

UNE MOBILITE
DURABLE
POUR TOUS
—
SUR LE COB



Crédit photo : Yannick Derennes

Le présent document, stratégique et opérationnel, propose de dessiner les contours d'une stratégie mobilité durable à l'échelle du Pays du Centre Ouest Bretagne, émaillé d'exemples représentatifs ou de pistes à explorer.

Il est le résultat d'une démarche partenariale menée par le groupe de travail Mobilité du Conseil de Développement du Pays du Centre Ouest Bretagne¹, fusionné avec la commission Mobilité de l'Ulamir Aulne. Ce travail ne prétend pas se substituer à la réflexion stratégique des Autorités Organisatrices de la Mobilité et des instances électives du pays, mais vise à donner une vision d'ensemble de la problématique et des forces déjà à l'oeuvre sur le territoire.

Le groupe s'est réuni à 4 reprises entre février et juillet 2017 et a mobilisé 49 personnes représentant 28 structures. La composition de ce groupe est volontairement très hétérogène pour permettre une diversité des points de vue. Il associe :

- des représentants d'associations locales agissant auprès de publics très divers,
- des professionnels de la mobilité,
- des citoyens, usagers et membres de la commissions mobilité de l'Ulamir Aulne,
- des acteurs publics, représentants politiques et/ou techniques des Communautés de Communes, des Conseils Départementaux (direction de l'insertion et/ou direction des transports), de la Région, de l'Etat (directe), et du Pays du Centre Ouest Bretagne.

Ce document se veut synthétique pour une meilleure appropriation des idées. Des liens vers des informations, études ou documents complémentaires vous permettront, tout au long de votre lecture, d'approfondir certains sujets.

SOMMAIRE

MOBILITÉ DURABLE, DE QUOI PARLE-T-ON ?	P. 3
LE COB A-T-IL LE MAL DES TRANSPORTS ?	P. 4
AGIR ENSEMBLE POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ SUR LE COB	
◆ PRIORITÉ 1 : DIMINUER L'IMPACT ÉCOLOGIQUE DES DÉPLACEMENTS SUR LE COB	P. 9
◆ PRIORITÉ 2 : DONNER AU PLUS GRAND NOMBRE DES SOLUTIONS ET DES CLÉS D'ACCÈS À LA MOBILITÉ	P. 12
◆ PRIORITE 3 : AGIR DE MANIÈRE ÉCLAIRÉE, CONCERTÉE ET DANS LA DURÉE	P. 15

¹ Dans le cadre de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République « loi NOTRE », le rôle des conseils de développement est détaillé et prévoit notamment : « Il est consulté sur les principales orientations du comité syndical du pôle et peut donner son avis ou être consulté sur toute question d'intérêt territorial. » C'est dans ce cadre que le conseil de développement s'est autosaisi du thème de la mobilité qui fait l'objet du présent document.

MOBILITÉ DURABLE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La mobilité durable consiste à assurer l'accessibilité aux territoires et satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures. **Mobilité = transports + déplacements + accessibilité**

En Centre Ouest Bretagne, la voiture est pour beaucoup un produit de première nécessité, un bien indispensable pour accéder à l'emploi, aux services du quotidien, aux services de santé, à la culture... La faible densité de la population, la multipolarité et la superficie du territoire, la moindre accessibilité aux équipements « de proximité » au regard des autres Pays bretons¹, ainsi que l'offre relativement réduite de transports collectifs (notamment pour les déplacements interdépartementaux), sont autant de facteurs qui renforcent cette dépendance à la voiture. Le COB n'est pourtant pas un cas à part. Dans la majorité des territoires ruraux français la voiture est utilisée pour les déplacements quotidiens à plus de 90%, contre 15% à Paris et 50 à 70% dans les grandes agglomérations.

Cette situation, loin d'être nouvelle, soulève des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de plus en plus forts et impacte toujours plus durement le quotidien de nombreux concitoyens.

LES ENJEUX ÉCONOMIQUES

Le budget transport des ménages est de plus en plus tendu du fait de l'augmentation relative de la part des dépenses « incompressibles » du ménage (logement, alimentation, etc.) conjuguée au prix de l'énergie. Certains investissent pour réduire à terme leur consommation d'énergie (achat de véhicule hybride par exemple). Ceux qui n'en ont pas les moyens, plus particulièrement en milieu rural, sont touchés de plein fouet par ce phénomène qui continue de les appauvrir et de les marginaliser. La part budgétaire dédiée aux carburants des ménages ruraux les plus pauvres est aujourd'hui 4 fois supérieure à celle des ménages urbains les plus riches !

LES ENJEUX SOCIAUX

Un nouveau concept alimente les échanges dans les multiples colloques et conférences dédiés à la mobilité : la « fracture mobilité ». Expression à la mode ou réalité ? Force est de constater que face à une société de plus en plus mobile, voire hyper mobile, l'immobile est marginalisé. Le Centre Ouest Bretagne compte une part importante de sa population, 12%, qui est non mobile², principalement pour des raisons économiques ou de vieillissement. La mobilité est pourtant le sésame pour accéder aux droits fondamentaux (emploi, santé, éducation, loisirs

etc.). Sur le COB, l'enjeu majeur est donc de développer une offre de mobilité quotidienne dans tous les territoires et pour tous les publics, plutôt que de développer de grands projets générateurs d'hyper mobilité.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les transports (de personnes et de marchandises) représentent en France 1/4 des émissions de gaz à effet de serre. C'est le secteur le plus impactant, devant l'agriculture. Les déplacements quotidiens des ménages périurbains et ruraux génèrent deux fois plus de CO₂ que ceux des pôles urbains qui utilisent davantage les modes collectifs. Ces déplacements émettent environ 40 millions de tonnes de CO₂, soit 8% des émissions totales de gaz à effet de serre du pays !

Il n'existe pas de solution unique pour résoudre le problème de la mobilité sur le COB. Travaillons ensemble, pouvoirs publics et société civile, pour développer un panel d'actions adaptées à notre territoire et aux besoins de sa population.



¹ Source : Indicateurs de la qualité de vie, juillet 2014, INSEE

² Source : INSEE - CLAP 2014

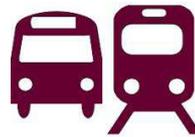
LE COB A-T-IL LE MAL DES TRANSPORTS ?

L'analyse présentée ci-après se base sur différentes données : un sondage et une enquête réalisés auprès des habitants, des données INSEE plus ou moins récentes et des données fournies par les membres du groupe de travail.



