchés :

- La Plateforme Multiservices KorriGo (PMS)
  - Gestion et suivi des demandes d'adhésion aux services fournis par la PMS (convention)
  - Passation et suivi du marché public pour la maintenance de la PMS (TMA)
  - Exécution budgétaire et comptable des marchés publics
- La centrale d'achats KorriGo
  - Gestion et suivi des demandes d'adhésion à la centrale d'achats KorriGo
  - Suivi des marchés cartes, étuis.

- Suivi du marché pour le poste léger d'émission de cartes, exécution budgétaire et comptable du marché, gestion et suivi des commandes et des conventions associées

#### **La participation aux instances de gouvernance et d'animation du partenariat KorriGo :**

- Participation aux réunions hebdomadaires KorriGo et bilan trimestriel
  - Suivi des travaux
  - Une fois par trimestre, cette réunion sera consacrée à la présentation du bilan technique et financier des missions de Mégalis, les sujets présentés lors des instances syndicales y seront également abordés. Ce bilan prendra la forme de tableaux de bords de suivi.
- Participation aux comités techniques KorriGo
  - Préparation et présentation de l'avancée des projets dont le suivi technique et administratif est assuré par Mégalis Bretagne
- Participation aux comités de direction KorriGo
  - Préparation et présentation de l'avancée des projets dont le suivi technique et administratif est assuré par Mégalis Bretagne
  - Préparation et présentation du suivi budgétaire des marchés portés par Mégalis Bretagne
  - Préparation et présentation des budgets prévisionnels
- Participation aux comités de pilotage KorriGo
  - Préparation et présentation du suivi budgétaire des marchés portés par Mégalis Bretagne

### **Article 4 – Moyens affectés par Megalis Bretagne**

#### **4.1 – Moyens humains et frais de structure**

Les moyens humains prévisionnels affectés à cette convention pour 2023 par Mégalis Bretagne sont :

Missions	Qui (poste)	% affecté aux missions	Montant
Chargé de mission	Jacques-Michael NGAKO	60%	49 514 €
Directeur	Jean-Yves VERN	10%	

Les frais de structure prévisionnels sont les suivants : 29 007 €

#### **4.2 – Achats de prestations**

Les achats de prestations prévisionnels en 2023

Prestation	Fournisseur	Montant
PMS : 2019-006_Convention-Application-KorriGo_Région Bretagne – Maintenance PMS	Docaposte	21 443 €
PMS : hébergement + licences gestion de tickets	SIB	24 721 €

PMS : Régie cartes KorriGo (Abonnement paiement en ligne)	POINT TRANSACTION SYSTEMS	480 €
PMS – Marché de TMA sur 6 mois	Consultation dans l'année	25 000 €
PMS – nouveaux développements InterBob	Devis en cours	32 016 €
PMS – blocage de compte après x mauvais mots de passe	Devis en cours	3 286 €
PMS – échange fichiers plats avec SI billettiques	Devis en cours	7 933 €
PMS – Evolutions API	Devis en cours	2 803 €
PMS - Statut de la carte via N° de service	Devis en cours	2 393 €
PEC : développements amélioration et duplicata	Docaposte	25 000 €

#### 4.3 – Budget prévisionnel récapitulatif

	2023 (estimation)
<b>Moyens Humains</b>	<b>49 514 €</b>
<b>Frais de structure</b>	<b>29 007 €</b>
<b>Achats de prestations</b>	<b>145 075 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>223 596 €</b>

### Article 5 – Modalités de financement

#### 5.1 – Régularisation du budget 2022

Prestation 2022	Fournisseur	Montant Prévisionnel	Montant réalisé
PMS : 2019-006_Convention-Application-Korrigo_Région Bretagne – Maintenance PMS	Docaposte	45 029,25 €	42 885,00 €
PMS : hébergement + licences gestion de tickets	SIB	22 275,63 €	19 162,96 €
PMS : Régie cartes KorriGo (Abonnement paiement en ligne)	POINT TRANSACTION SYSTEMS	487,99 €	488,00 €
PEC : développements (DPF)	Docaposte	58 600,00 €	58 600,00 €
Centrale d'achats – tests cartes	Spirtech	30 000,00 €	22 210,00 €
PMS : Echange fichiers à plat	Docaposte	15 000,00 €	
PMS : Statut de la carte via N° de service	Docaposte	6 000,00 €	
Moyens Humains Mégalis		49 128,00 €	76 637,00 €
Frais de structure		28 000,00 €	
<b>TOTAL</b>		<b>254 520,87 €</b>	<b>219 982,96 €</b>

L'estimation du budget pour les actions 2022 s'élevait à 254 520,87 €, montant recouvré par Megalis Bretagne en 2022 conformément à la convention d'application de la convention cadre. Le bilan des dépenses réalisées fait état d'un montant de 219 982,96 €, soit un trop perçu de 34 537,91€. Ce montant trop perçu sera donc déduit du montant de la participation de la Région au titre de la convention d'application de l'année 2023.

## 5.2 –Budget 2023

En septembre 2023, les parties conviennent de se réunir afin de :

- Dresser un bilan financier, administratif et technique de l'année en cours,
- Valider le montant des titres de recettes à émettre
- Définir les missions confiées à Mégalis Bretagne et le budget prévisionnel pour l'année suivante pour préparer la convention d'application de l'année suivante.

A partir du bilan de l'année 2023, Mégalis Bretagne procèdera au recouvrement de la participation de la Région Bretagne par émission d'un titre de recette avant la fin d'année 2023.

## Article 6 – Litiges

Tout litige dans l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera soumis au Tribunal administratif de Rennes.

