

## RENCONTRE REGIONALE SUR LES MOBILITES

Gourin, le 23 avril 2018



## **Avant-Propos**

### **Qu'est-ce qu'un conseil de développement ?**

Instance représentative de la diversité des acteurs locaux, le Conseil de développement est l'interlocuteur permanent des élus à l'échelle des territoires. Il s'attache à participer à la construction des politiques territoriales, à penser le développement durable des territoires, en éclairant les réflexions des décideurs par le biais d'avis et de préconisations.

Il a vocation à :

- mobiliser, décloisonner et fédérer durablement en son sein les acteurs locaux
- faciliter les échanges, les débats publics et participatifs, le brassage des idées et des points de vue, vecteurs de développement et d'innovation
- favoriser tout particulièrement l'émergence de démarches innovantes et prospectives
- participer au processus de décision
- contribuer à la construction d'une citoyenneté renouvelée en favorisant l'implication de la population dans sa diversité (jeunes, actifs,...)
- former ses membres et informer plus largement la société
- se faire l'écho des évolutions sociétales et relayer les besoins et les propositions des citoyens

### **Le réseau des conseils de développement bretons**

Le réseau des conseils de développement bretons fédère 25 conseils de développement de Pays et d'établissements de coopération intercommunale (communauté de communes, communauté d'agglomération, pôle d'équilibre territorial rural, métropole).

Il a pour mission de :

- Permettre à ses membres d'échanger pour enrichir et mutualiser leurs expériences ;
- Mener des initiatives en commun ;
- Faciliter les liens avec les acteurs socioéconomiques ;
- Elaborer des contributions à destination des décideurs publics ;

Le Réseau des Conseils de développement bretons a à cœur de présenter les travaux de ses membres dans une démarche de démocratie contributive au débat politique à l'échelle régionale. Les mobilités concernent tous les territoires bretons. Certains Conseils de développement les ont étudiées et ont présenté les résultats de leur travail. Les participants à la rencontre ont été invités à contribuer au débat et à compléter les propositions issues des réflexions menées. Cette rencontre est labellisée Breizh Cop. Elle contribuera à alimenter le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) qui sera finalisé en 2019.

## Introduction :

David Le Solliec, Maire de Gourin et Daniel Caillarec, Président du Conseil de développement du Pays Centre Ouest Bretagne, rappellent que la Rencontre se tient sur une commune rurale, où malgré la présence de voies vertes, pistes cyclables ou voies ferrées, la voiture reste le moyen de déplacement le plus développé. M. Caillarec salue l'énergie des jeunes qui trouvent des solutions pour se déplacer sur ce territoire rural et, qui plus est, situé sur trois départements, pour se former et travailler.

Fabrice Girard, Directeur des Transports et des Mobilités au Conseil Régional de Bretagne, présente quelques éléments de diagnostic sur les Mobilités en Bretagne. Il insiste notamment sur le fait que 2/3 des actifs bretons sont des navetteurs (travaillent dans une communes différente de celle où ils habitent) et que leur nombre progresse de façon nettement plus importante que dans d'autres régions françaises. Cette progression peut s'expliquer notamment par l'armature urbaine bretonne, et la périurbanisation à l'œuvre dans nos territoires qui rend difficile la couverture par les transports publics. En outre, il rappelle que le transport est le 3<sup>ème</sup> poste de dépense des ménages bretons et tend à générer des déséquilibres entre les générations et entre les foyers en fonction des revenus.

Les travaux de préparation du SRADDET sur le thème des Mobilités ont permis jusqu'ici de définir plusieurs thématiques qui constitueront des axes de la feuille de route du Conseil Régional : les nouveaux usages de la voiture, la mobilité périurbaine, l'optimisation des transports collectifs, la mobilité pour tous les publics, la mobilité occasionnelle et la mobilité longue distance (en dehors de la Bretagne). Le Conseil Régional est convaincu du bienfondé du « faire ensemble » et des coopérations inter-territoires. L'intermodalité et la mutualisation de transports (y compris le maintien du ferroviaire), ainsi que l'ouverture aux outils numériques sont des pistes de développement qui seront privilégiées.