LA PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE, UTILISÉE DE MANIÈRE INDIVIDUELLE

- 86% des sondés utilisent la voiture plus d'une fois par semaine et à 76% quotidiennement.
- Sur 272 sondés, on compte 506 voitures ou camionnettes, soit une moyenne de 1,9 par foyer
- Seul 0,8% de la population utilise les transports en commun pour se déplacer de son domicile à son lieu de travail (INSEE 2014).
- Seul 4% des sondés déclarent utiliser régulièrement le covoiturage, et 32% de manière plus occasionnelle, essentiellement dans leur réseau proche ou via des outils numériques pour les plus longues distances. Ces outils (blablacar, epouce...) couvrent très mal le territoire.



UNE OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS QUI SE MAINTIEN PÉNIBLEMENT, AVEC QUELQUES MANQUES ET DYSFONCTIONNEMENTS

UN SONDRAGE POUR Y VOIR PLUS CLAIR

Sondage réalisé dans le cadre d'un partenariat avec la Pep's¹ de Don Bosco et l'Ulamir Aulne
313 sondés entre mai et juin 2017
50% en ligne, 50% sur papier
Relais partenaires, Mairies, EPCI...
100% de résidents du COB
66% de femmes et 44% d'hommes
60% entre 25 et 60 ans
63% en activité

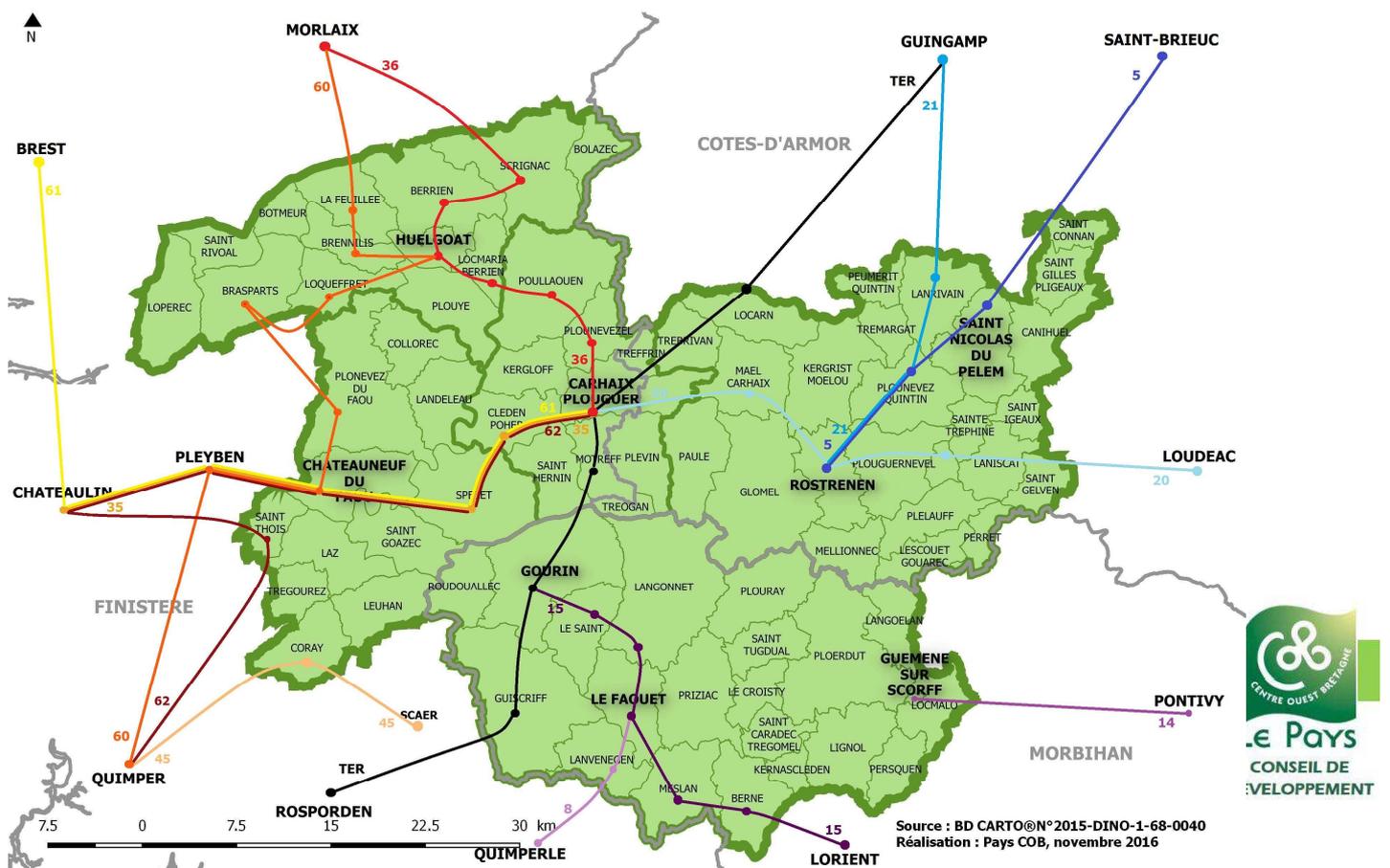
+ *Restitution des résultats*

¹ Plateforme d'élaboration de projet socioprofessionnel

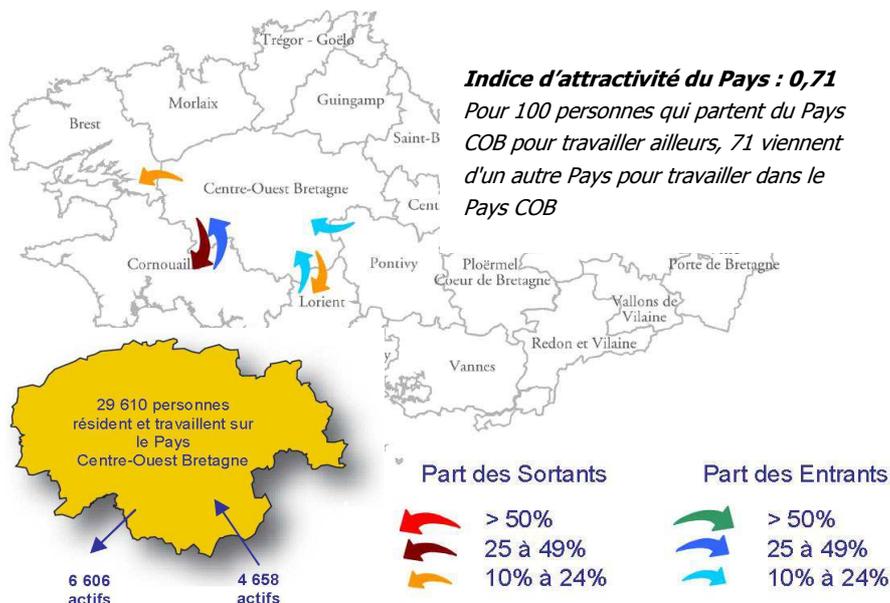
- 13 lignes régulières dont 2 lignes TER
- Une fréquentation relativement stable sur l'ensemble du réseau...
- ... mais un réseau utilisé principalement par les scolaires
- Des problématiques de connexions entre les réseaux départementaux
- Des problématiques de liaisons avec les pôles urbains externes au territoire
- Les nouveaux horaires de TER moins adaptés aux besoins des travailleurs et des étudiants

