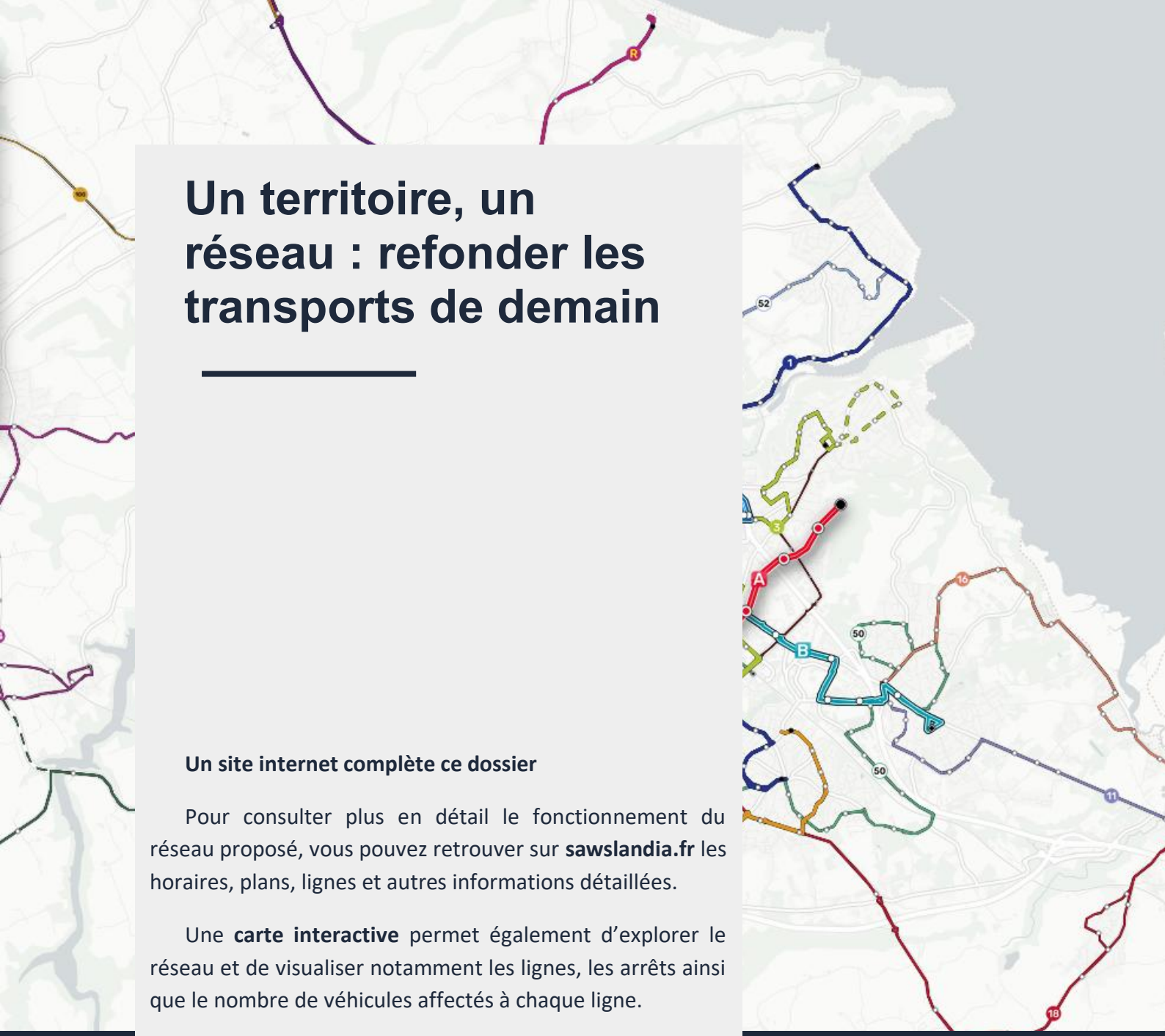


# Un territoire, un réseau : refonder les transports de demain

**Un site internet complète ce dossier**

Pour consulter plus en détail le fonctionnement du réseau proposé, vous pouvez retrouver sur **sawslandia.fr** les horaires, plans, lignes et autres informations détaillées.

Une **carte interactive** permet également d'explorer le réseau et de visualiser notamment les lignes, les arrêts ainsi que le nombre de véhicules affectés à chaque ligne.

Nathan MOTTIER

tc.nmottier@gmail.com

https://www.sawslandia.fr/

Septembre 2026

Projet citoyen indépendant

# Préambule

Les transports en commun font partie des aménagements qui forment l'attractivité de notre territoire. Ils permettent de réduire les inégalités entre les citoyens grâce à leur accessibilité et participent aux objectifs en termes de développement durable et de transition écologique.

Dans un contexte de forte inflation et d'urgence climatique, offrir une véritable alternative à la voiture individuelle n'est plus seulement un enjeu d'aménagement, c'est une urgence sociale et écologique.

Au début des années 2010, le réseau atteignait sa plus grande fréquentation constatée sur une année, soit 7,27 millions de voyages (2013) (TUB, s.d.). Une fréquentation récompensée par un maillage fin des 14 communes de l'agglomération, toutes desservies par une ligne régulière TUB[1].

Pourtant ces dernières années, le réseau subit l'effet d'un plafond de verre : il n'arrive plus à attirer de nouveaux voyageurs, bien que la dynamique soit positive depuis 2022, la fréquentation peine à atteindre le niveau historique des 7 millions de voyages annuels. Et ce malgré l'agrandissement de l'agglomération qui est passée de 13 communes en 2016 à 32 en 2017, faisant passer la population de 120 000 habitants à 150 000, soit une augmentation de 25 %. En cause, un réseau de bus structurant figé sur les 14 communes historiques de l'agglomération qui n'a pas su s'étendre sur l'ensemble du territoire.

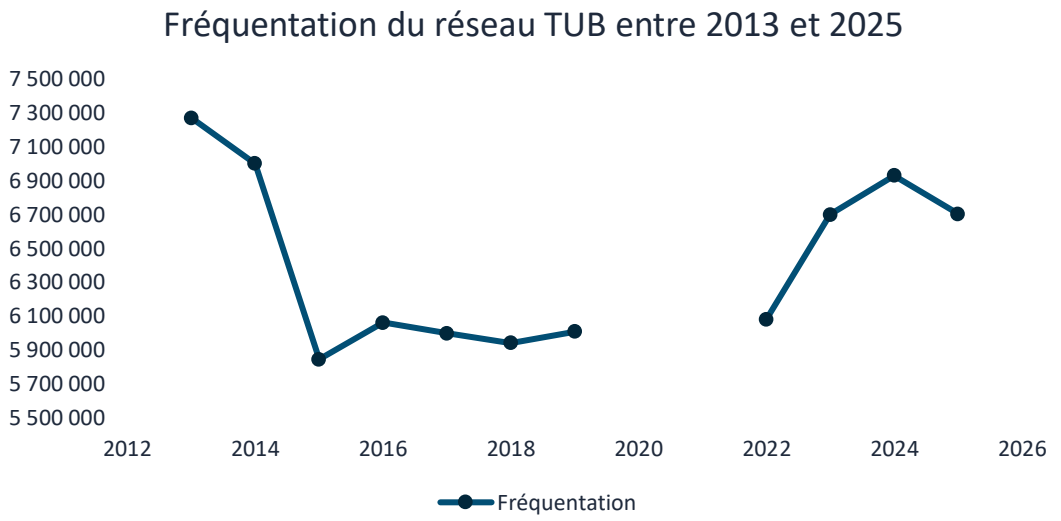



*Schéma 1 - Fréquentation du réseau TUB entre 2013 et 2025*

[1] En 2013, l'agglomération compte 14 communes. En 2016, après la fusion de Binic et Étables-sur-Mer en une commune nouvelle l'agglomération passe à 13 communes.

Ce chiffre est d'autant plus préoccupant qu'il place le réseau TUB en retrait de la moyenne nationale. Selon les données de l' (Union des Transports Publics et Ferroviaires, 2025), les réseaux des agglomérations entre 100 000 et 250 000 habitants enregistrent en moyenne 54,4 voyages par habitant et par an. Avec une moyenne d'environ 44,7 voyages/habitant/an, Saint-Brieuc Armor Agglomération se trouve autour de 18 % en dessous de cette dernière.[2]

Mais cette fréquentation stagnante n'est pas le signe que la population renie complètement le réseau de transport en commun, mais que celui-ci ne correspond pas aux attentes (déplacements domicile-travail, déplacements de loisirs…) et exigences (fréquence, rapidité, ponctualité…) actuelles de la population. À la rentrée de septembre 2025 malgré l'ouverture du bus à haut niveau de service teo, le réseau n'a pas eu la restructuration attendue, et n'a vu que des ajustements à la marge se mettre en place.

Aujourd'hui, les communes n'étant pas desservies par une ligne régulière TUB peuvent faire l'objet d'une desserte BreizhGo accessible avec un titre de transport TUB. Cependant cette accessibilité est souvent mal connue du grand public, TUB et BreizhGo étant deux entités distinctes avec des objectifs de desserte distincts. De plus, la validation que ce soit de la carte KorriGo, du ticket et e-ticket, et désormais de la carte bancaire ne fonctionne pas de la même façon sur les deux réseaux (Impossible de valider par CB dans les cars BreizhGo) ce qui crée de la confusion chez les usagers et décourage l'utilisation des transports publics.

Pour permettre aux populations une véritable alternative à la voiture individuelle, de petits ajustements ne suffisent pas. Il semble nécessaire de proposer un réseau simple, fréquent et pratique pour que celui-ci devienne un réflexe évident pour tous et toutes.

Étudiant en licence de Géographie, Aménagements, et passionné par l'aménagement des transports urbains, je souhaite à travers ce document et le site web qui l'accompagne (https://sawslandia.fr/), apporter une **vision nouvelle**, proposée comme une **base de réflexion** plutôt qu'un projet concret. Sa mise en œuvre soulève d'ailleurs plusieurs limites qu'il convient d'assumer, développées dans la partie « Limites du projet ». Ce dossier n'est pas simplement une critique de l'existant, mais une proposition globale visant à unifier la desserte des 32 communes de l'agglomération. En repensant l'offre et en intégrant intelligemment les ressources actuellement allouées au réseau BreizhGo, je pense qu'il est possible d'imaginer un réseau de transport qui soit enfin à la hauteur des ambitions de notre territoire.

[2] Ce ratio ne comptabilise que les validations sur le réseau TUB. Les déplacements effectués sur le réseau BreizhGo au sein de l'agglomération ne sont pas intégrés, faute de données de fréquentation disponibles pour ce réseau. L'écart réel avec la moyenne nationale pourrait donc être légèrement inférieur à celui indiqué.

# Table des matières

État des lieux ..... 6
Les dysfonctionnements ..... 9
Objectifs de la restructuration ..... 12
Le plan général du réseau ..... 13
Le réseau structurant ..... 14
    Le Tramway ..... 15
    Le Trambus ..... 19
Le réseau urbain ..... 24
La ligne de l'hypercentre ..... 28
Les lignes périurbaines ..... 29
Les lignes transversales ..... 48
Les services spéciaux ..... 52
    La ligne estivale ..... 52
    La ligne matinale ..... 53
    Les services de soirée périurbains ..... 54
Les pôles d'échanges multimodaux ..... 56
Les Parkings relais ..... 64
Infrastructures et information voyageurs ..... 66
    La billettique ..... 66
    Application mobile et Open Data ..... 67
    Une identité audio pour aider les usagers ..... 68
    Une carte interactive pour une information unifiée ..... 69
Fiches territoriales ..... 70
    Saint-Brieuc ..... 70
    Plérin ..... 71
    Ploufragan ..... 72
    Trégueux ..... 73
    Langueux ..... 74
    Pordic ..... 75
    Binic – Étables-sur-Mer ..... 76
    Plédran ..... 77

Yffiniac ..... 78
Plaintel ..... 79
Hillion ..... 80
Plœuc-L'Hermitage ..... 81
Saint-Quay-Portrieux ..... 82
Quintin ..... 83
Saint-Brandan ..... 84
Trémuson ..... 85
Plourhan ..... 86
Saint-Julien ..... 87
Lantic ..... 88
Plaine-Haute ..... 89
Saint-Carreuc ..... 90
Saint-Donan ..... 91
Le Fœil ..... 92
La Méaugon ..... 93
Tréveneuc ..... 94
Lanfains ..... 95
Le Vieux-Bourg ..... 96
La Harmoye ..... 97
Saint-Bihy ..... 98
Saint-Gildas ..... 99
Le Bodéo ..... 100
Le Leslay ..... 101
Limites du projet ..... 102
Perspective historique : Le VAL de Rennes ..... 104
Conclusions ..... 105
Table des illustrations ..... 106
Bibliographie ..... 109

# État des lieux

Aujourd'hui, le réseau TUB est composé de 46 lignes de bus régulières aux objectifs de desserte variés, ce qui rend la compréhension de l'offre difficile pour les usagers. Ces lignes sont :

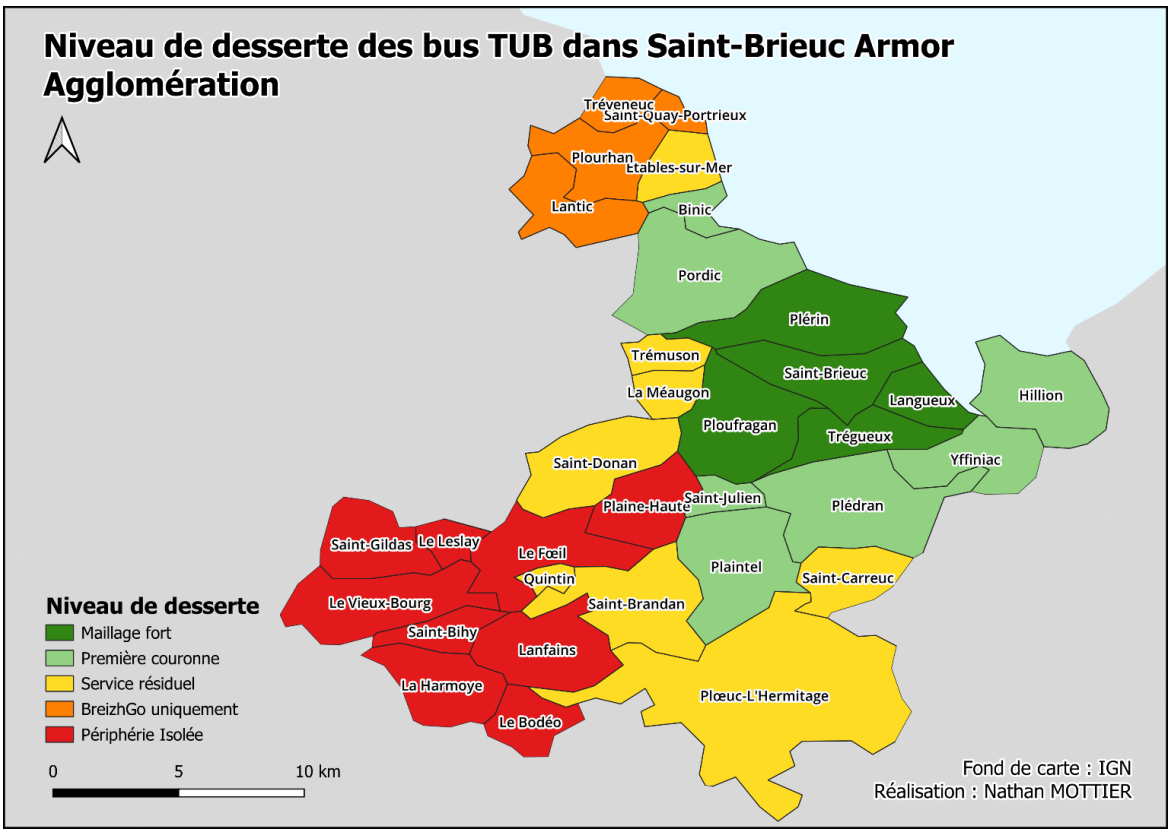
- 1 Bus à Haut Niveau de Service teo
- 16 lignes régulières circulant en journée
- 19 lignes TUBExpress circulant pour la desserte des établissements scolaires mais ouvertes à tous et toutes
- 1 ligne estivale
- 3 lignes nocturnes
- 3 lignes matinales
- 3 lignes dominicales

Le niveau de desserte des communes est le suivant :

- **Le maillage fort (5 communes) :** Saint-Brieuc, Plérin, Ploufragan, Trégueux et Langueux (fréquence inférieure à 30 minutes, amplitude de 5h à 23h/00h, et desserte le dimanche).
- **La première couronne (7 communes) :** Pordic, Binic – Étables-sur-Mer, Plédran, Yffiniac, Plaintel, Hillion et Saint-Julien. (Desservies par au moins une ligne qui circule entre 6h et 19h (du lundi au samedi) sans intervalle de passage supérieur à une heure).
- **Les communes en service résiduel (7 communes) :** Plœuc-l'Hermitage, Quintin, Saint-Brandan, Trémuson, Saint-Carreuc, Saint-Donan et La Méaugon. *(Bien qu'intégrées au réseau régulier TUB, les fréquences de passage y sont très faibles).*
- **Les communes dépendantes de BreizhGo (4 communes) :** Saint-Quay-Portrieux, Plourhan, Lantic et Tréveneuc. *(L'offre est gérée par la Région, avec les limites de lisibilité billettique évoquées précédemment).*
- **La périphérie isolée (9 communes) :** Plaine-Haute, Le Fœil, Lanfains, Le Vieux-Bourg, La Harmoye, Saint-Bihy, Saint-Gildas, Le Bodéo et Le Leslay. *Communes desservies uniquement par du TAD[3] ou une ligne TUBExpress (uniquement en période scolaire, entre 1 et 5 A/R[4] par jour)*.

[3] TAD : Transport à la demande

[4] A/R : Aller-Retour




*Carte 1 - Niveau de desserte des bus TUB dans SBAA*

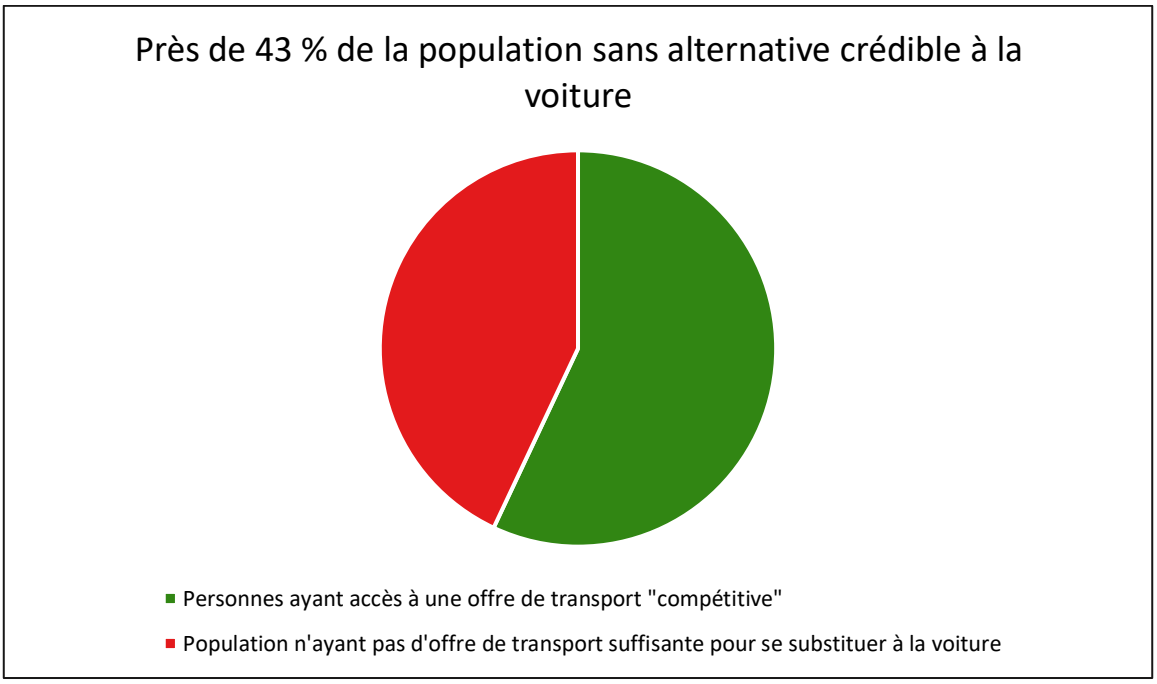
Ce maillage montre une agglomération très inégalement desservie. Saint-Brieuc et ses communes limitrophes bénéficient d'une offre bien plus performante que le reste de l'agglomération, et plus de la moitié des communes *(20 sur 32)* doivent se contenter d'un service résiduel inadapté aux besoins des habitants[5]. Et près de 43 % de la population de l'agglomération n'a d'autre choix que la voiture individuelle pour ses déplacements au quotidien.

Au nord, les communes de Lantic, Plourhan, Saint-Quay-Portrieux et Tréveneuc forment un bloc littoral dépendant du réseau régional BreizhGo. Cette différence d'exploitation complexifie l'accès à cette zone, tout en freinant le sentiment d'appartenance à un même réseau de mobilité.

Au sud-ouest, on retrouve un vaste bloc continu de communes se retrouvant totalement isolé de la dynamique urbaine de l'agglomération (zone rouge). Cette desserte montre des paradoxes frappants. C'est le cas de Plaine-Haute, qui apparaît comme une véritable enclave isolée alors qu'elle est limitrophe de Ploufragan.

[5] Ce chiffre correspond aux communes classées « service résiduel », « dépendantes de BreizhGo » et « périphérie isolée ».

L'absence d'une offre pertinente sur ces secteurs périphériques pénalise lourdement les populations, notamment les jeunes sans permis pour l'accès aux pôles éducatifs, ou les seniors pour l'accès aux établissements de santé. Dans une étude de l' (Institut Terram, 2025) un chiffre alarmant est donné « 57 % des répondants, tous territoires confondus, estiment que le manque de desserte limite leurs perspectives. Ce déficit de mobilité conduit 53 % des urbains et 46 % des ruraux à renoncer à certaines activités. » Ce réseau à deux vitesses impose une forte dépendance à la voiture individuelle aux ménages concernés, représentant un coût financier majeur et allant à l'encontre des objectifs de transition écologique portés par le territoire. Cet enjeu environnemental est d'autant plus critique que le territoire abrite des zones naturelles protégées d'exception, au cœur de l'une des plus grandes baies de France.




*Graphique 1 - Part de la population de l'agglomération disposant d'une offre de transport compétitive face à la voiture individuelle*

Face à ce diagnostic d'un réseau figé et inéquitable, de simples ajustements d'horaires ne suffiront pas. Il est indispensable de repenser l'ossature même des transports de l'agglomération en remplaçant la superposition de lignes par un réseau hiérarchisé, clair et hautement capacitaire. Cette refonte suppose d'assumer des choix structurants plutôt que de multiplier les compromis : accepter de simplifier l'offre pour la rendre plus lisible, concentrer les moyens sur des axes forts plutôt que de les diluer sur 46 lignes, et surtout, intégrer enfin l'ensemble des 32 communes dans une même logique de desserte, plutôt que de perpétuer un réseau à plusieurs vitesses.

C'est cette ambition que porte la présente proposition de restructuration, détaillée dans les pages suivantes.

# Les dysfonctionnements

## 1. Un déficit de lisibilité et de simplicité

La complexité actuelle des niveaux d'offre freine les usagers potentiels. Le manque de simplicité, accentué par des supports de validation différents entre les réseaux **BreizhGo** et **TUB**, crée une barrière à l'entrée pour les voyageurs occasionnels. De plus, la faible différenciation de l'offre durant les vacances scolaires et les samedis est problématique : alors que les besoins de mobilité évoluent, le maintien d'une offre calquée sur le rythme scolaire décourage la population active de se détourner de la voiture individuelle.

Aussi, ce morcellement en 46 lignes crée un effet de « sédimentation ». En tentant de répondre à des micro-besoins locaux par la multiplication de lignes à faible fréquence ou en « aller-retour », le réseau a perdu sa lisibilité globale et dilué ses moyens, rendant les trajets complexes pour les usagers.

## 2. Le paradoxe du BHNS : Un investissement majeur pour un service réduit

Malgré l'ouverture du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), l'offre sur les axes structurants ne constitue plus une alternative crédible à la voiture. Les chiffres de fréquentation de teo entre septembre et décembre sont de *« 599 764 voyageurs (contre 547 901 voyageurs en 2024 avec les lignes A, M1, N1, DF1) soit + 9,5 % »* (Homery, 2025). Ce chiffre est en réalité le résultat mécanique du prolongement de la ligne (+3 arrêts anciennement desservis par la E) et de l'ajout de 6 services le dimanche entre 10h00 et 13h35. Ce paradoxe met en lumière une incohérence majeure : l'agglomération a lourdement investi dans l'infrastructure du BHNS, mais n'a pas suivi sur le budget d'exploitation, transformant un outil à haut potentiel en une ligne sous-exploitée. Pire encore, alors que la ligne devait offrir jusqu'à un départ toutes les 8 minutes (Saint-Brieuc Armor Agglomération, 2018), la ligne est aujourd'hui limitée à un bus toutes les 10 minutes en journée.

Au final, c'est tout de même un service réduit par rapport à 2019 :

- **Baisse de fréquence :** l'ancienne ligne A circulait toutes les **10 minutes** sur le tronçon Cesson République <> Europe contre **20 minutes** actuellement. De son côté le tronçon Les Villages <> Plaines Villes a retrouvé sa fréquence de **20 minutes** qu'il avait perdue avec le passage à une fréquence de **30 minutes** pour la ligne E en septembre 2021.
- **Service de soirée dégradé :** Le passage de la fréquence de teo en soirée à **40 minutes** contre **30 minutes avant 2021 puis 35 minutes** sur l'ancienne ligne N1. Diminution d'ailleurs constatée sur l'ensemble des lignes de soirée *hormis N4 qui ne possède qu'un seul service*.

- **Attractivité des Parkings Relais :** La pertinence du Parking Relais des Plaines Villes à l'ouest est directement remise en question par cette fréquence de 20 minutes, trop faible pour inciter les automobilistes à laisser leur véhicule. Parking également affiché comme « Ouvert du lundi au dimanche » alors que la ligne teo ne dessert pas la branche Les Villages <> P+R Plaines Villes le dimanche. Le Parking Relais de l'Avenir à l'est, bien que desservi à hauteur d'un bus toutes les 10 minutes, peine à attirer des usagers après plus d'un an d'exploitation.

### 3. Ligne B : Entre saturation et limites techniques

La ligne B (Ploufragan <> Langueux), deuxième ligne la plus fréquentée avec **1,20 million de voyageurs en 2022**, illustre les limites du réseau actuel.

Sa fréquence de **15 minutes** en heure creuse et **12 minutes** aux heures de pointe reste inférieure à l'ancienne ligne B (Ploufragan <> Saint-Brieuc <> Ville Oger) qui avait une fréquence de **12 minutes** toute la journée. Elle reste en revanche supérieure à l'ancienne ligne D (Saint-Brieuc <> Langueux) qui avait une fréquence de **15 minutes** toute la journée.

La ligne connaît des soucis de surcharge notamment en heure de pointe et le samedi après-midi. En cause, des bus trop petits (12 mètres) et l'impossibilité de faire circuler des bus articulés sur son tracé, ce qui dégrade le confort des passagers.

### 4. La douce érosion de l'offre régulière

Depuis 2021, une baisse des fréquences sur un certain nombre de lignes est constatée sur le réseau :

- La ligne C a vu sa fréquence le samedi et pendant les vacances scolaires baisser de **20 à 30 minutes** en 2021.
- La ligne E a vu sa fréquence baisser toute l'année, de **20 à 30 minutes** en 2021, puis de **30 à 32-35 minutes** en 2025.
- La ligne 10 a vu elle aussi sa fréquence le samedi et pendant les vacances scolaires baisser de **30 à 40 minutes** en 2023.
- Le déploiement des lignes *TUBExpress*, bien que partant d'une intention de proximité, a complexifié la lecture de l'offre au détriment de l'efficacité globale.

Cette liste non exhaustive de baisse de fréquence des lignes témoigne d'une difficulté du réseau TUB à atteindre ses objectifs et à attirer de nouveaux usagers.

### 5. ProxiTUB, un service de transport à la demande complexe

Pour pallier l'absence de ligne régulière sur certains secteurs, le réseau TUB s'appuie sur ProxiTUB, un service de transport à la demande. Cependant, sa mise en œuvre actuelle se rapproche plus d'un service à la marge, plutôt que d'une réelle solution de mobilité :

- Les fiches horaires du service sont complexes à lire, avec par exemple les périodes de desserte affichées au-dessus des courses, plutôt que des fiches horaires selon les périodes à l'image des lignes régulières, ce qui décourage les usagers occasionnels avant même la réservation. On note toutefois une amélioration de la lisibilité des fiches horaires de lignes régulières sur réservation (7, 55, 57, 110).
- Le service nécessite une réservation longtemps en amont (surtout après 18h et le lundi avant 9h), ce qui freine son utilisation pour des déplacements spontanés et ne permet pas à l'exploitant de mesurer correctement les besoins réels des usagers. **Un service peu utilisé par contrainte d'usage n'est pas nécessairement un service peu demandé.**
- Plutôt que de desservir des zones peu denses et de les connecter à un réseau régulier performant, ProxiTUB se retrouve à compenser les carences d'un réseau lui-même touché par des fréquences trop faibles, ce qui le rend à son tour peu attractif pour la population.

### 6. Une offre dominicale symbolique

L'offre presque inexistante du dimanche pose question quant à la volonté de l'agglomération de proposer une alternative viable à la voiture individuelle, car malgré un investissement de 51 M€ dans l'infrastructure du BHNS teo, cette dernière offre une fréquence de 80 minutes le dimanche, et circule uniquement entre 10h00 et 19h00.

Seulement deux autres lignes circulent le dimanche en journée et desservent les communes limitrophes (Plérin, Ploufragan, Trégueux et Langueux) aux mêmes fréquences et amplitudes que la ligne teo. Enfin, le dimanche soir, deux lignes supplémentaires circulent avec un seul départ la veille des jours scolaires pour la desserte des établissements d'éducation.

**Le constat général :** sur la majorité des trajets au sein de l'agglomération, la voiture est deux à trois fois plus rapide que les transports en commun, sans même intégrer le temps d'attente aux arrêts (d'après une comparaison de plusieurs trajets-types).

Ces six dysfonctionnements ne sont pas isolés : ils se cumulent et s'auto-alimentent. Un réseau illisible décourage l'usager occasionnel, ce qui fragilise la fréquentation des lignes, ce qui justifie à son tour de nouvelles baisses de fréquence. Un cercle vicieux qui, année après année, éloigne un peu plus le réseau TUB de sa vocation de véritable alternative à la voiture individuelle.

# Objectifs de la restructuration

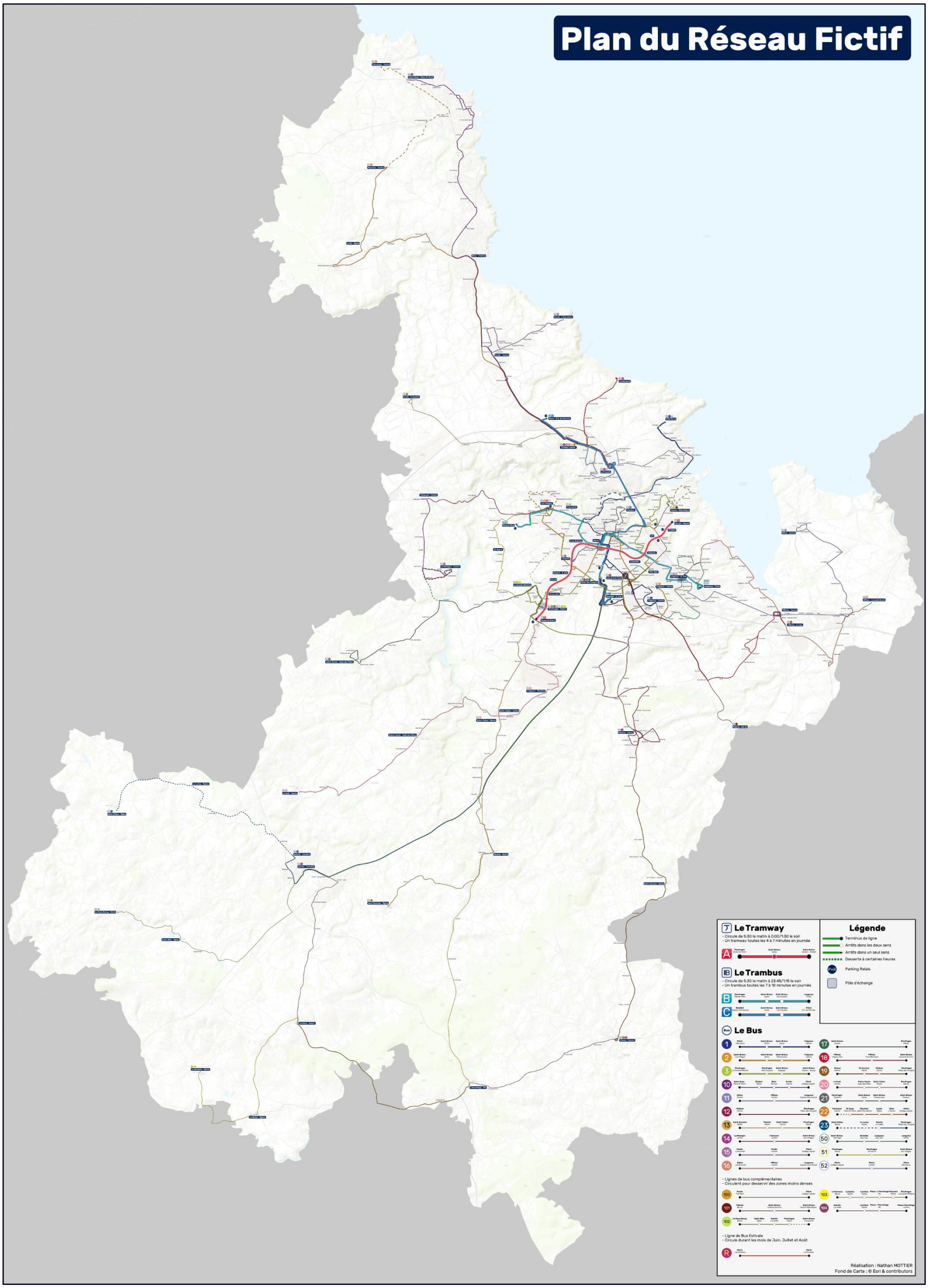
## Une agglomération, un réseau

L'ambition de ce projet est de proposer à l'ensemble des 32 communes de Saint-Brieuc Armor Agglomération une offre de **lignes régulières TUB**, adaptée aux caractéristiques géographiques et aux besoins de chaque bassin de vie.