Préalablement à la saisie du Tribunal administratif, les Parties s'efforceront de régler à l'amiable le litige.

À cet effet, la Partie la plus diligente adresse à l'autre Partie par écrit les motifs du différend et ses demandes. Les Parties se rencontrent dans un délai maximum de trente jours suivant la réception de cette demande pour examiner les solutions amiables pouvant résoudre le litige. A défaut d'accord dans un délai de trois mois suivant la réception de cette demande, le litige peut être porté devant le Tribunal administratif.

Fait à Rennes  
Le

Pour la Région  
Le Président du Conseil Régional de Bretagne

Pour Megalis Bretagne  
Pour le Président et par délégation le Vice-  
Président délégué

M. Loïg Chesnais-Girard

M. Stéphane Perrin

## Convention Unipass 2023

### ENTRE LES SOUSSIGNES :

- La Région Bretagne, Autorité Organisatrice du transport interurbain, représenté par son Président Monsieur Loïg Chesnais-Girard, autorisé à signer la présente convention en vertu de la décision de la Commission Permanente du Conseil Régional, en date du 15 mai 2023, ci-après dénommé « la Région »,
- Rennes Métropole, Autorité Organisatrice de la mobilité sur son ressort territorial, représentée par sa présidente Madame Nathalie Appéré, et agissant en vertu de la délibération n° ..... , ci-après désignée par « Rennes Métropole »
- La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), Société anonyme, au capital social de 157 789 960 euros, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 519 037 584, dont le siège est situé 9 rue Jean Philippe Rameau 93210 Saint-Denis, représenté par Madame Magali Euverte, Directrice Régionale TER Bretagne, dûment habilitée à cet effet,
- La Société Keolis Rennes, immatriculée au Registre du Commerce de Rennes, sous le n° 340 035 526 et au registre des transports sous le même numéro, faisant élection de domicile rue Jean-Marie Huchet - BP 198 - 35004 RENNES Cedex, représentée par Monsieur Ronan Kerloc'h, Directeur Général, agissant au nom de ladite Société et désignée ci-après par « Keolis Rennes »,

### Article I. Préambule

La Région Bretagne et Rennes Métropole ont décidé, en collaboration avec leurs exploitants, de faciliter l'usage des transports publics en proposant des titres multimodaux.

Ainsi, les usagers circulant au sein du ressort territorial de Rennes Métropole, et utilisant le réseau STAR et le réseau TER BreizhGo bénéficient de la simplicité d'usage d'un seul titre ainsi que de tarifs réduits par rapport à l'achat de titres pris séparément, au travers d'une gamme tarifaire multimodale dénommée Unipass.

Cette gamme multimodale s'ajoute aux gammes monomodales de chacun des réseaux, ainsi qu'aux titres intermodaux combinés « TER+STAR » déjà en place sur le territoire.



La présente convention fait suite à la convention concernant l'expérimentation des titres Unipass, mis en place depuis 1999.

## Article II. Objet

Cette convention a pour objet de définir les modalités techniques et financières de la mise en place de la nouvelle tarification multimodale Unipass entre les réseaux STAR et TER BreizhGo.

## Article III. Durée

La présente Convention est conclue pour une durée initiale de 18 mois à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2023.

A sa date d'entrée en vigueur, elle annule et remplace la Convention relative à l'expérimentation de la tarification Unipass.

Elle est reconductible annuellement par tacite reconduction, sauf dénonciation conformément à l'article XIII.

## Article IV. Périmètre et réseaux de transport concernés

La tarification Unipass permet, avec un titre de transport unique, d'accéder :

- Au réseau STAR : sur l'ensemble des lignes urbaines et suburbaines du réseau STAR sur le périmètre de Rennes Métropole.
- Au réseau TER BreizhGo sur le ressort territorial de Rennes Métropole, c'est-à-dire pour les trajets en TER dont le départ et l'arrivée sont situés sur le ressort territorial de la Métropole, soit, à date de signature de la présente Convention :
  - o Rennes
  - o Pontchaillou
  - o Betton
  - o Chevaigné
  - o Cesson-Sévigné
  - o La Poterie
  - o Vern
  - o Saint Armel
  - o Corps-Nuds
  - o Saint-Jacques-de la Lande
  - o Ker Lann
  - o Bruz
  - o L'Hermitage-Mordelles

## Article V. Principes tarifaires

### 1. Description de la gamme tarifaire Unipass

La gamme multimodale Unipass couvre les principaux segments de clientèle et les principales fréquences d'usage au travers de différents titres :

Types d'usagers	Titres de la gamme Unipass proposés
Usagers réguliers	Abonnement Tout Public Mensuel (calendaire)
	Abonnement Tout Public Hebdomadaire (calendaire)
Usagers réguliers Jeunes	Abonnement – de 26 ans Mensuel (calendaire)
	Abonnement – de 26 ans Hebdomadaire (calendaire)
Usagers occasionnels fréquents	Carnet de 10 voyages tout public

Ces titres permettent l'usage successif des 2 réseaux de transport au cours d'un même déplacement.

Les abonnements offrent la libre-circulation sur les périmètres des réseaux de transport décrits au paragraphe IV.

Chaque titre du carnet de 10 voyages donne droit à un trajet sur le TER BreizhGo et la libre-circulation sur le réseau STAR pendant 1 heure après la première validation sur l'un des réseaux. La durée maximale du voyage est donc fixée à 1 heure.