+ *Relevé des dysfonctionnements*

+ *Comparatif des horaires TER*



La mobilité des actifs sur le territoire



Source : INSEE 2005 - Traitement GREF Bretagne



UNE OFFRE DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD) TRÈS HÉTÉROGÈNE ET CLOISONNÉE AUX FRONTIÈRES INTERCOMMUNALES

- Offre très hétérogène d'un territoire à l'autre : du simple rabattage sur les lignes à la prise en charge à domicile.
- Pas d'offre sur les Monts d'Arrée.
- Existence d'une offre de TAD réservée aux publics "en situation de précarité" sur la partie finistérienne (chantier d'insertion Mobil'emploi), mais peu connue et sous utilisée.
- Les dispositifs les plus « complets » de la CCKB et de Poher Communauté sont mieux identifiés par les habitants : entre 60 et 70% des sondés connaissent l'offre, contre moins de 30 % sur la CCHC et Roi Morvan Communauté.
- La prise en charge à domicile semble être un élément déterminant pour développer le service.
- Les usagers sont essentiellement des personnes âgées et des enfants.
- Perception, pour certains publics, d'un "transport social" potentiellement stigmatisant (cf. enquête MSA).
- Risque de rupture du service sur certains territoires, notamment CCKB (problème de mobilisation des taxis).
- Très forte demande « d'intercommunalité » sur le TAD, notamment pour des besoins médicaux mais aussi professionnels.
- Problème de réservation par téléphone sur les zones blanches téléphoniques.
- Dispositifs onéreux (coût total estimé entre 15 et 25 € le voyage).
- Des niveaux de co-financements différents selon les départements.

+ [Tableau comparatif des services de TAD](#)

QUELQUES SIGNES ANNONCIATEURS D'UNE POSSIBLE GUÉRISON



• En matière de transport, la loi NOTRe prévoit le transfert en 2017 de certaines compétences du Département vers la Région, notamment en matière de transports routiers non urbains réguliers et à la demande, et de transports scolaires. En Bretagne, ces transferts seront effectifs à la rentrée 2017. Après une période de « stabilisation » des services, la Région pourrait envisager certaines modifications pour améliorer les connexions entre les réseaux.

• N'étant pas Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), le PETR Pays COB ne peut prétendre à instaurer directement une offre de transport. Toutefois, en sollicitant les différents partenaires en charge des politiques de transport, le nouveau PETR peut jouer un rôle en veillant à ce que l'offre de mobilité sur son territoire corresponde au mieux à la demande et aux besoins des usagers du territoire.

• En tant que PETR, le Pays du Centre Ouest Bretagne peut se doter d'un plan de mobilité rurale (Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015). Outil supplémentaire des politiques de déplacements, ce plan vise à coordonner les moyens et recenser l'ensemble des actions à conduire pour accompagner la mobilité durable des habitants des zones peu denses.

+ [Plan de mobilité rurale](#)

• Les habitants du COB semblent motivés pour modifier leurs habitudes : 81% des sondés déclarent être prêts à faire certains déplacements autrement. Parmi les principales motivations au changement : le budget familial (50% des sondés). L'information sur les offres semble également déterminante pour passer à l'acte (25% des sondés). 73% des sondés, toutes tranches d'âge confondues, seraient prêts à partager régulièrement leur véhicule.

LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ, ACCÉLÉRATEUR D'EXCLUSION SOCIALE POUR UNE PARTIE DE LA POPULATION



- Plus de 1 sondé sur 3 déclare connaître des soucis pour se déplacer, et presque 1 sur 10 d'importants soucis qui impactent négativement son quotidien, sa vie sociale, sa santé, ses démarches...
- Les problèmes de déplacement sont majoritairement d'ordres financiers (frais liés à l'utilisation d'un véhicule) mais également dus aux manques d'alternatives à la voiture sur le territoire.
- Ces problèmes sont plus marqués chez les jeunes (16-25 ans) et les plus âgés (75 ans et +). Ils sont légèrement moins prégnants sur le Poher.
- En 2017, 35% des sondés ont renoncé à se rendre à un rendez-vous faute de moyen de transport.
- 24% ont déjà pensé à déménager dans le but de faciliter leurs déplacements, dont 85% hors COB (Quimper, Lorient, Saint-Brieuc...).
- Concernant le public des personnes âgées de la CCKB interrogées par la MSA (cf. encart ci-contre), 70% des enquêtés estiment avoir des soucis pour se déplacer en dehors de leur domicile. 33% rencontrent des soucis pour faire leurs courses, 28% pour les démarches administratives et 26% pour l'accès aux soins.
- 59% des personnes âgées de la CCKB interrogées ne conduisent plus. Parmi ceux-là, 19% n'ont pas de véhicule et 40% en possède toujours un mais ont choisi de ne plus le conduire.

UN DIAGNOSTIC AUPRÈS DES AÎNÉS DE LA CCKB

Diagnostic commandité par la MSA et réalisé en mai sur la CCKB par un groupe d'assistantes sociales stagiaires

68 personnes interviewées

2 interviewés par commune

63% de femmes et 37% d'hommes

47% habitent dans un logement isolé et

53% dans le bourg ou un quartier résidentiel.