L'une des conditions pour mener à bien ces objectifs repose bien sûr sur les moyens qui resteront alloués aux régions pour les mettre en œuvre

## Mobilités et Tourisme



Le travail réalisé par le Conseil de développement du Pays d'Auray (Codepa) part du constat que mobilités et tourisme sont intimement liés, particulièrement dans les territoires de Bretagne sud. D'une part du fait de l'obligation pour les touristes de se rendre sur leurs lieux

de vacances et d'autre part, de s'y déplacer. On peut donc présager que l'attractivité des territoires repose notamment sur les possibilités offertes d'y accéder, de séjourner et de se déplacer aisément dans un environnement de qualité. Néanmoins, il ne faut pas oublier que les infrastructures doivent également répondre aux attentes de la population résidant sur place à l'année. Le CODEPA a mené deux réflexions<sup>1</sup>, portant respectivement sur les transports sur l'axe Auray-Quiberon et la mobilité territoriale, et sur le tourisme. Elles ont donné lieu à un film et une étude.

Lors des ateliers, la méthodologie et les suites données à ces travaux ont été abordées avec les participants. En outre, plusieurs questions ont été abordées : l'écho rencontré avec d'autres territoires bretons, l'impact de la Bretagne Grande Vitesse sur les modes de déplacement, l'évolution du tourisme en Bretagne, l'avenir du covoiturage, l'évolution des comportements vers l'individualisme ou au contraire vers l'entraide, le tourisme comme solution de désenclavement, l'opposition entre littoral et arrière-Pays...

### Les contributions apportées lors de la rencontre :

- ➔ *Dans les territoires touristiques, le financement des infrastructures pourrait être complété par une sur-taxation des résidences secondaires. Le financement des infrastructures et des services de transport public pose la question de la participation des entreprises locales par l'instauration d'une taxe transport, d'autant que nombre de ces entreprises bénéficient de la fréquentation touristique qu'il s'agisse du secteur de l'hôtellerie-restauration, du bâtiment, des services, de la réparation automobile...*
- ➔ *Il est indispensable d'améliorer l'intermodalité : navettes maritimes, train, bus, transport à la demande...*
- ➔ *Les déplacements doux sont trop souvent oubliés dans l'organisation des transports, notamment vélo, il est important d'améliorer les infrastructures et de les sécuriser.*

### Les réflexions qui restent à approfondir :

- ➔ *Comment faire pour allonger la durée de fréquentation touristique ?*
- ➔ *En réponse à l'accroissement d'activité lié à la fréquentation touristique, le problème de l'hébergement des travailleurs saisonniers se pose. Comment faire pour les loger à proximité de leur lieu de travail et réduire ainsi le trafic routier ?*
- ➔ *Comment faire pour que les difficultés d'accessibilité ne soient pas un frein au développement économique ?*
- ➔ *Dans les territoires maritimes, ne pourrait-on pas envisager la mise en place d'un système de co-navigation à l'image du co-voiturage ?*

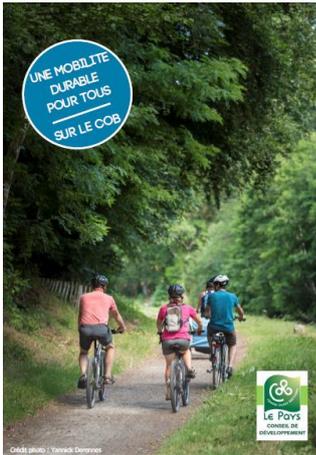
<sup>1</sup> [Transports et mobilités : l'axe Nord-Sud intégrant la continuité territoriale avec les îles](#)

[.La mobilité des jeunes en Pays d'Auray](#)

[Vidéo : le transport et la mobilité CODEPA](#)

## Mobilités partagées

La mobilité en zone peu dense est une préoccupation partagée par les Conseils de développement du Pays du Centre Ouest-Bretagne et du Pays de Redon, deux territoires interdépartementaux. Dans ces territoires, la voiture est utilisée pour les déplacements quotidiens à plus de 90 %. En raison de la



faible densité de la population, de la multipolarité et la superficie du territoire, de la moindre accessibilité aux équipements « de proximité », et de l'offre relativement réduite de transports collectifs, la voiture est un produit de première nécessité, indispensable pour accéder à l'emploi, aux services du quotidien, aux services de santé, à la culture... Cette situation participe à la marginalisation et à la paupérisation des 20 % de « centre-bretons » sans moyens de locomotion. En effet, la part budgétaire dédiée aux carburants des ménages ruraux les plus pauvres est quatre fois supérieure à celle des ménages urbains les plus riches.