### 2. Niveaux de prix de chacun des titres de la gamme

A la date d'entrée en vigueur de la présente convention, les niveaux de prix suivants sont définis pour chacun des titres :

Abonnement mensuel tout public	60,00 €
Abonnement mensuel – 26 ans	27,00 €
Abonnement hebdomadaire tout public	21,00 €
Abonnement hebdomadaire – 26 ans	12,00 €
Carnets 10 voyages	17,00 €

Les tarifs appliqués sont validés et délibérés conjointement par les assemblées délibérantes du conseil Régional et de Rennes Métropole. Ces tarifs offrent un avantage financier par rapport aux titres monomodaux existants.

Les niveaux de prix suivants sont définis pour chacun des titres :

Abonnement mensuel tout public	60,00 €
Abonnement mensuel – 26 ans	27,00 €
Abonnement hebdomadaire tout public	21,00 €
Abonnement hebdomadaire – 26 ans	12,00 €
Carnets 10 voyages	17,00 €

**Commenté [DS1]:** Nous proposons de ne pas afficher les tarifs d'entrée en vigueur afin de ne pas devoir modifier par avenant la présente convention (soit potentiellement tous les ans).

**Commenté [ES2R1]:** Nous souhaitons les afficher, sinon les nouveaux tarifs ne sont inscrits nulle part de notre côté (pas de passage en CP des grilles tarifaires)

### 3. Évolutions des niveaux de prix

Les évolutions des niveaux de prix pourront avoir lieu chaque année sur concertation de la Région Bretagne et de Rennes Métropole.

Les évolutions sont décidées en concertation et votées dans les instances de chaque AO sans qu'un avenant à cette convention soit nécessaire.

Les variations de prix pourront être différenciées selon le titre de la gamme Unipass.

En particulier, le carnet 10 voyages Unipass étant lancé avec un niveau de prix assez proche de celui du titre monomodal STAR équivalent, les Parties ~~s'engagent à~~ envisagent de définir un principe d'augmentation spécifique pour ce titre, permettant de faire passer le niveau de prix de 17,00€ à 20,00€ dans les 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente convention.

**Commenté [DS3]:** A supprimer  
Le tarif pourra être revu mais ce n'est pas ce qui a été retenu lors de nos échanges. il n'est donc pas souhaitable de l'inscrire.

**Commenté [ES4R3]:** Ce sont les retours de nos élus

## Article VI. Commercialisation et distribution des titres Unipass

Les titres Unipass sont portés sur le support de titre suivant : carte KorriGo uniquement.

Ils sont commercialisés et distribués par les deux réseaux :

- Dans les espaces KorriGo de la gare de Rennes,
- Dans les guichets, automates et dépositaires du réseau TER Bretagne,
- Dans les agences commerciales, les automates, la boutique en ligne et les dépositaires à proximité des gares du réseau STAR,
- Et possiblement, via tout nouveau canal développé par l'une ou l'autre des parties.

Les partenaires s'engagent à favoriser une large distribution de la gamme tarifaire Unipass, en termes de canaux de distribution et de territoire couvert.

## Article VII. Validation, contrôle et service après-vente (SAV) des titres Unipass

La validation est obligatoire en entrée de chacun des réseaux, mais aussi en correspondance au sein d'un même réseau.

Le contrôle des titres de transport est réalisé par chacun des réseaux, sur son périmètre d'exploitation.

En cas de fraude, les règles de régularisation propres à chacun des réseaux s'appliquent sur la partie les concernant.

Le service après-vente est réalisé par chacun des 2 réseaux : chacun des exploitants s'engage à fournir le plus haut niveau de service possible sur ses différents canaux, en fonction des capacités techniques des systèmes actuellement en place.

A minima, le voyageur qui s'adresse à un canal avec présence humaine (guichets) doit pouvoir être assisté pour pouvoir poursuivre son voyage en règle et son usage du titre Unipass, ou bien il doit être réorienté si les données disponibles ne permettent pas d'assurer un service après-vente complet.

Le SAV est réalisé de façon préférentielle en espace KorriGo. Les partenaires s'engagent à communiquer autant que possible sur cette règle préférentielle, et ce dès la vente du titre Unipass.

Dispositions spécifiques au titre carnet de 10 voyages :

*Le titre carnet de 10 voyages est multivalidable.*

*En cas de perte ou de dysfonctionnement de la carte KorriGo, la reconstitution des titres pourra se faire en espace KorriGo de la gare de Rennes où les agents ont accès aux deux systèmes STAR et SNCF et peuvent donc déterminer le nombre de tickets restants dans le carnet. Si les titres sont portés sur une carte KorriGo anonyme, la reconstitution des titres n'est pas possible.*

## Article VIII. [Modalités de mise en œuvre](#)

Des fiches techniques de chaque produit sont réalisées et partagées entre les deux réseaux, des tests interopérables seront réalisés par les deux réseaux en cas d'évolution technique du produit.

En cas d'évolution technique de ses outils de vente, de distribution, de validation ou de contrôle, chaque réseau :

- S'engage à informer l'ensemble des parties, et de s'inscrire dans le process d'interopérabilité nécessaire
- Supporte les frais éventuels nécessaires à la poursuite du fonctionnement des titres de la gamme Unipass

## Article IX. [Suivi des ventes, des validations et échanges de données](#)

Tout en conservant la maîtrise des données commerciales obtenues auprès des usagers des titres Unipass, les deux réseaux s'engagent à transmettre trimestriellement à l'ensemble des parties un bilan quantitatif des ventes et validations en précisant :

- les volumes de vente par mois, par réseau et lieux de ventes, par type de titre
- les volumes de validation par mois, par gare ou arrêt et par type de titre, en distinguant les primo-validations et les validations en correspondance sur un même réseau
- les volumes des opérations de service après-vente (SAV), par type de titre

## Article X. [Modalités financières : répartition des recettes](#)

Le réseau qui réalise la vente du titre collecte la recette associée.