Des questions semi-ouvertes

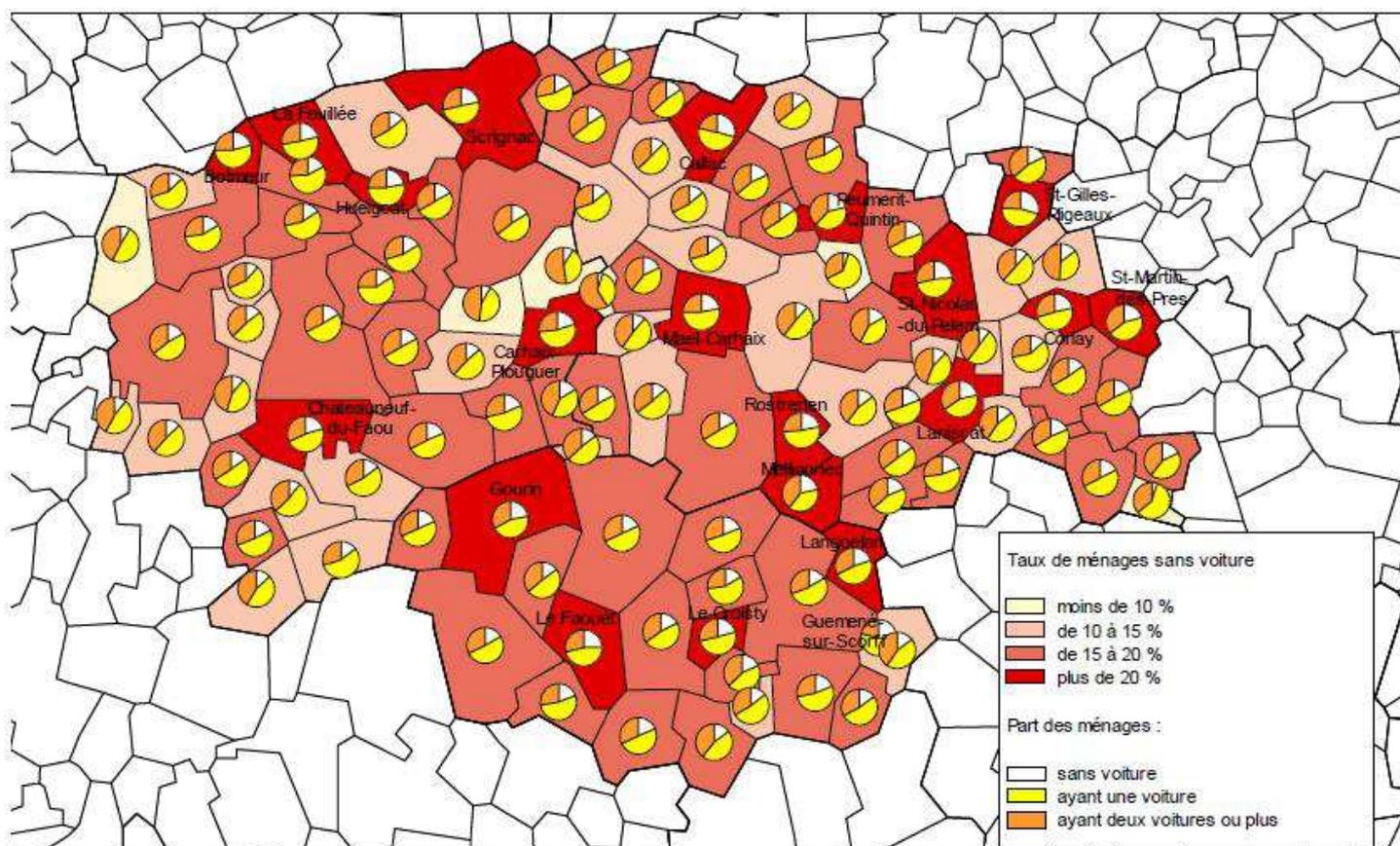
4 thèmes abordés :

- situation du retraité
- autonomie et services
- vie sociale
- mobilité et transports

+ [Rapport complet de l'enquête MSA](#)

+ [Laboratoire de la mobilité inclusive](#)

Sur 20 Communes du COB (en rouge), plus de 20% des ménages sont sans voiture



Source : INSEE 2006

Réalisation : AL Guinoiseau / CR Bretagne

« J'effectue chaque jour 76 km aller-retour pour me rendre au travail et je suis seule dans un véhicule prévu pour 5 (...). Pourrait-on créer rapidement un site ou plusieurs TPME, organismes, structures etc., pourraient rendre visibles les offres ou demandes de transport de leurs salariés ? »

« Le train est un vecteur de développement. Je regrette que le pays COB soit abandonné sur ce point. Ce n'est pas la 4 voies qu'il faut privilégier mais le train »

« J'envisage de partir du territoire lorsque j'aurais une perte d'autonomie pour aller sur Quimper »

« J'ai déjà pris ce bus * que je trouve très confortable mais qui m'a semblé peu rentable au vu du nombre de passagers ! J'ai essayé de convaincre des amis mais ils renoncent immédiatement. Avec une bonne publicité dans les journaux municipaux je pense que la situation pourrait s'améliorer » * Ligne 60 La Feuillée-Quimper

« Comment se rendre à des rendez vous médicaux et en revenir sans moyen de transport étant donné la difficulté à les obtenir et l'éloignement de ceux-ci, souvent à 50 km, et quelquefois répétitifs ? »

LEGENDE

Les actions ou objectifs présentés ci-après sont associés à 4 indicateurs de mise en œuvre : les ressources à mobiliser, le délai d'amorçage, les cibles potentielles et l'échelle géographique d'influence de l'action. Pour faciliter la lecture, ces derniers sont symbolisés par des pictogrammes et un curseur d'intensité. Ensemble, ils permettent de quantifier différents paramètres de mise en œuvre. Le tableau suivant donne la signification des combinaisons.

LEGENDE PICTOGRAMMES				
 RESSOURCES	Pas de dépense supplémentaire	Temps de personnel	Temps + investissement ponctuel	Temps + investissement pluriannuel
 DELAI	Déjà en cours / immédiat	Court terme (<ou = 1 an)	Moyen terme (2 à 5 ans)	Long terme (>5 ans)
 CIBLE POTENTIELLE	Quelques personnes	Des groupes ciblés	Des communautés élargies	Le grand public
 ECHELLE GEO.	Commune	Communauté de communes	Pays COB	Au-delà du Pays COB

RESSOURCES MOBILISABLES

Quelques pistes de financements mobilisables, de manière non exhaustive :

- Contrat de partenariat Europe-Région-Pays COB.
- Contrat de Réciprocité Campagne Ville Pays COB-Brest Métropole (enveloppe interterritoriale de la Région Bretagne).
- Feader/Leader, sous-mesure 19.2, fiche action 3 « Agir sur l'isolement en milieu rural ».
- Contrat de ruralité, fiche action 4.4 « Développer les services de mobilité ».
- CPER Fiche action 4.2 pour les équipements en faveur de la mobilité durable.
- Contrat de Territoire 29.
- Fonds départementaux d'insertion.
- Les appels à projets (Conseils Départementaux, ADEME...).
- Pour les porteurs de projets privés : accès aux dispositifs de soutien des acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire (associations, coopératives, entrepreneurs sociaux) ; accès aux dispositifs de soutien à l'innovation (y compris innovation sociale).
- Les fondations, selon la nature et les objectifs du projet. Ex. : la Fondation Norauto soutient des projets qui améliorent l'insertion de personnes âgées et handicapées grâce à la mobilité. La Fondation Michelin soutient des projets en faveur de la mobilité durable.