Pour mieux comprendre cette problématique et ses effets, les Conseils de développement du Pays Centre Ouest Bretagne<sup>2</sup> et de Redon<sup>3</sup> ont entamé un travail d'analyse de la situation de l'offre de transports existants et des pratiques des habitants sur la base d'un sondage et d'une enquête.

Ils proposent des actions concrètes pour optimiser l'offre de transports collectifs existante et développer des pratiques et solutions alternatives. Les deux Conseils de développement ont ainsi travaillé sur des solutions stratégiques et opérationnelles de mise en œuvre d'une mobilité durable à l'échelle des deux territoires, émaillées d'exemples représentatifs, de pistes à explorer jusqu'à la création d'un outil de mobilités partagées sur le territoire du Pays de Redon, porté par l'association Mobilités Partagées. Issue de la mobilisation d'un groupe de citoyens (un « moov'cop »), cette plateforme de covoiturage repose sur le principe d'abonnement de citoyens.

Ces réalisations sont le résultat d'une démarche partenariale menée par les groupes de travail « Mobilité » des Conseils de développement composés de représentants d'associations locales, des professionnels de la mobilité, des citoyens-usagers et des acteurs publics. Elles ont permis de faire remonter aux élus des besoins locaux, et de déclencher des initiatives (créations de services de transport à la demande dans quatre communautés de communes sur les cinq concernées pour l'exemple de Redon, création de zones de covoiturage en Pays du Centre Ouest Bretagne).



<sup>2</sup> [Une mobilité durable pour tous sur le COB](#)

<sup>3</sup> [Plate-forme Mobil'Access – Pays de Redon](#)

#### Les contributions apportées lors de la rencontre :

- ➔ Définition d'une mobilité durable : respectueuse des trois piliers du développement durable que sont l'économie, le social et l'environnemental, elle doit aussi être fiable. Elle implique peut-être un changement de certains comportements qu'il s'agit d'accompagner (un enjeu cité est de penser le véhicule comme une solution partagée plutôt qu'individuelle).
- ➔ La mobilité en milieu rural n'est pas un problème pour tous, mais cible certaines populations (certains jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les personnes en situation de précarité).
- ➔ En milieu rural, un seul service ne peut pas suffire à résoudre toutes les difficultés. Il faut essayer de mutualiser les offres existantes pour apporter des réponses satisfaisantes.
- ➔ La mobilisation et l'implication des citoyens permet de les rendre acteurs du changement.
- ➔ L'atelier a été l'occasion de présenter l'association [Agir ABCD](#) (qui met en relation des personnes âgées avec des « pilotes » pour faciliter leur déplacement en milieu rural), et l'action menée par [l'ULAMiR Aulne](#) relais de [Mobil'Emploi](#) qui propose des locations de scooters et de voitures sur le territoire de Haute-Cornouaille (moyen de mise en relation socialement innovant).

#### Les questions qui restent à approfondir :

- ➔ Plutôt que de raisonner en « offre » de transport, pourquoi ne pas partir de la « demande », en essayant d'utiliser au mieux l'existant et de l'améliorer ?
- ➔ Peut-être faut-il investir et capitaliser sur l'expérimentation, comme le montre l'exemple de l'association Mobilités Partagées à Redon ?



préconisations émises par le Conseil de développement portent sur une réflexion globale sur les aires de co-voiturage, l'expérimentation sur le transport de vélo dans les lignes de bus comme dans les TER, la systématisation de la protection des vélos aux stations de bus... L'enjeu porte aujourd'hui sur la mobilité collaborative territoriale, permettant une intermodalité renforcée à travers l'agrégation des acteurs de mobilité publics ou privés autour d'une solution numérique animée de façon permanente, s'appuyant par exemple sur les acquis de la carte KorriGo services.

