



22 Avenue de la Gare – 35600 REDON  
Tél. : 02 99 726 705  
[www.mobhilis.fr](http://www.mobhilis.fr)



45 avenue Alain Le Lay – 29900 CONCARNEAU  
Tél. : 02 98 58 79 53  
[www.environnement-societe.fr](http://www.environnement-societe.fr)

# Document stratégique

*Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille (STRAMOC)*

Soutenu  
par



COFINANCÉ PAR  
UNION EUROPÉENNE  
UNANIEZH EUROPA



L'Europe s'engage  
en Bretagne

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural :  
l'Europe investit dans les zones rurales

# Sommaire

## Introduction

*Rappel du contexte territorial*

*Rappel du contexte de l'étude*

*Objectifs de la stratégie mobilité*

*Rappel des constats issus du diagnostic*

*Enjeux de diagnostic et axes stratégiques*

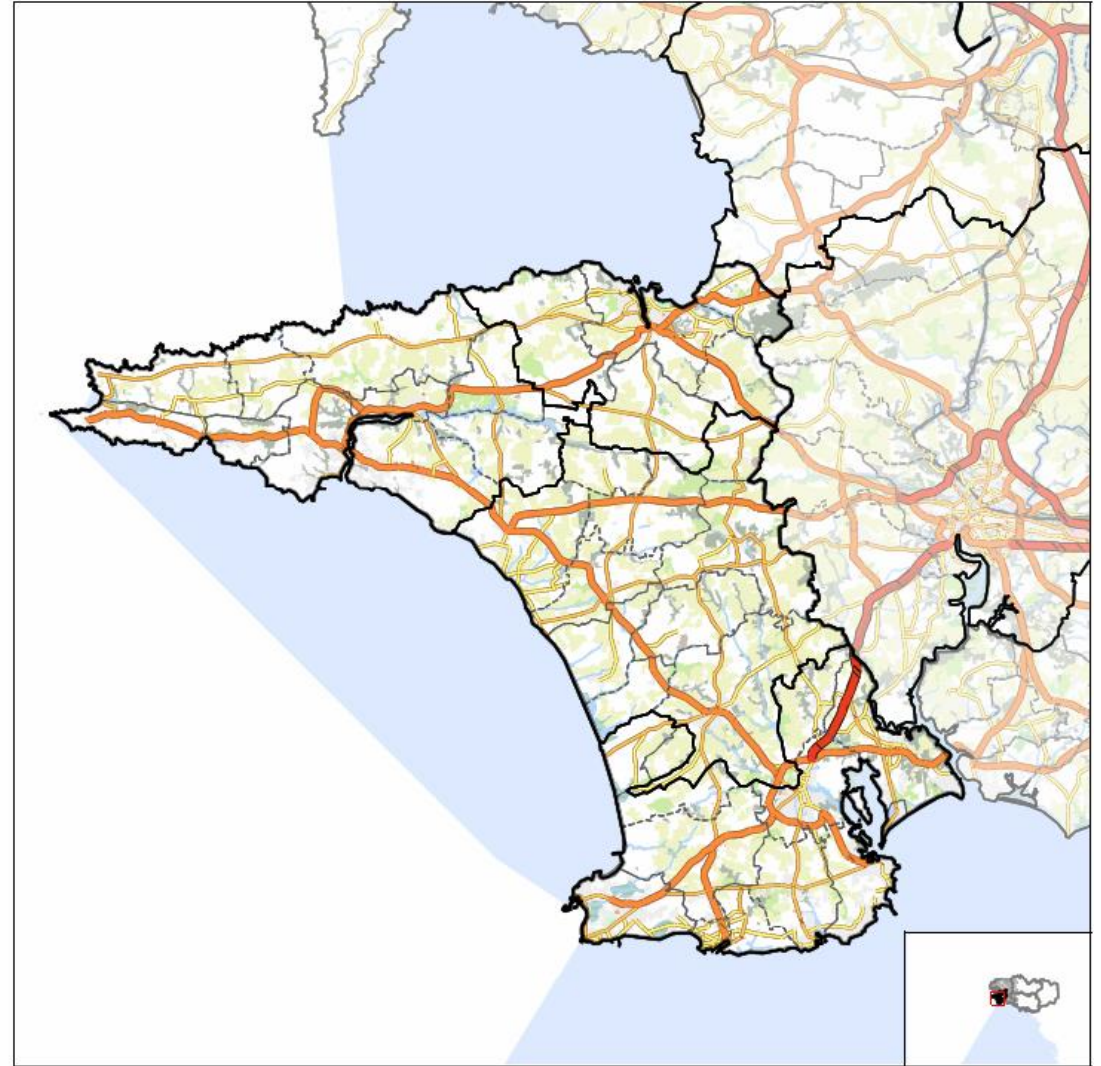
*Méthodologie de construction*

## Organisation des fiches actions

## Présentation des fiches rédigées

## Moyens humains et financiers

# 1. Fiches introductives



# Rappel du contexte territorial

*L'Ouest Cornouaille, territoire du SIOCA*

Le territoire de l'Ouest Cornouaille s'étend sur 660 km<sup>2</sup> et compte environ 89 000 habitants. Il est couvert par le Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement (SIOCA), structure porteuse du SCoT et du Schéma Vélo Ouest Cornouaille. Il regroupe 4 Communautés de communes (CC Cap Sizun Pointe du Raz, Douarnenez Communauté, CC Haut Pays Bigouden, CC Pays Bigouden Sud) et 37 communes. Il s'agit d'un territoire littoral et rétro-littoral rural marqué par l'activité agricole et portuaire.

De manière générale, entre 2011 et 2016, ce sont les communes proches de l'agglomération de Quimper qui connaissent la plus forte hausse de leur population. En revanche, les communes périphériques voient leur nombre d'habitants diminuer.

L'extension des villes s'est faite avec le déploiement des zones d'activités

économiques le long des grands axes. Cette extension a entraîné la construction de nouvelles infrastructures routières et favorisé le développement de zones pavillonnaires dans les secteurs périurbains et autour des pôles principaux.