1. Le réseau est structuré en trois niveaux de service : le **Tramway**, le **Trambus** et le **Bus**. Cette clarté permet à l'usager de comprendre facilement la fréquence et la priorité de sa ligne.
2. Chaque ligne est pensée pour conserver son itinéraire et son indice du début à la fin de son service. En supprimant les lignes spécifiques (type N ou DF) au profit de prolongements d'horaires, l'objectif est de créer un repère fort : « C'est la ligne B, mon trajet reste le même, peu importe l'heure ou le jour ».
3. La majorité des lignes adoptent des fréquences de passage régulières, en évitant les périodes sans desserte. Ce cadencement réduit la dépendance à la fiche horaire : se rendre à l'arrêt devient plus spontané, sans crainte d'une attente prolongée.
4. La restructuration du réseau repense certains axes (comme le secteur de Gouëdic) pour mettre fin au phénomène des bus se suivant à 3 minutes d'intervalle, laissant ensuite place à des périodes de vide. Le réseau privilégie des lignes fortes et fréquentes avec des pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour des correspondances plus faciles.
5. Cette restructuration se traduit par un renforcement global de la couverture sur les 32 communes, via la création de nouveaux points d'arrêt pour les lignes régulières et une augmentation significative des rotations sur l'ensemble des lignes, intégrant enfin la périphérie isolée.
6. L'aménagement du réseau garantit une accessibilité totale (quais, stations et véhicules) pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les seniors et les familles avec poussettes, sur l'intégralité des parcours.

**Vous pouvez retrouver à tout moment tous les horaires, plans et différentes informations sur le site https://www.sawslandia.fr/ !**

# Le plan général du réseau




*Plan 1 - Plan général du réseau (Cliquer sur l'image pour l'afficher au format PDF ou rendez-vous sur le site https://sawslandia.fr/plans/)*

Ce plan est avant tout destiné à offrir une vue d'ensemble du réseau intégrant les 32 communes de l'agglomération. Pour consulter une version PDF haute définition, zoomable et plus détaillée, rendez-vous sur https://sawslandia.fr/plans/ et pour sa version interactive https://sawslandia.fr/carte/.

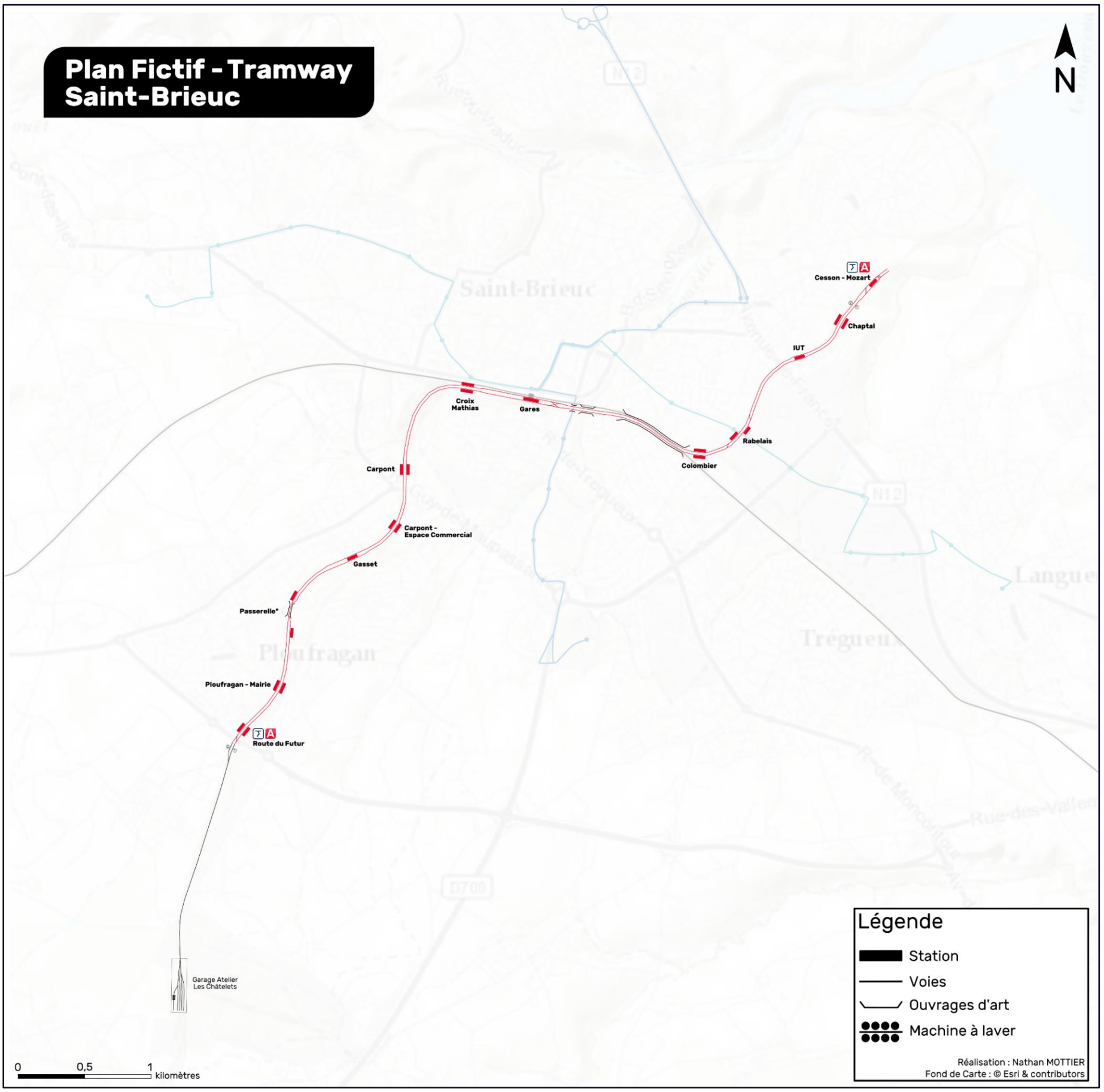
# Le réseau structurant

Composé de trois lignes fortes (A, B et C), ce réseau structurant forme le squelette du réseau. Ces lignes ont vocation à remplacer efficacement l'utilisation de la voiture individuelle grâce à des modes de transport à haute capacité, circulant en site propre sur les axes les plus chargés, avec une priorité aux feux et aux carrefours et offrant une grande fiabilité.

- Ces lignes circulent du lundi au dimanche, de 5h30 (8h30 le dimanche) à minuit (prolongée jusqu'à 1h30 les jeudis, vendredis et samedis soir). Sur ces trois axes, la notion d'horaire disparaît au profit de la fréquence. Avec un passage toutes les 4 à 9 minutes en journée, l'attente devient négligeable, constituant une offre de transport compétitive face à la voiture, y compris aux heures de pointe.
- Des pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont répartis sur ces lignes. Ils assurent une transition fluide entre le réseau périurbain et le réseau urbain, évitant ainsi la congestion des bus dans l'hypercentre de Saint-Brieuc et permettant aux lignes périphériques d'augmenter leurs rotations.
- Aménagés aux entrées stratégiques de l'agglomération le long de ces lignes fortes, ils favorisent un report modal pour les travailleurs extérieurs, garantissant un accès au centre-ville sans bouchons. La voiture individuelle ne peut être totalement supprimée des déplacements, en particulier dans les espaces peu denses, mais son usage peut être fortement réduit dans les zones urbaines.
- L'insertion de ces lignes en site propre s'accompagne d'une refonte des axes traversés (végétalisation, réfection des voiries) et de l'intégration systématique de voies sécurisées pour les mobilités douces (pistes cyclables et cheminements piétons). Elles reprennent également en grande partie des infrastructures existantes comme celle de teo.
- Le matériel roulant affecté à ce réseau structurant a des motorisations propres et décarbonées (électrique ou BioGNV). Cela garantit une baisse drastique de la pollution de l'air et des nuisances sonores en cœur de ville et dans les quartiers denses.

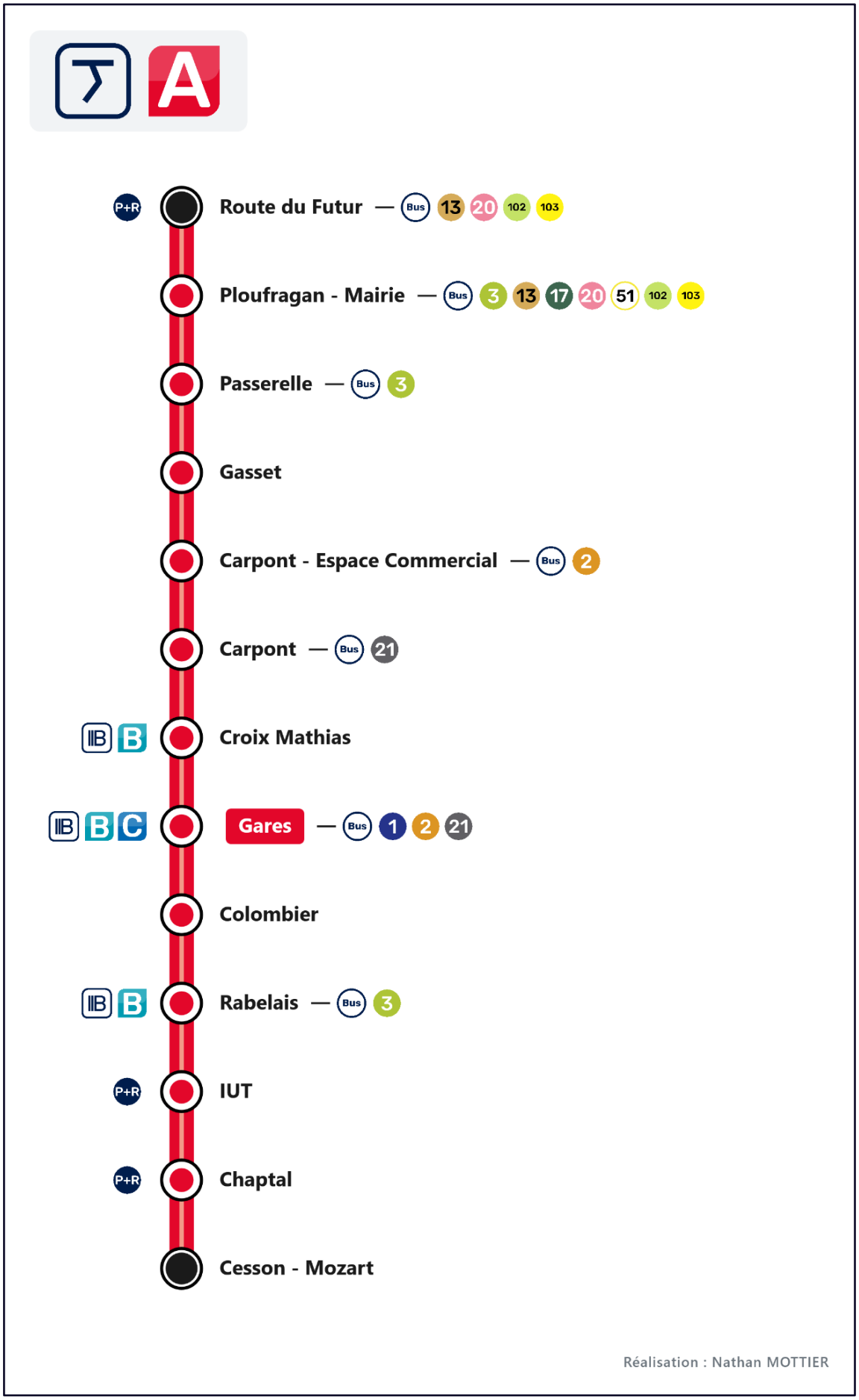
# Le Tramway

## Ligne A




*Plan 2 - Ligne A Schématique (Cliquer sur l'image pour l'afficher au format PDF, ou rendez-vous sur le site https://sawslandia.fr/ligne-a)*

* Passerelle : possibilité d'agrandir l'ouvrage d'art existant pour passer à deux voies.




*Thermomètre 1 - Ligne A*

## Un tramway autonome : le levier d'une exploitation performante

Le tramway agit comme l'artère principale du réseau. Fréquent, rapide et ponctuel, il renvoie l'image d'une agglomération moderne, attractive et tournée vers l'avenir.

Circulant en **site propre intégral** (isolé de la circulation automobile et piétonne, à l'exception de quatre carrefours sécurisés : rues de Paris, Rabelais, Chaptal et des Salles Dolo), il relie Ploufragan à Saint-Brieuc en desservant 13 stations. Avec un temps de parcours avoisinant les **20 minutes de bout en bout**, il s'impose comme une alternative réellement compétitive à la voiture individuelle. Le tramway relie « Route du Futur » à « Gares » en **12 minutes**, et « Gares » à « IUT » en **5 minutes**.

Les quais, stations et véhicules sont conçus à 100 % pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Les stations seront équipées d'automates de vente et d'écrans d'information en temps réel.

Quelques points d'exploitation :

- Dans un réseau classique, la conduite représente une part importante des coûts d'exploitation. Pour ce tramway autonome, insérer une rame supplémentaire pour augmenter la fréquence lors de périodes de forte affluence ou étendre le service en soirée permet une augmentation de l'offre à un coût d'exploitation inférieur à celui d'un système avec conduite manuelle.
- Le système de détection des obstacles limite les risques liés aux angles morts, à l'éblouissement ou à la fatigue, permettant une cohabitation apaisée avec les usagers de la voie verte longeant le tracé.
- Le personnel n'est pas supprimé, mais redéployé sur le réseau. Le budget d'exploitation économisé permet de mettre des agents au contact des voyageurs, à bord des rames et dans les stations, pour assurer l'information, la sécurité, l'assistance aux PMR et la médiation. Pour proposer un réseau plus accueillant et plus sûr.

Grâce à son infrastructure dédiée, la Ligne A assure une fréquence élevée :

<table>
<tr><th></th><th>Amplitude</th><th>Heures de pointe</th><th>Heures creuses</th><th>Soirée</th></tr>
<tr><td>Du lundi au mercredi</td><td>5h30 – 0h00</td><td rowspan="2">4’ à 5’</td><td rowspan="2">6’ à 7’</td><td rowspan="2">10’</td></tr>
<tr><td>Jeudi et vendredi</td><td>5h30 – 1h30</td></tr>
<tr><td>Samedi</td><td>5h30 – 1h30</td><td>6’ à 7’</td><td>7’ à 9’</td><td>10’</td></tr>
<tr><td>Dimanche</td><td>8h30 – 0h00</td><td>7’ à 8’</td><td>8’ à 9’</td><td>10’</td></tr>
</table>

’ : Minutes

**Une desserte stratégique des générateurs de déplacements** :

- **Pôle Universitaire et Jeunesse :** station IUT (campus Mazier, IUT) et station Rabelais (site Madeleine Marzin, lycée Rabelais).
- **Pôles Économiques :** station Route du Futur (zone d'activités des Châtelets, Technopole, CFA) et station Carpont – Espace Commercial.
- **Hubs Multimodaux et P+R :** station Gares (connexion ferroviaire et cars régionaux), station Ploufragan – Mairie (PEM sud-ouest), P+R Route du Futur, P+R IUT, et P+R Chaptal.

**Une insertion urbaine écologique et économique**

Son tracé réutilise l'emprise des anciennes voies ferroviaires de la SNCF, entièrement réaménagées pour l'occasion. Enfin, le centre de maintenance (dépôt) des rames est implanté dans la Zone des Châtelets, à proximité de l'actuel dépôt des bus TUB, les anciennes voies ferroviaires traversant la zone.

**Bus Relais A**

Une ligne de bus relais A circule lors d'interruptions prolongées du Tramway A, et dessert des arrêts au plus près des stations de ce dernier. Le bus relais A peut circuler dans son intégralité ou sur une portion selon l'interruption et possède la même amplitude horaire que le tramway.

## Le Trambus

Composé des lignes B et C, le Trambus a pour vocation de prolonger l'offre du tramway sur le reste du cœur d'agglomération. Ce mode de transport allie la souplesse d'insertion d'un bus aux performances et au niveau de confort d'un tramway. En circulant majoritairement en site propre, ces lignes évitent les soucis de la congestion automobile.

### Une rupture avec les standards classiques du bus

Afin de dépasser la simple image du bus traditionnel et d'attirer un nouveau public, l'ensemble de l'expérience usager a été pensé pour se rapprocher des exigences des modes de transports lourds :

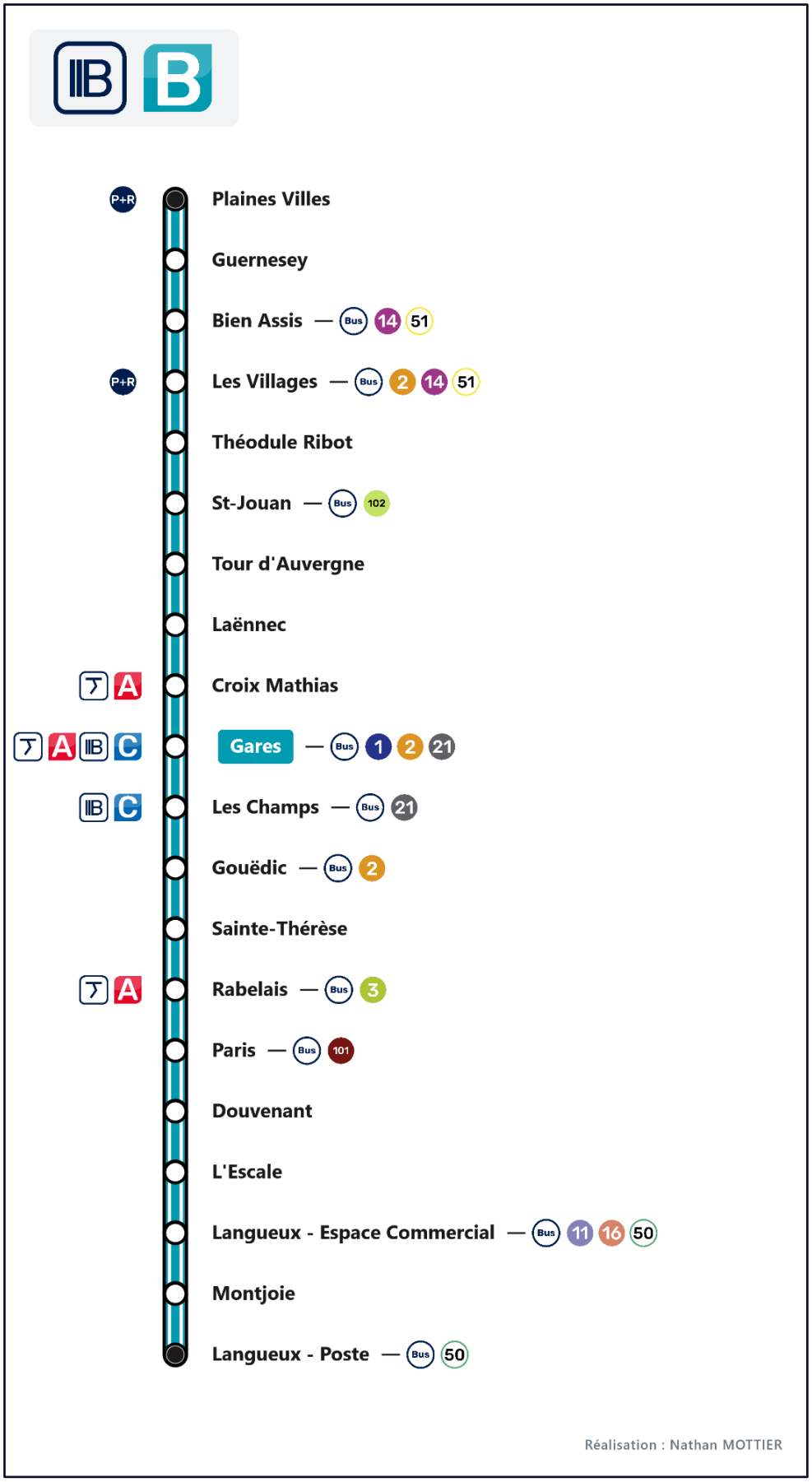
- L'accessibilité PMR est garantie à 100 % (quais aménagés). Les usagers bénéficient de la montée et descente en flux libre (depuis n'importe quelle porte du véhicule), permettant des temps d'arrêt réduits et donc un temps de parcours attractif. Les véhicules affectés sont articulés (18 mètres) dotés d'une motorisation propre.
- Le bouton d'arrêt demandé disparaît. À l'image du tramway, le Trambus marque un arrêt systématique à chaque station, rassurant ainsi les usagers occasionnels.
- L'expérience usager est améliorée avec des stations équipées d'automates de vente et d'écrans d'information en temps réel. La vente de titres ne s'effectuant plus à bord (la cabine de conduite étant isolée), les temps de stationnement aux arrêts sont réduits.

### La force du tronc commun et la valorisation de teo

Utilisant les infrastructures à haut niveau de service récemment aménagées pour le projet teo, les deux lignes sont conçues pour fonctionner en complémentarité.

Elles adoptent des fréquences identiques et s'alternent de manière synchronisée sur le tronc commun *Les Champs <> Gares*. Cette superposition permet de relier le cœur de ville de Saint-Brieuc au pôle d'échanges multimodal des Gares. Grâce à cette alternance, l'offre atteint des fréquences élevées : un passage toutes les 3 à 5 minutes en journée et toutes les 10 à 15 minutes en soirée. **Ce qui permet de connecter efficacement l'hypercentre au Tramway A.**

## Ligne B




*Thermomètre 2 - Ligne B*

La ligne B est un trambus desservant 20 stations entre Ploufragan, Saint-Brieuc et Langueux.

En reprenant les infrastructures à haut niveau de service récemment créées pour la ligne teo sur l'axe Plaines Villes <> Les Champs, ce tracé optimise et rentabilise les investissements publics déjà réalisés, tout en prolongeant l'aménagement vers l'est (Gouëdic et Langueux).

Grâce à son infrastructure dédiée, la Ligne B assure des passages intensifs :

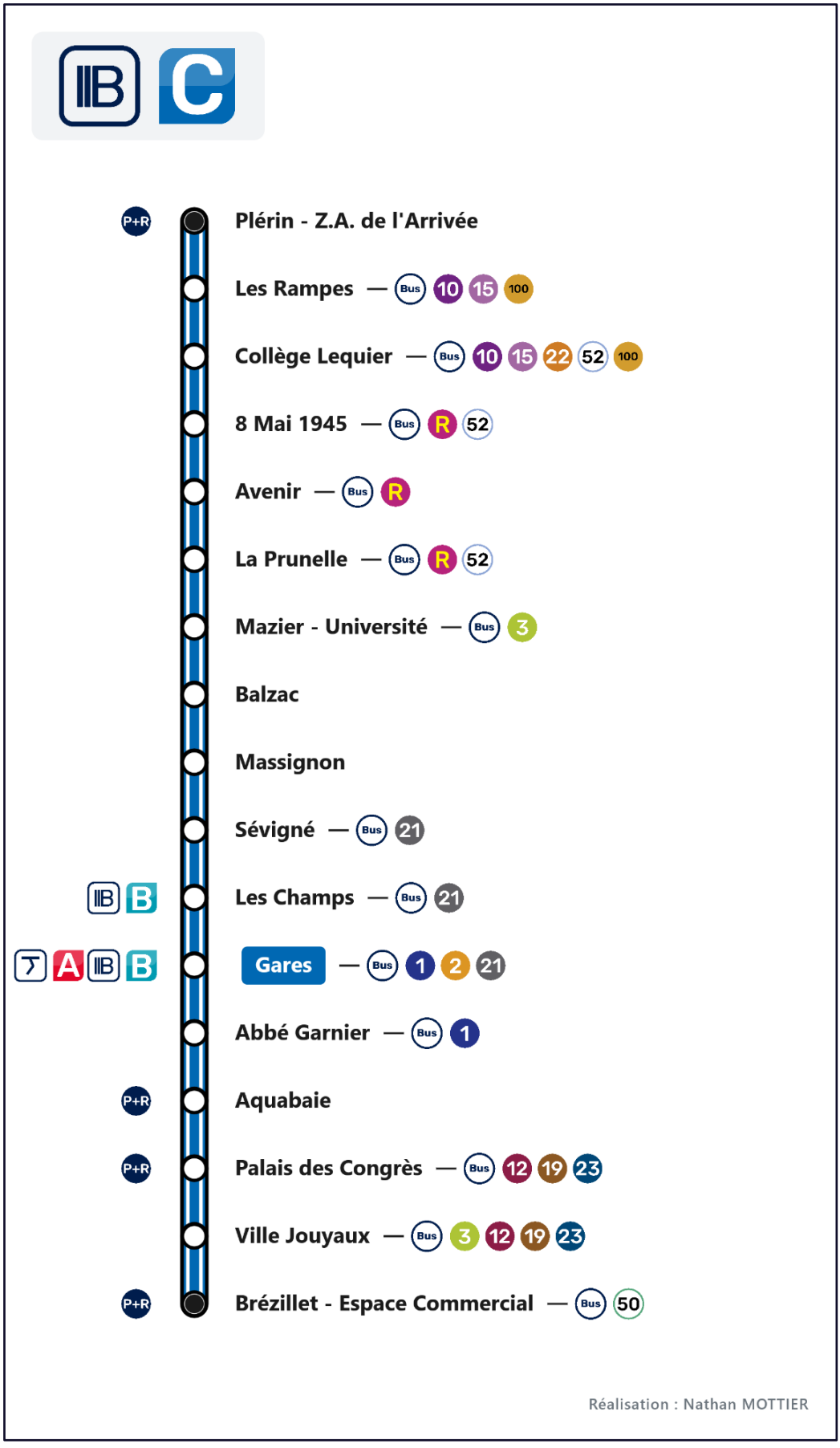
| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au mercredi | 5h30 – 23h45 | 7' à 8' | 9' à 10' | 30' |
| Jeudi et vendredi | 5h30 – 1h15 | | | |
| Samedi | 5h30 – 1h15 | 10' | 12' à 15' | 30' |
| Dimanche | 8h30 – 23h45 | 20' | 30' | 30' |

**Une desserte stratégique des générateurs de déplacements** :

- **Pôle Universitaire et Jeunesse :** station St-Jouan (lycée Freyssinet) et station Rabelais (site Madeleine Marzin, lycée Rabelais).
- **Pôles Économiques :** station Langueux – Espace Commercial, station Les Champs.
- **Pôles Administratifs :** station St-Jouan (palais de justice), station Plaines Villes (CAF des Côtes-d'Armor), station Langueux – Poste (mairie de Langueux).
- **Hubs Multimodaux et P+R :** station Gares (connexion ferroviaire et cars régionaux), station Les Villages (PEM ouest), station Langueux – Espace Commercial (PEM est) P+R Les Villages, et P+R Plaines Villes.

Au-delà de sa fonction de mobilité, le tracé de la ligne B vers Gouëdic et Langueux constitue un véritable projet de requalification de l'espace public. Actuellement, la rue de Gouëdic, la rue de Paris et la zone commerciale de Langueux sont des espaces majoritairement dédiés à la voiture individuelle, peu propices aux mobilités douces. L'insertion du Trambus sur ces axes sera l'occasion de repenser le partage de la voirie : végétalisation, création de pistes cyclables sécurisées.

## Ligne C




*Thermomètre 3 - Ligne C*

La ligne C est un trambus desservant 17 stations entre Plérin, Saint-Brieuc et Trégueux.

La ligne reprend l'infrastructure de la ligne teo actuelle sur l'axe Gares <> Mazier – Université et se dirige ensuite vers Plérin au Nord, et Brézillet au Sud pour créer un véritable axe structurant Nord <> Sud.

Grâce à son infrastructure dédiée, la Ligne C assure des passages intensifs :

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au mercredi | 5h30 – 23h45 | 7' à 8' | 9' à 10' | 30' |
| Jeudi et vendredi | 5h30 – 1h15 | | | |
| Samedi | 5h30 – 1h15 | 10' | 12' à 15' | 30' |
| Dimanche | 8h50 – 23h45 | 20' | 30' | 30' |

**Une desserte stratégique des générateurs de déplacements** :

- **Pôle Universitaire et Jeunesse :** station Mazier – Université (IUT de Saint-Brieuc et Campus Mazier), station La Prunelle (CFA de Plérin).
- **Pôles Économiques :** station Palais des Congrès, station La Prunelle (centre commercial Plérin).
- **Pôle de Santé :** station Plérin – Z.A. de l'Arrivée (hôpital privé des Côtes-d'Armor).
- **Hubs Multimodaux et P+R :** station Gares (connexion ferroviaire et cars régionaux), station Collège Lequier (PEM nord), station Palais des Congrès (PEM sud), P+R Plérin Z.A. de l'Arrivée, station Aquabaie (P+R Pierre de Coubertin), P+R Palais des Congrès et P+R Brézillet Espace Commercial.

Avec quatre parkings relais positionnés aux extrémités de la ligne (P+R Plérin Z.A. de l'Arrivée au Nord P+R Pierre de Coubertin, P+R Palais des Congrès et P+R Brézillet au Sud), la Ligne C agit comme un véritable « bouclier » face à l'insertion des voitures dans le centre de Saint-Brieuc. Elle permet aux automobilistes de laisser leur véhicule en amont des zones de congestion, leur offrant une transition immédiate vers le cœur de ville grâce aux pôles d'échanges multimodaux connectés (Collège Lequier, Palais des Congrès et Gares).

# Le réseau urbain

Composé de trois lignes majeures (1, 2 et 3), il a pour objectif de garantir qu'aucun habitant des quartiers denses ne soit éloigné d'une offre de transport attractive. Ces lignes permettent une connexion des usagers au plus près de chez eux jusqu'aux pôles d'échanges multimodaux et aux stations du réseau structurant.

- Circulation continue du lundi au dimanche, avec des premiers départs entre 5h30 et 6h00 (entre 8h30 et 9h00 le dimanche). Le service s'étend jusqu'à 22h30 en moyenne, avec une extension pour la ligne 1, qui circule jusqu'à 23h45 (voire 0h45 en fin de semaine).
- Un passage est assuré toutes les 12 à 20 minutes en journée, ce qui permet des correspondances fluides et sans attente excessive avec le Tramway et le Trambus.
- Le matériel roulant affecté à ce réseau sera progressivement doté de motorisations propres (électrique ou bioGNV). Ce choix garantit une baisse des émissions de gaz à effet de serre et une réduction majeure des nuisances sonores dans les rues des quartiers résidentiels et en cœur de ville.

## Ligne 1




*Thermomètre 4 - Ligne 1*

La ligne 1 dessert 42 arrêts entre Plérin, Saint-Brieuc et Trégueux. Elle reprend principalement le tracé de l'actuelle ligne D au nord, et celui de l'actuelle ligne C au sud. Les arrêts entre Vieux Moulin et Gouët ne sont desservis qu'entre 6h30 et 20h30.