#### Les contributions apportées lors de la rencontre :

- ➔ L'intermodalité peut fonctionner seulement si la coordination (horaire) est optimale
- ➔ Nécessité d'une application numérique avec une offre globale, sur un site unique (géré par entreprise privée?) avec une uniformisation des tarifs
- ➔ Les infrastructures doivent prendre en compte toutes les mobilités
- ➔ Besoin d'un coordinateur pour mettre en valeur, en lien les choses déjà existantes
- ➔ Besoin d'interconnexion entre les différents territoires, de décroiser les territoires (ex. Rennes- Brest en passant par Quimper).
- ➔ Attention à l'idée des points de rabattement pour les lignes de bus, à ne pas oublier les zones isolées
- ➔ Les questions de mobilité sont à lier avec les politiques de l'habitat, de l'emploi... pour limiter les déplacements.

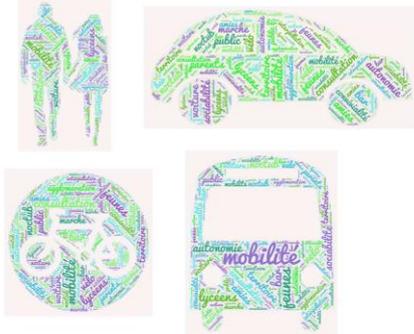
#### Les questions qui restent à approfondir

- ➔ Comment impliquer les jeunes dans l'expérimentation de nouvelles formes de mobilité alliant différents modes de transport ?
- ➔ Comment la rupture de charge (temps d'embarquement et de débarquement) peut-elle être plus fluide ?
- ➔ Comment prendre en compte les personnes à mobilité réduite et/ou les bagages ?
- ➔ Comment rendre le maillage plus important dans les zones rurales ?
- ➔ Comment se déplacer sans devoir passer par les centralités ?
- ➔ Quels coûts pour les communes rurales avec le risque d'une hausse des inégalités ?
- ➔ Les mobilités sont-elles une fatalité ?
- ➔ Quel lien entre mobilité et attractivité du territoire surtout pour les jeunes ?
- ➔ Comment créer un Pôle d'échange multimodal à l'échelle d'un territoire (et non d'une seule ville) pour un meilleur maillage du territoire (services, commerces, emploi, culture...)?

## Jeunes et mobilités

### Consultation de jeunes

#### Les pratiques de mobilité en soirée



Entre novembre 2016 et juin 2017, le Conseil de développement du Pays de Saint-Brieuc<sup>6</sup> a été sollicité par l'agglomération briochine et par deux communes de ce territoire pour des études portant sur la mobilité des jeunes (pratiques de mobilité en soirée, mobilité cyclable et mobilité en milieu rural). Près de 400 jeunes de 11 à 23 ans scolarisés dans l'agglomération de Saint-Brieuc ont été rencontrés. Elles et ils ont répondu à des questionnaires, se sont exprimés et ont débattu autour de leurs pratiques de mobilités, donnant lieu à des réflexions menées tout au long des trois études. Ce sont donc leurs avis, leurs

propositions et la description de leur réalité qui ont été présentées et analysées. De manière transversale, des éléments similaires apparaissent en filigrane. Ainsi, trois approches ressortent de ces travaux, qui sont autant de manière de nous interroger sur le rapport de ces jeunes aux mobilités : Le développement du lien social et des solidarités entre les individus peut-il permettre de développer l'offre de mobilité ? Les mobilités sont-elles sexuées ? Pourrait-on mettre la convivialité au cœur de la mobilité ?

Le Conseil de développement du Pays de Saint-Brieuc s'est attaché à analyser ces problématiques et à en tirer des analyses et des préconisations quant aux réponses à apporter. Au cours de l'atelier, ses conclusions ont été présentées et croisées avec les remarques et expériences des participants.