Le nombre important de résidences secondaires sur le territoire (26,30% des logements), induit par le caractère touristique de l'Ouest Cornouaille, renforce ce phénomène d'étalement urbain et entraîne une augmentation des flux de déplacements non négligeable lors des périodes estivales ou des vacances.

Dans le contexte rural ou semi-rural de l'Ouest Cornouaille, la voiture reste le mode de transport privilégié et quasi exclusif. En effet, les modes de transports collectifs sont majoritairement focalisés sur les flux vers Quimper.



Pour desservir les bourgs et les hameaux, la voiture est donc prédominante. A l'échelle cornouaillaise, 89% des ménages disposent d'une voiture, 86% pour le territoire de Douarnenez-Cap Sizun et 91% pour le Pays Bigouden. On compte en moyenne 1,5 voiture par ménage en Cornouaille.



# Rappel du contexte de l'étude

La réalisation d'une Stratégie Mobilité pour le territoire de l'Ouest Cornouaille

Les collectivités de l'Ouest Cornouaille ont bien conscience de l'impact que peut avoir la prédominance de l'automobile dans la part modale des déplacements.

Le projet d'élaboration d'une stratégie mobilité à l'échelle de l'Ouest Cornouaille a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants, l'environnement, l'économie, l'aménagement du territoire et le cadre de vie. Face à la transversalité de la démarche, les synergies avec les documents de planification seront recherchées au maximum.

Aujourd'hui, le territoire ne dispose pas de documents permettant de :

- Fixer un cadre au déploiement de solutions de mobilités ;
- Faire le lien et coordonner les différentes initiatives menées sur le territoire.

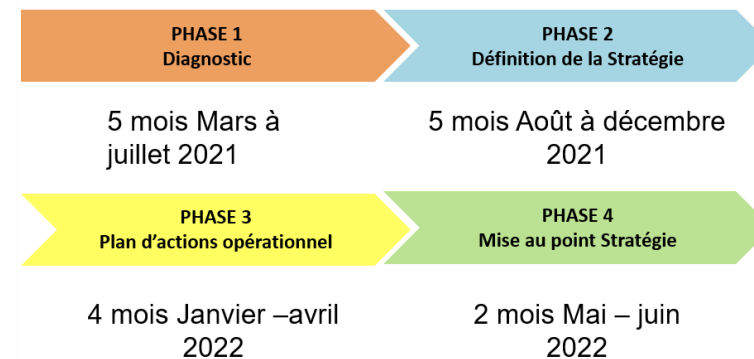
L'enjeu, par ce projet de stratégie, est de mettre en cohérence les actions en cours et de mettre en évidence les besoins du territoire et de la population pour apporter les réponses adéquates.