Afin d'offrir une alternative robuste à la voiture pour les trajets du quotidien, la ligne 1 bénéficie d'une amplitude horaire très large :

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au mercredi | 5h30 – 23h45 | 12' à 15' | 15' à 20' | 60' |
| Jeudi et vendredi | 5h30 – 0h45 | | | |
| Samedi | 5h30 – 0h45 | 15' | 20' | 60' |
| Dimanche | 9h25 – 23h45 | 30' | 40' | 60' |

## Ligne 2



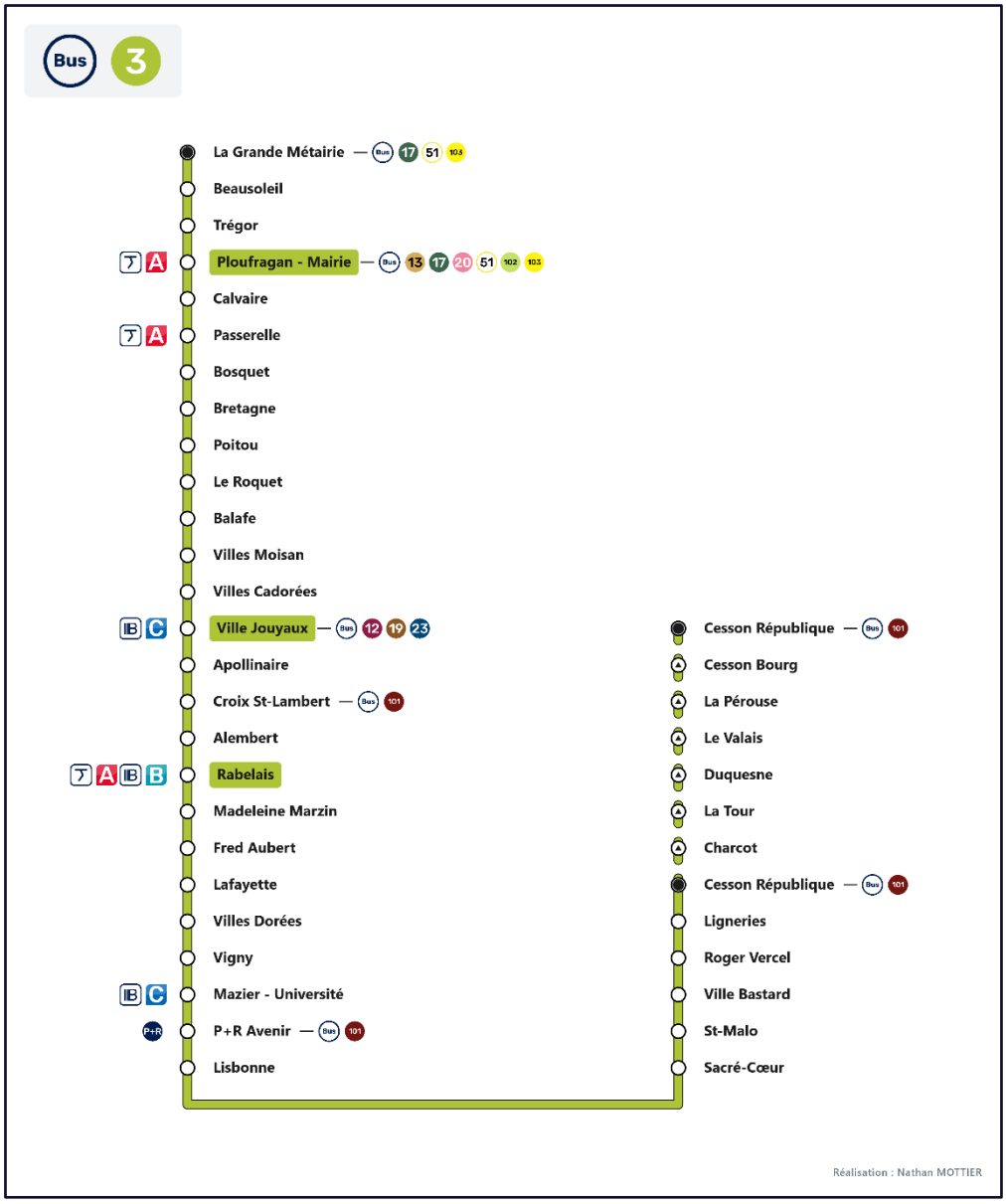

*Thermomètre 5 - Ligne 2*

La ligne 2 dessert 44 arrêts entre Saint-Brieuc, Ploufragan et Trégueux. Elle reprend principalement le tracé de l'actuelle ligne E à l'ouest et celui des actuelles lignes C et 10 à l'est. La boucle « Jean Moulin » n'est pas desservie lors du dernier départ.

La ligne 2 a pour objectif d'irriguer les quartiers éloignés des modes de transports lourds, et permet de traverser l'est de la rocade urbaine.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h25 – 21h45 | 20' | | |
| Samedi | 6h25 – 21h45 | 30' | | |
| Dimanche | 10h30 – 21h45 | 120' (2h) | | |

### Ligne 3




*Thermomètre 6 - Ligne 3*

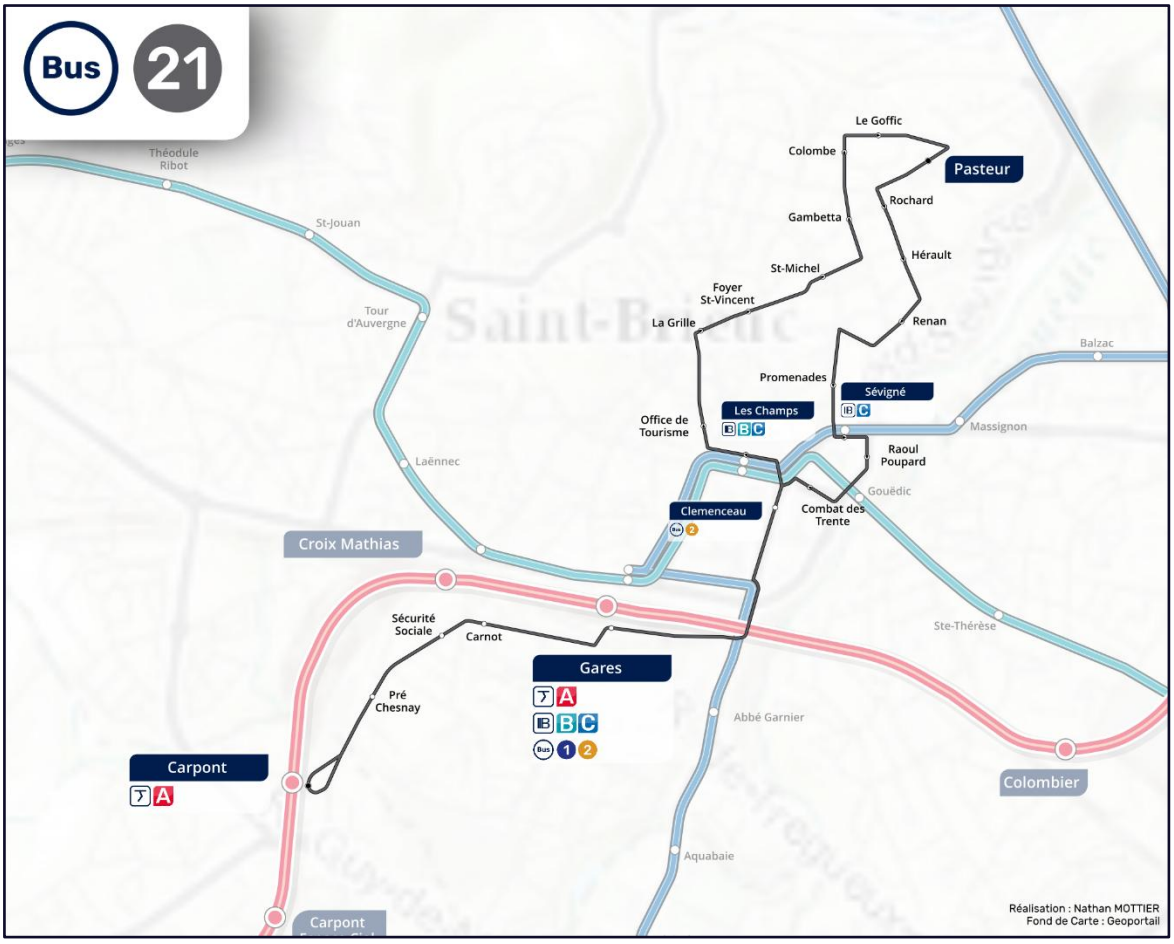
La ligne 3 dessert 39 arrêts entre Ploufragan et Saint-Brieuc. La boucle « Le Valais » est desservie à hauteur d'un départ sur deux aux heures de pointe et un départ sur trois en heures creuses.

La ligne 3 est tangentielle, elle permet de lier les modes de transports lourds entre eux sans passer par le centre, évitant ainsi une saturation du PEM Gares. Cette configuration offre un gain de temps considérable pour les déplacements de périphérie à périphérie et permet de relier efficacement plusieurs pôles importants.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h10 – 21h50 | 15' | 20' | |
| Samedi | 6h10 – 21h50 | 20' | | |
| Dimanche | 10h00 – 21h50 | 110' (1h50) | | |

# La ligne de l'hypercentre

**Ligne 21**




*Plan 3 - Ligne 21*

La ligne 21 dessert 22 arrêts entre Ploufragan et Saint-Brieuc.

La ligne 21 est une ligne ayant pour objectif de relier les quartiers de l'hypercentre au PEM Gares. Elle reprend l'idée d'une « navette centre-ville » en intégrant également la desserte de l'actuelle ligne 100, dans l'esprit de l'ancienne ligne 4 disparue en 2017.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h40 – 19h30 | 50' | | |
| Samedi | 8h20 – 19h30 | 50' | | |
| Dimanche | | | | |

# Les lignes périurbaines

Au sein de Saint-Brieuc Armor Agglomération, les lignes périurbaines sont indispensables pour la cohésion territoriale. Face à une géographie marquée par l'étalement urbain et un habitat pavillonnaire parfois diffus, ces liaisons de proximité répondent à un double objectif : le désenclavement des communes périphériques et la diminution de la dépendance à la voiture individuelle.

Leur vocation n'est pas le transit de masse, mais le rabattement vers les PEM et les lignes structurantes. Ces lignes garantissent ainsi à chaque habitant, quelle que soit sa commune de résidence, un accès vers l'hypercentre et les grands pôles de l'agglomération.

**Les objectifs de ces lignes :**

- La suppression des lignes TUBExpress à vocation scolaire mais ouvertes à tous, pour mutualiser l'offre sur les lignes périurbaines et augmenter leurs fréquences et amplitudes.
- Ces lignes sont pensées pour **desservir les 32 communes de l'agglomération**, c'est-à-dire que chaque commune est desservie par au moins une ligne de bus régulière.

**Lignes** 10 à 14 **:**

- Circulation continue du lundi au dimanche, avec des premiers départs aux environs de 6h. Le service s'étend jusqu'à 21h50 (avec des départs en soirée à 23h00 et 0h45 en fin de semaine pour 19 communes).
- Un passage assuré en moyenne toutes les 20 à 40 minutes en journée du lundi au samedi.

**Lignes** 15 à 23 *(sauf 21)* :

- Circulent du lundi au samedi (et le dimanche pour certaines lignes), elles circulent avec des fréquences variées mais sans intervalle de passage supérieure à 90 minutes.

**Lignes** 100 à 104 :

- Circulent aux heures de pointe du lundi au samedi (sauf 104), ces lignes viennent desservir les communes les moins peuplées de l'agglomération. Elles viennent également compléter la desserte de certaines lignes.

### Ligne 10



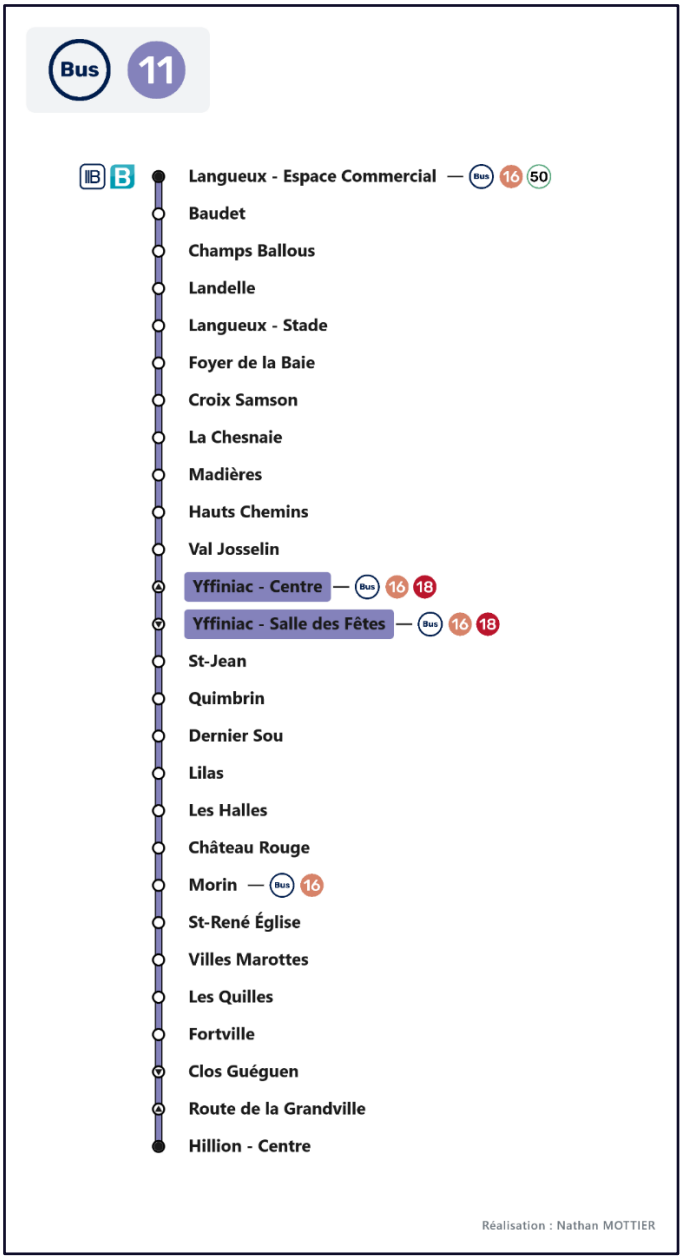

*Thermomètre 7 - Ligne 10*

La ligne 10 dessert 22 arrêts entre Plérin, Pordic, Binic-Études-sur-Mer et Saint-Quay-Portrieux.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 10 entre Collège Lequier et Binic – l'Estran pour ensuite continuer vers Saint-Quay-Portrieux – Place St-Roch via le tracé de l'actuelle ligne BreizhGo 201.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au jeudi | 5h50 – 21h50 | 30' | 40' | |
| Vendredi | 5h50 – 0h45 | | | *2 départs* |
| Samedi | 6h20 – 0h45 | 40' | 60' | *2 départs* |
| Dimanche | 10h00 – 21h50 | 60' | | |

### Ligne 11




*Thermomètre 8 - Ligne 11*

La ligne 11 dessert 25 arrêts entre Langueux, Yffiniac et Hillion. Le dimanche et les jours fériés, la ligne dessert les grèves de Langueux.

Elle reprend le tracé de l'actuelle 20 entre Hillion - Centre et La Chesnaie, puis se dirige vers Langueux – Stade avant de faire son terminus à Langueux – Espace Commercial en correspondance avec le Trambus.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au jeudi | 6h00 – 21h50 | 20' | 30' | |
| Vendredi | 6h00 – 0h45 | | | *2 départs* |
| Samedi | 6h40 – 0h45 | 30' | 40' | *2 départs* |
| Dimanche | 10h00 – 21h50 | 110' (1h50) | | |

## Ligne 12



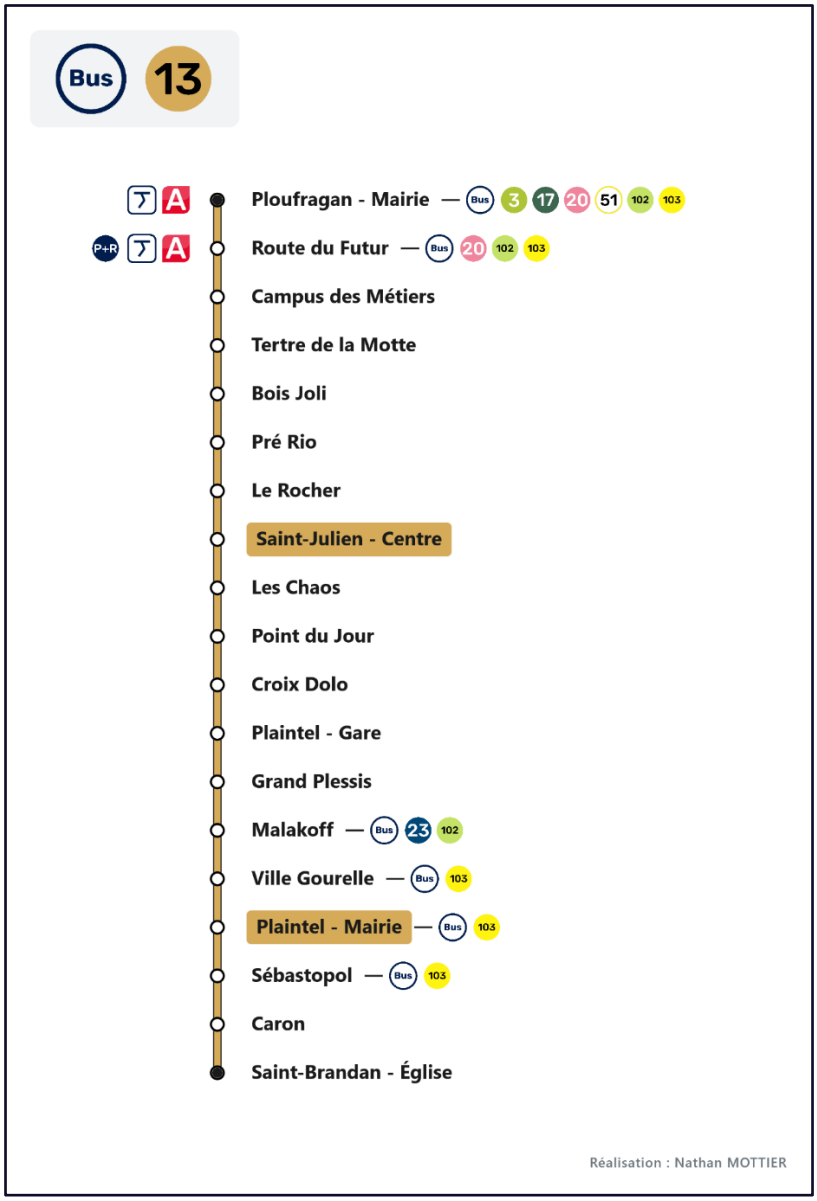

*Thermomètre 9 - Ligne 12*

La ligne 12 dessert 29 arrêts entre Ploufragan, Saint-Brieuc, Trégueux et Plédran.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 70 entre Plédran – Centre et Champ de Pies puis se dirige vers Brézillet avant de faire son terminus au Palais des Congrès, en correspondance avec le Trambus.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au jeudi | 6h20 – 21h50 | 20' | 30' | |
| Vendredi | 6h20 – 0h45 | | | *2 départs* |
| Samedi | 7h00 – 0h45 | 30' | 40' | *2 départs* |
| Dimanche | 10h50 – 21h50 | 90' (1h30) | | |

### Ligne 13




*Thermomètre 10 - Ligne 13*

La ligne 13 dessert 19 arrêts entre Ploufragan, Saint-Julien Plaintel et Saint-Brandan. Le dimanche et les jours fériés, la ligne est prolongée jusqu'à Quintin.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 50 entre Plaintel – Mairie et Pré Rio et est prolongée au sud vers Saint-Brandan. Elle fait son terminus à Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway tout en desservant le CFA de Ploufragan.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au jeudi | 6h00 – 21h50 | 28' | 40' | |
| Vendredi | 6h00 – 0h45 | | | *2 départs* |
| Samedi | 6h40 – 0h45 | 40' | 80' | *2 départs* |
| Dimanche | 11h00 – 21h50 | 100' (1h40) | | |

### Ligne 14



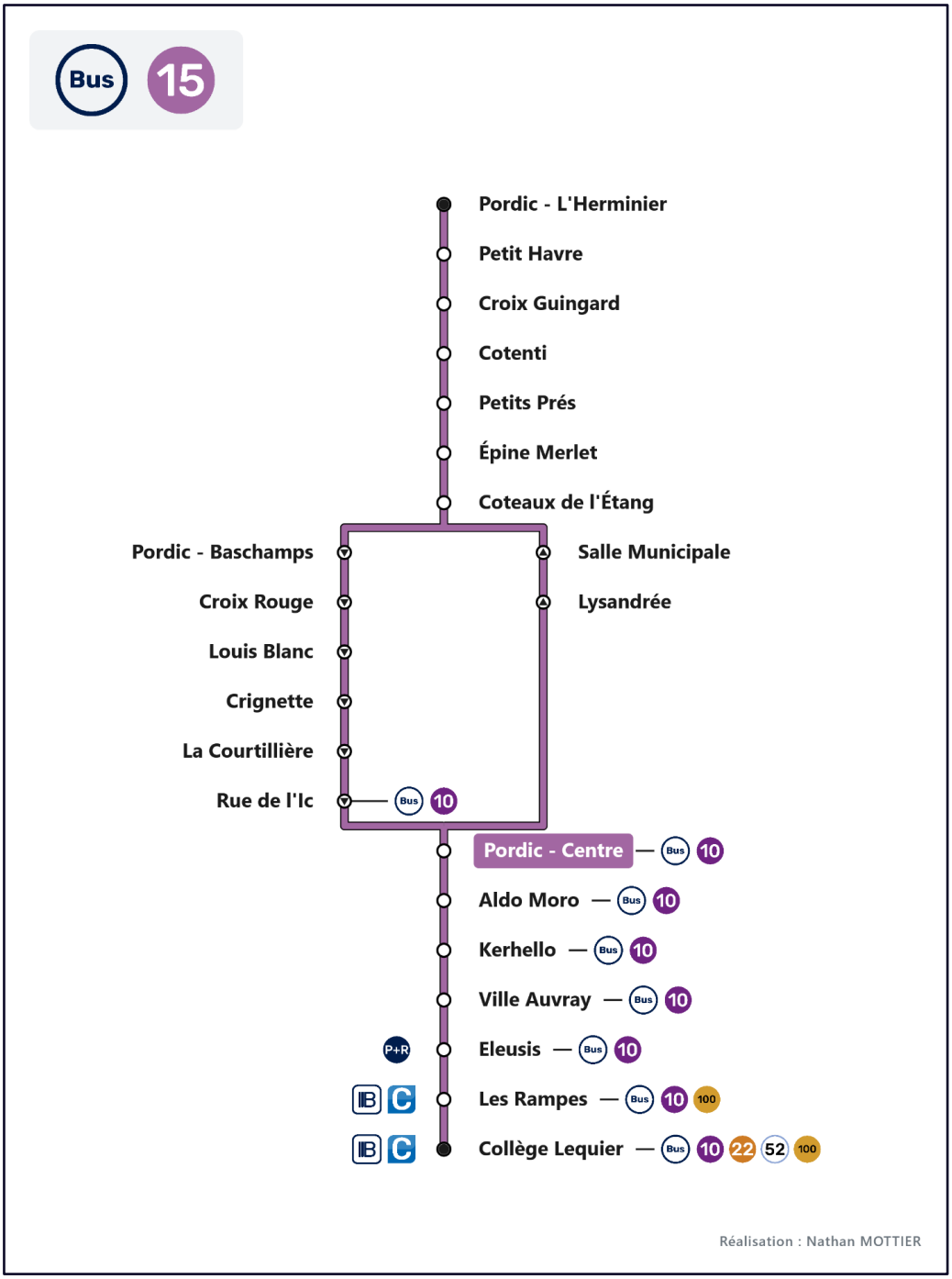

*Thermomètre 11 - Ligne 14*

La ligne 14 dessert 15 arrêts entre Saint-Brieuc, Trémuson et La Méaugon. Le dimanche et les jours fériés, la ligne est prolongée jusqu'à Saint-Donan.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 60 entre La Méaugon – Centre et Les Villages, où elle fait son terminus en correspondance avec le Trambus.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au jeudi | 6h10 – 21h50 | 30' | 60' | |
| Vendredi | 6h10 – 0h45 | | | *2 départs* |
| Samedi | 6h40 – 0h45 | 50' | 60' | *2 départs* |
| Dimanche | 10h00 – 21h50 | 90' (1h30) | | |

## Ligne 15




*Thermomètre 12 - Ligne 15*

La ligne 15 dessert 23 arrêts entre Plérin et Pordic.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 10 entre Pordic – L'Herminier et Collège Lequier où elle est en correspondance avec le Trambus.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h30 – 20h50 | 20' | 40' | |
| Samedi | 7h00 – 20h30 | 40' | 60' | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 16



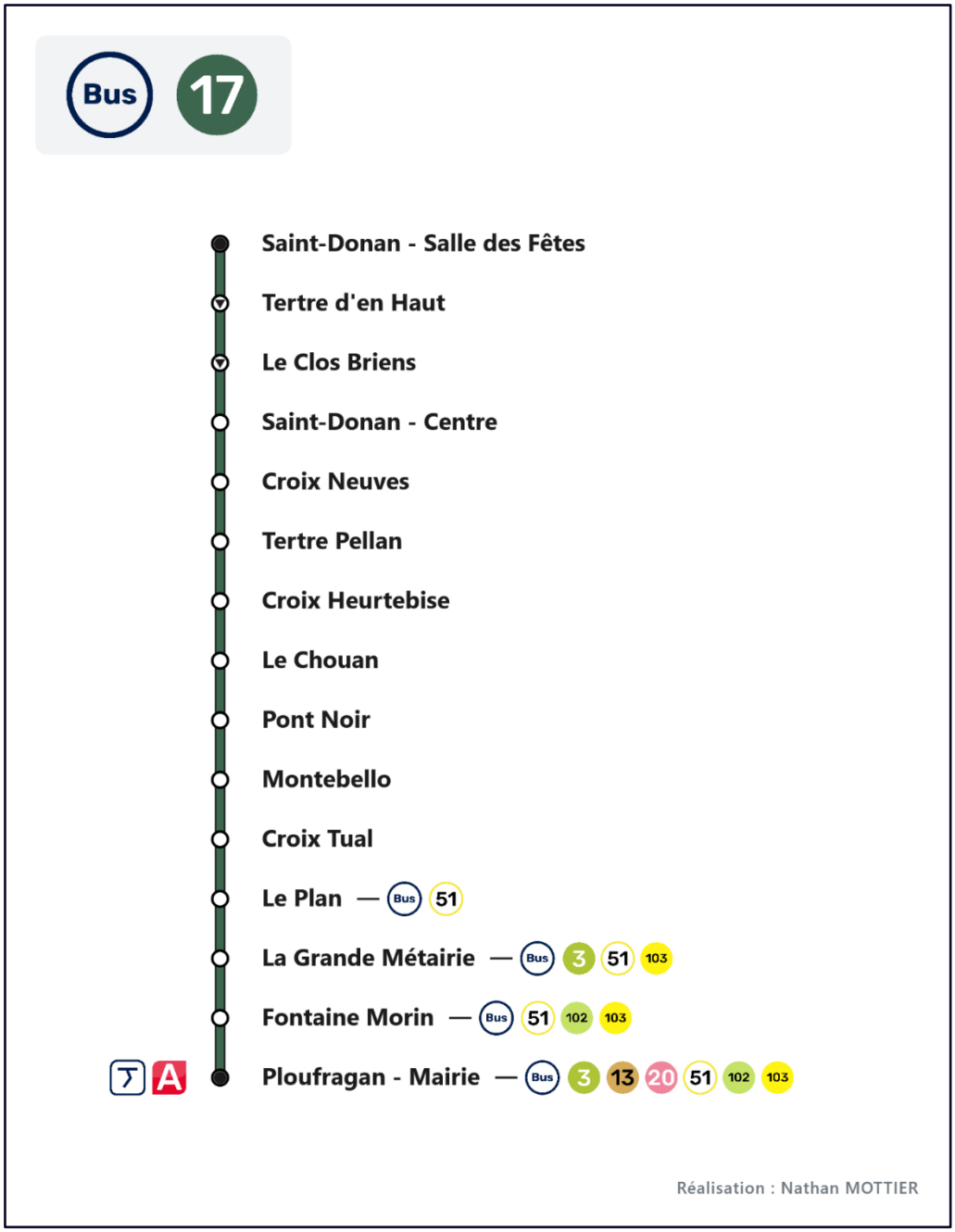

*Thermomètre 13 - Ligne 16*

La ligne 16 dessert 28 arrêts entre Langueux et Yffiniac et Hillion.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 30 entre Yffiniac – Centre et Georges Palante, puis se dirige vers Joliot-Curie avant de faire son terminus à Langueux – Espace Commercial en correspondance avec le Trambus. La ligne vient également desservir le sud d'Yffiniac, aujourd'hui desservi par les lignes M4 et N4.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h00 – 20h50 | 20' à 30' | 40' | |
| Samedi | 7h00 – 20h50 | 40' | 80' (1h20) | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 17



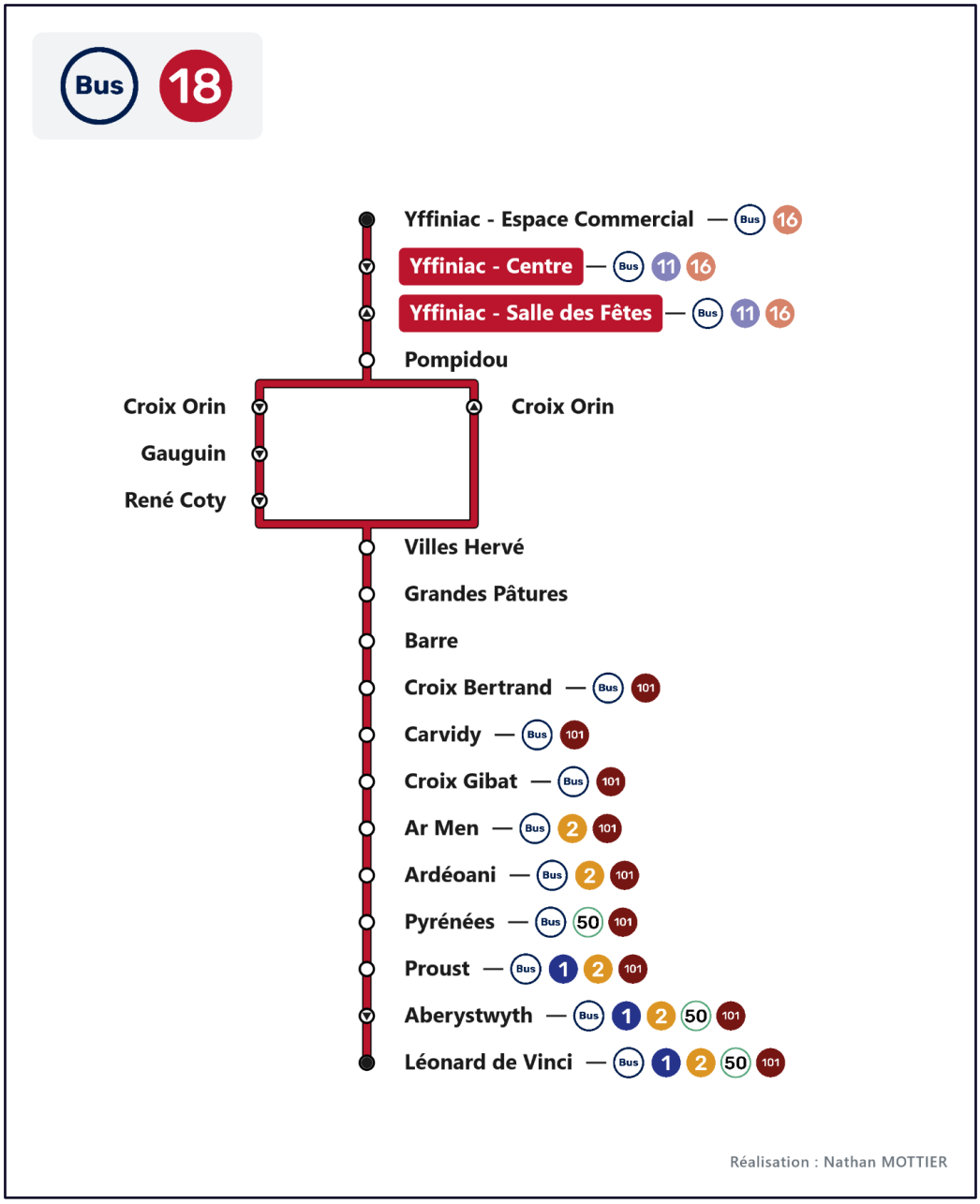

*Thermomètre 14 - Ligne 17*

La ligne 17 dessert 15 arrêts entre Ploufragan et Saint-Donan.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 90 entre Saint-Donan – Salle des Fêtes et La Grande Métairie puis fait son terminus à Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h30 – 20h50 | 30' | 60' | |
| Samedi | 7h00 – 20h50 | 50' | 60' | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 18



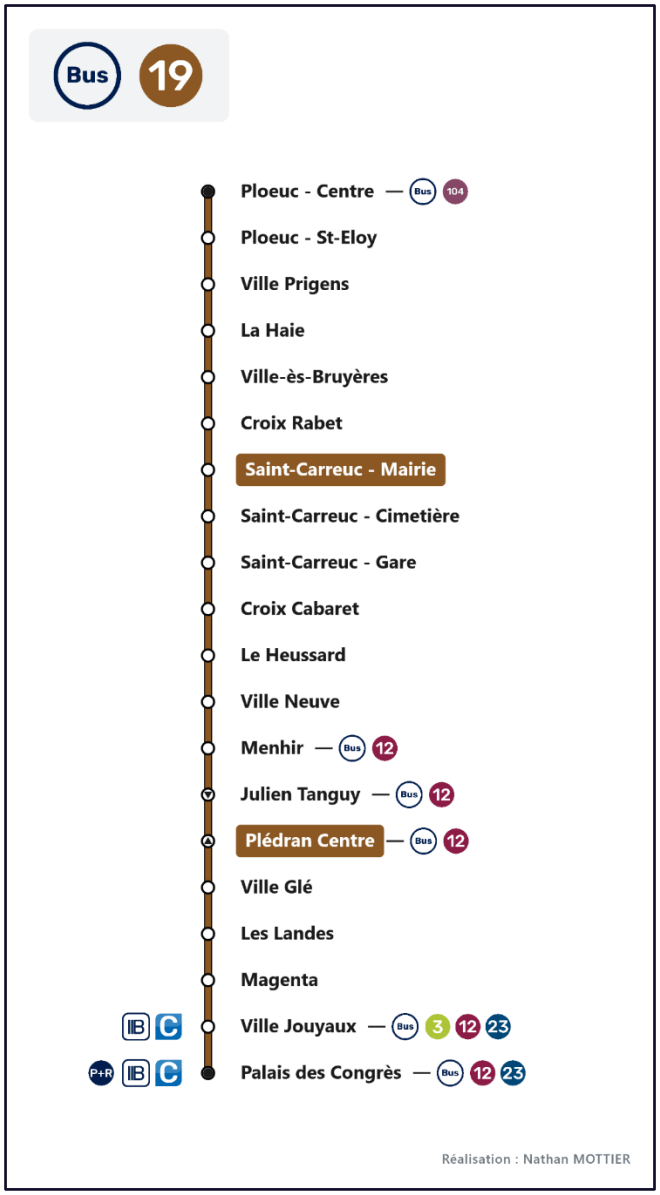

*Thermomètre 15 - Ligne 18*

La ligne 18 dessert 20 arrêts entre Saint-Brieuc et Yffiniac.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 80 entre Villes Hervé et son terminus Léonard de Vinci, en correspondance avec différentes lignes de bus. Sur la commune d'Yffiniac, son tracé est prolongé jusqu'à la zone commerciale pour relier directement l'ensemble des quartiers au pôle d'activités.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 7h00 – 20h20 | 55' | | |
| Samedi | 7h00 – 20h20 | 55' | | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 19