AGIR ENSEMBLE POUR AMELIORER LA MOBILITE SUR LE COB



3 pré-requis définis pour une démarche « mobilité durable » à l'échelle du Pays du Centre Ouest Bretagne :

- Proposer des solutions cohérentes pour tout le territoire.
- Travailler de façon concertée et interdépartementale, avec les pouvoirs publics, les citoyens, les associations, les acteurs de l'insertion, mais également les entreprises et leurs salariés.
- Savoir développer des solutions qui s'adaptent aux particularités des zones rurales.

3 priorités et **11** défis identifiés.

PRIORITE 1 : DIMINUER L'IMPACT ÉCOLOGIQUE DES DÉPLACEMENTS SUR LE COB

Face aux enjeux écologiques, comment agir pour limiter l'utilisation de la voiture individuelle et développer des alternatives adaptées au milieu peu dense ? Faut-il étoffer l'offre de transports en commun, la faire évoluer ? S'orienter davantage vers des solutions plus souples (mais aussi plus chères) comme les transports à la demande ? Promouvoir les usages partagés de la voiture et miser sur la solidarité ? Quels projets innovants peuvent-être imaginés sur le COB ?

1. OPTIMISER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTE

CRÉATION D'UNE CELLULE « MOBILITÉ » INTERCOMMUNAUTAIRE ET INTERPELLATION DES DÉCIDEURS RÉGIONAUX

Proposition de création d'une cellule composée d'élus, de techniciens en charge des dossiers transport/mobilité/transports à la demande des EPCI et d'un ou plusieurs représentants du Conseil de Développement. Ce groupe serait chargé d'émettre un avis technique à la Région Bretagne concernant les nécessaires améliorations à apporter sur les lignes interurbaines, interdépartementales, TER et scolaires :

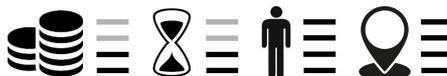
- problèmes d'horaires sur certaines lignes,
- prolongement d'autres lignes, notamment Gourin-Carhaix (ligne 15),
- développement des axes interdépartementaux Quimper/

Saint-Brieuc et Lorient/Saint-Brieuc.

- Evaluation des nouveaux horaires TER pour un public professionnel et étudiant (ligne Carhaix-Guingamp).

Ce document serait à soumettre aux représentants politiques et techniques de la Région Bretagne courant 2018.

MISE EN ŒUVRE



2. DÉVELOPPER DES PRATIQUES ET SOLUTIONS ALTERNATIVES

UNE OFFRE DE COVOITURAGE DE PROXIMITÉ EN ZONE PEU DENSE

Développer, à l'échelle du Pays, le covoiturage de proximité en zone peu dense, de manière complémentaire aux transports en commun :

- adaptée aux zones rurales,
- intégrant la multimodalité,
- avec une réflexion par point d'arrivée et non par public,
- prenant en compte les horaires décalés,
- qui mobilise les entreprises et salariés du territoire,
- qui accompagne les changements de comportement dans la durée.

L'association covoiturage+, acteur de l'économie sociale et solidaire, développe actuellement cette offre sur la Bretagne, avec l'appui des Conseils Départementaux : la solution EHOP. L'association assure un service de proximité territoriale, le suivi personnalisé des demandes et la sensibilisation des entreprises du territoire. Le modèle économique public-privé (adhésion collectivités + entreprises) lui permet de développer un outil utile à tous et un service de mise en relation gratuit pour les utilisateurs. La solution « Ehop local », adaptée aux zones peu denses, pourrait être développée sur le COB, en partenariat avec les collectivités et le Pays, à partir de 2018.

Le service EHOP sera, dès 2018, adossé à une plate-forme numérique publique et régionale permettant :

- la mutualisation des coûts,
- la puissance d'une communication régionale,
- la multimodalité et l'intermodalité (ex. : Breizhgo),
- Pas de frontière départementale dans les déplacements domicile-travail.

MISE EN ŒUVRE



+ ehop-covoiturage.fr

L'AUTO-PARTAGE ENTRE PARTICULIERS

Dans les milieux peu denses, le partage d'un véhicule avec d'autres ménages permet d'éviter l'achat d'un second véhicule ainsi que le recours à la voiture pour les petits trajets. Les collectivités, communes ou communautés de communes, peuvent encourager le partage de véhicules entre ses habitants :

- en réunissant les habitants susceptibles de partager un véhicule lors d'une réunion communale et ainsi faciliter les appariements de familles, voire faire naître des projets collectifs à l'échelle d'un quartier, d'un bourg...
- en guidant les ménages dans leurs initiatives, par la rédaction d'un guide de conseils pour l'autopartage sur les assurances, le partage des frais, les contrats, mais aussi en les accompagnant de manière suivie dans leur démarche,
- en lançant un appel à projet citoyen sur la mobilité proposant d'accompagner les initiatives privées d'autopartage, en particulier pour les aspects techniques (organisation pratique de l'autopartage) et juridiques (conseils sur les responsabilités et les assurances, contrat privé).

MISE EN ŒUVRE

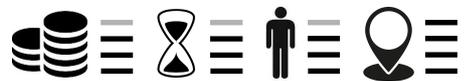


LA LOCATION DE VÉLOS ET VAE

Promouvoir et coordonner l'offre de location de vélos et VAE (Vélos à Assistance Electrique) à l'échelle de la destination touristique « Kalon Breizh » :

- Recenser l'offre de location existante.
- Etudier la création de nouveaux services sur des sites touristiques adaptés qui associent les loueurs actuels de cycles (en prenant exemple sur l'expérience de Carhaix et du partenariat entre un commerce de cycles et la municipalité).
- Développer une offre cohérente à l'échelle de la destination touristique qui permettrait d'encourager l'usage du vélo et VAE (en dehors du public de vélo randonneurs souvent déjà équipés à leur arrivée sur le territoire).
- Réfléchir à une optimisation de la flotte hors saison estivale. Ex. : opération « test de VAE » et/ou location à durée limitée proposée aux habitants des communes de plus de 3000 habitants.