En début d'année civile N+1, les recettes globales de vente des titres Unipass sur l'année N sont réparties entre les réseaux selon un pourcentage fixe, convenu entre la Région Bretagne et Rennes Métropole.

A la date d'entrée en vigueur de la convention, la répartition est la suivante :

- 80% des recettes réalisées reviennent au réseau TER BreizhGo
- 20% des recettes réalisées reviennent au réseau STAR.

Le bilan global des ventes est réalisé par SNCF en accord avec le délégataire du réseau Star.

SNCF établit pour l'année N une proposition de répartition des recettes sur la base des modalités ci-dessus, et l'adresse à l'ensemble des parties avant la fin du 1<sup>er</sup> trimestre de l'année N+1.

Après accord de la Région Bretagne et de Rennes Métropole, SNCF adresse à Keolis Rennes le montant des recettes à reverser à chacun des délégataires et correspondant à ce bilan. Les exploitants règlent la facture en conséquence.

## Article XI. Communication et promotion de la gamme Unipass

La Région Bretagne, Rennes Métropole et les exploitants respectifs s'engagent :

- à fortement dynamiser la promotion de la gamme tarifaire Unipass a minima lors du lancement de la nouvelle gamme, au travers de différentes actions mettant en avant les titres de transport de la gamme, voire au travers d'actions spécifiques à celle-ci. Les actions de communication seront réalisées sur canaux physiques et numériques
- à présenter de manière significative la gamme tarifaire Unipass dans les documents, supports, pages internet, applications mobiles, présentant la gamme tarifaire du réseau qu'elles organisent ou opèrent
- à mettre en commun et coordonner, au besoin, leurs actions de communication et de promotion de la marque Unipass, a minima via une information mutuelle
- à mentionner et faire apparaître le partenariat dans toute communication ou information concernant la gamme tarifaire Unipass
- à élaborer et appliquer conjointement une identité visuelle commune pour la gamme tarifaire Unipass

Chaque partie prend en charge financièrement la communication et la promotion de la marque Unipass sur les supports et médias dont il a la charge.

**Commenté [DS5]:** Est-ce que cela sous entend qu'il faut la validation de la Région pour toute communication du titre unipass par RM?

**Commenté [ES6R5]:** Non pas de validation, mais une information et inversement, si on engage de la com sur Unipass, on vous informe. Et si c'est possible on se coordonne pour faire ensemble

## Article XII. Modification

Toute modification des termes de la présente convention doit faire l'objet d'un avenant écrit entre les parties, conclu dans les mêmes formes et conditions que la présente convention.

## Article XIII. Résiliation

Rennes Métropole ou la Région pourra prendre l'initiative de la résiliation de la présente convention, en faisant état de cette volonté par courrier recommandé avec accusé de réception à l'ensemble des signataires, au moins six mois avant l'échéance de chaque date anniversaire, tout au long de la durée de la présente Convention.

#### Article XIV. Litiges

En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable.

En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du Tribunal administratif de Rennes

Pour le Conseil Régional de Bretagne  
Le Président, Loïc Chesnais-Girard

Pour Rennes Métropole  
La Présidente, Nathalie Appéré

Pour SNCF,  
La directrice régionale, Magali Euverte

Pour Keolis Rennes,  
Le directeur, Ronan Kerloc'h

**CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC  
POUR L'EXPLOITATION DE LA LIAISON AERIENNE  
ENTRE BREST (GUIPAVAS) ET OUESSANT  
1<sup>ER</sup> AVRIL 2020 - 31 MARS 2024**

**AVENANT N° 6**

**ENTRE :**

**La Région Bretagne**, représentée par M. Loïg CHESNAIS-GIRARD, son Président, siégeant 283 avenue du Général Patton, CS 21101, 35711 RENNES Cedex 7, et autorisé à signer le présent avenant par délibération de la commission permanente du Conseil régional n°23\_0701\_03 en date du 15 mai 2023,  
Ci-dessous désignée « l'autorité délégante »,

**ET :**

**La SAS FinistAir**, représentée par M. Charles CABILLIC, son Président, siégeant à l'aéroport de Brest Bretagne 29490 GUIPAVAS, autorisé à signer le présent avenant,  
Ci-dessous désignée « le délégataire »,

**ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT**

La compagnie aérienne Finistair est titulaire d'un contrat de délégation de service public, passé avec la Région Bretagne, pour l'exploitation de la desserte aérienne de l'île de Ouessant pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 mars 2024.

Dans ce cadre, le présent avenant a pour objet la prise en compte des modifications financières induites par :

- l'augmentation très sensible du coût du carburant pendant la troisième année d'exploitation (1/04/2022 - 31/03/2023),
- l'acquisition nécessaire d'un escabeau de piste de façon à permettre la réalisation de l'avitaillement en carburant de l'avion.

**ARTICLE 2. AUGMENTATION DU COUT DU CARBURANT ET DE LA  
COMPENSATION FINANCIERE VERSEE AU DELEGATAIRE**

En son article 15 « Compte prévisionnel d'exploitation de la délégation et détermination de la compensation financière du délégataire », la convention prévoit qu'un avenant serait passé au cas où le prix du carburant (Jet A-1) livré à l'aéroport de Brest Bretagne évoluerait, à la hausse ou à la baisse, de plus de 15 % par rapport au prix de 0,89 € par litre du 15 janvier 2020.