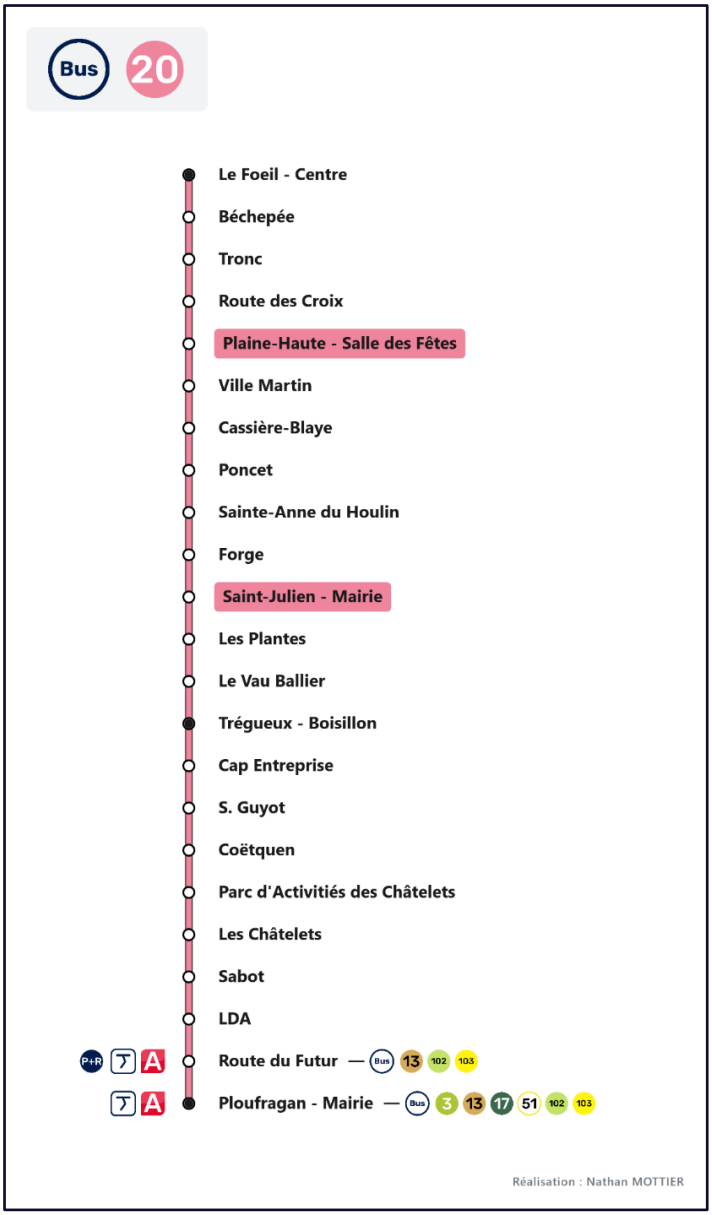

*Thermomètre 16 - Ligne 19*

La ligne 19 dessert 20 arrêts entre Ploufragan, Plédran, Saint-Carreuc et Plœuc-l'Hermitage. Le dimanche et les jours fériés, la ligne est limitée à Plédran – Centre vers Palais des Congrès en correspondance avec la ligne 12 pour rejoindre Palais des Congrès.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 7 entre Ploeuc – Centre et Menhir en ajoutant des arrêts dans Plédran pour desservir des zones moins denses. La ligne s'insère ensuite sur la rocade pour rejoindre son terminus au Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h20 – 20h50 | 40' | 80' (1h20) | |
| Samedi | 7h00 – 20h50 | 80' (1h20) | | |
| Dimanche | 10h30 – 20h50 | 120' (2h) | | |

## Ligne 20



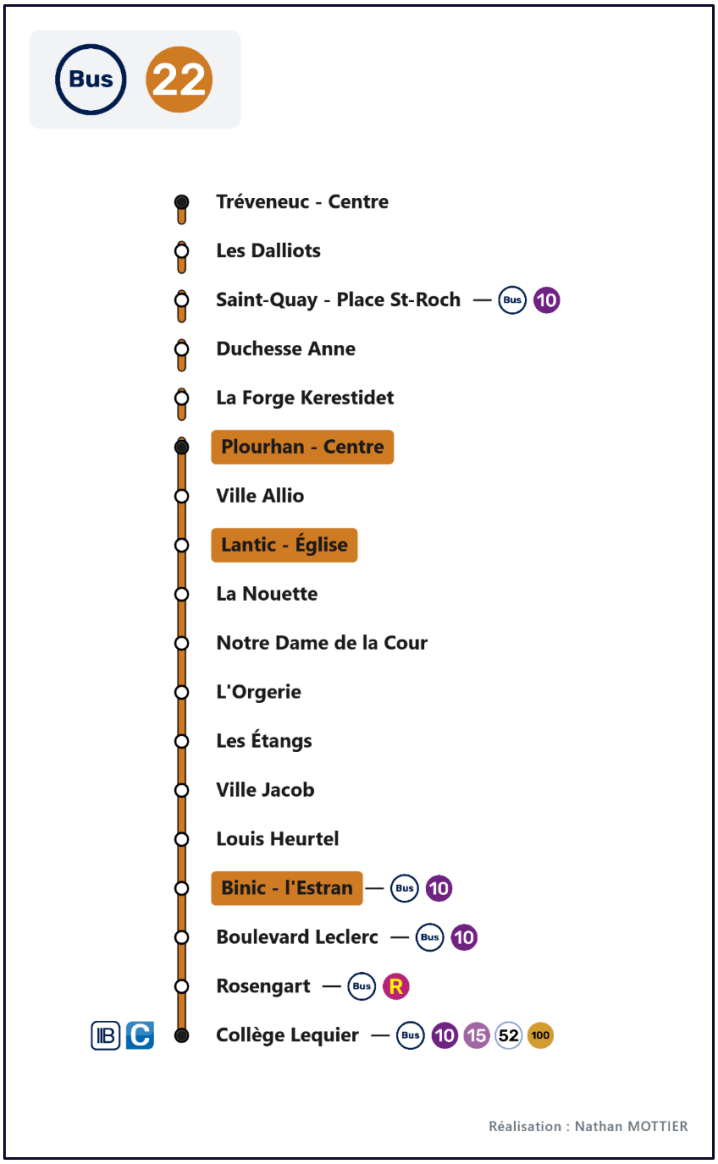

*Thermomètre 17 - Ligne 20*

La ligne 20 dessert 23 arrêts entre Ploufragan, Trégueux, Saint-Julien, Plaine-Haute et Le Foeil.

Elle reprend la desserte de la zone des Châtelets. Du lundi au vendredi, elle bénéficie d'une fréquence de 20 minutes le matin vers cette zone, et le soir vers Ploufragan – Mairie pour le retour. Le dimanche et les jours fériés, la ligne est limitée à la desserte entre Le Foeil – Centre et Saint-Julien – Centre, où elle est en correspondance avec la ligne 13 pour rejoindre Ploufragan – Mairie.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h20 – 20h50 | 20 ' à 40' | 80' (1h20) | |
| Samedi | 7h00 – 20h50 | 80' (1h20) | | |
| Dimanche | 11h00 – 20h50 | 100' (1h40) | | |

### Ligne 22



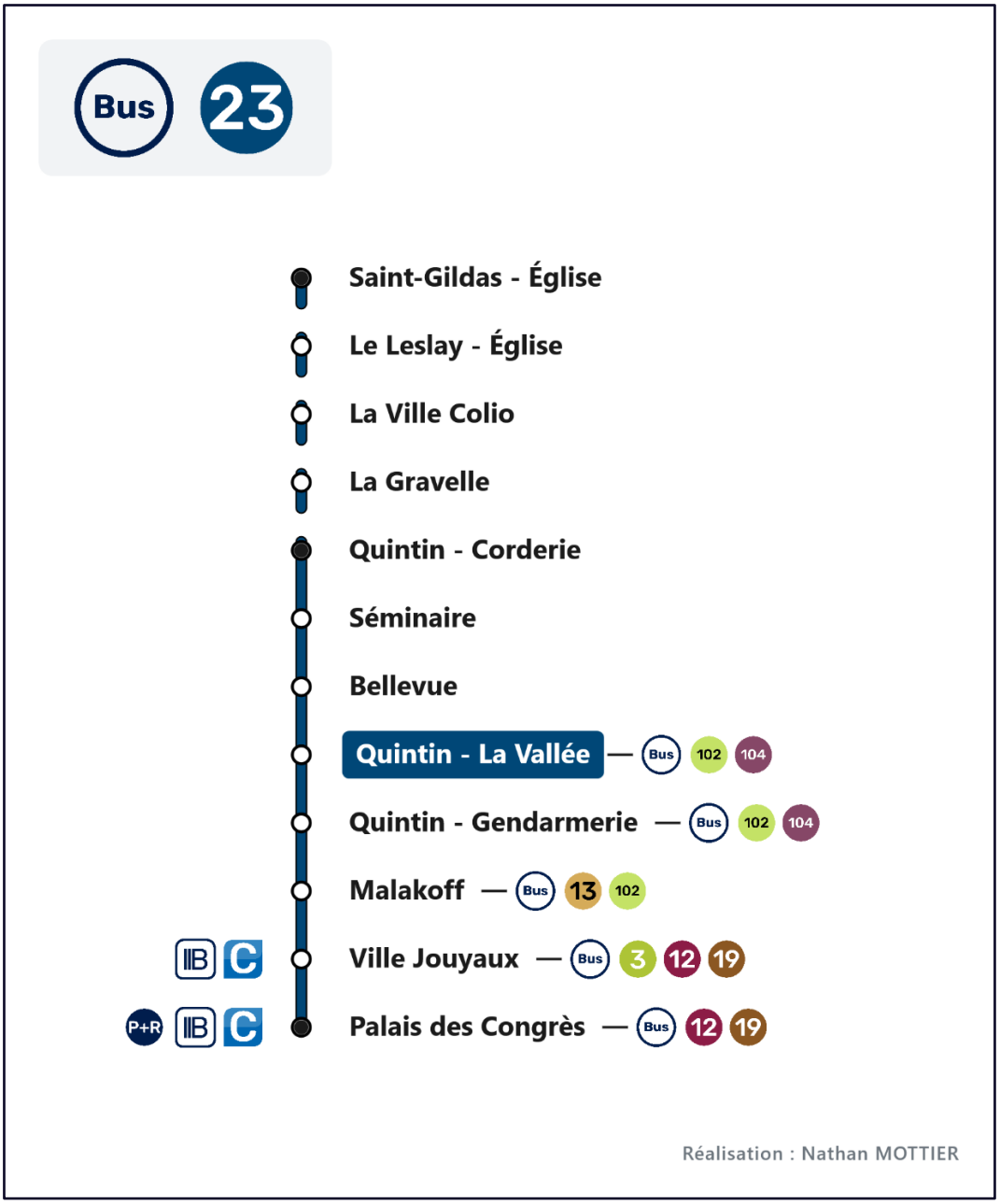

*Thermomètre 18 - Ligne 22*

La ligne 22 dessert 18 arrêts entre Plérin, Binic – Étables-sur-Mer, Lantic, Plourhan, Saint-Quay-Portrieux et Tréveneuc. Le dimanche et les jours fériés, la ligne est limitée à Binic – l'Estran vers Collège Lequier en correspondance avec la ligne 10 pour rejoindre Collège Lequier.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne sur réservation 110 entre La Forge Kerestidet et Binic – l'Estran pour ensuite continuer vers Collège Lequier son terminus en correspondance avec le Trambus. La desserte de la commune de Tréveneuc par cette ligne s'effectue uniquement aux heures de pointe.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h10 – 20h50 | 20' | 40' | |
| Samedi | 6h50 – 20h30 | 40' | 60' | |
| Dimanche | 10h00 – 21h20 | 120' (2h) | | |

### Ligne 23



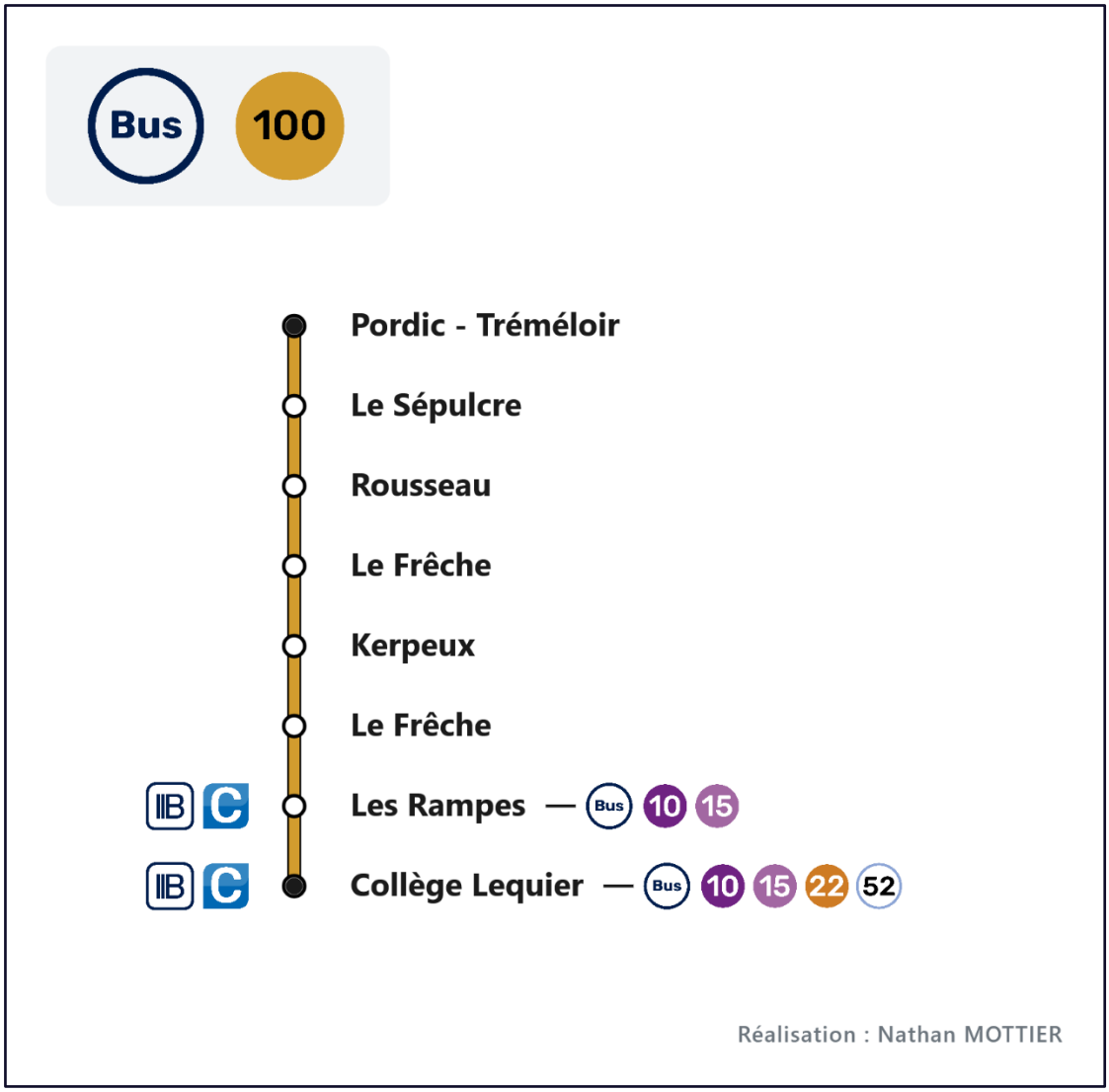

*Thermomètre 19 - Ligne 23*

La ligne 23 dessert 12 arrêts entre Ploufragan, Plaintel, Quintin, Le Leslay et Saint-Gildas.

Elle reprend la desserte de Quintin aujourd'hui effectuée par la ligne 205 et fait son terminus au Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus. Les communes du Leslay et de Saint-Gildas ne sont desservies qu'à certains départs aux heures de pointe.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h20 – 20h50 | 40' | | |
| Samedi | 6h50 – 20h30 | 80' (1h20) | | |
| Dimanche | | | | |

**Ligne 100**



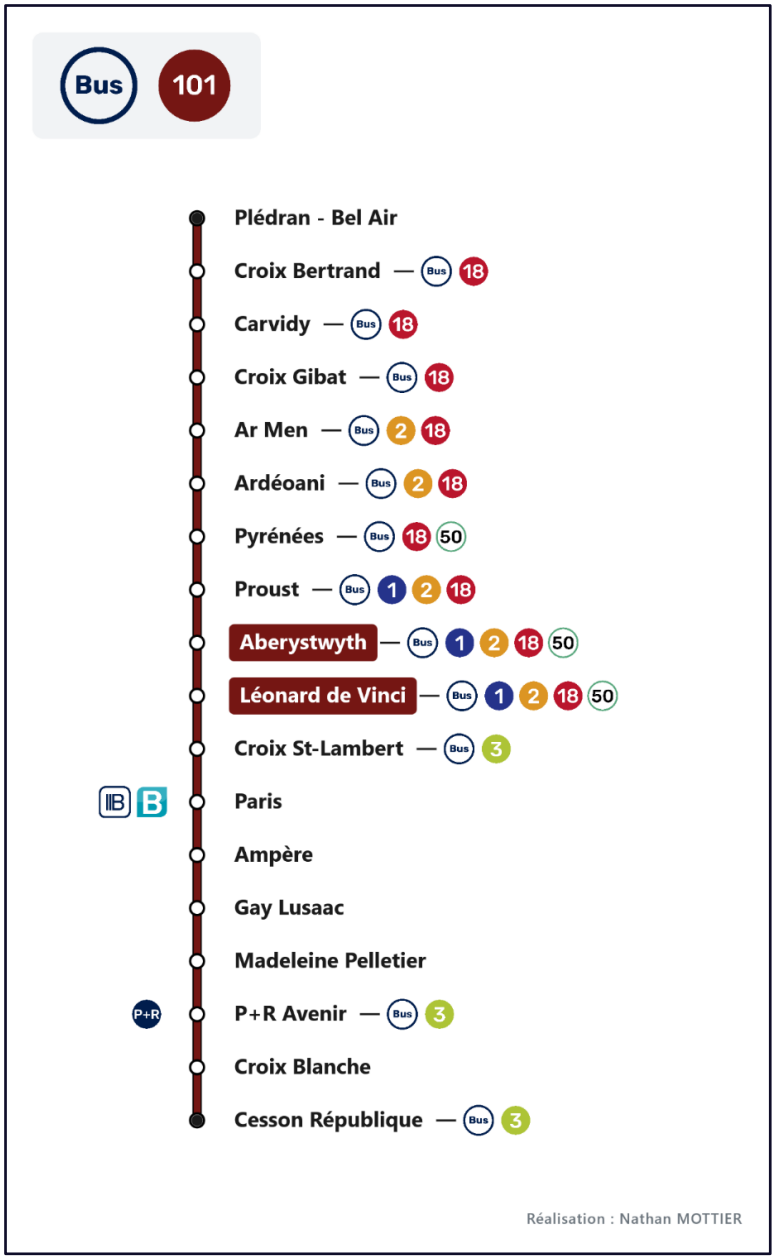

*Thermomètre 20 - Ligne 100*

La ligne 100 dessert 8 arrêts entre Plérin et Pordic. Elle circule uniquement aux heures de pointe. En dehors de ces heures, la ligne est desservie par ProxiTUB.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 40 entre Pordic – Tréméloir et son terminus Collège Lequier, où elle est en correspondance avec le Trambus.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 7h40 – 19h00 | 8 départs par sens | | |
| Samedi | 12h40 – 19h00 | 5 départs par sens | | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 101



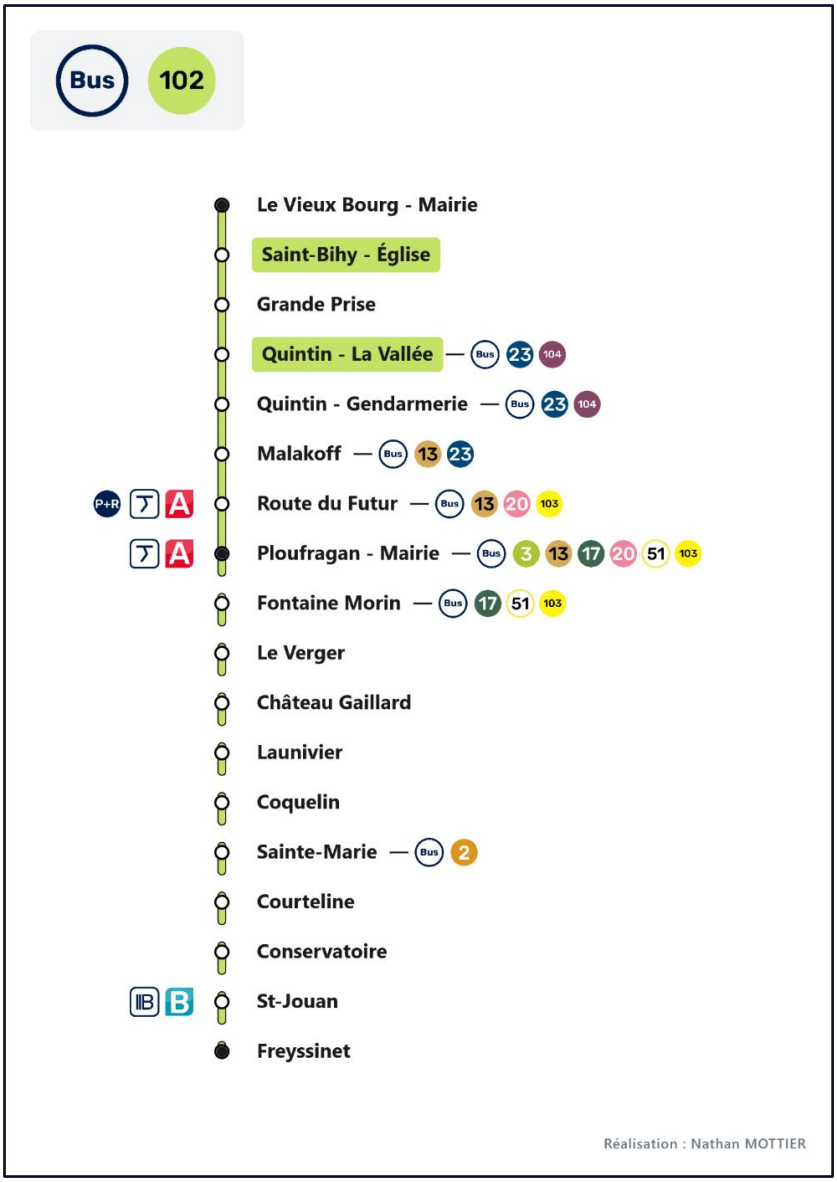

*Thermomètre 21 - Ligne 101*

La ligne 101 dessert 18 arrêts entre Plédran, Trégueux et Saint-Brieuc. Elle circule uniquement aux heures de pointe.

Elle reprend la desserte de l'actuelle ligne 208 dans Plédran et vient créer une desserte dans la Z.I. Chaptal à Saint-Brieuc.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 7h10 – 18h30 | 3 à 6 départs par sens | | |
| Samedi | 13h00 – 18h30 | 2 départs par sens | | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 102




*Thermomètre 22 - Ligne 102*

La ligne 102 dessert 18 arrêts entre Saint-Brieuc, Ploufragan, Plaintel, Quintin, Saint-Bihy et Le Vieux Bourg. Elle circule uniquement aux heures de pointe. En dehors de ces heures, la ligne est desservie par ProxiTUB.

Elle dessert les arrêts entre Ploufragan – Mairie et Freyssinet aux heures de pointe scolaire.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h40 – 20h00 | 9 à 13 départs par sens | | |
| Samedi | 7h00 – 20h20 | 7 départs par sens | | |
| Dimanche | | | | |

**Ligne 103**




*Thermomètre 23 - Ligne 103*

La ligne 103 dessert 15 arrêts entre Ploufragan, Plaintel, Plœuc-l'Hermitage, Lanfains, Le Bodéo et La Harmoye. Elle circule uniquement aux heures de pointe. En dehors de ces heures, la ligne est desservie par ProxiTUB.

Elle dessert les arrêts entre Ploufragan – Mairie et La Grande Métairie aux heures de pointe scolaire.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h40 – 20h50 | 9 départs par sens | | |
| Samedi | 6h40 – 20h50 | 6 départs par sens | | |
| Dimanche | | | | |

**Ligne 104**




*Thermomètre 24 - Ligne 104*

La ligne 104 dessert 12 arrêts entre Quintin, Lanfains et Plœuc-l'Hermitage.

Elle reprend une partie de la desserte de l'actuelle ligne 57 et circule uniquement aux heures de pointe du lundi au vendredi.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 7h40 – 19h30 | 6 départs par sens | | |
| Samedi | | | | |
| Dimanche | | | | |

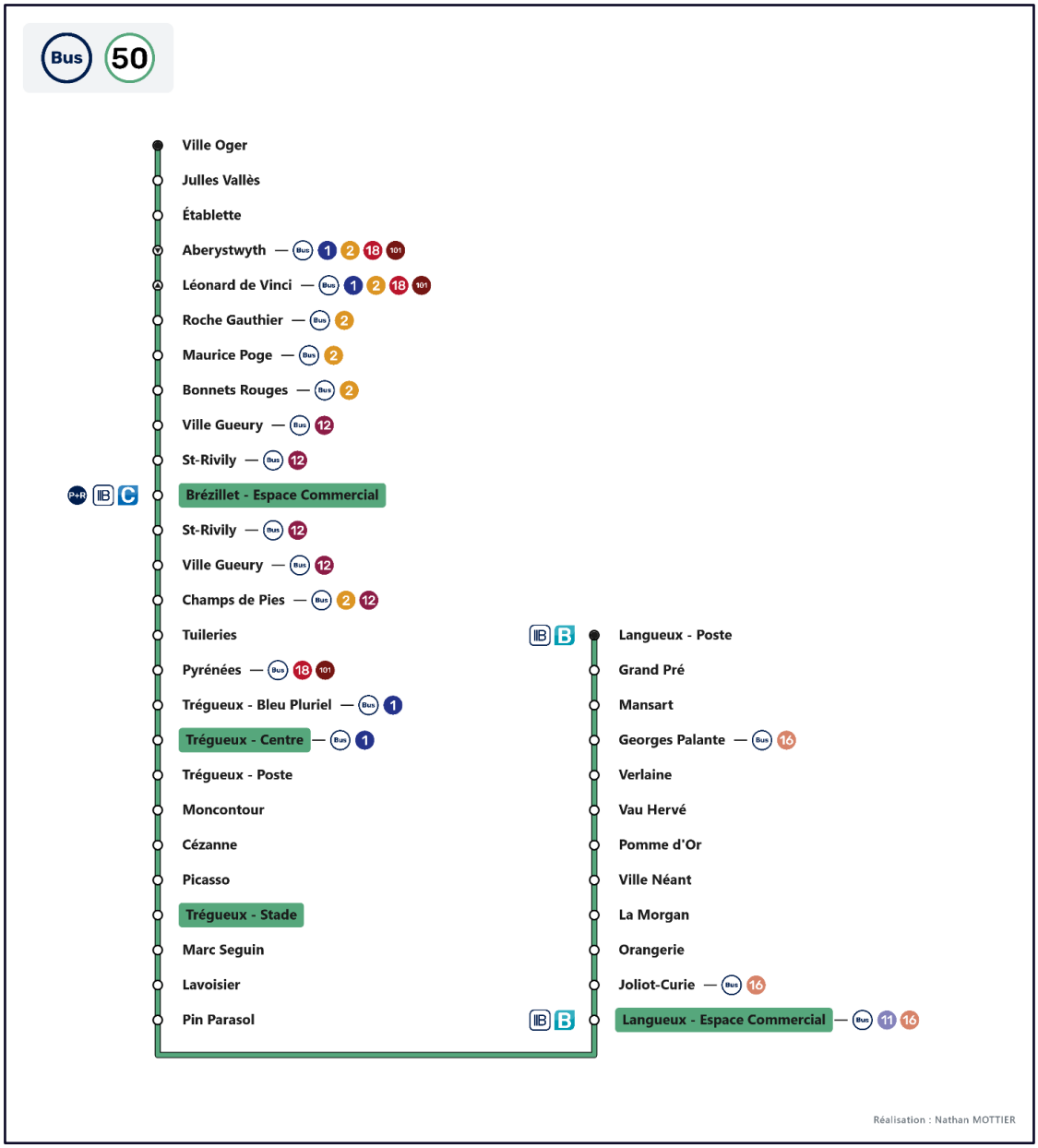
# Les lignes transversales

Les lignes transversales 50, 51 et 52 n’ont pas pour vocation de desservir le centre-ville, mais d'assurer des liaisons directes de périphérie à périphérie.

En évitant systématiquement le centre de Saint-Brieuc, ces lignes offrent un gain de temps important pour les usagers voulant effectuer des trajets dans la première couronne sans passer par le centre.

Ces lignes sont pensées pour croiser les axes structurants lourds (Tramway et Trambus) ainsi que les lignes de proximité. Ce qui permet de multiplier les correspondances fluides sans passer par le centre, de désengorger ce dernier et de rendre rapides les liaisons intercommunales.

## Ligne 50



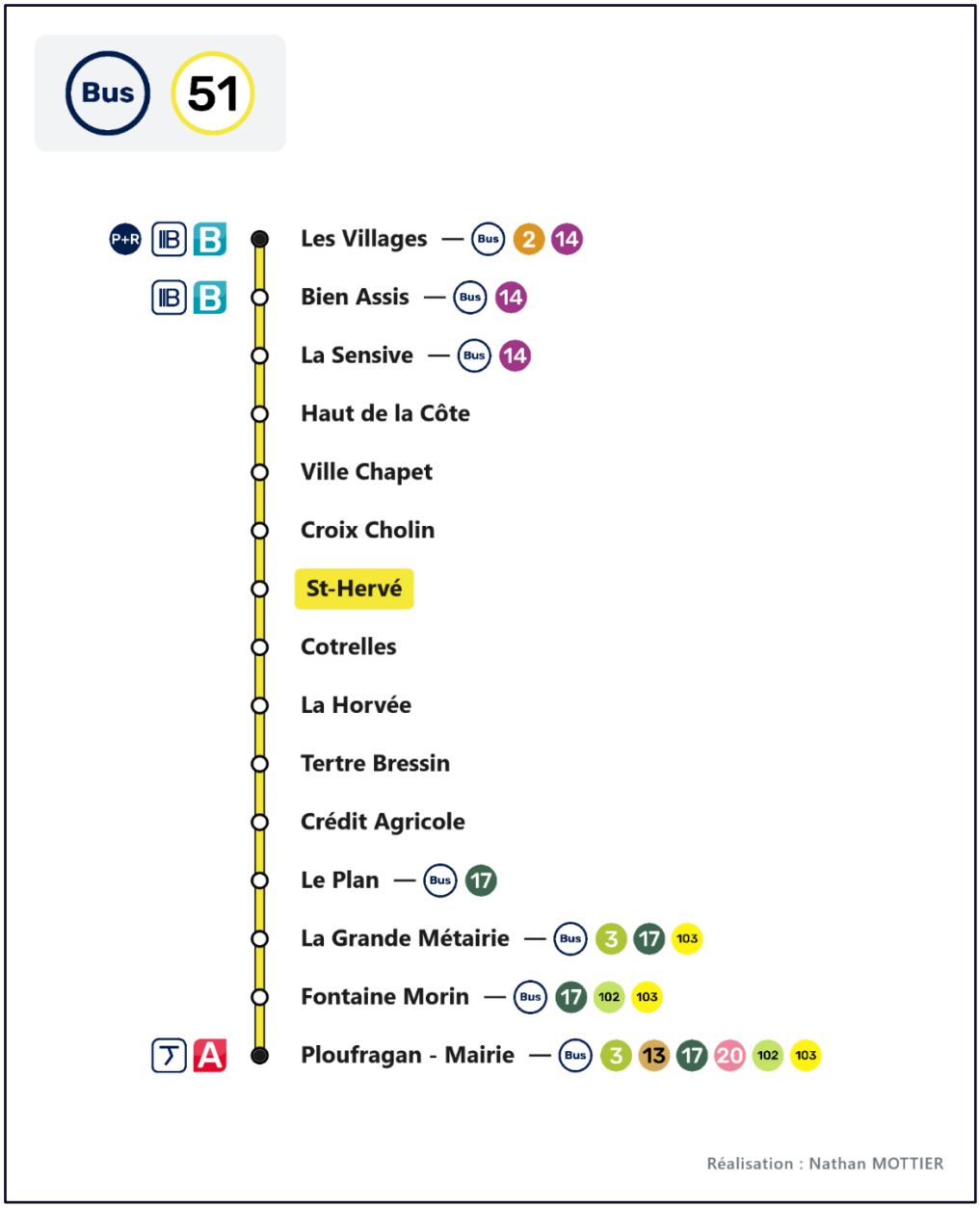

*Thermomètre 25 - Ligne 50*

La ligne 50 dessert 38 arrêts entre Saint-Brieuc, Trégueux et Langueux.