#### Les contributions apportées lors de la rencontre :

- ➔ On constate que les plus jeunes interrogés n'expriment pas un besoin de mobilité vers leurs lieux d'étude, de formation, de stage, et que la question du permis de conduire est peu ressortie. Cela peut s'expliquer notamment parce que ces trajets sont organisés par la collectivité à travers le ramassage scolaire (du moins pour les plus jeunes).
- ➔ La perception de la mobilité pour ces jeunes semble être la même en milieu rural qu'en milieu urbain (vécue comme un moment de convivialité pour aller rencontrer des amis, importance de la débrouille...). La ruralité n'apparaît pas comme un frein majeur.
- ➔ L'hégémonie du numérique bouscule les codes, les jeunes s'organisent grâce à l'usage des SMS et des réseaux sociaux. La couverture numérique du territoire est donc un enjeu majeur.
- ➔ L'étude révèle que la réponse apportée par la collectivité n'est pas toujours adaptée. L'une des études visait à évaluer l'intérêt d'un dispositif de transport vers un événement festif mis en place pour les jeunes. Or, il ressort que ceux-ci n'expriment pas de besoin sur ce type de dispositifs.
- ➔ La question des différences de perception de la mobilité entre filles et garçons (notamment sur l'usage du vélo) mérite d'être approfondie.

<sup>6</sup> Lire les travaux du Conseil de développement du Pays de Saint-Brieuc sur [le site du réseau de Conseils](http://le site du réseau de Conseils)

## Synthèse de la journée :

### Résumé des questionnements et remarques des participants aux ateliers :

#### Mobilités du quotidien et attractivité : (tourisme et mobilités)

- comment les territoires et la région organisent-ils les infrastructures et les mobilités pour des populations qui ne sont présentes que ponctuellement et qui ne connaissent pas le territoire? (enjeu de l'accès à l'information)
- Comment articulent-ils les besoins des habitants au quotidien et ceux des touristes de passages? Quelles sont les capacités du territoire, et des politiques publiques, pour accueillir et offrir aux populations (qu'elles soient présentes toute l'année ou non) des services de mobilités adaptées?
- Comment adapter la façon de penser les mobilités aux flux de population? Comment tenir compte des mobilités qui ne concernent plus uniquement les déplacements domicile-travail?
- Comment articuler les différentes temporalités, celles de l'action publique, des investissements, et celles du quotidien?

#### Inégalités de mobilités :

- **les inégalités de mobilité persistent** ; dans le pays du Centre Ouest Bretagne, vous avez fait des propositions pour accompagner tout un chacun dans ses déplacements ; un travail similaire a été fait sur le pays de Dinan également. De son côté, le CESER a souligné les risques liés à l'augmentation du coût du transport qui peut être un élément de discrimination, en fonction du lieu de vie des personnes et de leurs revenus.
- **Les territoires n'ont pas tous les mêmes moyens concernant les mobilités, ils ne sont pas égaux**
- **le rapport des jeunes à la mobilité** : dans l'étude menée dans l'agglomération de Saint-Brieuc, on voit que malgré leur dépendance, les jeunes sont en capacité de trouver des solutions de mobilité, ils innovent. Pour cela, leurs relations sociales et familiales sont déterminantes.
- l'accès aux mobilités n'est pas le même que l'on soit **une jeune fille ou un jeune homme** ; dans une précédente étude sur les espaces publics, le CESER rappelait l'importance de cette égalité, il s'agit d'un enjeu démocratique majeur. D'ailleurs, le CESER a rappelé récemment réaffirmé l'importance de cet enjeu dans son avis sur le dossier Breizh Cop.

#### Implication citoyenne

- Les ateliers soulignent également **des dynamiques d'implication des citoyen.ne.s pour construire eux-mêmes des offres et des services de mobilité**. Cette mobilisation peut être formelle ou informelle, mais elle pourrait être accompagnée, et l'on pourrait s'interroger sur ce qui poussent les citoyen.ne.s à s'impliquer (ou pas) dans ces dynamiques.

#### Financement des infrastructures, articulation des temporalités :

- **Sur les infrastructures**, enfin, certains ateliers ont souligné la question de leur maintien (qui semble évidente politiquement mais pas acquise financièrement) ; le CESER est lui-même très attaché aux lignes ferroviaire du maillage régional. Cela pose la question de l'articulation des temporalités : celles des pratiques, de la décision politique, de la réalisation et des conséquences... (le CESER a souligné a de nombreuses reprises cet enjeu dans son rapport sur les centralités).