Pendant toute la troisième année d'exploitation, le prix unitaire du kérosène est resté supérieur à 1,0235 € HT/l qui correspond au prix à partir duquel un avenant au contrat est nécessaire.

Concernant les dépenses de carburant relatives à la liaison aérienne Brest-Ouessant, le montant supplémentaire payé par Finistair, au titre de la troisième année d'exploitation, s'élève à 34 031 € HT. Ce montant sera donc remboursé par l'autorité délégante au délégataire pour l'année allant du 1<sup>er</sup> avril 2022 au 31 mars 2023.

En conséquence, le montant maximal de compensation financière pour la troisième année d'exploitation, figurant à l'article 15 intitulé « Compte prévisionnel d'exploitation de la délégation et

détermination de la compensation financière du délégataire », mis à jour sans avertissement, est donc modifié de la façon suivante :

[...]

*En tout état de cause, le délégataire s'engage sur les niveaux maximaux de compensation financière qu'il a présentés à l'appui de son offre pour chaque période d'exploitation, soit respectivement :*

- [...]
- **697 240 euros hors taxes pour la troisième année d'exploitation,**

[...]

### **ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ANNEXE 4 INVESTISSEMENTS PREVUS**

De façon à limiter les contraintes imposées à AVITAIR (entrée en zone délimitée), la société fournissant le carburant pour la compagnie aérienne Finistair et l'aéroclub de Brest, l'aéroport de Brest-Bretagne a fait installer une cuve de carburant. L'avitaillement du Cessna Grand Caravan devra désormais être réalisé par le personnel de la Finistair. Pour ce faire, la compagnie Finistair doit acquérir un escabeau de piste pour le remplissage du réservoir du Cessna Grand Caravan, affecté à la ligne aérienne Brest-Ouessant-Brest.

La fourniture de cet équipement en aluminium est estimée à moins de 6 000 € HT.

En conséquence, cet investissement est ajouté au tableau figurant en annexe 4 à la convention ci-jointe. Il figurera donc à l'inventaire A (biens de retour) des biens mis à disposition du délégataire par l'autorité délégante.

### **ARTICLE 4. AUTRES DISPOSITIONS DU CONTRAT**

Toutes les autres clauses et conditions du contrat initial, non modifiées par le présent avenant, restent et demeurent avec leur plein effet.

Fait en deux exemplaires, à Rennes le

**L'autorité délégante,**  
**pour le Président du Conseil régional de**  
**Bretagne et par délégation,**  
**la Directrice Générale Adjointe**  
**mer, tourisme et mobilités**

**Marie LECUIT-PROUST**

**Le délégataire,**  
**le Président de la SAS FinistAir**

**Charles CABILLIC**





Insérer le Logo

Mairie Séné

## **Convention de financement d'aménagements aux abords de la cale de Barrarac'h à Séné (56)**

## **ENTRE les sousignés**

La Région Bretagne, dont le siège se situe 283 avenue du Général Patton, CS 21101 – 35711 Rennes Cedex, représentée par Monsieur Loïg Chesnais-Girard, Président du Conseil régional de Bretagne, dûment habilité à signer la présente convention par la délibération n°23\_0701\_03 de la Commission permanente du Conseil régional en date du 15 mai 2023, d'une part;

## **ET**

La commune de Séné, dont le siège se situe 6 Place de la Fraternité 56 860 SENE, représentée par Madame Sylvie SCULO, Maire, ci-après dénommée « La commune », d'autre part ;

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

### **Préambule**

La Région Bretagne en sa qualité d'autorité organisatrice des transports maritimes a la responsabilité d'assurer le service public de dessertes maritimes en biens et passagers de l'île d'Arz.

A ce titre, des liaisons maritimes quotidiennes sont assurées entre la gare maritime de Vannes, la cale de Barrarac'h à Séné et la cale de Béluré à l'île d'Arz.

Les abords de la cale de Barrarac'h à Séné nécessitent des travaux d'aménagements de sanitaires et de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

### **Article 1 : Objet de la convention**

La convention a pour objet de définir les modalités relationnelles entre la commune et la Région Bretagne. Elle fixe la participation financière de la Région pour cette opération.

### **Article 2 : Objet des opérations**

L'opération consiste en l'aménagement de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, de sanitaires et d'un abri pour les passagers (voir plans en annexe).

Les travaux sont prévus d'être réalisés courant 2023, avec l'objectif de les terminer avant la saison touristique estivale.

### **Article 3 : Modalités de réalisation des travaux**

La commune informera la Région du calendrier des réalisations des travaux et de ses évolutions.

La Commune fournira tout document demandé par la Région.

Toutes modifications du projet initialement validé devront être soumises à la Région pour accord.

La commune proposera à la Région de s'assurer de la conformité des travaux lors de la phase réalisation. La commune invitera la Région aux réunions de chantier et lui transmettra les compte-rendu de réunion, ainsi que le dossier d'ouvrage exécuté comprenant plan de récolement.

En cas de difficultés, la Commune informera la Région et son délégataire et organisera une concertation pour trouver et valider les solutions palliatives.

### **Article 4 : Dispositions financières**

#### **4.1. Estimation du coût des opérations et montant de la participation régionale**

Sur la base des estimations transmises par la commune, le montant prévisionnel de l'opération est de 60.000 € HT.

La subvention de la Région est fixée à un taux de 50% du montant estimé à 60.000 € HT de dépense subventionnable, soit un montant maximal de 30.000 € HT.

En cas d'écart par rapport aux estimations retenues dans la présente convention, il sera fait application de l'article 5.