Elle permet de relier les différents grands espaces commerciaux de la périphérie de Saint-Brieuc et garantit une connexion rapide entre les communes de Trégueux et Langueux.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h30 – 19h30 | 32’ | | |
| Samedi | 7h20 – 19h30 | 32’ | 48’ | |
| Dimanche | | | | |

### Ligne 51



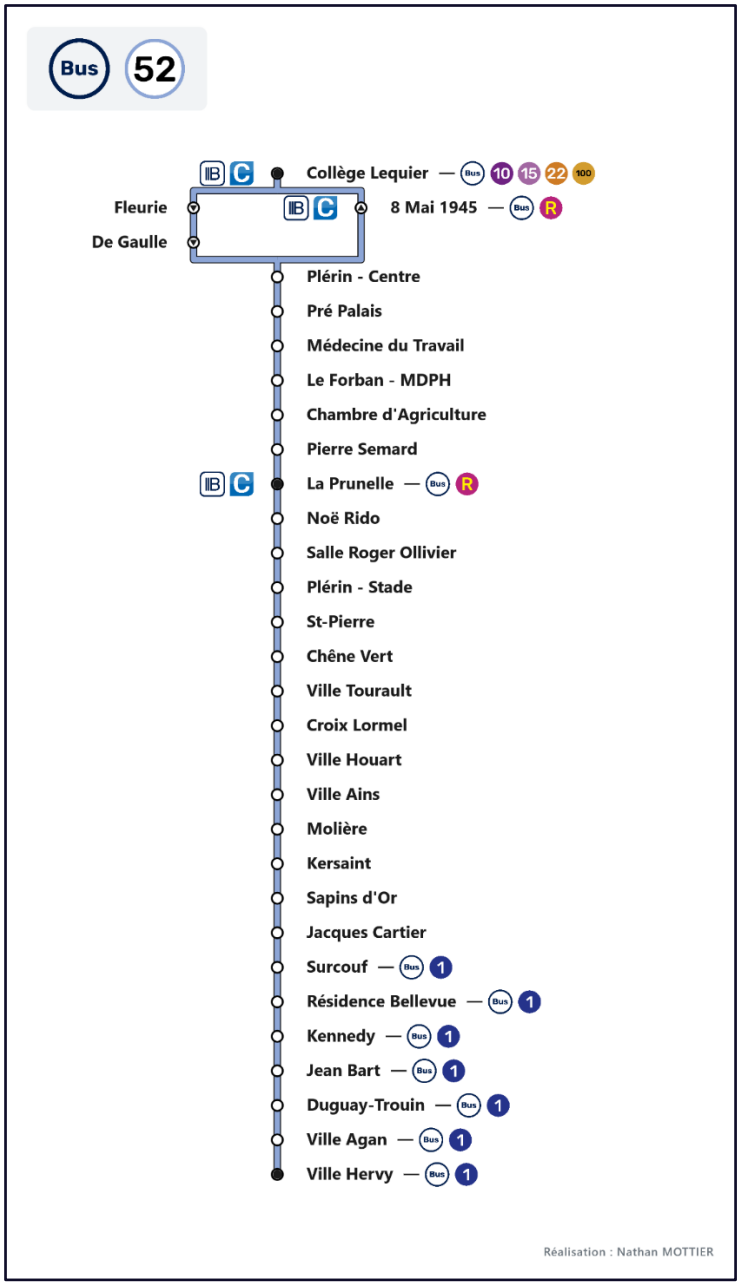

*Thermomètre 26 - Ligne 51*

La ligne 51 dessert 15 arrêts entre Saint-Brieuc et Ploufragan.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne 130 entre Ploufragan – Mairie et Les Villages, elle connecte l'ouest de l'agglomération sans passer par le centre. Elle circule uniquement aux heures de pointe.

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h50 – 19h45 | 9 à 11 départs par sens | | |
| Samedi | 7h40 – 19h45 | 7 départs par sens | | |
| Dimanche | | | | |

## Ligne 52




*Thermomètre 27 - Ligne 52*

La ligne 52 dessert 31 arrêts dans Plérin.

Elle reprend le tracé de l'actuelle ligne C entre Collège Lequier et La Prunelle puis celui de l'actuelle ligne D entre Noë Rido et Ville Hervy. **Du lundi au vendredi, le tronçon entre Collège Lequier et La Prunelle possède une fréquence de 20 minutes tout au long de la journée.**

| | Amplitude | Heures de pointe | Heures creuses | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 6h30 – 20h00 | 20' | 40' | |
| Samedi | 7h10 – 20h00 | 40' | | |
| Dimanche | | | | |

# Les services spéciaux

## La ligne estivale



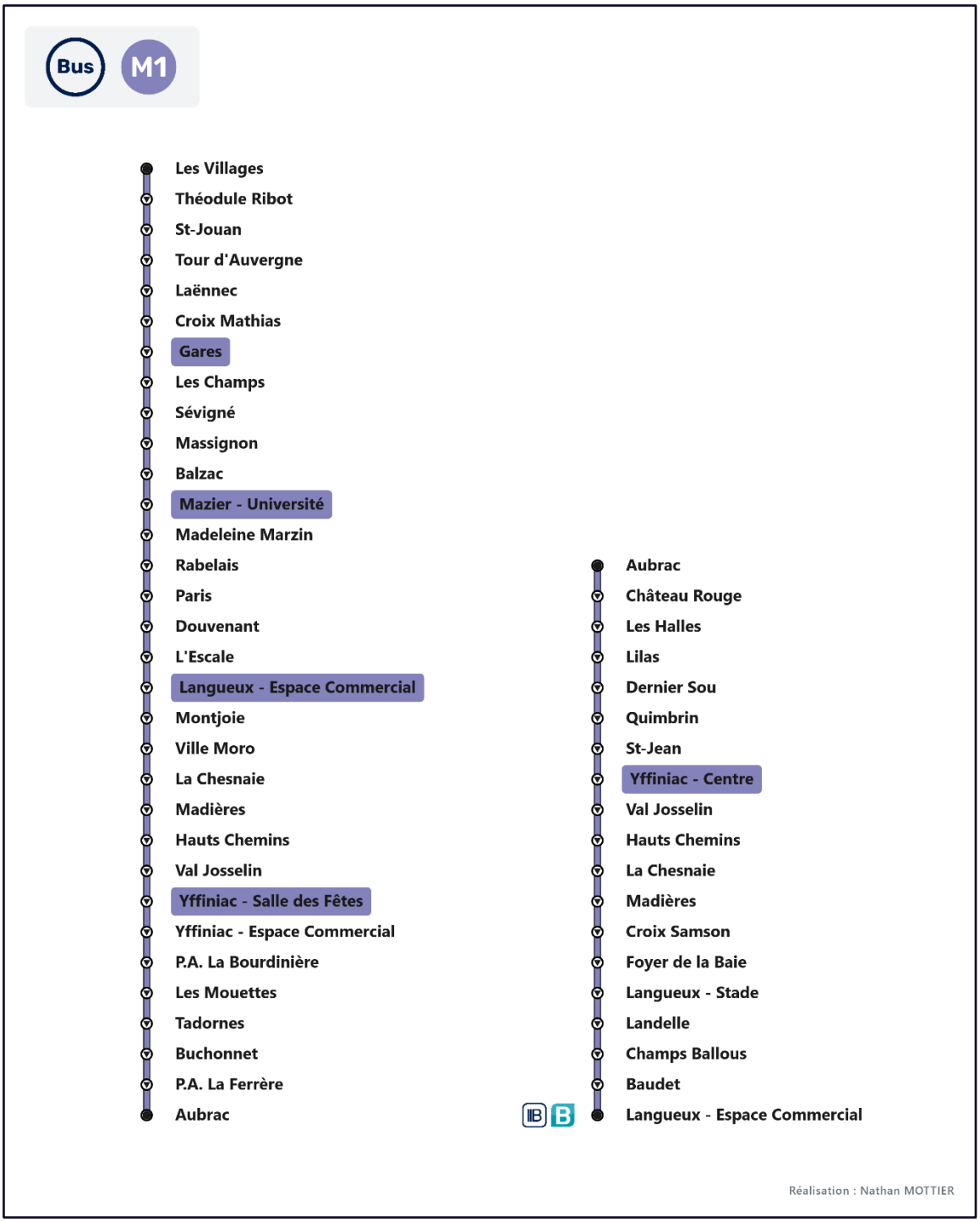

*Thermomètre 28 - Ligne R*

La ligne R dessert 9 arrêts pour relier la plage des Rosaires à La Prunelle en correspondance avec le Trambus C pour Saint-Brieuc.

Elle circule les week-ends de juin et tous les jours en juillet et août. Grâce à son terminus à La Prunelle, elle peut effectuer plus de rotations qu'avec le terminus de l'actuelle ligne R à Gare Centre et donc offrir une meilleure fréquence. Elle bénéficie également d'une amplitude horaire étendue.

| | Amplitude | Matin | Après-Midi | Soirée |
|---|---|---|---|---|
| Du lundi au vendredi | 11h00 – 23h00 | 30' | 20' | 30' |
| Samedi | 11h00 – 23h00 | 30' | 20' | 30' |
| Dimanche | 11h00 – 23h00 | 30' | 20' | 30' |

## La ligne matinale

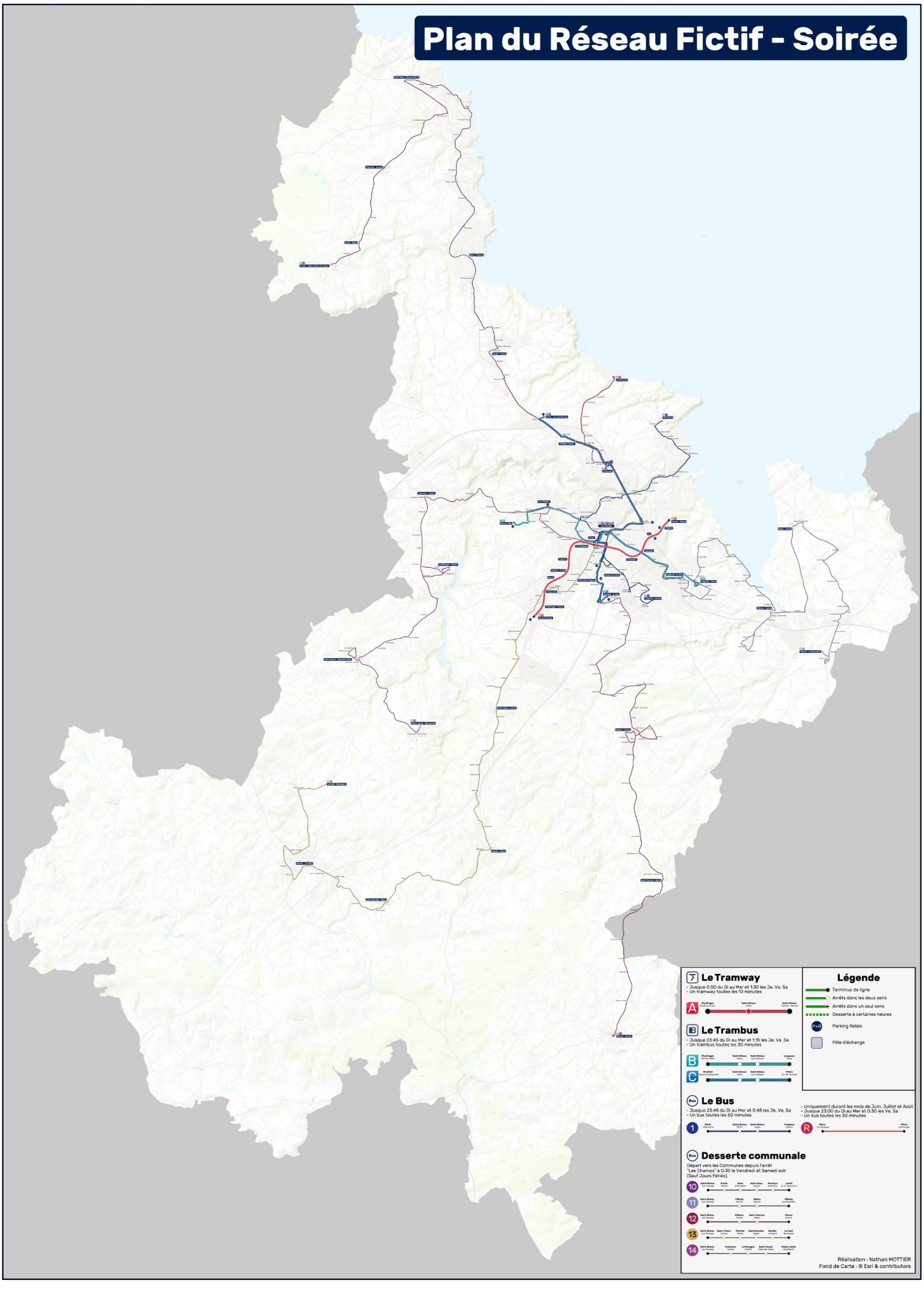



*Thermomètre 29 - Ligne M1*

La ligne M1 dessert 39 arrêts entre Saint-Brieuc, Langueux et Yffiniac.

La ligne M1 reprend intégralement la desserte de l'actuelle M4 pensée pour desservir les zones d'emploi en horaires décalés.

## Les services de soirée périurbains




*Plan 4 - Lignes de soirée (Cliquer sur l'image pour l'afficher au format PDF ou rendez-vous sur le site https://sawslandia.fr/plans/)*

Sur les routes costarmoricaines, le bilan de l'accidentalité de l'année 2025 rappelle une urgence : l'alcool demeure l'une des trois principales causes d'accidents corporels sur les routes du département. À lui seul, il est présumé responsable de 11 accidents mortels et de 36 accidents graves non mortels sur cette même année (Préfecture des Côtes-d'Armor, 2025). Face à ce constat et au fait que la sécurité routière est une responsabilité partagée, l'agglomération se doit d'apporter une réponse publique en offrant une alternative viable et sécurisée à la voiture individuelle lors des retours de soirée.

Pour soutenir l'attractivité du centre-ville et sécuriser les retours tardifs, le réseau déploie une offre nocturne spécifique pour les communes périurbaines en fin de semaine (les vendredis et samedis soir).

Ce service périurbain repose sur le principe de deux passages à l'arrêt « *Les Champs* », situé à proximité de la vie nocturne et culturelle briochine. À partir de cet arrêt, cinq lignes (Lignes 10, 11, 12, 13, 14) effectuent leurs départs à **23h00 et 0h45** et vont desservir **19 communes** de l'agglomération.

Les communes desservies sont : Pordic, Binic-Étables-sur-Mer, Plédran, Yffiniac, Plaintel, Hillion, Plœuc-l'Hermitage, Saint-Quay-Portrieux, Quintin, Saint-Brandan, Trémuson, Plourhan, Saint-Julien, Lantic, Plaine-Haute, Saint-Carreuc, Saint-Donan, Le Fœil et La Méaugon. *(Note : Les communes de Saint-Brieuc, Plérin, Ploufragan, Trégueux et Langueux sont desservies par le Tramway, Trambus et le bus ayant des amplitudes élargies les jeudis, vendredis et samedis soir).*

Cette organisation en étoile permet de répondre à trois enjeux majeurs :

- Les usagers n'ont qu'un seul lieu de rendez-vous « *Les Champs* » et des horaires de départ fixes à mémoriser pour rentrer dans leur commune.
- Ce service offre une alternative fiable et sécurisante à la voiture individuelle pour les retours tardifs.
- Ces départs sont pensés avec l'extension des horaires en soirée en fin de semaine du Tramway (circulant jusqu'à 1h30) et des Trambus (jusqu'à 1h15).

# Les pôles d’échanges multimodaux

Le projet s'appuie sur une stratégie d'intermodalité forte, avec la création et la requalification de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ces derniers seront spécialement aménagés pour centraliser, sécuriser et faciliter le passage d'un mode de transport à un autre (marche, vélo, voiture, réseau urbain, train). Les quais aménagés au sein de ces PEM offrent des espaces d'attente abrités et plus capacitaires, réduisant la pénibilité des correspondances intermodales. Ils permettent des correspondances faciles entre les différents modes de transports, limitant ainsi la congestion au centre-ville de Saint-Brieuc.

Ils réunissent en un même lieu :

- L'intégration systématique d'abris vélos sécurisés, d'arceaux en libre accès et de stations de vélos en libre-service, permettant de réaliser les « premiers ou derniers kilomètres » à vélo.
- Le déploiement de bornes d'information voyageurs affichant les prochains passages en temps réel pour l'ensemble des lignes du pôle, ainsi que des distributeurs automatiques de titres de transport.

# PEM Gares

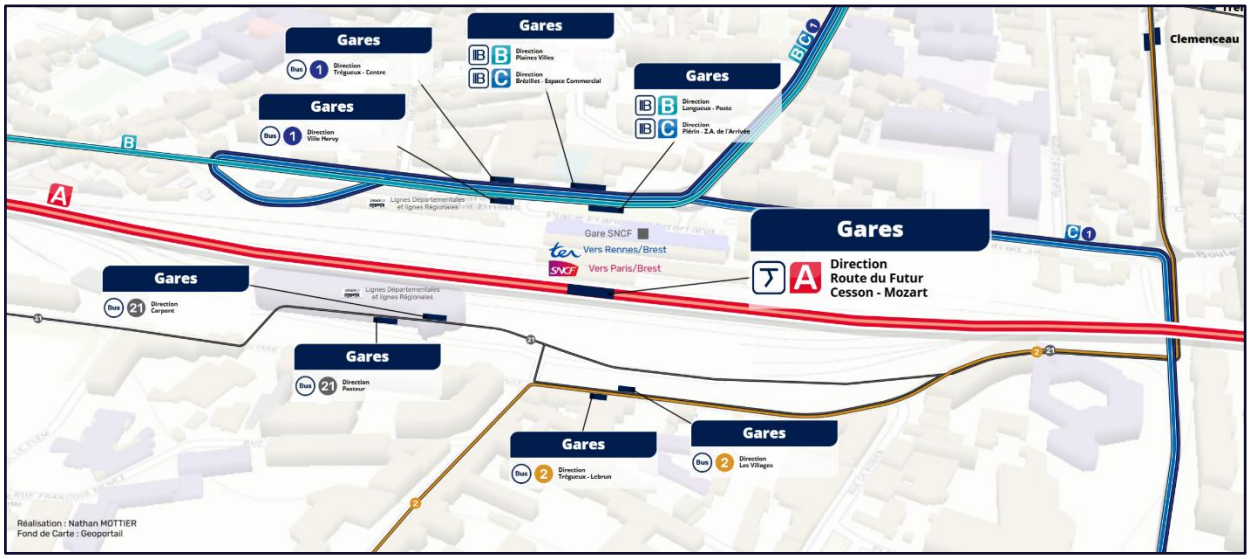



*Schéma 2 - PEM Gares*

Point de convergence du réseau lourd, le pôle d'échanges multimodal des Gares est le centre des mobilités de l'agglomération. Il permet la rencontre entre les déplacements du quotidien (Tramway, Trambus, Bus urbains) et les flux de plus longue distance (Lignes régionales BreizhGo, trains TER et TGV).

Pour garantir la fluidité des correspondances et éviter la congestion d'un pôle regroupant autant de lignes, l'aménagement a été pensé autour des deux parvis de la gare SNCF :

- Le parvis nord est dédié aux lignes de Trambus ainsi qu'à la ligne urbaine 1. Ces lignes à très haute fréquence disposent des quais actuellement utilisés par les lignes teo, B et C.
- Le Tramway A s'insère au sud des voies SNCF. Cette configuration en parallèle offre aux voyageurs un accès quasi immédiat entre le quai du train et la station de tramway. Ce secteur sud héberge la gare routière dédiée aux cars départementaux et régionaux, ainsi que les lignes urbaines 2 et 21.

La gare SNCF reste donc un point majeur pour les mobilités dans l'agglomération, mais réduit le nombre de lignes par rapport à aujourd'hui pour permettre aux nouvelles de bénéficier de fréquences plus élevées, pour des correspondances rapides et fluides.

# PEM Ploufragan - Mairie

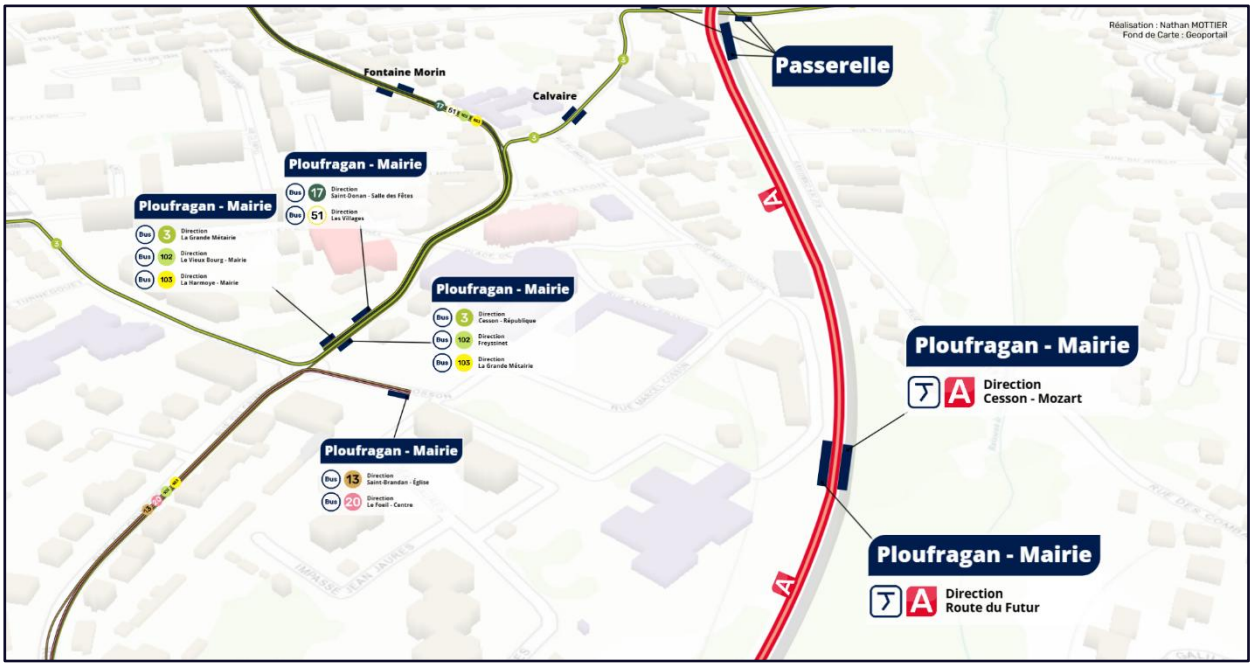



*Schéma 3 - PEM Ploufragan – Mairie*

Porte d'entrée au sud-ouest de l'agglomération, le pôle d'échanges de Ploufragan - Mairie a pour rôle d'intercepter les usagers des zones résidentielles et des communes périphériques pour les transférer vers le Tramway.

Ce pôle organise la correspondance entre le Tramway A, une ligne urbaine (Ligne 3), une ligne transversale (ligne 51) et des lignes périurbaines (13, 17, 20, 102, 103) permettant la connexion à toutes les communes au sud-ouest de l'agglomération.

L'aménagement de ce pôle prend en compte sa géographie particulière. Le Tramway A bénéficiant d'une insertion en site propre intégral (sur l'ancienne emprise ferroviaire), il est légèrement excentré par rapport aux arrêts de bus situés au niveau de la mairie. Le PEM s'articule donc autour de la création d'un cheminement piétonnier sécurisé, permettant de relier les arrêts de bus à la station de tramway en toute sécurité.

En faisant converger autant de flux (rabattement des bus et passage du Tramway) autour du centre de Ploufragan, cet aménagement dépasse sa simple fonction de transport pour devenir un levier d'attractivité pour la place de la mairie et ses commerces de proximité.

## PEM Les Villages




*Schéma 4 - PEM Les Villages*

Porte d'entrée pour l'ouest de l'agglomération.

Ce pôle organise la connexion entre le Trambus B, une ligne urbaine périphérique (ligne 2), une ligne transversale (ligne 51) et une ligne périurbaine (ligne 14) permettant de connecter les communes de Trémuson, La Méaugon (et Saint-Donan à certaines heures).

L'intégration d'un Parking Relais (P+R) sur cet axe pénétrant offre aux usagers de l'ouest la possibilité de stationner facilement pour basculer sur le Trambus B, évitant ainsi la congestion du centre-ville. Ce P+R se situe sur une partie du parking de l'ancien centre commercial des Villages.

## PEM Langueux – Espace Commercial




*Schéma 5 - PEM Langueux - Espace Commercial*

Porte d'entrée pour l'est de l'Agglomération.

Ce pôle organise la correspondance entre le Trambus B, une ligne de bus transversale (ligne 50) et les lignes de bus périurbaines (lignes 11 et 16) permettant de connecter les communes d'Yffiniac et d'Hillion.

En positionnant ce point de correspondance majeur au cœur de la zone commerciale, le PEM garantit un accès facilité et décarboné aux bassins d'emplois, aux commerces et aux services pour les salariés et les usagers non motorisés.

## PEM Palais des Congrès




*Schéma 6 - PEM Palais des Congrès*

Porte d'entrée pour le sud de l'agglomération.

Ce pôle organise la connexion entre le Trambus C et les lignes de desserte périurbaines (lignes 12, 19 et 23) permettant de connecter les communes de Plédran, Saint-Carreuc, Plœuc-L'Hermitage, Quintin, Saint-Gildas et Le Leslay.

L'intégration d'un Parking Relais (P+R) sur cet axe pénétrant offre aux usagers du sud la possibilité de stationner facilement pour basculer sur le Trambus C, évitant ainsi la congestion du centre-ville.

## PEM Collège Lequier

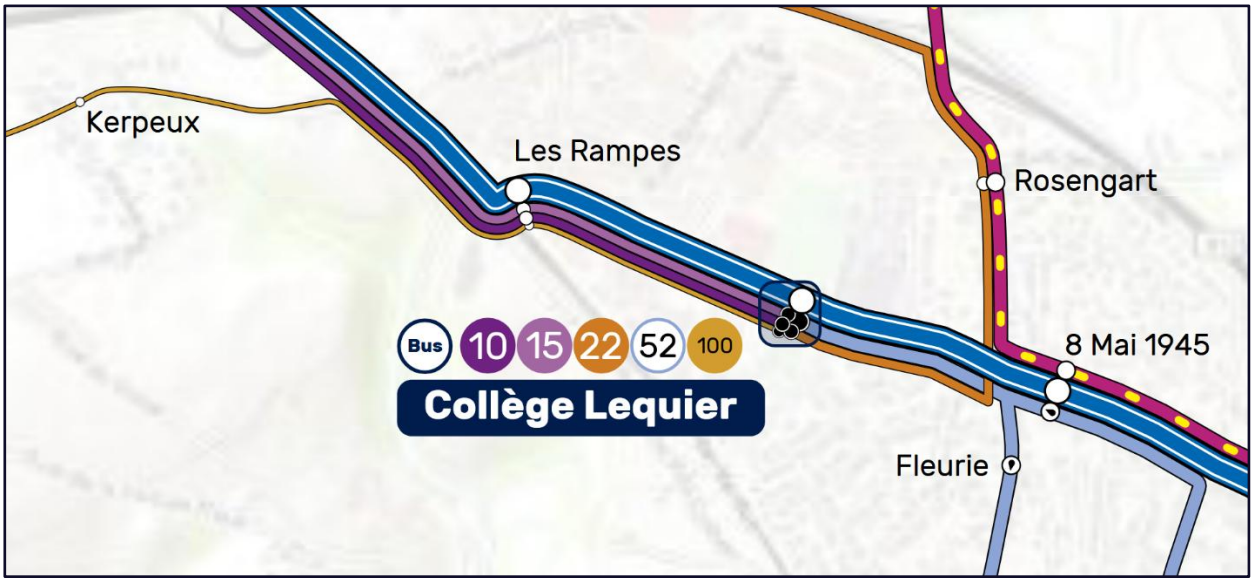



*Schéma 7 - PEM Collège Lequier*

Porte d'entrée pour le nord de l'agglomération.

Ce pôle organise la connexion entre le Trambus C, une ligne transversale (ligne 52) et les lignes de bus périurbaines (lignes 10, 15, 22, et 100) connectant ainsi toutes les communes du nord de l'agglomération.

## PEM Rond-Point Aberystwyth

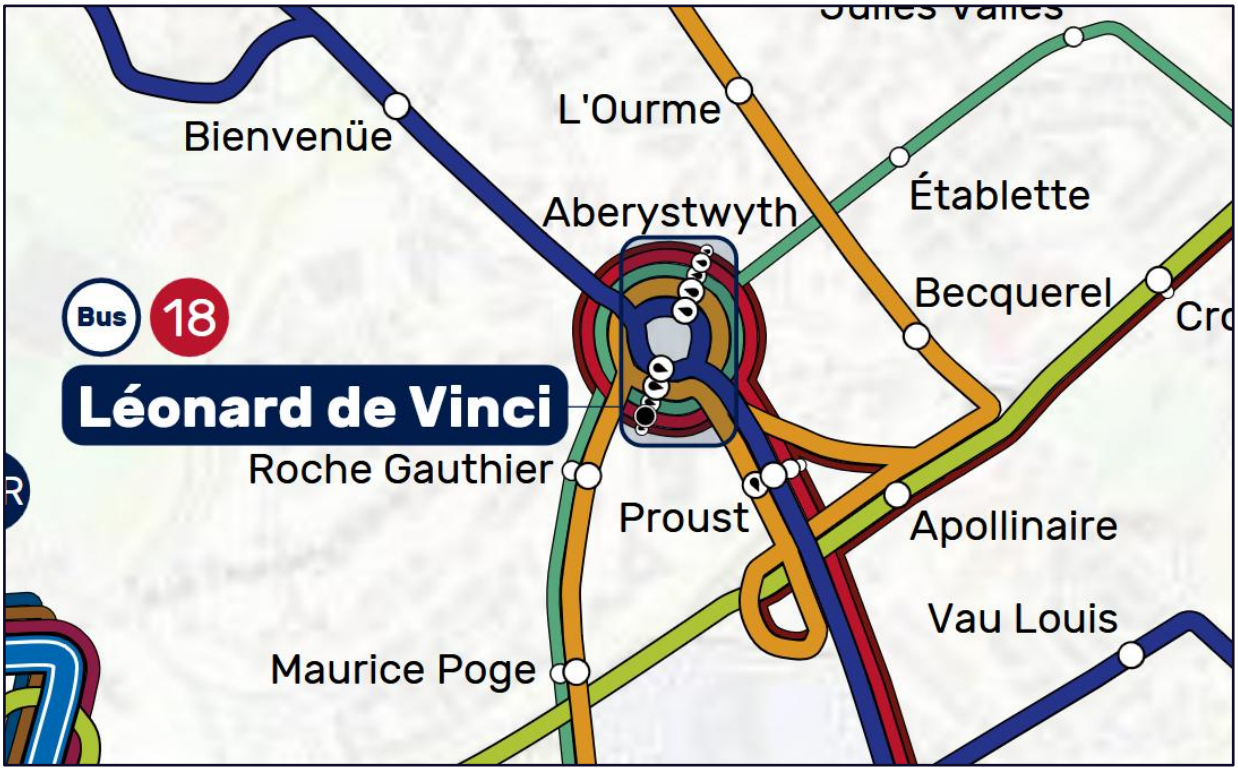



*Schéma 8 - PEM Rond-Point Aberystwyth*

Ce pôle organise la connexion entre les lignes urbaines (1 et 2), une ligne transversale (ligne 50) et des lignes périurbaines (18 et 101).

# Les Parkings relais P+R

## Arrivée Est

### P+R IUT

Doté d'une capacité de 100 places, il se situe à 3 minutes de la RN12 et en connexion directe avec le Tramway A. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du Réseau.

### P+R Chaptal

Doté d'une capacité de 200 places, il se situe à 5 minutes de la RN12 et en connexion directe avec le Tramway A. Il est ouvert du lundi au samedi aux heures de circulation du réseau.

### P+R Avenir

Doté d'une capacité de 98 places, il se situe à 4 minutes de la RN12. Il est en connexion directe avec le Bus 3, à 7 minutes de marche du Trambus C et à 9 minutes de marche du Tramway A. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du réseau.

## Arrivée Sud

### P+R Route du Futur

Doté d'une capacité de 300 places, il se situe à proximité directe de la Rocade Sud et en connexion directe avec le Tramway A. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du réseau.

### P+R Brézillet – Espace Commercial

Doté d'une capacité de 190 places, il se situe à proximité directe de la Rocade urbaine et de la D700 et en connexion directe avec le Trambus C. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du réseau.

### P+R Palais des Congrès

Doté d'une capacité de 200 places, il se situe après le Rond-Point de Brézillet, à proximité directe de la Rocade urbaine et de la D700 et en connexion directe avec le Trambus C. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du réseau.

### P+R Pierre de Coubertin

Doté d'une capacité de 92 places, il se situe après le Rond-Point de Brézillet, à proximité directe de la Rocade urbaine et de la D700 et en connexion directe avec le Trambus C. Il est ouvert du lundi au samedi aux heures de circulation du réseau.

# Arrivée Nord/Ouest

**P+R Plaines Villes**

Doté d'une capacité de 107 places, il se situe à la sortie de la Rocade Sud et en connexion directe avec le Trambus B. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du réseau.

**P+R Les Villages**

Doté d'une capacité de 100 places, il se situe Boulevard de l'Atlantique, à 4 minutes de la Rocade Sud et en connexion directe avec le Trambus B. Il est ouvert du lundi au samedi aux heures de circulation du réseau.

**P+R Z.A. de l'Arrivée**

Doté d'une capacité de 300 places, il se situe en sortie de la RN12 rue de l'Arrivée et en connexion directe avec le Trambus C. Il est ouvert toute la semaine aux heures de circulation du réseau.

# Infrastructures et information voyageurs

## La billettique

Récemment, l'agglomération a décidé de changer son système de billettique et de basculer vers la technologie du constructeur CONDUENT avec l'intégration de « ticket QR code ». Or ce support peut s'avérer contre-intuitif et peu écologique (non rechargeable).