### Le mot du CESER Bretagne :

Grand témoin de cette rencontre, le CESER, représenté par sa Commission Aménagement des territoires et mobilités, a clôturé la rencontre en apportant un regard complémentaire sur les approches abordées au cours des ateliers.

Philippe Le Roux, président de la Commission Aménagement des territoires et mobilités, a rappelé que pour le CESER, l'accessibilité de la Bretagne demeure un sujet prioritaire pour le développement de toutes les activités sur notre région ; c'est en effet une condition incontournable pour l'attractivité du territoire régional. Le Pacte d'accessibilité présenté par le Conseil Régional en février 2018 l'illustre très bien. A l'heure de la Breizh Cop, il semble essentiel d'adosser les projets d'infrastructures aux besoins de mobilités et de déplacements des populations.

L'accessibilité de la Bretagne doit articuler deux enjeux complémentaires : L'accessibilité longue distance, qui doit permettre d'ouvrir la Bretagne au monde et celle du quotidien, qui doit permettre de faciliter les déplacements de la vie quotidienne des personnes (qui conditionne l'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs...). La commission « aménagement des territoires et mobilités » du CESER insiste sur les croisements nécessaires à faire entre les mobilités et l'aménagement du territoire. La Bretagne est singulière par son réseau de villes moyennes mais également la dispersion de l'habitat qui conduit à une prédominance des déplacements en voiture.

Les mobilités, ce sont des services, des infrastructures mais aussi des usages (la façon dont les uns et les autres se déplacent, pratiquent les mobilités). Au jour d'aujourd'hui, le CESER n'a pas travaillé précisément sur les usages des mobilités ; toutefois, il a soulevé plusieurs enjeux qui semblent centraux :

- Mieux appréhender les pratiques émergentes liées au numérique ;
- Prendre en compte l'évolution du rapport au temps (qui ne va pas toujours dans le sens d'une accélération à tout prix), de l'intégration de critères tels que la proximité, le confort, la place du travail et de la détente ...
- Être vigilant aux inégalités existantes, entre mobilité subies et choisies, aux différentes possibilités de mobilités accessibles selon les territoires...

Les mobilités sont les connexions entre lieux d'habitations, de travail, de loisirs, de consommation. Densifier les espaces, en assurer une pluralité d'usages c'est contribuer à économiser du foncier et réduire les déplacements, ce qui peut être une nécessité pour réduire la pollution. (cf. rapport *Centres villes et centres-bourgs de Bretagne, réinventons les centralités !* Rapporteurs P. HERPIN et T. MERRET). Pour le CESER, les mobilités sont donc indissociables de l'attractivité des territoires.

Par ailleurs, la mobilité peut aussi être l'immobilité : la présence de services de proximité, la structuration d'un réseau de centralités cohérent et organisé sur le territoire, l'utilisation d'outils numériques sont autant de pistes de solutions pour réduire les distances et optimiser les déplacements.

Le CESER est également attaché à l'articulation entre infrastructures de transports et aménagement équilibré du territoire ; les projets de développement des infrastructures doivent ainsi contribuer à l'équilibre régional (enjeu du rapprochement ferroviaire de Brest et Rennes et Quimper et Rennes ; importance du maillage régional ferroviaire ; ces lignes du quotidien peuvent contribuer au respect des objectifs de préservation de l'environnement et permettent une desserte fine des territoires. )

En conclusion, il semble primordial d'innover dans l'approche temporelle et spatiale des mobilités. Le CESER s'est positionné en faveur du Pacte d'accessibilité pour la Bretagne ; mais il se positionne également en faveur du renforcement du décloisonnement des politiques sectorielles. Les travaux menés par les Conseils de développement permettent de renouveler, d'éclairer les mobilités dans les territoires bretons et à ce titre, sont des supports tout à fait intéressants, tant pour nous que pour les élus.

Bibliographie du CESER Bretagne :

[\*Bienvenue dans les espaces publics en Bretagne\*](#)

[\*Optimiser le projet Bretagne toute vitesse\*](#)

[\*Centres villes et centres-bourgs de Bretagne, réinventons les centralités !\*](#)

Pour en savoir plus :

[contact@cdbretagne.org](mailto:contact@cdbretagne.org)