Taux	Plafonds de dépense subventionnable	Estimation de l'opération	Montant prévisionnel de la subvention
50 %	60 000 € HT	60 000 € HT	30 000 € HT

Le plan de financement global de l'opération est le suivant :

Collectivités	Taux	Montant HT
Région BRETAGNE	50%	30 000 €
Commune de SENE	50%	30 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>60 000 €</b>

### La participation maximale de la Région s'élève donc à 30 000 € HT.

Le montant de la subvention régionale ne pourra en aucun cas être revu à la hausse et sera le cas échéant, réduit au prorata des dépenses réelles.

#### 4.2. Modalités et échéancier de versement de la subvention

La subvention due sera versée en 2 fois :

- 50% du montant de la subvention, à la signature de la convention, sur la base d'une demande de versement écrite de la commune ;
- Le solde à l'achèvement des travaux, sur présentation par la commune du relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées par le comptable.

La subvention régionale accordée au maître d'ouvrage sera imputée au budget de la Région sur le programme 701 Transports collectifs.

#### 4.3. Facturation et recouvrement

Les appels de fonds seront adressés par la Commune à :

RÉGION BRETAGNE  
 Service des opérations de dessertes maritimes (SODEM)  
 10 rue de Saint Tropez – BP 399  
 56009 VANNES CEDEX

Le paiement est effectué par virement bancaire à la commune, maître d'ouvrage, sur le compte suivant (joindre un R.I.B) :

RIB : .....

IBAN : .....

BIC : .....

### Article 5 – Délai de validité et annulation de la subvention

Si la commune n'a pas fourni toutes les pièces justificatives de la subvention dans un délai de 24 mois, à compter de la dernière date de signature de la convention, le solde de la subvention sera annulé et la part de l'avance non justifiée éventuellement versée par la Région devra lui être restituée.

Si la convention n'a pas été signée des deux parties avant le 30 juin de l'année suivant la fin de validité de l'autorisation sur laquelle la subvention a été décidée, cette dernière est annulée de plein droit par le président du Conseil régional.

### Article 6 : Modification de la convention

Toute modification des termes de la présente convention, y compris de ses annexes, doit faire l'objet d'un avenant écrit entre les parties, conclu dans les mêmes formes et conditions que la présente convention, excepté pour les ajustements n'entraînant pas de modification de la valeur des paramètres (dépense

subventionnable et taux), de calcul de l'aide maximale ni de modification d'une décision du président du Conseil régional.

### **Article 7 – Engagements de la Commune**

La commune s'engage à utiliser la subvention pour la seule réalisation de l'opération pour laquelle la subvention est octroyée, et à mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition.

Elle s'engage à ne pas employer tout ou partie de la subvention reçue de la Région au profit d'un autre organisme privé, association, société ou œuvre.

Elle accepte que la subvention ne puisse en aucun cas donner lieu à profit et qu'elle soit limitée au montant nécessaire pour équilibrer les recettes et les dépenses de l'opération.

Elle est seule responsable à l'égard des tiers, y compris pour les dommages de toute nature qui seraient causés à ceux-ci lors de la réalisation de l'opération.

### **Article 8 - Communication**

La commune, bénéficiaire, est tenue de mentionner le soutien financier de la Région, notamment en faisant figurer le logo de la Région (téléchargeable sur le site Internet du Conseil régional) sur ses documents et publications officiels de communication relatifs à l'action subventionnée.

Elle est également tenue de faire mention du soutien de la Région dans ses rapports avec les médias.

### **Article 9 - Résiliation**

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, notamment en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée sans réponse. La Région s'engage à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation. Sur cette base, la commune procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès de la Région au prorata de sa participation.

### **Article 10 - Modalités de remboursement de la subvention**

En cas de résiliation ou de dénonciation de la convention, la Région se réserve le droit de demander, sous forme de titre exécutoire, le remboursement total ou partiel des sommes versées.

Dans le cas où les dépenses réelles seraient inférieures à la dépense subventionnable, la participation régionale sera réduite au prorata lors du paiement du solde de la subvention par application du taux de participation.

### **Article 11 - durée de la convention**

La présente convention prend effet à compter de la date de dernière signature pour une durée de 24 mois (2 ans).

### **Article 12 - Contentieux**

En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable.

En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du Tribunal Administratif de RENNES.

### **Article 13 - Exécution**

Le Président du Conseil régional, le Maire de la commune de Sauzon et le Payeur régional de Bretagne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

## **Article 14 - Nombre d'exemplaires**

Fait en 2 exemplaires originaux.

A SENE, le

POUR LA  
COMMUNE DE SENE

SYLVIE SCULO

A RENNES, le

POUR LA REGION

Loïg CHESNAIS-GIRARD

## Annexe : plans des aménagements projetés

### Plan d'implantation des aménagements



### Vue d'insertion du projet



## AVENANT N° 2 A LA CONVENTION DE DELEGATION DE COMPETENCES CONCLUE ENTRE LA REGION BRETAGNE ET LA COMMUNE DE PLOUBAZLANEC RELATIVE A L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN ET L'AMENAGEMENT DES PARCS DE STATIONNEMENT REGIONAUX A L'ARCOUEST

Entre

La **Région Bretagne**, domiciliée à l'hôtel de région, 283, avenue du Général Patton, CS 21101 Rennes Cedex, représentée par M. Loïg CHESNAIS-GIRARD, président du Conseil régional, agissant es-qualité et spécialement à l'effet des présentes en vertu de la délibération n° 23\_0701\_03 de la commission permanente du Conseil régional du 15 mai 2023 ;

Ci-dessous désignée « la Région » ou « le Conseil régional »,

et

La **Commune de Ploubazlanec**, domiciliée rue Frédéric et Irène Juliot-Curie, 22620 Ploubazlanec, représentée par Monsieur Richard VIBERT, son Maire, agissant es-qualité et spécialement à l'effet des présentes en vertu de la délibération du conseil municipal du ..... 2022 ;

Ci-dessous désigné « la Commune »,

Ci-après ensemble dénommées « les parties »,

### **Exposé préalable :**

En vertu de l'article L. 5431-1 du code des transports, « *La région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises [...]* ».