Le capteur NFC (utilisé pour les cartes KorriGo et les cartes bancaires) est situé en partie basse et constitue un réflexe naturel. À l'inverse, la lecture optique exige de présenter le ticket QR code vers le haut face à une caméra. Cette différence de geste peut être source d'hésitation, notamment pour les usagers occasionnels. Un support sans contact permettrait d'harmoniser le geste de validation avec celui déjà utilisé pour les cartes KorriGo et bancaires et serait plus intuitif et inclusif (et notamment pour les personnes en situation de handicap).

L'utilisation d'un QR Code sur l'écran de smartphone grâce à l'achat depuis la E-Boutique engendre un conflit matériel. À l'approche du valideur, les applications de paiement des téléphones (type Apple Wallet ou Google Pay) s'ouvrent en attente d'action de l'usager et ce même si le mode « transport express » est désactivé. L'écran de validation du QR code est alors masqué par l'interface bancaire, bloquant l'opération. Si l'option « Transport Express » est configurée sur le téléphone, l'usager subit un débit bancaire involontaire en tentant simplement de valider son ticket dématérialisé.

Sans remettre en cause les équipements CONDUENT récemment déployés, il serait intéressant de passer à l'option du « ticket sans contact » rechargeable. Ce titre cartonné réutilisable, vendu lors du premier achat et rechargeable sur des automates, par les conducteurs et chez les vendeurs agréés, permet d'unifier : un même geste simple pour tous les supports. De plus, ce changement peut s'effectuer sans avoir besoin de demander aux usagers d'échanger leur ticket : le système QR Code reste actif jusqu'à l'expiration du dernier ticket QR Code en circulation.

Aussi, afin de limiter les validations involontaires, il serait pertinent d'envisager la mise en place d'une confirmation de validation (« Oui / Non ») directement sur l'écran du valideur lors d'un paiement en Open Payment, à l'image du dispositif mis en place sur le réseau rennais.

## Application mobile et Open Data

L'application mobile du réseau souffre d'un manque de suivi, avec une absence de mise à jour depuis presque un an (App Store et Google Play). Cette dernière se traduit par des bugs (erreurs d'affichage des lignes en consultant un arrêt) ce qui dégrade l'expérience utilisateur. On notera également l'impossibilité de cliquer sur les liens lors de la consultation des alertes de déviation.

L'achat de e-tickets sur l'application ayant disparu, l'application pourrait intégrer la technologie de lecture/écriture NFC. L'usager pose sa carte KorriGo au dos de son téléphone pour y charger des titres ou abonnements payés via l'application ou la e-boutique.

L'agglomération doit renforcer sa politique d'ouverture des donnée (Open data), notamment pour le développement de services tiers (Google Maps, Transit, Citymapper) qui sont largement démocratisés auprès du grand public et qui agissent presque comme une publicité pour les réseaux. Au-delà des simples horaires théoriques (GTFS statique) et d'un flux en temps réel SIRI de type Stop Monitoring, l'agglomération doit opter pour une politique plus large des données. Cela passe par la création et la publication des trois flux temps réel les plus communs :

- *GTFS-RT Vehicle Positions* : pour la géolocalisation des bus en direct.
- *GTFS-RT Trip Updates* : pour l'ajustement dynamique des heures d'arrivée selon l'état du trafic.
- *GTFS-RT Service Alerts* : pour la remontée automatisée et cliquable des déviations, pannes ou retards directement dans les calculateurs d'itinéraires.

Aussi, le site de Saint-Brieuc Armor Agglomération doit se doter d'une page dédiée à l'Open Data Mobilité. En plus des flux destinés aux développeurs, cet espace aurait vocation à publier les rapports de fréquentation (validations journalières par ligne, affluence aux pôles d'échanges) ce qui permettrait de mesurer objectivement la performance du réseau.

## Une identité audio pour aider les usagers

Pour accompagner la transition vers un réseau moderne, l'introduction d'un jingle accompagnant les annonces sonores (stations, arrêts, informations sur le trafic) serait un véritable atout pour le réseau et le rendrait unique auprès des usagers. En effet, selon des recherches en psychologie environnementale, plus que de simples sons, ces jingles influencent la perception de l'espace et l'expérience vécue par les passagers.

Selon une étude de l' (Institut Terram, 2025) « 41 % des personnes ayant connu des symptômes dépressifs estiment que leurs problèmes de déplacement en sont en partie la cause », et « 39 % des urbains déclarent une source d'anxiété liée à leurs déplacements, contre 30 % en zone rurale ». Ces statistiques nous montrent qu'il est important de penser les transports tout en prenant en compte ces réalités sur la santé mentale des usagers, d'autant plus que ces dernières ont un impact plus fort sur les populations en situation de vulnérabilité dans les transports (femmes, personnes en situation de précarité, personnes porteuses de handicap).

Pour faciliter les trajets des usagers, un jingle peut permettre de capter l'attention rapidement. Cette petite différence transforme des annonces monotones facilement occultables dans des espaces bruyants et en mouvement, en véritables repères sonores.

Par ailleurs, une étude publiée dans l' (International Journal of Advanced Natural Sciences and Engineering Researches, 2025) souligne que les identités sonores dans les transports publics peuvent renforcer le lien des passagers avec le réseau et contribuer à l'amélioration de l'expérience des voyageurs.

Ce jingle pourrait s'accompagner de nouvelles annonces sonores, créées avec la population. L'idée serait d'inciter les citoyens d'horizons, d'âges, de genres différents à donner leur voix pour les annonces du réseau, dans l'esprit de rendre ce dernier plus humain et plus proche de ses usagers.

## Une carte interactive pour une information unifiée

Pour unifier toutes les sources d'informations que propose le site internet TUB, le réseau pourrait se doter d'une carte interactive pour regrouper sur une même page la majorité des informations dont un usager aurait besoin. Aujourd'hui, les informations de transport sont de moins en moins statiques, pour laisser place aux données en temps réel. Alors proposer principalement des téléchargements de fiches horaires et plans au format PDF, un moteur de recherche d'itinéraire et une carte interactive séparés ne permet pas de répondre aux besoins d'information des usagers.

Une carte interactive regroupant les informations et fonctionnalités ci-dessous serait un véritable atout pour le réseau, car une information unifiée facilite la prise en main du réseau.

- Ouverture des P+R et leur capacité en temps réel
- Horaires théoriques et en temps réel
- Arrêts pour le transport à la demande
- Arrêts et tracé des lignes régulières
- Recherche d'itinéraire
- Info trafic en temps réel reportée sur les arrêts et courses
- État et disponibilité des bornes de vélo en libre-service

L'objectif n'est pas de remplacer les outils existants, mais de les réunir dans une seule et même page. Ce n'est plus l'usager qui cherche où se trouve l'information, mais l'information qui vient à lui quand il en a besoin.

# Fiches territoriales

## Saint-Brieuc

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 4’ à 5’ | 6’ à 7’ | 6’ à 9’ | 7’ à 9’ | 10’ |
| B | 7’ à 8’ | 9’ à 10’ | 10’ à 15’ | 20’ à 30’ | 30’ |
| C | 7’ à 8’ | 9’ à 10’ | 10’ à 15’ | 20’ à 30’ | 30’ |
| 1 | 12’ à 15’ | 15’ à 20’ | 15’ à 20’ | 30’ à 40’ | 60’ |
| 2 | 20’ | | 30’ | 120’ | |
| 3 | 15’ | 20’ | 20’ | 110’ | |
| 21 | 50’ | | 50’ | | |
| 50 | 32’ | | 32’ à 48’ | | |
| 101 | 3 à 6 départs / sens | | 2 départs / sens | | |
| 102 | 3 à 5 départs / sens | | | | |
| M1 | | 1 départ / sens | | | |

En tant que ville-centre, Saint-Brieuc concentre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération.

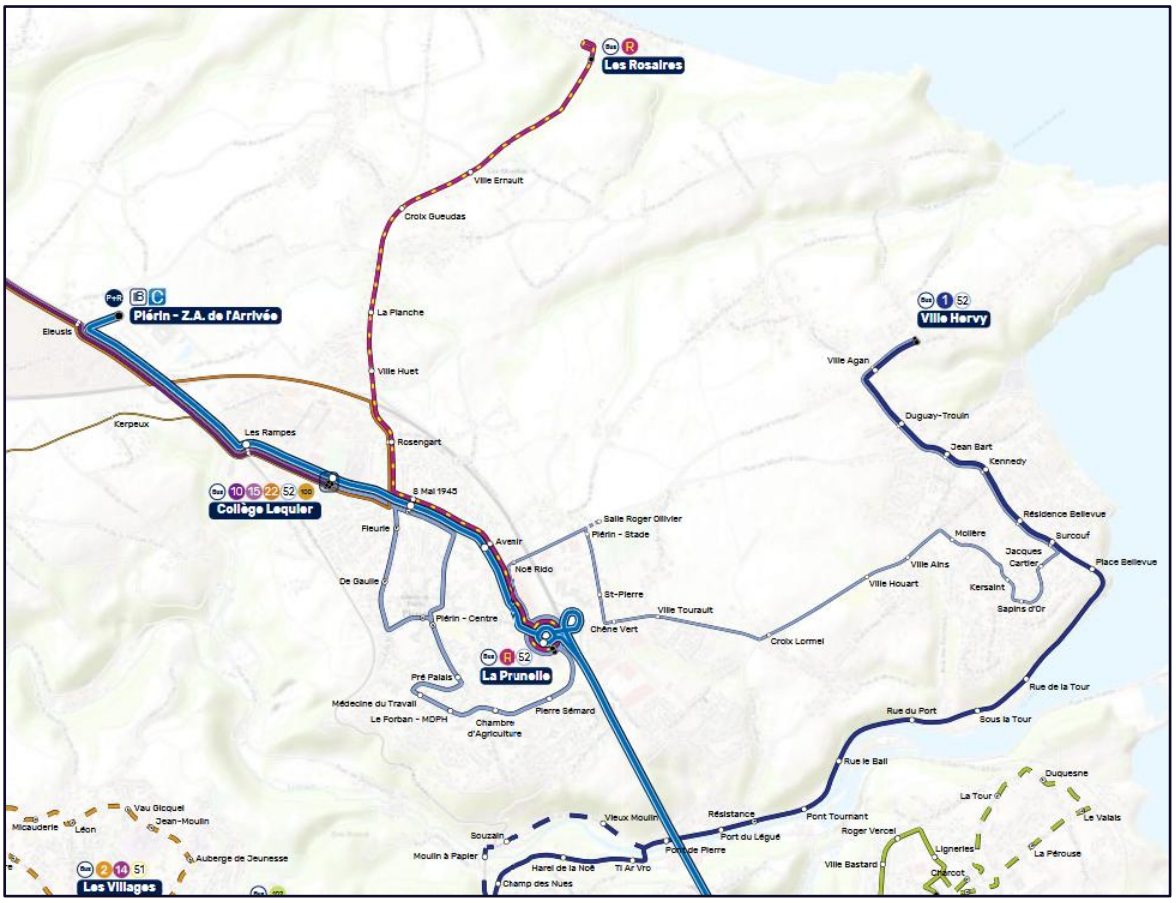
Les modes lourds (Tramway A et Trambus B et C) forment la colonne vertébrale, assurant les liaisons intercommunales et la desserte des grands pôles de l’agglomération. En complément, les lignes urbaines (1, 2 et 3) assurent une desserte de maillage, garantissant une irrigation fine des quartiers résidentiels denses (Cesson, Ginglin, Gouëdic, La Croix Saint-Lambert) vers les pôles d'échanges.

La traversée de Saint-Brieuc doit s'appuyer sur les voies en site propre sur les axes les plus congestionnés, avec une priorité systématique aux feux et carrefours pour les lignes structurantes. L'objectif est de garantir l'attractivité du transport public face à la voiture individuelle, particulièrement depuis les Parkings Relais situés aux entrées de ville.

La ville accueille des PEM et des P+R pour organiser les correspondances :

- **PEM Gares :** Le point central du réseau, organisant la rencontre et les correspondances entre le réseau urbain, les cars régionaux et la gare ferroviaire TER/TGV.
- **PEM Les Villages :** Porte d’entrée ouest, intégrant un Parking Relais pour intercepter les flux automobiles avant le centre-ville.
- **Parkings Relais :** P+R IUT, P+R Chaptal et P+R Avenir permettent un accès depuis l’Est, totalisant environ 400 places en sortie de la RN12.

# Plérin



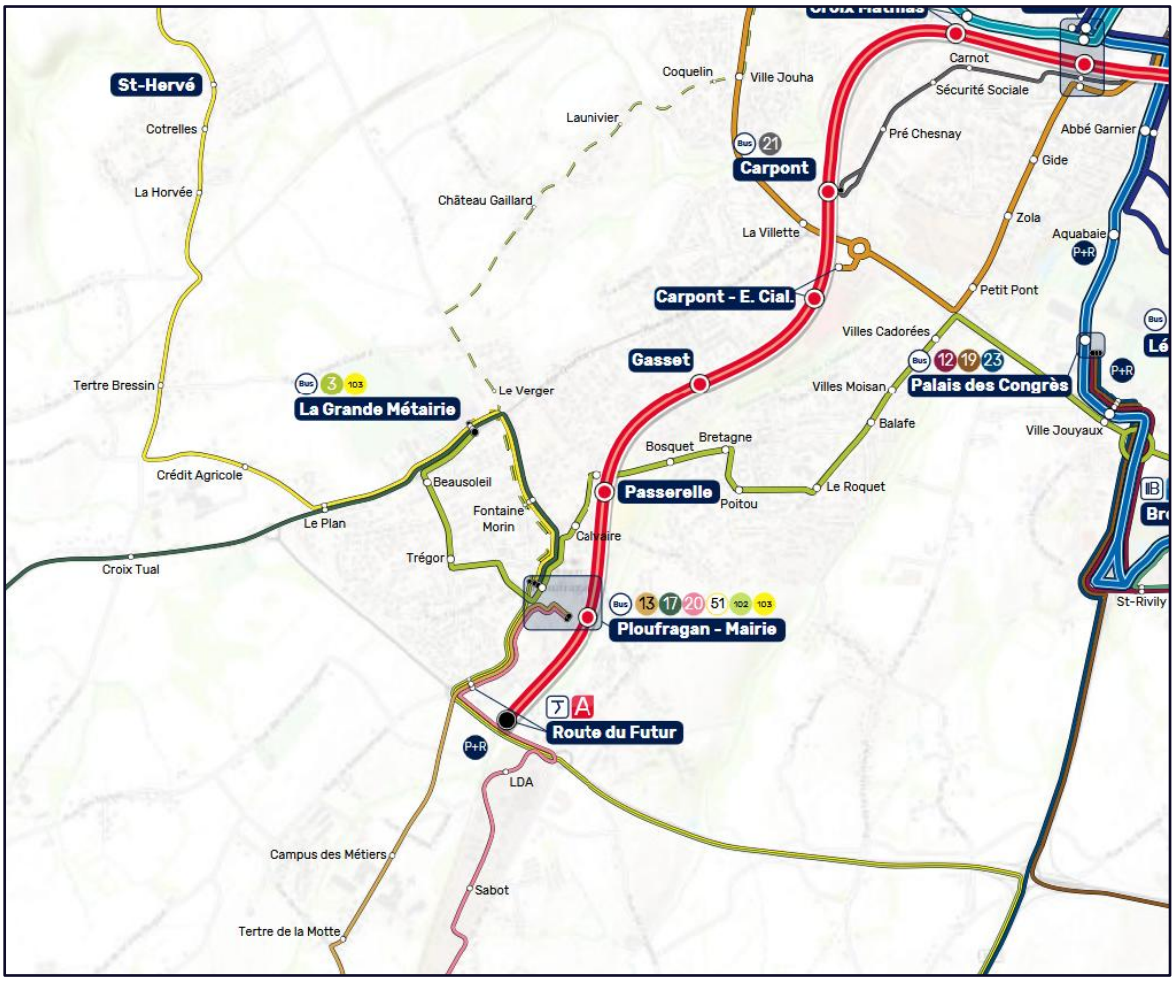

*Plan 5 - Plérin*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| C | 7’ à 8’ | 9’ à 10’ | 10’ à 15’ | 20’ à 30’ | 30’ |
| 1 | 12’ à 15’ | 15’ à 20’ | 15’ à 20’ | 30’ à 40’ | 60’ |
| 52 | 20’ | 20’ à 40’ | 40’ | | |
| R *(Estivale)* | 20’ à 30’ | | 20’ à 30’ | 20’ à 30’ | 30’ |

Deuxième ville de l'agglomération en population, Plérin joue un rôle de filtre majeur. Située au carrefour de la RN12 (axe Rennes-Brest) et des axes départementaux littoraux (D786 vers Pordic, Binic et Saint-Quay-Portrieux), la commune intercepte les flux venus du nord. Le Trambus C constitue la première alternative performante à l'automobile pour entrer dans le cœur d'agglomération et desservir la commune.

- **PEM Collège Lequier :** Porte d'entrée Nord du réseau, ce PEM fluidifie les correspondances entre le Trambus C, et les lignes périurbaines (10, 15, 22, et 100) desservant les communes du littoral.
- **Parking Relais (P+R Z.A. de l'Arrivée) :** Doté de 300 places, positionné stratégiquement en sortie de la RN12 pour intercepter efficacement les flux automobiles venant du Nord.

# Ploufragan

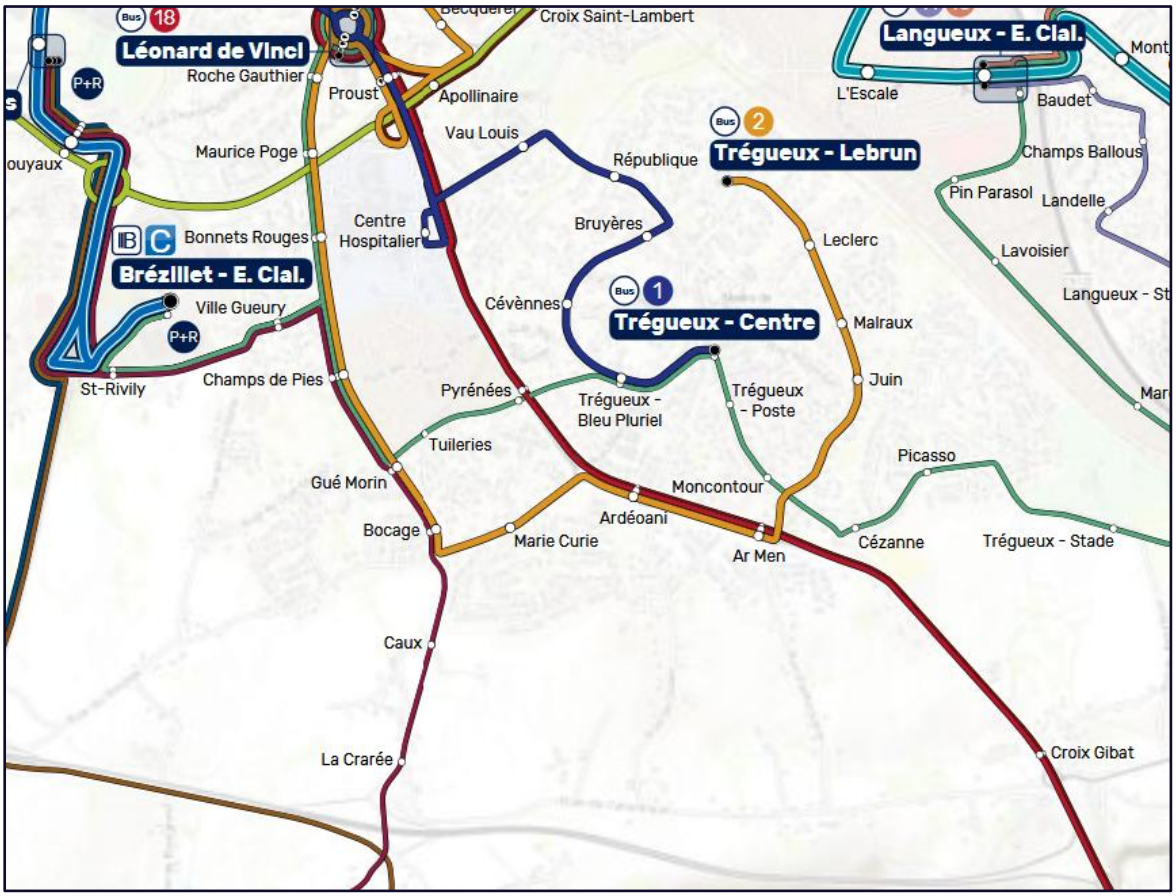



*Plan 6 - Ploufragan (Zoomé sur le bourg)*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| A | 4’ à 5’ | 6’ à 7’ | 6’ à 9’ | 7’ à 9’ | 10’ |
| B | 7’ à 8’ | 9’ à 10’ | 10’ à 15’ | 20’ à 30’ | 30’ |
| 2 | 20’ | | 30’ | 120’ | |
| 3 | 15’ | 20’ | 20’ | 110’ | |
| 21 | 50’ | | 50’ | | |
| 51 | 9 à 11 départs / sens | | 7 départs | | |

- **PEM Ploufragan - Mairie :** Porte d'entrée Sud-Ouest de l'agglomération, ce pôle est aménagé avec un espace piéton sécurisé entre le Tramway et les Bus. Il permet le rabattement des lignes périurbaines (13, 17, 20, 102, 103) venues de Plaintel, Saint-Donan ou Quintin directement vers le Tramway A.
- **Les Parkings Relais :** P+R Route du Futur (300 places, sur la ligne A), Le P+R Palais des Congrès (200 places, sur la ligne C), Le P+R Pierre de Coubertin (92 places, sur la ligne C) et le P+R Plaines Villes (107 places, sur la ligne B).

# Trégueux




*Plan 7 - Trégueux (Zoomé sur le bourg)*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| C | 7’ à 8’ | 9’ à 10’ | 10’ à 15’ | 20’ à 30’ | 30’ |
| 1 | 12’ à 15’ | 15’ à 20’ | 15’ à 20’ | 30’ à 40’ | 60’ |
| 2 | 20’ | | 30’ | 120’ | |
| 18 | 55’ | | 55’ | | |
| 20 | 20’ à 40’ | 80’ | 80’ | | |
| 50 | 32’ | | 32’ à 48’ | | |
| 101 | 3 à 6 départs / sens | | 2 départs / sens | | |

Commune de la première couronne au sud-est de Saint-Brieuc, Trégueux est traversée par le Trambus C dans la zone de Brézillet. La commune accueille deux terminus de lignes urbaines, Trégueux – Centre pour la ligne 1 et Trégueux – Lebrun pour la ligne 2 qui assurent une desserte fine des quartiers résidentiels.

- **Le Parking Relais :** Le P+R Brézillet - Espace Commercial (190 places) connecté au Trambus C, intercepte les flux issus de la rocade et de la D700.

# Langueux




*Plan 8 - Langueux*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| B | 7’ à 8’ | 9’ à 10’ | 10’ à 15’ | 20’ à 30’ | 30’ |
| 11 | 20’ | 30’ | 30’ à 40’ | 110’ | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 16 | 20’ à 30’ | 40’ | 40’ à 80’ | | |
| 50 | 32’ | | 32’ à 48’ | | |
| M1 | | 1 départ / sens | | | |

Porte d'entrée est de l'agglomération avec le PEM Langueux – Espace Commercial, la commune voit passer le Trambus B, une ligne transversale 50 et des lignes périurbaines 11 et 16 en direction d'Yffiniac et Hillion.

# Pordic




*Plan 9 - Pordic*

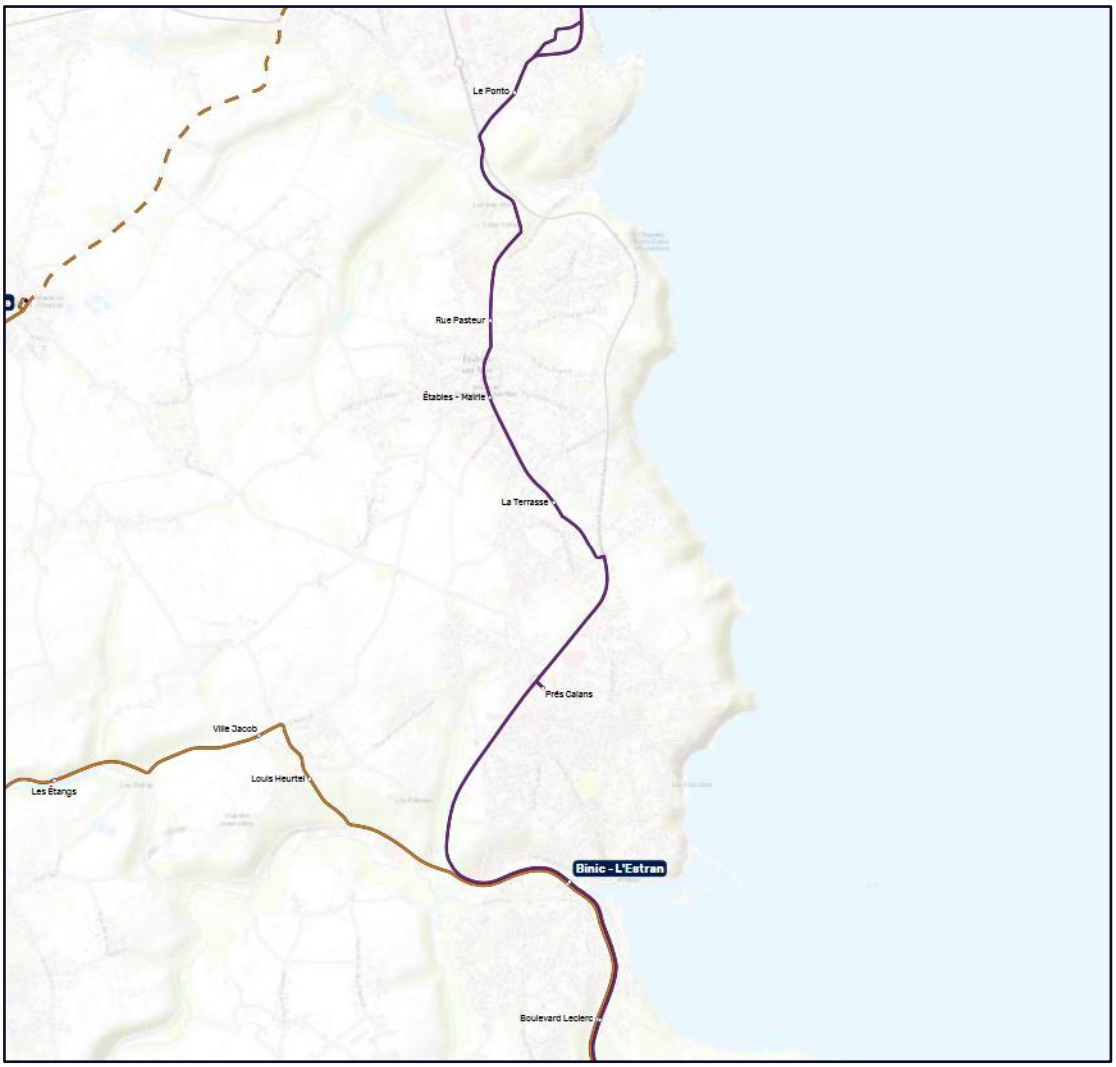
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | 60’ | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 15 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | | |
| 100 | 8 départs / sens | | 5 départs / sens | | |

Lignes 10 et 15 (tronc commun) : desservent la commune entre le PEM Collège Lequier (correspondance Trambus) et Pordic – Centre, avec une fréquence combinée de 15 min en heure de pointe à 20 min en heure creuse en semaine *(contre 30 actuellement)*. Les deux lignes reprennent le trajet de l'actuelle ligne 10 sur la commune.

Le secteur de Tréméloir bénéficie d’une offre améliorée grâce à la ligne 100 (par rapport à l’actuelle ligne 40).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 6h50 | 10h30 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Binic – Étables-sur-Mer




*Plan 10 - Binic - Étables-sur-Mer*

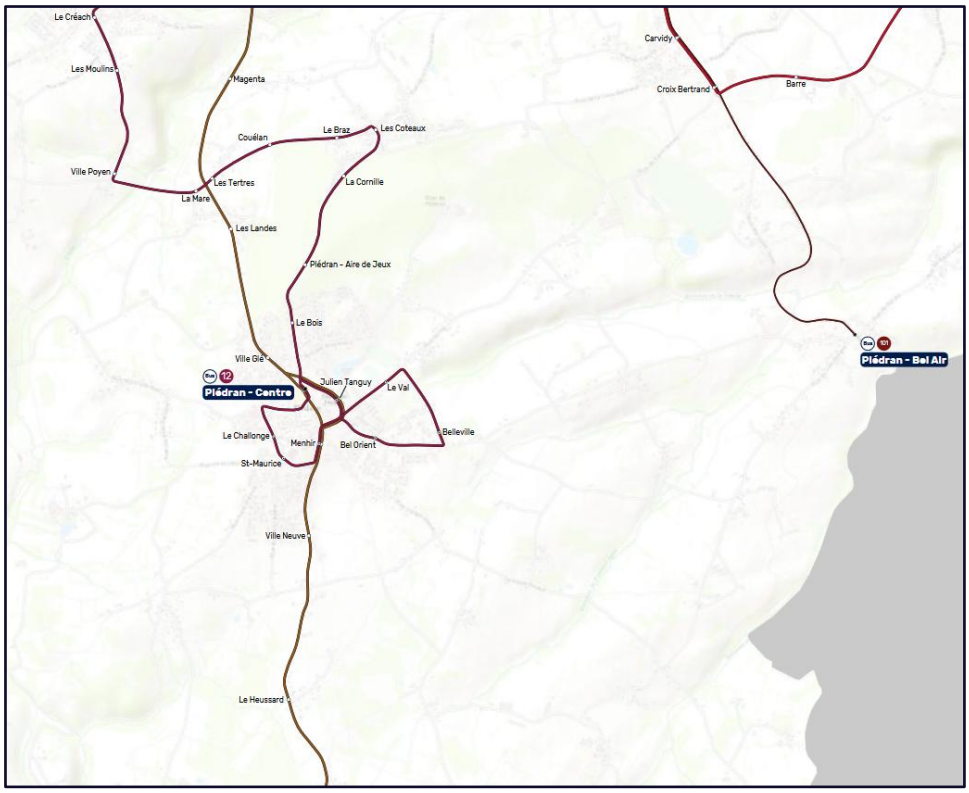
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | 60’ | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 22 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | | |

Ligne 10 : dessert la commune en complémentarité avec la ligne 22. Elle reprend le trajet des actuelles lignes 10 et 201 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Collège Lequier en correspondance avec le Trambus.

Ligne 22 : assure une desserte « express » entre Plérin et Binic, sans arrêt intermédiaire, en complémentarité avec la ligne 10.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h00 | | 6h30 | 10h10 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Plédran




*Plan 11 - Plédran*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 20’ | 30’ | 30’ à 40’ | 100’ (1h40) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 19 | 40’ | 80’ (1h20) | 80’ (1h20) | | |
| 101 | 3 à 6 départs / sens | | 2 départs /sens | | |

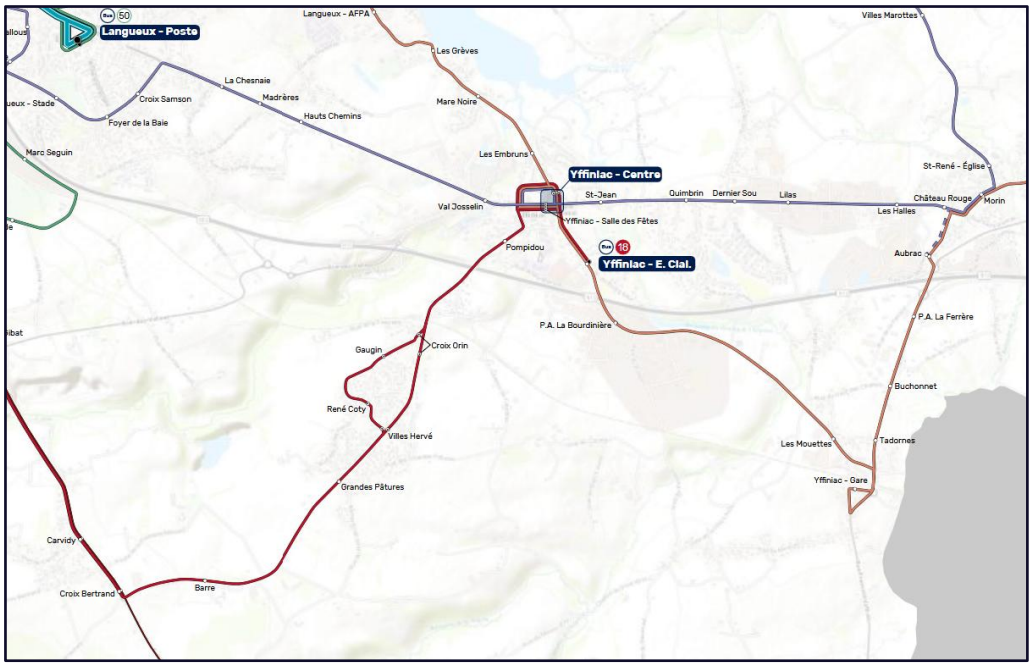
Ligne 12 : assure une desserte fine de la commune avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 70 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus.

Ligne 19 : assure une desserte « express », directe, empruntant la départementale et desservant trois arrêts avant le bourg, en direction de Saint-Carreuc et Plœuc-L'Hermitage. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 7 sur la commune, en y ajoutant des points d'arrêt supplémentaires.