MISE EN ŒUVRE



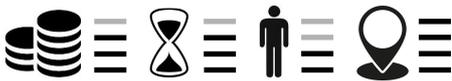
3. IMPLIQUER LES ENTREPRISES ET LEURS SALARIÉS

SENSIBILISATION DES ENTREPRISES AUX PROBLÉMATIQUES MOBILITÉ

Une part importante des déplacements réalisés en voiture sur le COB est liée aux trajets domicile-travail. Un travail impliquant différents partenaires tel que les EPCI, la CCI, la CMA, les clubs d'entreprises, l'ALECOB... pourrait être engagé pour inciter les entreprises à élaborer des Plans de Déplacement Entreprises ou Interentreprises sur les zones et parc d'activités.

Afin de mobiliser les salariés de manière ludique, des challenges mobilité peuvent être imaginés à l'instar de ce qui se fait sur d'autres territoires.

MISE EN ŒUVRE



+ ademe.fr

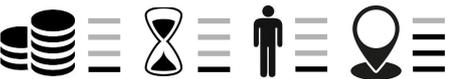


4. FAIRE ÉVOLUER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES ACTEURS PUBLICS, DANS UN SOUCI D'EXEMPLARITÉ

UNE GESTION ÉCOLOGIQUE DES FLOTTES

Les collectivités et autres acteurs publics du territoire se doivent de rationaliser au maximum l'utilisation de leur flotte en cherchant les mutualisations possibles, au sein de la structure voire entre plusieurs structures d'une même commune.

MISE EN ŒUVRE



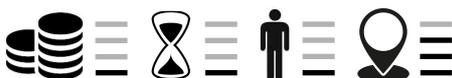
VALORISATION DE LA FLOTTE DE VOITURES ÉLECTRIQUES ET VELOS A ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Plusieurs véhicules électriques ont récemment été acquis grâce aux aides de l'Etat dans le cadre du programme « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte ».

L'utilisation de ces véhicules doit bien sûr être privilégiée au détriment des véhicules à moteur plus polluants.

Si des réticences existent de la part des agents, une formation collective pourrait être envisagée.

MISE EN ŒUVRE



AUTO-PARTAGE PUBLIC-PRIVÉ

Deux expériences envisageables qui peuvent fonctionner en zone peu dense :

- L'institution met à disposition des citoyens adhérents à une association locale d'autopartage les véhicules des flottes publiques de la commune, communauté de communes ou service de l'Etat, pour l'utilisation privée le week-end quand ceux-ci ne sont pas utilisés par les employés municipaux.

- L'institution installe un véhicule en autopartage, à destination de ces agents et des habitants. Au-delà de la mise à disposition de cette voiture, la commune montre l'exemple et peut inspirer d'autres expériences entre particuliers.

MISE EN ŒUVRE



+ *Expérience de la commune de Tinchebray*

PRIORITE 2 : DONNER AU PLUS GRAND NOMBRE DES SOLUTIONS ET DES CLÉS D'ACCÈS À LA MOBILITÉ

« On définit souvent la mobilité comme un moyen ou un besoin. Elle doit être considérée comme une capacité qui préside à l'exercice des droits fondamentaux travail, logement, éducation, loisirs, santé... et cette mobilité dépend elle-même d'autres capacités : physiques, financières mais aussi cognitives. »¹. Sur le COB, de nombreuses personnes rencontrent des problèmes de mobilité pouvant générer ou renforcer des situations d'isolement. Quels sont les dispositifs déjà existants pour faciliter la mobilité de TOUS et comment les optimiser ? Comment apporter des réponses transversales et individualisées pour accompagner les personnes vers des solutions adaptées et pérennes ?

5. LEVER LES FREINS ET AMÉLIORER L'AUTONOMIE DES PERSONNES

CREATION D'UNE PLATEFORME MOBILITÉ

Une plateforme mobilité est un outil au service du territoire. Elle accompagne les publics accueillis vers une mobilité autonome, sur prescription des organismes conventionnés. Ces objectifs sont de :

- Proposer des outils pour rendre autonome et résoudre durablement les problèmes de mobilité des personnes : à partir de diagnostics individualisés réalisés par un conseiller mobilité, la plateforme accompagne les personnes en formalisant un « parcours mobilité » et en assurant un suivi individualisé des objectifs à atteindre (elle peut par exemple accompagner la personne à trouver un mode de transport adapté aux besoins ou tout simplement à se repérer dans les réseaux de transport existants). Elle peut également accompagner les personnes vers l'obtention du permis de conduire, uniquement si l'intéressé possède les compétences requises pour un tel projet. Dans le cadre des parcours mobilité, des ateliers collectifs d'éducation à la mobilité peuvent être proposés.
- Informer les publics en exerçant une veille permanente.
- Assurer le lien avec les politiques de référence (ex : SRADDET – Assise de la Mobilité...).
- Mettre en synergie les acteurs et compétences du territoire pour co-construire les parcours mobilité.
- Impulser des actions mobilité (événementiel, campagne de sensibilisation...) sur le territoire.

Chaque plateforme mobilité se construit en réponse aux problématiques d'un territoire donné et en partenariat avec les pouvoirs publics et les acteurs intéressés. Dans un certain nombre de cas, les plateformes mobilité s'inscrivent dans les politiques d'insertion (Pays de Brest, de Morlaix et de Dinan par ex.) en limitant leurs services aux publics en insertion professionnelle et aux acteurs de l'emploi et l'insertion. Sur le Pays COB, il serait souhaitable d'élargir le public bénéficiaire d'une éventuelle plateforme mobilité aux personnes âgées dans un premier temps, puis aux actifs de manière générale à plus long terme.

Différentes structures du COB ont montré un intérêt pour ce projet (acteurs de la formation et de l'emploi, la MSA, Ulamir Aulne...). L'association Don Bosco, qui intervient déjà sur le COB avec le dispositif Peps (Prestations d'élaboration de projet socioprofessionnel) et qui œuvre depuis longtemps à la lutte contre les discriminations liées au manque de

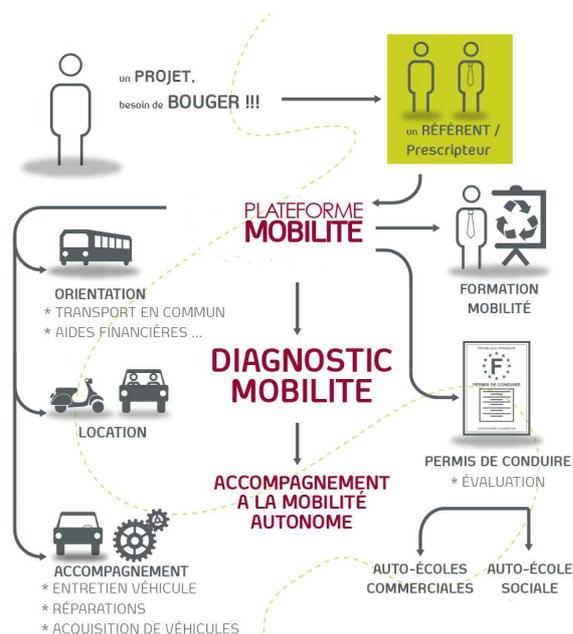
mobilité, souhaite se positionner sur un projet de plateforme mobilité sur le COB. Dans un premier temps l'association développerait la fonction « diagnostic et parcours mobilité » pour des personnes en insertion, avec la volonté à terme de renforcer le dispositif et d'aller vers un public plus diversifié comme évoqué précédemment. Pour optimiser la prise en charge des habitants du COB, l'association travaillerait en lien avec les plateformes mobilité voisines.