Il apparaît nécessaire de rééquilibrer la part modale des transports et de développer une offre de mobilité plus variée, répondant mieux aux besoins des populations, favorisant des modes plus actifs, plus partagés, moins carbonés, moins coûteux pour l'utilisateur et adaptés à toutes les catégories sociales.

De par sa position périphérique, l'Ouest Cornouaille doit nécessairement penser l'organisation et le développement des mobilités avec les territoires voisins notamment Quimper, principal pôle d'emploi de la Cornouaille.

La stratégie mobilité se décline en quatre grandes phases : le diagnostic stratégique, la définition de la Stratégie et le Plan d'actions opérationnel puis la Mise au point de la Stratégie avec la rédaction de l'ensemble des fiches actions.

Le SIOCA a souhaité porter une attention particulière à la concertation, c'est pourquoi trois temps d'ateliers ont pu avoir lieu afin de rassembler les manques et besoins des locaux.



**Ateliers participatifs**

**Questionnaire en ligne**

Tous publics et associations

Des éléments sur les pratiques de mobilités et une évaluation :

- des infrastructures
- des services
- des pratiques

Des données sur les pratiques via l'enquête

**Petits déjeuners**

**Questionnaire en ligne**

Entreprises

Un temps d'échange avec les chefs d'établissements :

- présentation des éléments des enquêtes
- travail sur les leviers pour améliorer les déplacements à destination des salariés/agents

**Entretiens individuels**

« permanences » Pour les EPCI et communes | élus et agents

Un entretien d'une heure environ pour évoquer les questions de mobilité permettant de passer en revue les questions :

- des réseaux,
- des services
- des projets des communes

**Au total, environ 1 000 participants.es !**

# Objectifs de la stratégie mobilité

4 objectifs et 3 leviers d'action

L'objectif est d'élaborer une stratégie partagée de la mobilité qui donne un cadre et qui constitue une feuille de route pour l'action des collectivités du territoire.

La stratégie doit permettre :

4  
OBJECTIFS

Proposer une **mobilité pour tous** les habitants et acteurs du territoire, ainsi que pour tous les usages

**Diminuer la part modale de la voiture individuelle** au profit de solutions alternatives et/ou moins polluantes

**Améliorer l'organisation territoriale** de la mobilité pour une meilleure complémentarité entre tous les modes de déplacement.

Proposer un **modèle de gouvernance de la mobilité** cohérent et opérationnel

Le projet d'élaboration d'une stratégie mobilité Ouest Cornouaille se matérialise par la réalisation d'un diagnostic, d'un projet de territoire pour les mobilités et d'un plan d'actions.

Le projet de stratégie a pour objectif d'aboutir à une planification de l'organisation des mobilités sur le territoire afin d'apporter les réponses aux enjeux de mobilité de la population. Cette planification s'appuiera sur

3  
LEVIERS



## Communiquer

- promouvoir les différentes formes de mobilités (covoiturage, transports en commun, autopartage, modes actifs...) auprès de toute la population



## Aménager

- créer les conditions favorables à l'usage quotidien des alternatives à la voiture individuelle grâce à des aménagements adéquats (intermodalité et multimodalités)



## Créer de nouveaux services

- développer ou accompagner le développement des services et accompagner l'essor de nouvelles pratiques de mobilité durable

# Rappel des constats issus du diagnostic

*Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces*

La part modale importante de l'automobile et le fort taux de motorisation des ménages sur le territoire sont le reflet de plusieurs constats :

- L'inadéquation entre l'offre de transports en commun et les besoins des habitants : faible cadence, durée trop longue des trajets... ;
- Le manque de services de mobilité visibles et pertinents pour les déplacements locaux ;
- Le manque d'intermodalités possibles entre les différents moyens de transport ;

- L'organisation territoriale (étalement urbain, dispersion de l'habitat et des activités) rend difficile le développement d'un écosystème de la mobilité efficace et concurrentiel avec la voiture.