Ligne 101 : dessert le lieu-dit « Bel Air », actuellement desservi par la ligne 208, puis se dirige vers l'Est de Saint-Brieuc.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 10h50 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Yffiniac




*Plan 12 - Yffiniac*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 20’ | 30’ | 30’ à 40’ | 110’ (1h50) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 16 | 20’ à 30’ | 40’ | 40’ à 80’ | | |
| 18 | 55’ | | 55’ | | |
| M1 | | 1 départ / sens | | | |

Ligne 11 : dessert le bourg d'Yffiniac au plus direct depuis le PEM Langueux – Espace Commercial en correspondance avec le Trambus. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 20 sur la commune.

Ligne 16 : dessert les Grèves, le bourg, l'Espace Commercial, la gare et les quartiers au sud-est de la commune. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 30 entre Georges Palante et Yffiniac – Salle des Fêtes, puis dessert les zones au sud-est.

Ligne 18 : dessert les quartiers des Villes Hervé et de la Croix Bertrand, les relie au bourg, à l'Espace Commercial d'Yffiniac et à Saint-Brieuc sans passer par Langueux. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 80 entre Léonard de Vinci et Villes Hervé, en y ajoutant la desserte du bourg et de l'Espace Commercial.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 5h00 | | 7h00 | 10h20 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Plaintel




*Plan 13 - Plaintel*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 28’ | 40’ | 40’ à 80’ | 100’ (1h40) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 23 | 40’ | | 80’ (1h20) | | |
| 102 | 40’ | | 80’ (1h20) | | |
| 103 | 8 à 9 départs / sens | | 6 départs / sens | | |

Ligne 13 : assure une desserte fine de la commune avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 50 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Lignes 23 et 102 : desservent Malakoff, offrant une desserte de la zone depuis plusieurs autres communes et des correspondances avec la ligne 13.

Ligne 103 : assure une desserte « express », directe, empruntant la départementale avant d'arriver au bourg, puis se dirige vers Plœuc-l'Hermitage, Lanfains, Le Bodéo et La Harmoye.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h10 | | 6h50 | 11h20 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Hillion




*Plan 14 - Hillion*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 20’ | 30’ | 30’ à 40’ | 110’ (1h50) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 16 | 20’ à 30’ | 40’ | 40’ à 80’ | | |
| M1 | | 1 départ / sens | | | |

Ligne 11 : dessert le bourg d'Hillion avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 20 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Langueux – Espace Commercial en correspondance avec le Trambus.

Ligne 16 : dessert Saint-René et le collège Charles de Gaulle, avec le même terminus que la ligne 11 au PEM Langueux – Espace Commercial.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 5h00 | | 6h40 | 10h00 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Plœuc-L'Hermitage




*Plan 15 - Plœuc-L'Hermitage*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | | | | | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 19 | 40’ | 80’ (1h20) | 80’ (1h20) | 5 départs / sens | |
| 103 | 8 à 9 départs / sens | | 6 départs / sens | | |
| 104 | 6 départs / sens | | | | |

Ligne 19 : dessert le bourg avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 7 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus.

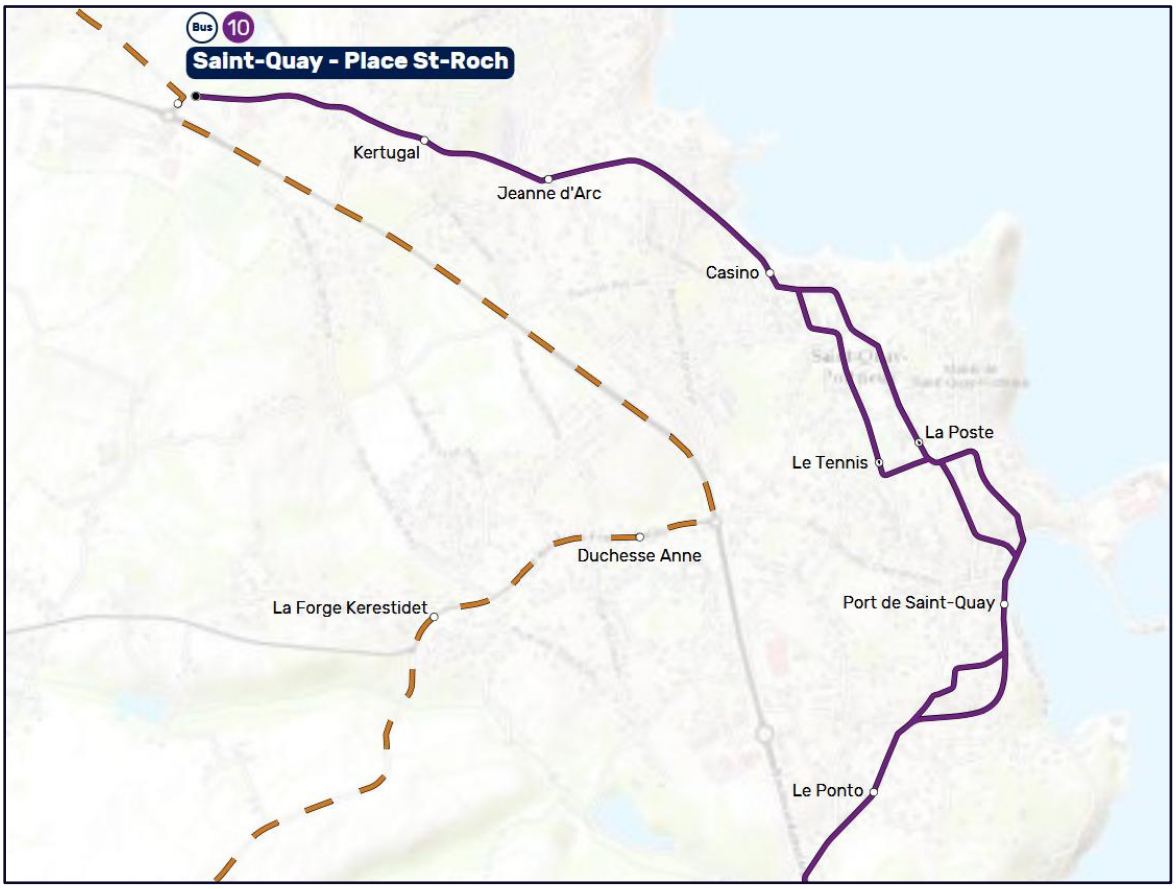
Ligne 103 : reprend la desserte de l'Hermitage, à l'ouest de la commune, actuellement assurée par la ligne 603, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Ligne 104 : assure une liaison transversale desservant Lanfains, Saint-Brandan et Quintin, du lundi au vendredi aux heures de pointe uniquement.

Ligne 12 : dessert la commune les vendredis et samedis soir pour les retours tardifs (voir Les services de soirée périurbains).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 10h30 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

# Saint-Quay-Portrieux




*Plan 16 - Saint-Quay-Portrieux*

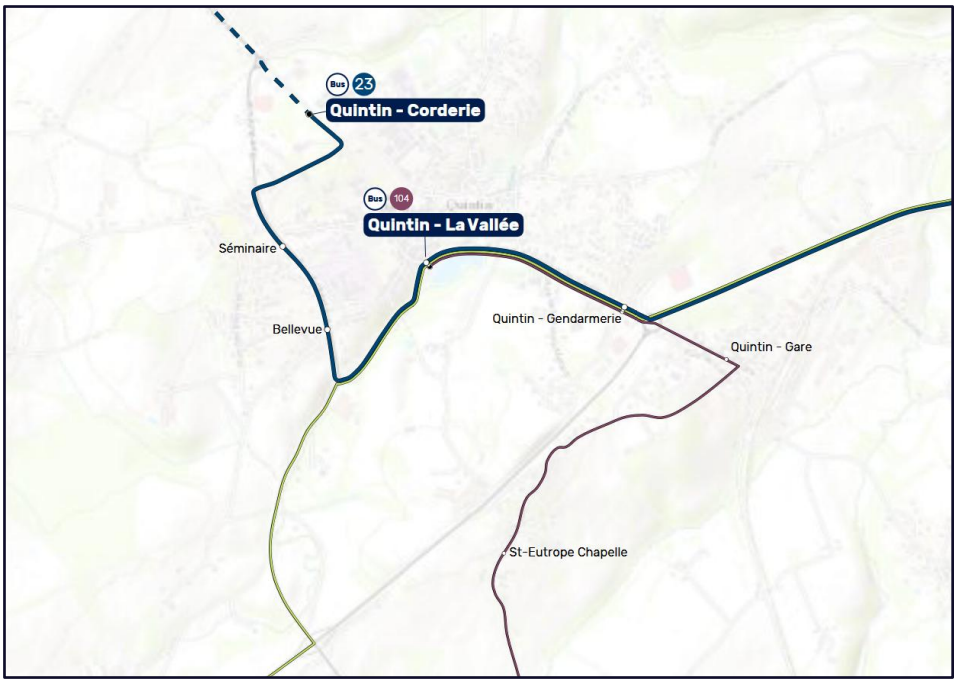
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | 60’ | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 22 | 30’ | | 40’ | | |

Ligne 10 : dessert la côte de Saint-Quay-Portrieux avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 201 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Collège Lequier en correspondance avec le Trambus.

Ligne 22 : dessert la partie intérieure de la commune, aux heures de pointe uniquement. Elle reprend une partie de la desserte de l'actuelle ligne sur réservation 110.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 5h50 | | 6h20 | 10h00 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Quintin




*Plan 17 - Quintin*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | | | | 100’ (1h40) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 23 | 40’ | | 80’ (1h20) | | |
| 102 | 40’ | | 80’ (1h20) | | |
| 104 | 6 départs / sens | | | | |

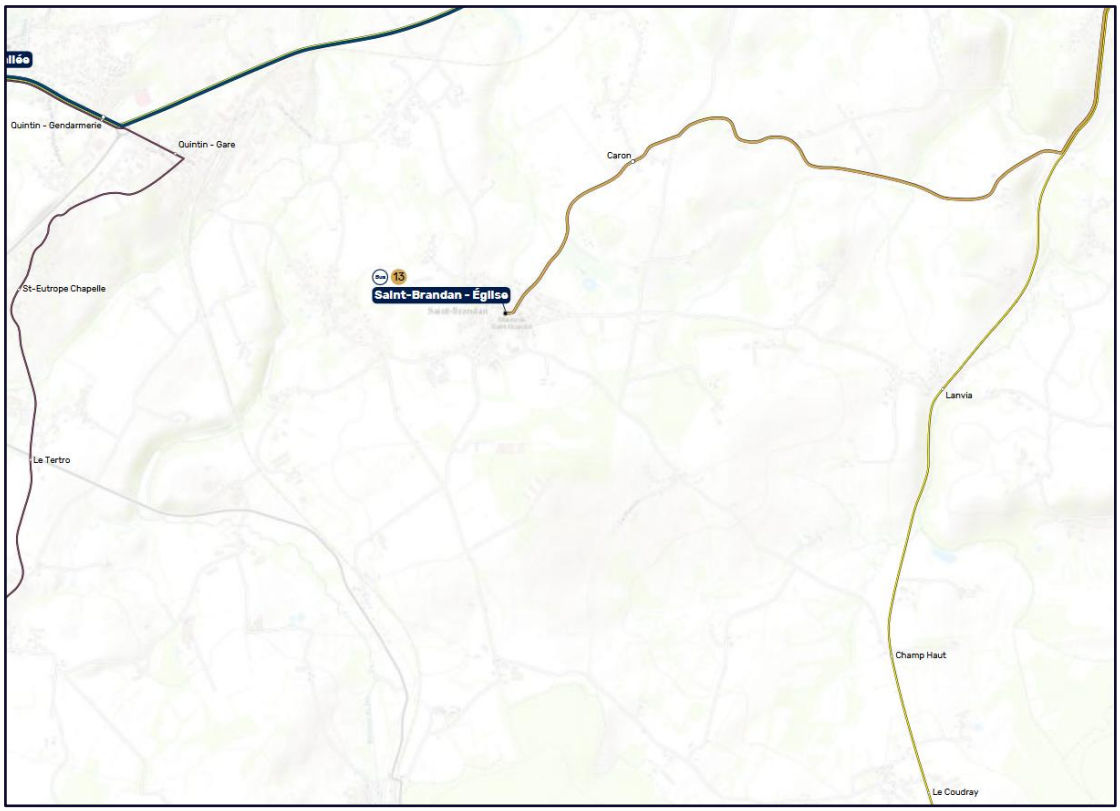
Lignes 23 et 102 : desservent toutes deux Quintin – La Vallée, offrant une fréquence de 20 min en heure de pointe et 40 min en heure creuse. Elles reprennent respectivement le trajet des actuelles lignes 55 et 205 sur la commune, avec terminus au PEM Palais des Congrès (correspondance Trambus) pour la première et au PEM Ploufragan – Mairie (correspondance Tramway) pour la seconde.

Ligne 104 : assure une liaison transversale desservant Saint-Brandan, Lanfains et Plœuc-L'Hermitage, du lundi au vendredi aux heures de pointe uniquement.

Ligne 13 : dessert la commune en soirée et le dimanche, lorsque les autres lignes ne circulent pas.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 6h50 | 11h00 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Saint-Brandan




*Plan 18 - Saint-Brandan*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 28’ | 40’ | 40’ à 80’ | 100’ (1h40) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 104 | 6 départs / sens | | | | |

Ligne 13 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Ligne 104 : assure une liaison transversale desservant Quintin, Lanfains et Plœuc-L'Hermitage, du lundi au vendredi aux heures de pointe uniquement.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h00 | | 6h40 | 11h10 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Trémuson



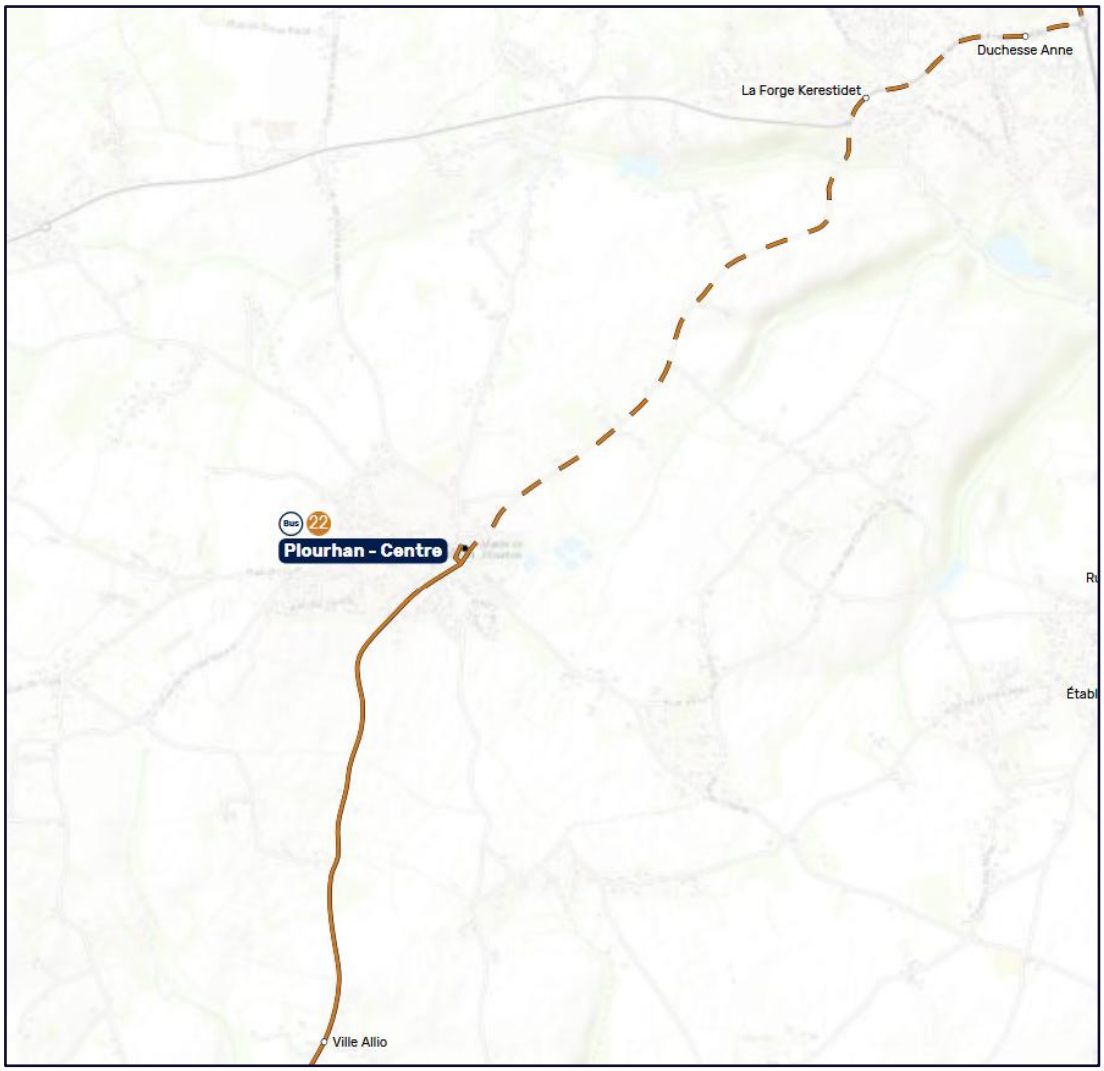

*Plan 19 - Trémuson*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | 30’ | 60’ | 50’ à 60’ | 90’ (1h30) | 2 départs (Ve. Sa.) |

Ligne 14 : dessert le bourg de Trémuson avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 60 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Les Villages en correspondance avec le Trambus.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 6h50 | 10h30 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Plourhan




*Plan 20 - Plourhan*

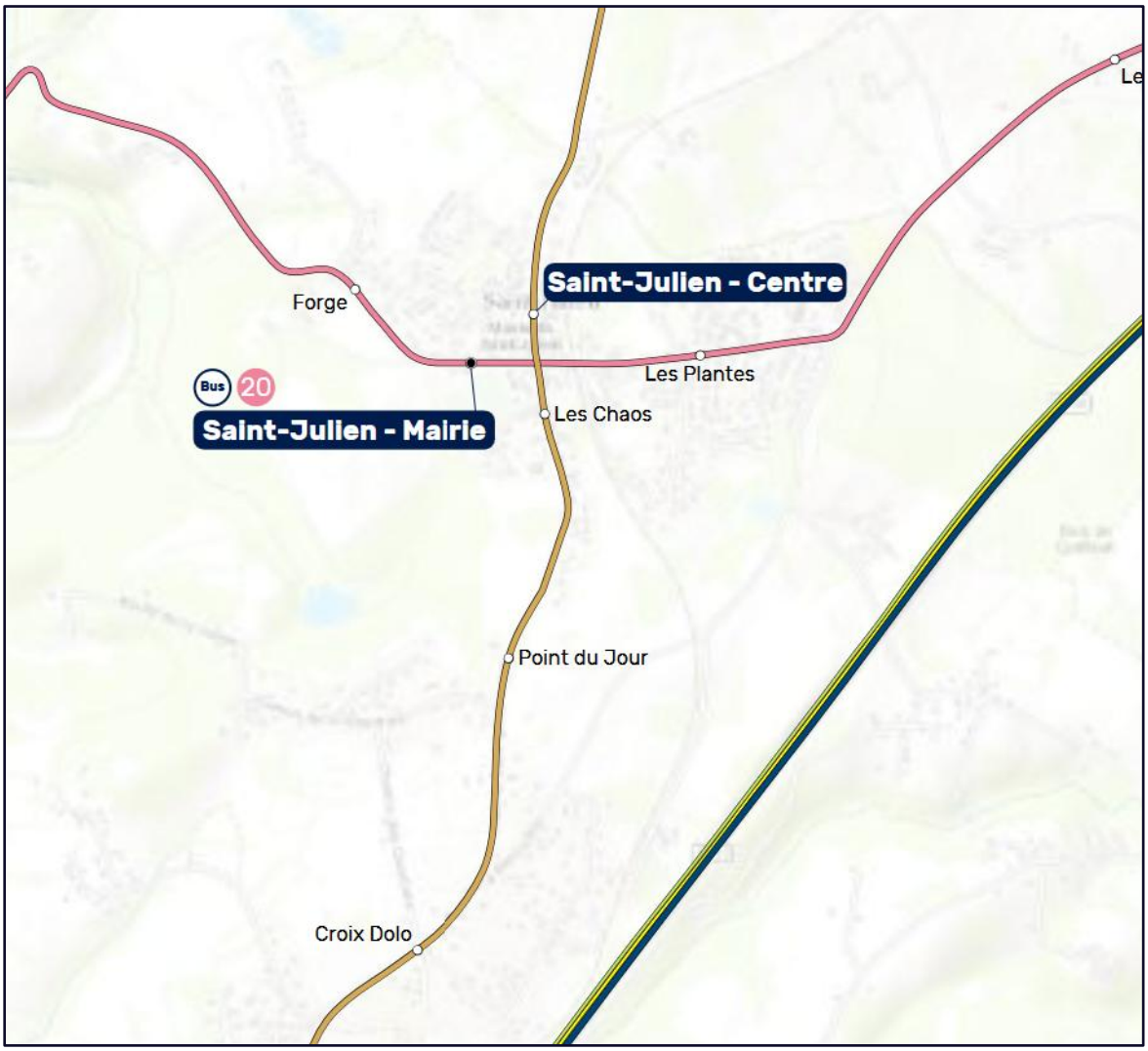
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | | | | | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 22 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | 120’ (2h) | |

Ligne 22 : dessert Plourhan avec une fréquence améliorée, en reprenant une partie de la desserte de l'actuelle ligne sur réservation 110, puis fait son terminus au PEM Collège Lequier en correspondance avec le Trambus.

Ligne 10 : dessert la commune les vendredis et samedis soir pour les retours tardifs (voir Les services de soirée périurbains).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 10h00 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

## Saint-Julien




*Plan 21 - Saint-Julien*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 28’ | 40’ | 40’ à 80’ | 100’ (1h40) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 20 | 40’ | 80’ (1h20) | 80’ (1h20) | | |

Ligne 13 : assure une desserte fine de la commune avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 50 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Ligne 20 : dessert également la commune, en assurant un accès vers la zone des Châtelets.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 11h30 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

# Lantic




*Plan 22 - Lantic*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | | | | | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 22 | 30’ | 40’ | 40’ à 60’ | 120’ (2h) | |

Ligne 22 : dessert Lantic avec une fréquence améliorée, en reprenant une partie de la desserte de l'actuelle ligne sur réservation 110, puis fait son terminus au PEM Collège Lequier en correspondance avec le Trambus.

Ligne 10 : dessert la commune les vendredis et samedis soir pour les retours tardifs (voir Les services de soirée périurbains).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 10h00 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

# Plaine-Haute




*Plan 23 - Plaine-Haute*

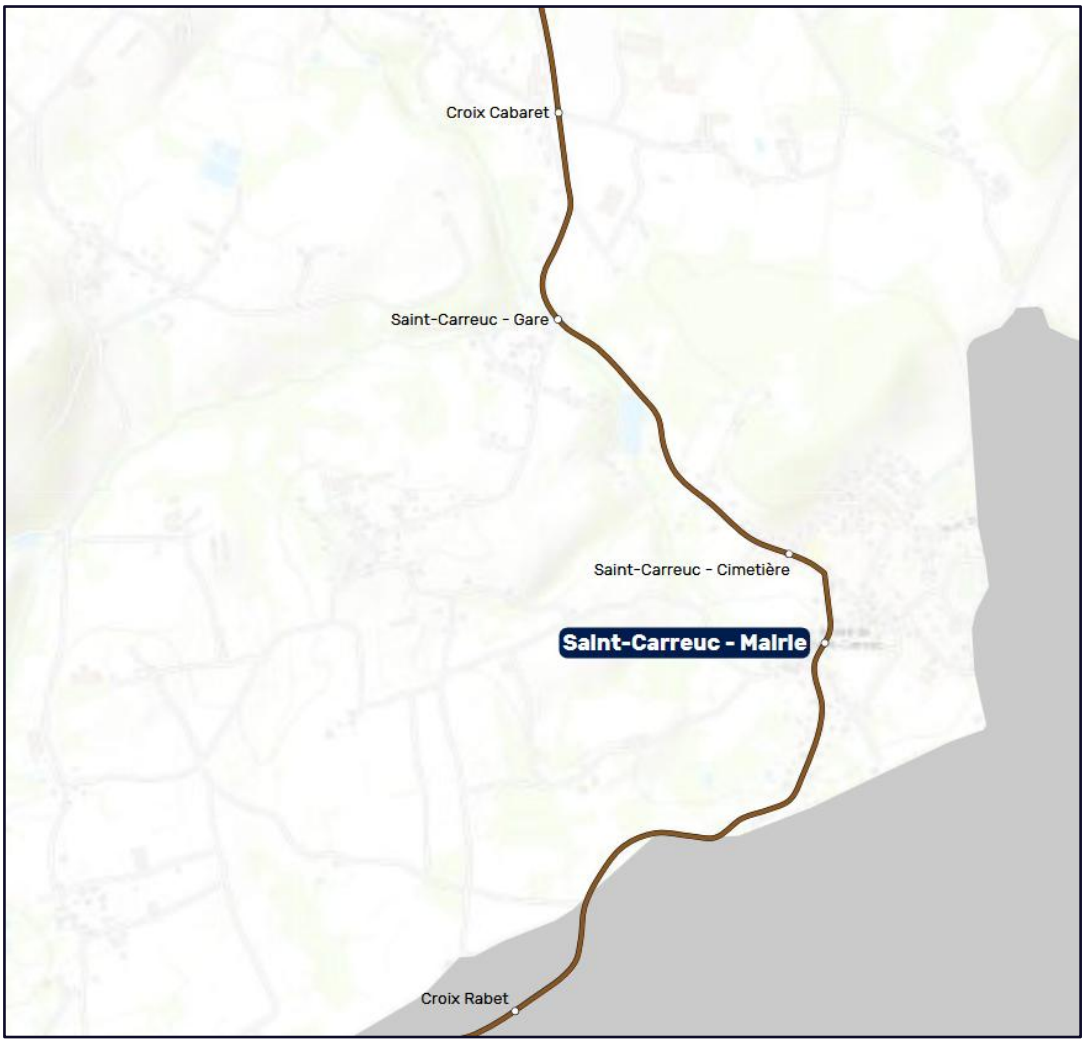
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | | | | | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 20 | 40’ | 80’ (1h20) | 80’ (1h20) | 100’ (1h40) | |

Ligne 20 : dessert Plaine-Haute, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Ligne 14 : dessert la commune les vendredis et samedis soir pour les retours tardifs (voir Les services de soirée périurbains).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h30 | | 7h10 | 11h20 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

## Saint-Carreuc




*Plan 24 - Saint-Carreuc*

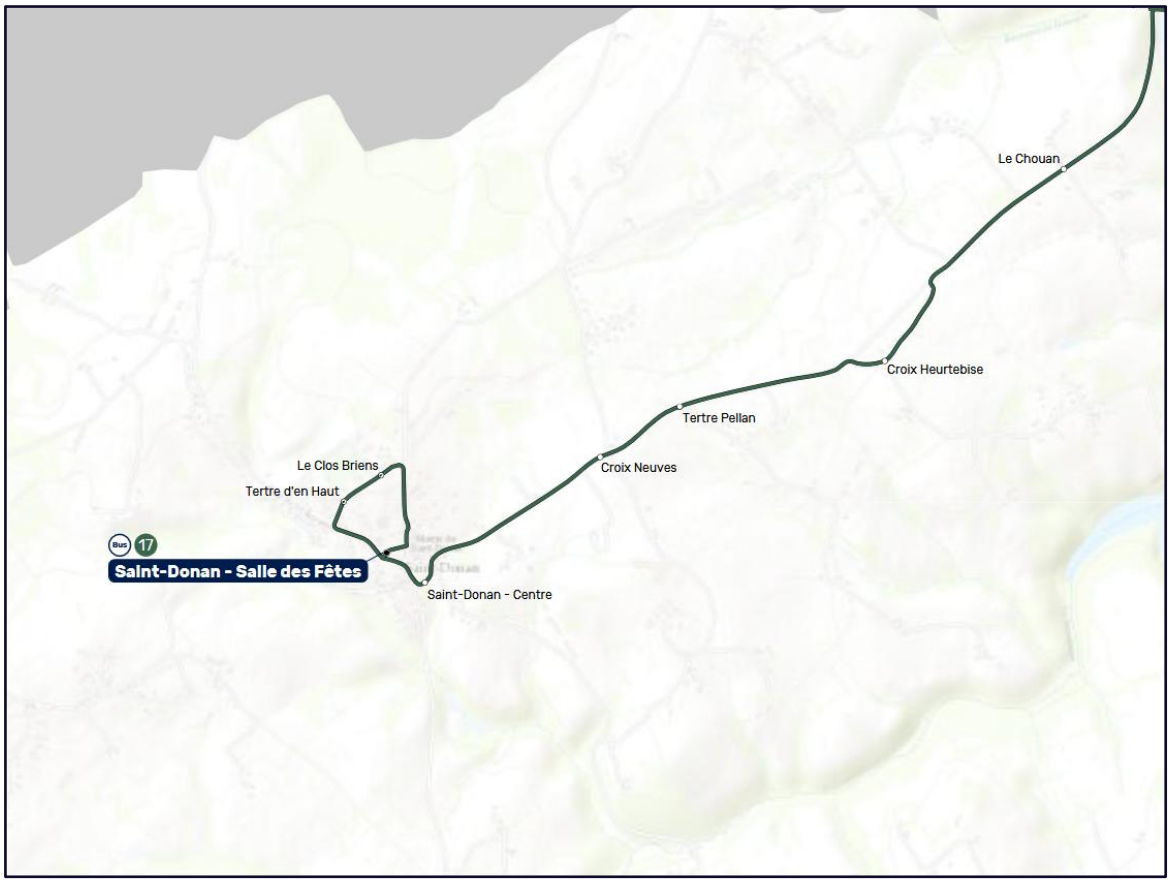
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | | | | | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 19 | 40’ | 80’ (1h20) | 80’ (1h20) | 5 départs / sens | |

Ligne 19 : dessert le bourg avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 7 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus.

Ligne 12 : dessert la commune les vendredis et samedis soir pour les retours tardifs (voir Les services de soirée périurbains).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h30 | | 7h10 | 10h40 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

# Saint-Donan




*Plan 25 - Saint-Donan*

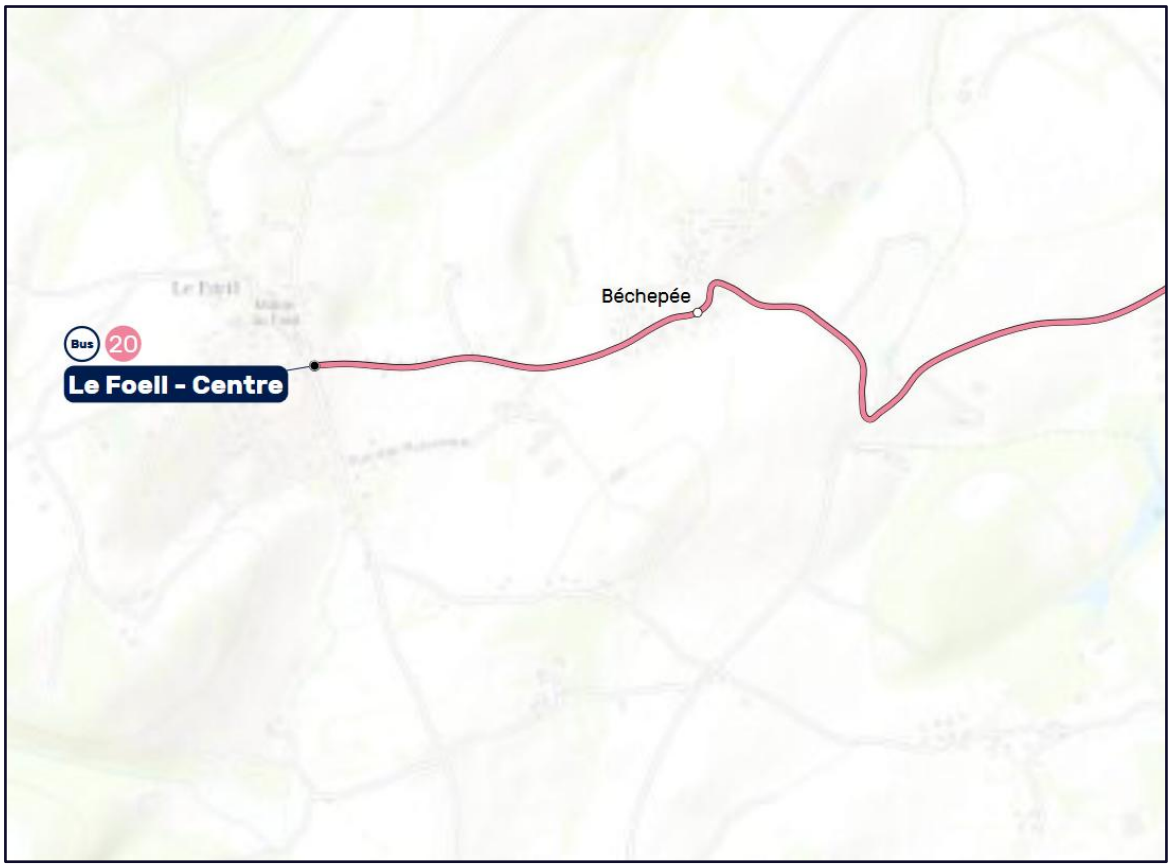
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | | | | 90’ (1h30) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 17 | 30’ | 60’ | 50’ à 60’ | | |

Ligne 17 : dessert Saint-Donan avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 90 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Ligne 14 : dessert la commune en soirée et le dimanche, lorsque la ligne 17 ne circule pas.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h30 | | 7h00 | 10h10 |
| Dernier départ depuis un PEM | 21h50 | 0h45 | 0h45 | 21h50 |

## Le Fœil




*Plan 26 - Le Fœil (zoomé sur le bourg)*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | | | | | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 20 | 40’ | 80’ (1h20) | 80’ (1h20) | 100’ (1h40) | |

Ligne 20 : dessert Le Fœil, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway.