Don Bosco pourrait notamment bénéficier d'un appui du Conseil Départemental 29 dans le cadre du Plan Départemental Insertion. Ce projet associerait un large panel de partenaires : pôle emploi, mission locale, CCAS; etc.

MISE EN ŒUVRE



+ Plateforme du Pays de Morlaix



¹ Rapport « Mobilité au quotidien, comment lutter contre la précarité ? » - Fondation N. Hulot

6. AMÉLIORER L'INFORMATION ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE PERCEPTION

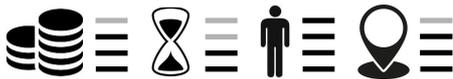
CENTRALISATION ET DIFFUSION DE L'INFORMATION

Créer un espace en ligne et/ou un numéro spécifique, lié à la plateforme mobilité (cf. page 12), recensant l'ensemble des offres et les mises à jour nécessaires liées à la mobilité sur le Pays COB.

SENSIBILISATION DU GRAND PUBLIC

Soutenir l'organisation d'évènements ou de campagnes de sensibilisation grand public, notamment dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité (chaque année du 16 au 22 septembre). Ex. : Forum mobilité durable, challenge mobilité, ...

MISE EN ŒUVRE



+ *Semaine de la mobilité*

7. OPTIMISER LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE EXISTANTS

DECLOISONNEMENT PARTIEL DES DISPOSITIFS DE TRANSPORT A LA DEMANDE

Etudier le décloisonnement territorial des services de TAD pour les déplacements vers les hôpitaux et structures d'aide et d'accompagnement vers l'emploi. A l'instar du Taxi Com' du Poher qui autorise des trajets vers la Maison d'Accueil de Jour Itinérant de Maël-Carhaix sur la CCKB, il s'agirait de trouver des accords entre EPCI, Conseil Régional et Conseils Départementaux pour permettre aux usagers de se rendre à des RDV « à forts enjeux ».

1. Vers les hôpitaux de Carhaix et Plouguernevel

. en positionnant le projet dans le cadre du Contrat Local de Santé et en y associant des partenaires clés tel que l'Agence Régionale de Santé, la MSA, la CPAM...

. en excluant les déplacements bénéficiant de « bon de transport » prescrits par les médecins et qui se font en taxis conventionnés, VSL ou ambulance.

. en travaillant avec les hôpitaux pour faciliter la prise en charge à horaires fixes des patients concernés (souci du retour à heure fixe).

2. Vers les structures d'aide et d'accompagnement vers l'emploi : Pôle Emploi, mission locale, Cob Formation, Greta

. en associant à la réflexion les membres du Comité Local Emploi Formation (CLEF).

. Dans une logique de complémentarité avec le service de Transport A la Demande proposé par Mobil'emploi sur la partie finistérienne.

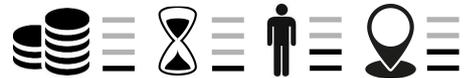
MISE EN ŒUVRE



PROMOTION DE LA SOLUTION DE TAD MOBIL'EMPLOI

L'activité de Mobil'emploi et de son service de « TAD insertion professionnelle » sur la partie finistérienne du COB décroît d'année en année (17 bénéficiaires en 2016). Ce service bénéficie pourtant de financements publics et répond théoriquement aux besoins du territoire. Il est donc urgent et indispensable de remobiliser les prescripteurs du service et de diffuser largement l'information. A terme, il semble important de repositionner un ou plusieurs véhicules sur le COB (aujourd'hui les voitures viennent de Quimper).

MISE EN ŒUVRE



+ *Activités de Mobil'emploi sur le COB*



8. DÉPLOYER L'OFFRE DE LOCATION SOCIALE DE VÉHICULES

PROMOTION ET DEPLOIEMENT DU SERVICE DE LOCATION DE SCOOTERS DE MOBIL'EMPLOI

Le service finistérien de location de scooters pour l'insertion professionnelle proposé par Mobil'emploi fonctionne de moins en moins bien (6 locations en 2016). Encore une fois le problème de l'information est ciblé et des actions de communication vers les prescripteurs doivent être réalisées. Mais ce service, autrefois présent sur 2 communes, n'est plus disponible qu'à Châteauneuf du Faou grâce au relai de l'Ulamir Aulne. A minima, un relai sur Carhaix, voire sur Huelgoat, devrait être trouvé, en associant à la réflexion les membres du CLEF et de la commission EFI du Conseil de Développement.

A moyen terme et en fonction des résultats, il serait intéressant d'étudier un essaimage sur la CCKB et Roi Morvan Communauté.

MISE EN ŒUVRE



+ *Activités de Mobil'emploi sur le COB*

DEPLOIEMENT DU SERVICE DE LOCATION DE VOITURES DU GARAGE SOLIDAIRE

Le chantier d'insertion Garage solidaire de Carhaix, outre la réparation et la vente de véhicule, propose la location de voitures aux habitants du COB en situation d'insertion (professionnelle et sociale). Il existe un besoin émis par les acteurs locaux de déployer cette offre pour la rendre plus accessible aux habitants éloignés de Carhaix.

MISE EN ŒUVRE



+ *garagesolidaire.fr*

9. DÉVELOPPER LES PROJETS ET LES PRATIQUES SOLIDAIRES ET COLLABORATIFS

DEVELOPPEMENT DU COVOITURAGE DE PROXIMITÉ ET DU COVOITURAGE SOLIDAIRE POUR L'EMPLOI

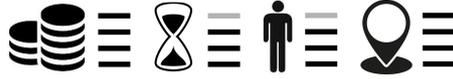
Le covoiturage de proximité peut constituer une vraie réponse à la problématique d'accessibilité aux droits fondamentaux pour une partie de la population du territoire (cf. solution *Ehop Local* p.10),

Ce service peut être couplé à une solution de déplacement pour le retour à l'emploi, la formation ou un entretien d'embauche, de manière complémentaire aux services dédiés à l'insertion professionnelle présentés précédemment.