A ce titre, la Région Bretagne est, notamment, autorité organisatrice des liaisons maritimes, de biens et de passagers, entre le continent et l'île de Bréhat. Actuellement, ces activités sont confiées à deux délégataires :

- la société Les Vedettes de Bréhat s'agissant de la délégation de service public pour le transport de passagers (échéance au 31 décembre 2028) ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor s'agissant de la DSP pour le transport de marchandises (échéance au 31 décembre 2023).

A cette compétence en matière de liaisons maritimes s'ajoute la gestion des parcs de stationnement régionaux de l'Arcoouest. Ces parcs ont vocation à accueillir les véhicules des passagers se rendant à Bréhat.

Depuis le printemps 2020, l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des parcs de stationnement de l'Arcoouest sont délégués par la Région Bretagne à la Commune de Ploubazlanec. Il convient ici de préciser que cette exploitation - gestion ne comprend pas la délivrance des autorisations d'occupation temporaires et révocables du domaine public.

**Ceci étant préalablement exposé, il est convenu ce qui suit :**

### **Article 1 - Objet de l'avenant**

L'article 2.1 de la convention est modifié comme suit :

« La région délègue, à titre exclusif, à la commune, l'exploitation, la gestion, l'entretien et l'aménagement des parcs de stationnement décrits ci-après.

La Région délivre les autorisation d'occupation temporaires et révocables du domaine public en sa qualité de propriétaire. ».

### **Article 2 - Clauses non-contraires**

Toutes les autres clauses et conditions du contrat initial, non modifiées par le présent avenant, restent et demeurent avec leur plein effet.

**A Rennes, le**

**Pour le Président du Conseil régional de Bretagne  
Ploubazlanec  
et par délégation,**

**Le Maire de la Commune de**

**La Directrice générale adjointe mer,  
canaux et mobilités**

**Marie LECUIT-PROUST**

**Richard VIBERT**





## **Appel à manifestation d'intérêt Règlement de consultation**

---

### **Site de la Régie Régionale des Transports Noyal Chatillon sur Seiche (35 230) Construction d'une ombrière photovoltaïque Convention d'occupation domaine public**

---

Date limite de réception des offres :

**XXXXXXXXXX**

Délai de validité des offres : 120 jours à compter de la date limite de réception des offres

**Conseil Régional Bretagne  
Direction des Transports et des Mobilités  
283 avenue général PATTON  
CS 211 01  
35711 RENNES CEDEX 7**

## 1 - Objet et étendue de la consultation

### 1.1 - Objet

La Région est propriétaire foncier des emprises situées au lieudit Le Hil à Noyal Chatillon sur Seiche (35230). La présente consultation concerne l'attribution d'un titre d'occupation aux fins d'installation et d'exploitation d'une centrale photovoltaïque au-dessus du parking autocars de la Régie Régionale de Transports Illevia (Le Hil - Noyal Chatillon sur Seiche)

Le parking est situé sur la parcelle cadastrée AB 626 d'une surface de 10 371 m<sup>2</sup>.

### 1.2 - Mode d'attribution

Procédure après publicité et mise en concurrence sur le fondement de l'article L 2122-1-1 du Code général de la propriété des personnes publiques.

### 1.3 - Type et forme de l'autorisation d'occupation temporaire à consentir

Typologie de titre d'occupation envisagé : il s'agit d'une autorisation constitutive de droits réels d'une durée de 10 à 30 ans, selon durée d'amortissement des investissements (L.1311-5 à 1311-8 du code général des collectivités territoriales)

L'ensemble des frais de division cadastrale, de rédaction et de publication de l'acte par un office notarial seront à la charge du candidat retenu.

Durée envisagée : La COT aura une durée suffisante mais non reconductible afin de ne pas restreindre ou limiter la libre concurrence au-delà de ce qui est nécessaire et en parallèle, garantir un équilibre économique au projet pour assurer l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis sans pouvoir excéder les limites prévues, le cas échéant, par la loi (article L.2122-2 du Code général de la propriété des personnes publiques). Celle-ci ne pourra pas faire l'objet d'une tacite reconduction.

L'occupation prendra effet au plus tôt le 20/07/2023, elle pourra être formalisée par un titre d'occupation précaire permettant la réalisation des travaux dans l'attente de la signature d'un titre constitutifs de droits réels sur le domaine public.

Redevance : Cette occupation du domaine public sera donc consentie moyennant le paiement d'une redevance annuelle fixe dont le montant et les modalités de paiement seront définies conformément aux dispositions aux dispositions des articles L.2125-1 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques.

Les travaux d'installation devront démarrer avant le 1<sup>er</sup> juin 2024, le contrat contiendra une clause de résiliation pour faute du candidat en l'absence de commencement de travaux dûment constatés par la Région. Cette résiliation du contrat pour faute du candidat n'ouvrira pas droit à indemnité.