Ligne 13 : dessert la commune les vendredis et samedis soir pour les retours tardifs (voir Les services de soirée périurbains).

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 11h10 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

# La Méaugon




*Plan 27 - La Méaugon*

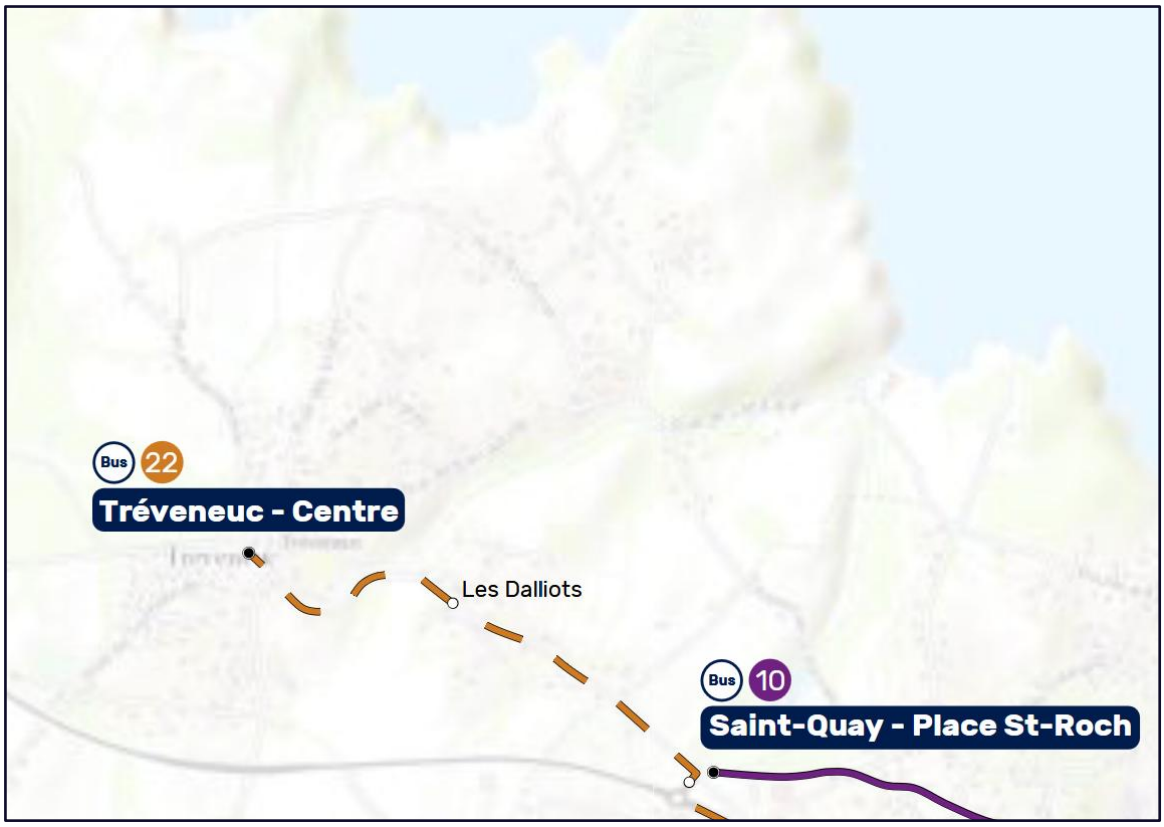
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 14 | 30’ | 60’ | 50’ à 60’ | 90’ (1h30) | 2 départs (Ve. Sa.) |
| 17 | 2 départs / sens | | | | |

Ligne 14 : dessert le bourg de La Méaugon avec une fréquence améliorée. Elle reprend le trajet de l'actuelle ligne 60 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Les Villages en correspondance avec le Trambus.

Ligne 17 : assure une desserte scolaire complémentaire sur la commune, à l'image de certaines courses de l'actuelle ligne 90.

| | Lundi au jeudi | Vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h20 | | 7h00 | 11h10 |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 0h45 | 0h45 | 20h50 |

## Tréveneuc




*Plan 28 - Tréveneuc*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 22 | 30’ | | 40’ | | |

Ligne 22 : dessert Tréveneuc aux heures de pointe uniquement. Elle reprend la desserte de l'actuelle ligne 201 sur la commune, puis fait son terminus au PEM Collège Lequier en correspondance avec le Trambus.

En dehors des horaires de circulation de la ligne 22 et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB, en correspondance avec la ligne 10.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h10 | 6h50 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 19h50 | |

# Lanfains




*Plan 29 - Lanfains*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 103 | 8 à 9 départs / sens | | 6 départs / sens | | |
| 104 | 6 départs / sens | | | | |

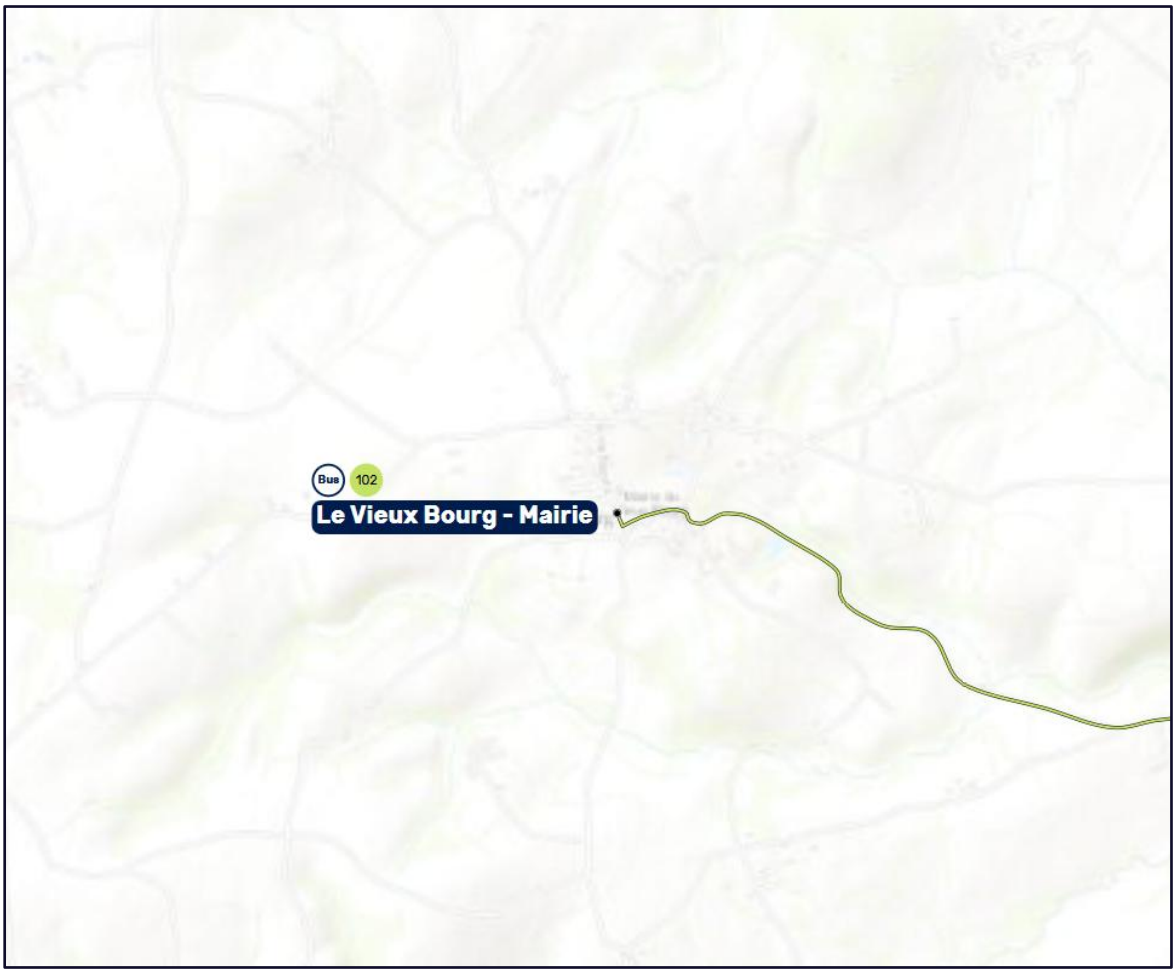
Ligne 103 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway. À certains départs, la ligne est prolongée jusqu'à La Grande Métairie.

Ligne 104 : assure une liaison transversale desservant Quintin, Saint-Brandan et Plœuc-L'Hermitage, du lundi au vendredi aux heures de pointe uniquement.

En dehors des horaires de circulation de la ligne 103 et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h50 | 6h50 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 20h50 | |

# Le Vieux-Bourg




*Plan 30 - Le Vieux Bourg*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 102 | 40’ | | 80’ (1h20) | | |

Ligne 102 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway. À certains départs, la ligne est prolongée jusqu'à Freyssinet.

En dehors des horaires de circulation de la ligne et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h40 | 7h40 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 19h55 | 20h15 | |

# La Harmoye




*Plan 31 - La Harmoye*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 103 | 8 à 9 départs / sens | | 6 départs / sens | | |

Ligne 103 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway. À certains départs, la ligne est prolongée jusqu'à La Grande Métairie.

En dehors des horaires de circulation de la ligne et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h40 | 6h40 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 20h50 | |

# Saint-Bihy




*Plan 32 - Saint-Bihy*

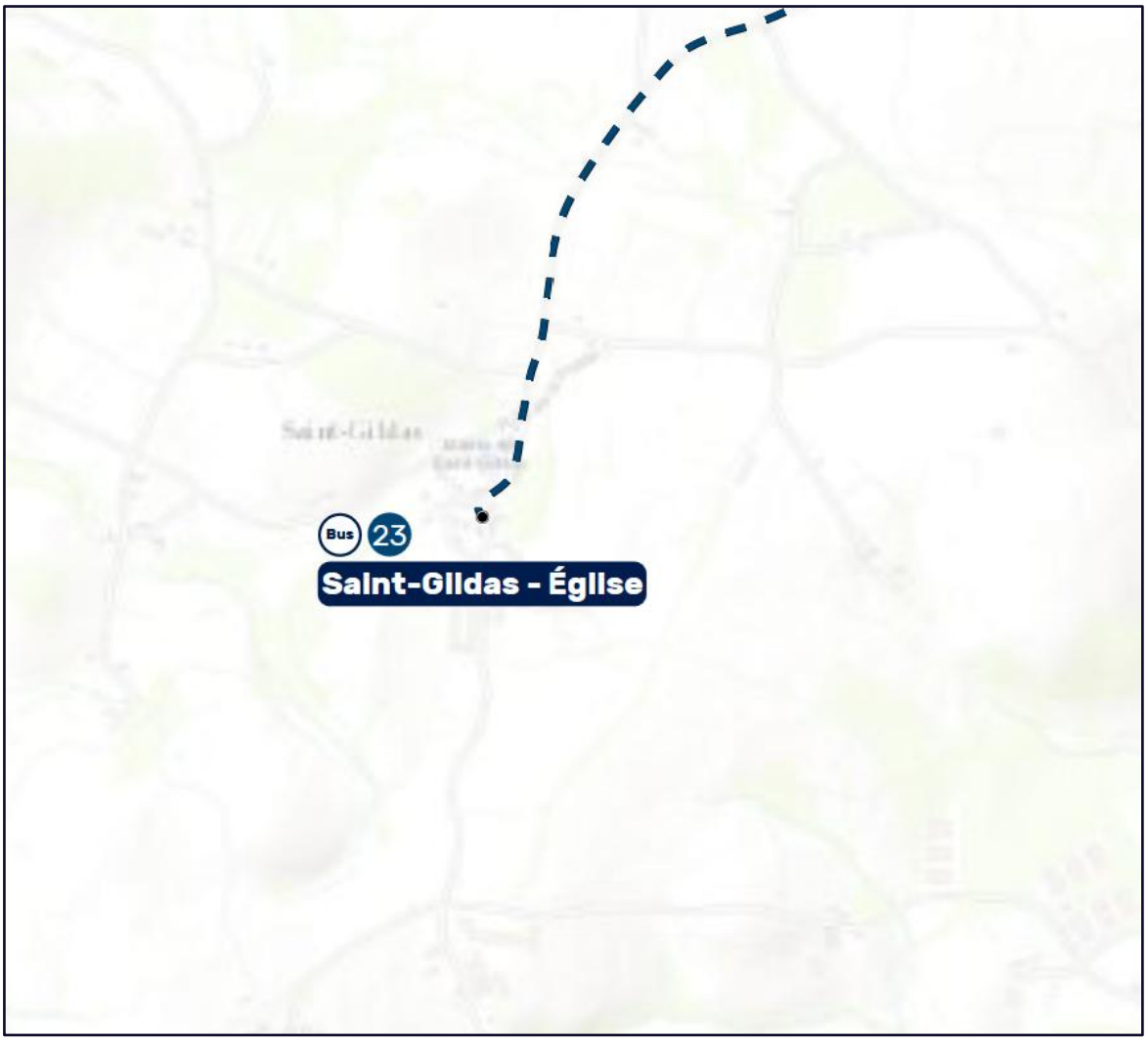
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 102 | 40’ | | 80’ (1h20) | | |

Ligne 102 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway. À certains départs, la ligne est prolongée jusqu'à Freyssinet.

En dehors des horaires de circulation de la ligne et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h40 | 7h40 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 19h55 | 20h15 | |

## Saint-Gildas




*Plan 33 - Saint-Gildas*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 23 | 80’ (1h20) | | 5 départs / sens | | |

Ligne 23 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus.

En dehors des horaires de circulation de la ligne et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h50 | 6h50 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 19h35 | 19h35 | |

# Le Bodéo




*Plan 34 - Le Bodéo*

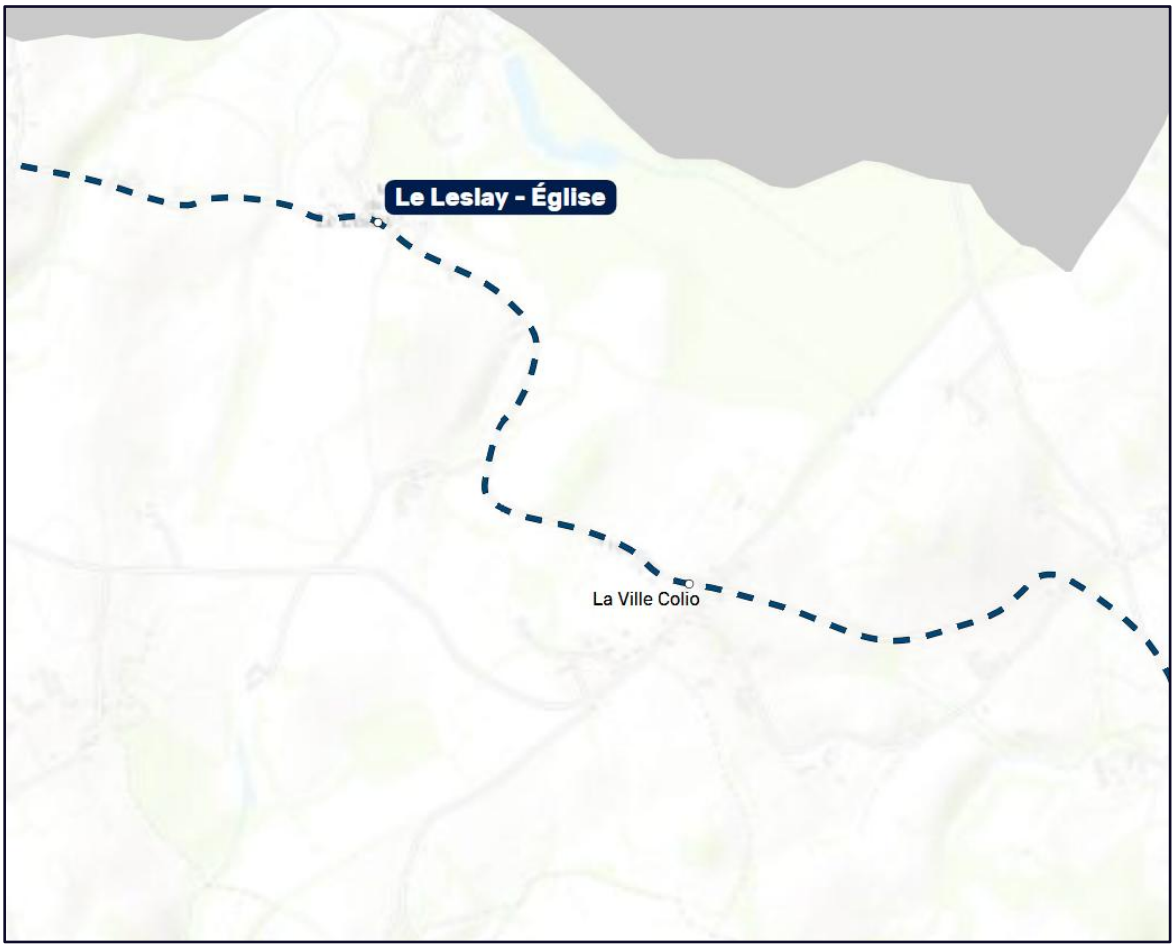
| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 103 | 8 à 9 départs / sens | | 6 départs / sens | | |

Ligne 103 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Ploufragan – Mairie en correspondance avec le Tramway. À certains départs, la ligne est prolongée jusqu'à La Grande Métairie.

En dehors des horaires de circulation de la ligne et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 6h40 | 6h40 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 20h50 | 20h50 | |

# Le Leslay




*Plan 35 - Le Leslay*

| Ligne | Fréquence Pointe | Fréquence Creux | Samedi | Dimanche | Soirée *(Après 22h00)* |
|---|---|---|---|---|---|
| 23 | 80’ (1h20) | | 5 départs / sens | | |

Ligne 23 : dessert le bourg, puis fait son terminus au PEM Palais des Congrès en correspondance avec le Trambus.

En dehors des horaires de circulation de la ligne et dans les zones non desservies, la commune est desservie par ProxiTUB.

| | Lundi au vendredi | Samedi | Dimanche |
|---|---|---|---|
| Premier départ vers un PEM | 7h00 | 7h00 | |
| Dernier départ depuis un PEM | 19h35 | 19h35 | |

# Limites du projet

Si ce dossier propose une refonte des mobilités à l'échelle de Saint-Brieuc Armor Agglomération pour répondre aux différents enjeux sociaux et de transition écologique, il convient d'en souligner les limites.

1. La topographie de l'agglomération briochine, fortement marquée par de profondes vallées encaissées (le Gouëdic, le Gouët), limite drastiquement les tracés possibles pour les modes lourds. L'insertion d'un mode sur rail (Tramway A) sur les ouvrages d'art existants nécessiterait des études poussées pour garantir la capacité de charge des ponts et viaducs. Aussi, l'aménagement de sites propres impliquerait une forte réallocation de l'espace public au détriment du stationnement et de la voirie automobile, posant le défi complexe de l'acceptabilité sociale auprès des riverains et des commerçants lors des phases de travaux (difficultés déjà constatées lors de la construction de teo).

2. Bien que l'implantation du Tramway A sur l'ancienne emprise ferroviaire permette de limiter les terrassements, le coût global du système (achat du matériel roulant, construction d'un centre de maintenance et de remisage, électrification de la ligne) reste hors de portée de la capacité d'autofinancement d'une agglomération de 150 000 habitants (plusieurs centaines de millions d'euros). Par ailleurs, le tracé impose le franchissement du faisceau ferré SNCF actuel pour relier le nord et le sud. La création d'un tel ouvrage d'art adapté aux contraintes d'un tramway engendrerait un surcoût d'ingénierie majeur. La faisabilité économique de la ligne A repose donc sur l'obtention indispensable de cofinancements importants de l'État, de la Région Bretagne et de l'Union Européenne (FEDER).

3. Le choix de réutiliser l'ancienne emprise ferroviaire sud se heurte à son usage actuel. Cet axe a été réaménagé en voie verte sécurisée, la ligne « Hentig Glas ». La réintroduction d'une infrastructure lourde de transport public sur cette voie impliquerait une cohabitation complexe à aménager. Ce conflit d'usage potentiel nécessiterait une concertation publique approfondie et la garantie de compensations écologiques fortes pour être socialement accepté. Les habitants des zones pavillonnaires le long de la ligne A pourraient également être impactés par des nuisances sonores lors de la construction puis l'exploitation de la ligne.

4. Le recours envisagé à un tramway 100 % autonome en milieu urbain ouvert constitue un pari sur une technologie qui n'est pas encore déployée à cette échelle. Si l'automatisation intégrale est un standard sur des infrastructures fermées (métro), son fonctionnement en voirie partagée impliquant le franchissement de carrefours et la cohabitation avec les mobilités douces ne bénéficie pas encore d'un cadre réglementaire définitif. Toutefois, l'industrie ferroviaire s'oriente massivement vers cet horizon, à l'image des expérimentations menées sur le réseau de Strasbourg (tests de détection d'obstacles et d'autonomie par Alstom). La vision à long terme de ce projet peut ainsi transformer cette problématique en opportunité.

5. L'aménagement de sites propres pour les Trambus et la requalification des carrefours (pour permettre le passage de véhicules articulés) impliqueront des emprises au sol plus larges que la voirie actuelle (comme à Langueux – Poste). En milieu urbain dense, cela nécessitera de procéder à des acquisitions foncières sur des parcelles privées. Ces rachats, souvent complexes, peuvent exiger le recours à de longues procédures de déclaration d'utilité publique (DUP), entraînant un risque de surcoût foncier et un allongement significatif du calendrier de réalisation.

6. La stratégie du bouclier intermodal repose sur la création de 10 Parkings Relais périphériques, totalisant près de 1 700 places. Or, l'aménagement de parking-relais en surface se heurte aujourd'hui à la loi « Climat et Résilience » et à son objectif de zéro artificialisation nette. L'impossibilité légale de consommer de nouvelles terres agricoles ou naturelles obligera le projet à trouver des alternatives, comme mutualiser des fonciers déjà imperméabilisés (friches, parkings commerciaux existants).

7. L'envergure de cette proposition (construction d'une ligne de tramway, de deux lignes de Trambus, requalification totale du réseau de bus, aménagement de 6 grands PEM et de 10 Parkings Relais) dépasse largement la durée et le budget d'un mandat électoral de six ans. Ce document constitue une vision à horizon 15 ou 20 ans. Son succès repose sur une continuité politique, nécessitant un projet en plusieurs temps : par exemple, le déploiement des lignes B et C ainsi que les P+R en phase 1, puis le Tramway A en phase 2.

8. Cette proposition concentre logiquement ses investissements sur la rationalisation des axes lourds et des bassins de vie denses. De fait, le renforcement de la desserte des communes les plus rurales et isolées de l'agglomération reste une limite du projet actuel. Capter efficacement ces flux très diffus nécessiterait le lancement d'une étude d'ingénierie dédiée au déploiement d'un véritable transport à la demande (TAD) zonal et performant, venant compléter la desserte des lignes régulières. **Les lignes scolaires ne sont pas traitées dans ce dossier, cependant elles font partie intégrante du réseau TUB.**

# Perspective historique : Le VAL de Rennes

Si les freins financiers, techniques et réglementaires évoqués précédemment peuvent sembler insurmontables à l'échelle d'un mandat politique, l'histoire de l'aménagement urbain breton nous rappelle qu'aucun projet de cette envergure ne se réalise sans traverser un mur de scepticisme et d'opposition.

Il y a un peu plus de trente ans, en 1993, le projet du premier métro de Rennes (le VAL) faisait face à une crise majeure. L'État venait de geler les subventions promises, creusant un trou de 500 millions de francs dans le plan de financement. Les opposants réclamaient l'arrêt immédiat des travaux, dénonçant un « investissement gigantesque et non utile » et exigeant que l'on se contente de solutions économiques à court terme. Pourtant, la volonté politique a tenu bon face à l'impopularité du projet. Aujourd'hui, la métropole rennaise compte deux lignes de métro, transportant plus de 200 000 voyageurs par jour, et personne n'oserait remettre en question cet outil devenu la fierté du territoire (INA Société, 12). Aujourd'hui, le métro subit même des soucis de surcharge alors que le projet était décrit comme surdimensionné à l'époque.

Ce que l'histoire du métro rennais nous enseigne, c'est que le manque d'ambition a, lui aussi, un coût. Se contenter d'ajuster le réseau de bus de Saint-Brieuc Armor Agglomération à la marge sous prétexte de contraintes budgétaires immédiates ou de la complexité des travaux, c'est condamner notre territoire à la congestion automobile, au déclin de son attractivité et à une difficulté de tenir les engagements écologiques pour les décennies à venir.

Ce dossier ne prétend pas nier la topographie complexe de nos vallées, ni la rigueur budgétaire imposée aux collectivités. Cependant, il affirme que la création d'un réseau structurant lourd (Tramway et Trambus) est une nécessité vitale. Transformer nos axes routiers, repenser le partage de l'espace public et rassembler les financements (État, Région, Europe) exige du temps, de la pédagogie et du courage politique. Mais c'est l'unique trajectoire capable de bâtir une agglomération forte, unifiée et véritablement tournée vers l'avenir.

Jean-Pierre Dagorn ancien conseiller municipal opposé au VAL en 1993 : « Je crois qu'on peut pas en même temps demander aux Français de se serrer la ceinture et d'accepter des investissements gigantesques et non utiles ».

https://www.youtube.com/watch?v=HltPeeuH0EM

# Conclusions

Face à un réseau figé et inéquitable, il est indispensable pour Saint-Brieuc Armor Agglomération d'apporter des solutions et de montrer une volonté politique forte en faveur du développement des transports en commun pour sortir du cercle vicieux des baisses de fréquences liées aux baisses de fréquentation.

Ce dossier **ne prétend pas** concevoir le « réseau idéal » ou même un réseau réalisable économiquement, il se positionne plutôt comme **base de réflexion** et veut apporter une vision nouvelle des transports publics sur notre territoire. Cependant, je pense qu'il est aujourd'hui plus que nécessaire d'apporter des modifications au réseau actuel.

- Révision des fréquences et amplitudes actuelles, notamment sur teo
- Départs de soirée vers les communes
- Ouverture des données (OpenData)
- Ajustements concernant la billettique
- Ajustements sur le site web et l'application mobile

Aussi, j'ai choisi de ne donner aucun chiffrage concernant les coûts d'investissements et coûts opérationnels. Je pense qu'estimer cela avec mes moyens et ressources aurait été un non-sens avec des fourchettes beaucoup trop larges, et n'aurait fait qu'alourdir un dossier déjà très chargé pour une proposition de ce type.

Ce document est donc une **base de réflexion**, offerte à tous et toutes, avec l'espoir que les mobilités évoluent vers un avenir plus inclusif, plus collectif et plus écologique.

**Je vous remercie pour l'intérêt que vous avez porté à ce travail citoyen. Ce projet est avant tout l'aboutissement d'années de travail, d'un attachement profond à l'agglomération briochine et d'une passion pour les mobilités urbaines. Je serais honoré de pouvoir échanger avec vous sur ces enjeux lors d'une future rencontre.**

# Table des illustrations

Schéma 1 - Fréquentation du réseau TUB entre 2013 et 2025 ..... 2

Carte 1 - Niveau de desserte des bus TUB dans SBAA ..... 7

Graphique 1 - Part de la population de l'agglomération disposant d'une offre de transport compétitive face à la voiture individuelle ..... 8

Plan 1 - Plan général du réseau (Cliquer sur l'image pour l'afficher au format PDF ou rendez-vous sur le site https://sawslandia.fr/plans/) ..... 13

Plan 2 - Ligne A Schématique (Cliquer sur l'image pour l'afficher au format PDF, ou rendez-vous sur le site https://sawslandia.fr/ligne-a) ..... 15

Thermomètre 1 - Ligne A ..... 16

Thermomètre 2 - Ligne B ..... 20

Thermomètre 3 - Ligne C ..... 22

Thermomètre 4 - Ligne 1 ..... 25

Thermomètre 5 - Ligne 2 ..... 26

Thermomètre 6 - Ligne 3 ..... 27

Plan 3 - Ligne 21 ..... 28

Thermomètre 7 - Ligne 10 ..... 30

Thermomètre 8 - Ligne 11 ..... 31

Thermomètre 9 - Ligne 12 ..... 32

Thermomètre 10 - Ligne 13 ..... 33

Thermomètre 11 - Ligne 14 ..... 34

Thermomètre 12 - Ligne 15 ..... 35

Thermomètre 13 - Ligne 16 ..... 36

Thermomètre 14 - Ligne 17 ..... 37

Thermomètre 15 - Ligne 18 ..... 38

Thermomètre 16 - Ligne 19 ..... 39

Thermomètre 17 - Ligne 20 ..... 40

Thermomètre 18 - Ligne 22 ..... 41

Thermomètre 19 - Ligne 23 ..... 42

Thermomètre 20 - Ligne 100 ..... 43

Thermomètre 21 - Ligne 101 ..... 44

Thermomètre 22 - Ligne 102 ..... 45

Thermomètre 23 - Ligne 103 ..... 46

Thermomètre 24 - Ligne 104 ..... 47

Thermomètre 25 - Ligne 50 ..... 49

Thermomètre 26 - Ligne 51 ..... 50

Thermomètre 27 - Ligne 52 ..... 51

Thermomètre 28 - Ligne R ..... 52

Thermomètre 29 - Ligne M1 ..... 53

Plan 4 - Lignes de soirée (Cliquer sur l'image pour l'afficher au format PDF ou rendez-vous sur le site https://sawslandia.fr/plans/) ..... 54

Schéma 2 - PEM Gares ..... 57

Schéma 3 - PEM Ploufragan – Mairie ..... 58

Schéma 4 - PEM Les Villages ..... 59

Schéma 5 - PEM Langueux - Espace Commercial ..... 60

Schéma 6 - PEM Palais des Congrès ..... 61

Schéma 7 - PEM Collège Lequier ..... 62

Schéma 8 - PEM Rond-Point Aberystwyth ..... 63

Plan 5 - Plérin ..... 71

Plan 6 - Ploufragan (Zoomé sur le bourg) ..... 72

Plan 7 - Trégueux (Zoomé sur le bourg) ..... 73

Plan 8 - Langueux ..... 74

Plan 9 - Pordic ..... 75

Plan 10 - Binic - Étables-sur-Mer ..... 76

Plan 11 - Plédran ..... 77

Plan 12 - Yffiniac ..... 78
Plan 13 - Plaintel ..... 79
Plan 14 - Hillion ..... 80
Plan 15 - Plœuc-L'Hermitage ..... 81
Plan 16 - Saint-Quay-Portrieux ..... 82
Plan 17 - Quintin ..... 83
Plan 18 - Saint-Brandan ..... 84
Plan 19 - Trémuson ..... 85
Plan 20 - Plourhan ..... 86
Plan 21 - Saint-Julien ..... 87
Plan 22 - Lantic ..... 88
Plan 23 - Plaine-Haute ..... 89
Plan 24 - Saint-Carreuc ..... 90
Plan 25 - Saint-Donan ..... 91
Plan 26 - Le Fœil (zoomé sur le bourg) ..... 92
Plan 27 - La Méaugon ..... 93
Plan 28 - Tréveneuc ..... 94
Plan 29 - Lanfains ..... 95
Plan 30 - Le Vieux Bourg ..... 96
Plan 31 - La Harmoye ..... 97
Plan 32 - Saint-Bihy ..... 98
Plan 33 - Saint-Gildas ..... 99
Plan 34 - Le Bodéo ..... 100
Plan 35 - Le Leslay ..... 101

# Bibliographie

Baie d'Armor Transports. (s.d.). *TUB*. Récupéré sur App Store: https://apps.apple.com/fr/app/tub/id1100130027

Baie d'Armor Transports. (s.d.). *TUB*. Récupéré sur Google Play: https://play.google.com/store/apps/details?id=fr.airweb.saintbrieuc&hl=fr

Homery, T. (2025). À Saint-Brieuc, le nouveau rond-point de l'Iroise est trop dangereux selon cet élu d'opposition. *Ouest France*.

INA Société. (12, Mai 1993). Métro de Rennes. Rennes, Bretagne, France.

Institut Terram. (2025, Avril). *Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports.* Récupéré sur Institut Terram: https://institut-terram.org/publications/mobilites-la-sante-mentale-a-lepreuve-des-transports/

International Journal of Advanced Natural Sciences and Engineering Researches. (2025, Janvier). *Auditory Identity: The Role of Soundscape Branding in Public Transport.* Récupéré sur All Sciences Proceedings: https://as-proceeding.com/index.php/ijanser/article/view/2397/2327

Préfecture des Côtes-d'Armor. (2025). *BILAN ANNUEL DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE 2025.*

Saint-Brieuc Armor Agglomération. (2018, Septembre 20). *Redessinons Saint-Brieuc avec TEO.* Récupéré sur Youtube: https://www.youtube.com/watch?v=_hruSHFRVoA

Saint-Brieuc Armor Agglomération. (2023, Avril 6). *Délibération DB-072-2023.* Récupéré sur Saint-Brieuc Armor Agglomération: https://data.megalis.bretagne.bzh/open-file/388382/9f0be6f2529496a763139b12ca52028a2905c6aff272b05e666eaec4bc5fd542

TUB. (s.d.). *TUB:Accueil*. Récupéré sur TUB: http://www.tubinfo.fr/

Union des Transports Publics et Ferroviaires. (2025, Octobre). *Chiffres Clés du Transport Public 2023*. Récupéré sur UTPF: https://www.utpf-mobilites.fr/documentation/decouvrez-les-chiffres-cles-du-transport-public-2023

# Dans une situation économique (toujours) peu favorable, la meilleure façon de ne pas se serrer la ceinture, c’est de prendre place à bord de nos transports en commun !

**Nathan MOTTIER**

**tc.nmottier@gmail.com**

https://sawslandia.fr/

Septembre 2026

Projet citoyen indépendant