La solution *Ehop Solidaires* créée par l'association covoiturage+ propose de mobiliser des salariés allant au travail en voiture pour covoiturer ponctuellement des personnes en situation de retour vers l'emploi ou la formation.

L'association assure la mise en relation entre l'offreur et le demandeur (gratuit pour les utilisateurs).

MISE EN ŒUVRE



+ *ehop-solidaires.fr*

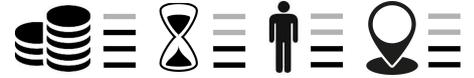
DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT SOLIDAIRE DE PERSONNES ÂGÉES ISOLÉES

Mettre en place un projet s'adressant aux personnes âgées en situation d'isolement qui viendraient à ne plus pouvoir conduire leur voiture. L'idée serait de faire appel à des personnes volontaires retraitées pour conduire les véhicules d'autres retraités dans l'incapacité de conduire. Le principe comprend de multiples avantages : il contribue à maintenir les anciens à leur domicile, crée du lien social et permet éventuellement au chauffeur d'améliorer sa pension de retraite si une indemnisation en chèques CESU est prévue dans le modèle économique.

Un tel projet est né dans le Lot-et-Garonne à l'initiative de l'association

AGIRabcd et pourrait être expérimenté sur la CCKB, avec l'antenne costar-moricaine de l'association. Voir aussi le projet de l'ADSMN sur Châteauneuf et Carhaix et son Service de Transport Partagé (STP).

MISE EN ŒUVRE

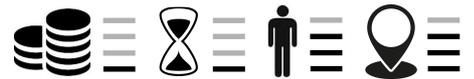


+ *Projet Car47 d'AGIRabcd*

UTILISATION DES OUTILS NUMÉRIQUES POUR FAVORISER LES PRATIQUES COLLABORATIVES

Un certain nombre de Start up développent des applications pour une mobilité inclusive. Certains de ces outils, davantage utilisés en milieu urbain, peuvent également répondre à des besoins ruraux en facilitant les mises en relation.

MISE EN ŒUVRE



2 exemples :

RoseCar.fr organise le covoiturage domicile-hôpital

Petitbus.com organise le pedibus entre parents

CRÉATION D'UNE CELLULE D'APPUI AUX INITIATIVES CITOYENNES

De nombreuses initiatives locales, plus ou moins formalisées, existent ou sont en projet sur le COB : covoiturage à Trémargat ou à Mellionec, idées de projets portés par la commission transport de l'Ulamir Aulne...

Une cellule d'appui à l'échelle Pays (fonction assurée par la plateforme mobilité en lien avec le Conseil de Développement ?) permettrait de repérer ces initiatives, favoriser les échanges de pratiques et faciliter la mise en lien avec les collectivités locales et acteurs de la société civile du territoire concerné.

MISE EN ŒUVRE



PRIORITE 3 : AGIR DE MANIÈRE ECLAIRÉE, CONCERTÉE ET DANS LA DURÉE

La problématique mobilité est complexe et transversale. Elle requiert une connaissance fine des pratiques de mobilité et des besoins, ainsi qu'une gouvernance partagée entre différents acteurs et échelles d'actions sur le territoire. La création d'un espace d'échanges sur la mobilité durable et solidaire semble importante pour bien appréhender la complexité et coordonner les interventions d'acteurs publics et privés sur le Centre Ouest Bretagne.

10. APPROFONDIR LA CONNAISSANCE DU CHAMP DE LA MOBILITÉ

ENQUÊTE MÉNAGES-DÉPLACEMENTS ET ANALYSE DES BESOINS

Envisager, à l'échelle du Pays COB, la réalisation d'une enquête ménages-déplacements visant à acquérir une meilleure compréhension des pratiques de mobilité sur le territoire et les territoires alentours, pour mieux définir la politique de mobilité et prioriser les projets. Plus précisément, cette enquête pourrait avoir pour objectif :

- d'obtenir des données précises sur les habitudes des résidents permanents d'un territoire quant aux déplacements qu'ils réalisent quotidiennement,
- de réaliser une « photographie » d'un jour moyen de déplacement sur le territoire.
- de collecter des informations sur tous les modes de déplacement et pour presque tous les motifs.

Par ailleurs, un travail d'analyse plus fine des besoins semble nécessaire, en associant toutes les parties prenantes : opérateurs de transports, collectivités, associations et usagers.

L'Etat, les Conseils Départementaux et le CEREMA Ouest pourraient être mobilisés autour de ces projets d'étude.

MISE EN ŒUVRE

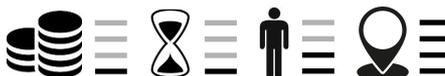


+ ouest.cerema.fr

11. CRÉER UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ ET ANIMER UN ESPACE D'ÉCHANGE SUR LA MOBILITÉ DURABLE ET SOLIDAIRE

Réunir les acteurs (publics, privés et associatifs) de la mobilité durable sur des thématiques ciblées afin de continuer à faire émerger des pistes d'actions. Ce groupe de réflexion pourrait intervenir sur demande des partenaires dans l'aide à la décision des stratégies mobilité territoriales. Des rencontres trimestrielles pourraient être envisagées et la Plateforme Mobilité pourrait être positionnée sur l'animation de cet espace d'échange.

MISE EN ŒUVRE



POUR ALLER PLUS LOIN (DOCUMENTS DISPONIBLES EN LIGNE)

- « [Évaluation de politique publique La mobilité géographique des travailleurs](#) », IGF, janvier 2016
- « [Mobilité au quotidien, comment lutter contre la précarité](#) », Fondation Nicolas Hulot, septembre 2014
- « [Statistiques d'accueil 2014 - La fracture mobilité](#) », Secours Catholique, 2014
- « [Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain](#) », Fondation Nicolas Hulot et Réseau Action Climat, Mars 2014
- « [Construire une offre locale de transport - Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain](#) », ETD, décembre 2009
- « [Prospective - Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités - Synthèse](#) », CGDD, DGE, Pipame, janvier 2016
- « [La Mobilité en Bretagne à l'horizon 2035 - Carnet d'exploration](#), coordination DREAL, mai 2016

ILS ONT PARTICIPÉ AU GROUPE DE TRAVAIL



Rédaction

Gaëlle Le Roux, animatrice du Conseil de Développement du Pays du centre Ouest Bretagne, g.leroux@centre-ouest-bretagne.org