## 2 - Contenu du dossier constitutif de cahier des charges

Le dossier constitutif de cahier des charges est publié et téléchargeable sur le site internet de la Région Bretagne :

<http://www.bretagne.fr/Rubrique> xxxxxxxx.

Il contient les pièces suivantes :

- des prescriptions techniques et fiche descriptive de l'emprise ;

- le modèle d'attestation sur l'honneur du respect des obligations en matière fiscale et sociale ;

Tout renseignement complémentaire concernant cette consultation sera également disponible à cette adresse.

La Région se réserve le droit d'apporter des modifications de détail au dossier de consultation au plus tard 10 jours avant la date limite de réception des projets. Ce délai est décompté à partir de la date d'envoi par la Région des modifications aux candidats ayant retiré le dossier initial. Les candidats devront alors répondre sur la base du dossier modifié sans pouvoir n'élever de réclamation à ce sujet.

Si, pendant l'étude du dossier par les candidats, la date limite de réception des offres est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

### 3 - Présentation des projets

Les projets des candidats seront proposés en langue française et exprimés en EURO.  
Si les projets des candidats sont rédigés dans une autre langue, ils doivent être accompagnées d'une traduction en français, certifiée conforme à l'original par un traducteur agréé ; cette traduction doit concerner l'ensemble des documents remis dans le projet.

Chaque candidat aura à produire un dossier complet comprenant les pièces suivantes :

Libellés
Une attestation sur l'honneur que le candidat est en règle avec ses obligations en matière fiscale et sociale (voir formulaire-type joint)
Dossier de candidature/fiche projet
La justification des investissements à réaliser et la durée prévisionnelle des amortissements

Le candidat pourra à cet effet joindre à sa candidature tout document complémentaire de nature à expliciter son projet.

### 4 - Conditions d'envoi ou de remise des plis

Information :

Les candidats peuvent adresser leur demande d'information à l'adresse suivante :

Mme Delphine Jestin - Directrice de projets : [delphine.jestin@bretagne.bzh](mailto:delphine.jestin@bretagne.bzh)

Les plis devront parvenir à destination avant la date et l'heure limites de réception indiqués sur la page de garde du présent document.

Les candidats peuvent transmettre leurs documents par voie électronique à l'adresse suivante :

[secretariat.transports@bretagne.bzh](mailto:secretariat.transports@bretagne.bzh)

Direction des transports et des mobilités à l'attention de Mme JESTIN

Les candidats veilleront à y joindre les pièces de l'offre énumérées dans le présent règlement de la consultation, ou à joindre à leur envoi les liens de téléchargement permettant d'y accéder. Dans ce cas, la validité du lien de téléchargement sera au minimum de **30 jours**.

Les plis qui seraient remis ou dont l'avis de réception serait délivré après la date limite précitée ne seront pas retenus.

## 5 - Examen des projets

### 5.1 - Régularité des dossiers

Avant de procéder à l'examen des offres, s'il apparaît que des pièces du dossier sont manquantes ou incomplètes, la Région Bretagne peut décider de demander à tous les candidats concernés de produire ou compléter ces pièces dans un délai maximum de 10 jours.

Les candidatures conformes et recevables seront examinées, à partir des seuls renseignements et documents exigés dans le cadre de cette consultation, pour évaluer la **pertinence de leur projet et de la compatibilité avec l'activité d'un site d'exploitation de transports interurbain par autocars**.

Si le candidat est déjà titulaire d'un ou plusieurs lots sur le domaine public régional, il ne pourra prétendre à obtention d'un nouveau titre d'occupation qu'à la condition formelle préalable de s'être préalablement acquitté de l'ensemble de ses créances vis-à-vis de la Région Bretagne. Si ce n'était pas le cas, il sera invité à régulariser sa situation sans délai. A défaut, sa candidature ne pourra trouver une suite favorable.

### 5.2 - Attribution de l'AOT

L'autorisation d'occupation sera attribuée avec toutes les garanties de transparence et d'impartialité.

Les critères retenus pour le jugement des offres sont pondérés de la manière suivante :

Critères et sous-critères
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Les capacités et références du candidat : 25%<ol style="list-style-type: none"><li>1.1. Présentation du candidat et de ses éventuels partenaires</li><li>1.2. Engagement en faveur des enjeux, environnementaux, sociaux, économiques et éthiques dans le fonctionnement interne du candidat</li><li>1.3. Expérience en termes de développement de projets photovoltaïques</li></ol></li></ol>
<ol style="list-style-type: none"><li>2. La qualité technique du projet : 50%<ol style="list-style-type: none"><li>2.1. Présentation de l'équipe envisagée pour le projet (CV et références)</li><li>2.2. Planning du projet (incluant les procédures administratives et allant jusqu'à la mise en service de la centrale)</li><li>2.3. Présentation technique du projet envisagé (types d'ombrières, puissance de la centrale, traitement des EP, ...), dispositions pour la phase exploitation/maintenance, ...</li></ol></li></ol>

- 3- - Viabilité économique du projet : 25%
  - 3.1. Solidité de la structure financière du candidat
  - 3.2. Montant des investissements
  - 3.3. Montant de la redevance annuelle versée à la Région (part fixe et part variable proposée par le candidat)

### 5.3 - Suite à donner à la consultation

Des négociations pourront être menées avec un ou plusieurs candidats sélectionnés, en dehors des projets manifestement inadaptés aux caractéristiques du lot considéré, en application des critères de jugement des offres définis dans le présent document, pour affiner les propositions.

Au cours de la négociation, la personne publique peut choisir de réaliser plusieurs tours de négociation. A cet effet, elle se réserve la liberté d'évincer à chaque tour les candidats les moins performants.