Cette prédominance de l'automobile et les points cités ci-avant soulèvent de nombreuses problématiques environnementales, économiques, sociales et territoriales. En effet, l'offre de mobilité telle qu'elle existe aujourd'hui peut être préjudiciable pour le public qui ne dispose pas de voiture personnelle.

*Etat des lieux de l'offre de déplacement*

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De nombreuses bornes de recharge sur le territoire.</li> <li>• Une dynamique autour de l'autopartage engagée sur le Juch avec Citiz.</li> <li>• Un grand travail mené par le SIOCA sur la problématique vélo (aménagement, équipements et suivi)</li> <li>• Un service de TàD régional permettant de rejoindre le réseau BreizhGo.</li> <li>• Des cheminements littoraux vélos et piétons connus et reconnus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu de services de mobilité développés en lien avec la saisonnalité du territoire.</li> <li>• Un manque de services pour les captifs (notamment personnes âgées et jeunes).</li> <li>• Un manque de services proposés aux actifs du territoire pour limiter l'utilisation systématique de la voiture individuelle.</li> <li>• Peu d'aménagements cyclables directs et qualitatifs pour un usage utilitaire.</li> <li>• Peu d'aires de covoiturage en place actuellement (même si présence de covoiturage informel).</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De nombreuses réflexions déjà portées sur la mobilité avec des pistes d'actions et des souhaits de développement des services existants mais aussi nouveaux.</li> <li>• Un Schéma directeur vélo réalisé à l'échelle du SIOCA avec de nombreuses volontés.</li> <li>• Une volonté de développer l'intermodalité vélo / bus / covoiturage / bateau.</li> <li>• Les 4 CC du territoire ont voté pour la prise de compétence mobilité et sont AOM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un manque de visibilité des offres de mobilité existantes sur le territoire</li> <li>• Des offres de mobilité inexistantes sur certaines parties du territoire (ex lignes TC nord-sud inexistantes).</li> </ul>

*Etat des lieux des pratiques de mobilité*

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu de difficultés pour les transports scolaires.</li> <li>• Un usage avéré des aménagements pour les cycles et piétons notamment à caractère touristique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des expérimentations qui ont manqué de communication (Navette et TàD)</li> <li>• Une faible fréquentation du réseau TC perçu comme inefficace pour les déplacements des salariés.</li> <li>• Des Regroupements pédagogiques engageant des parcours plus longs pour se rendre à l'école.</li> <li>• Le TàD Breizh Go très peu connu et donc très peu utilisé.</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un territoire attractif de part son caractère naturel.</li> <li>• Une volonté politique et citoyenne de proposer de nouveaux modes de déplacement et des services en accord avec les besoins du territoire.</li> <li>• Une demande pour la pratique utilitaire du vélo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une très forte dépendance à la voiture,</li> <li>• Un fort impact du tourisme et de la saisonnalité sur le territoire.</li> </ul>

# Enjeux de diagnostic et axes stratégiques

6 enjeux et 4 axes stratégiques

## 6 ENJEUX

1. La **communication** sur les services, équipements et aménagements existants pour favoriser leur utilisation.
2. Le **développement de nouvelles pratiques** de déplacements pour limiter l'utilisation systématique de la voiture individuelle.
3. L'**aménagement de la voirie et de l'espace public** pour inciter aux nouvelles pratiques et réduire la vitesse des véhicules.
4. La mise en place de **nouveaux services pour tous les publics** avec une attention particulière pour les jeunes, les actifs (déplacements pendulaires) et les personnes peu mobiles.
5. L'**accompagnement aux changements de comportement** pour maintenir le caractère naturel et préservé du territoire.
6. La **maitrise de l'étalement urbain** et la fuite des commerces et services de proximité pour limiter la mobilité.

## 4 AXES STRATEGIQUES

Favoriser  
l'intermodalité

Développer et  
sécuriser les  
déplacements des  
modes actifs

Avoir accès aux  
services du quotidien

Développer des  
solutions alternatives à  
l'autosolisme

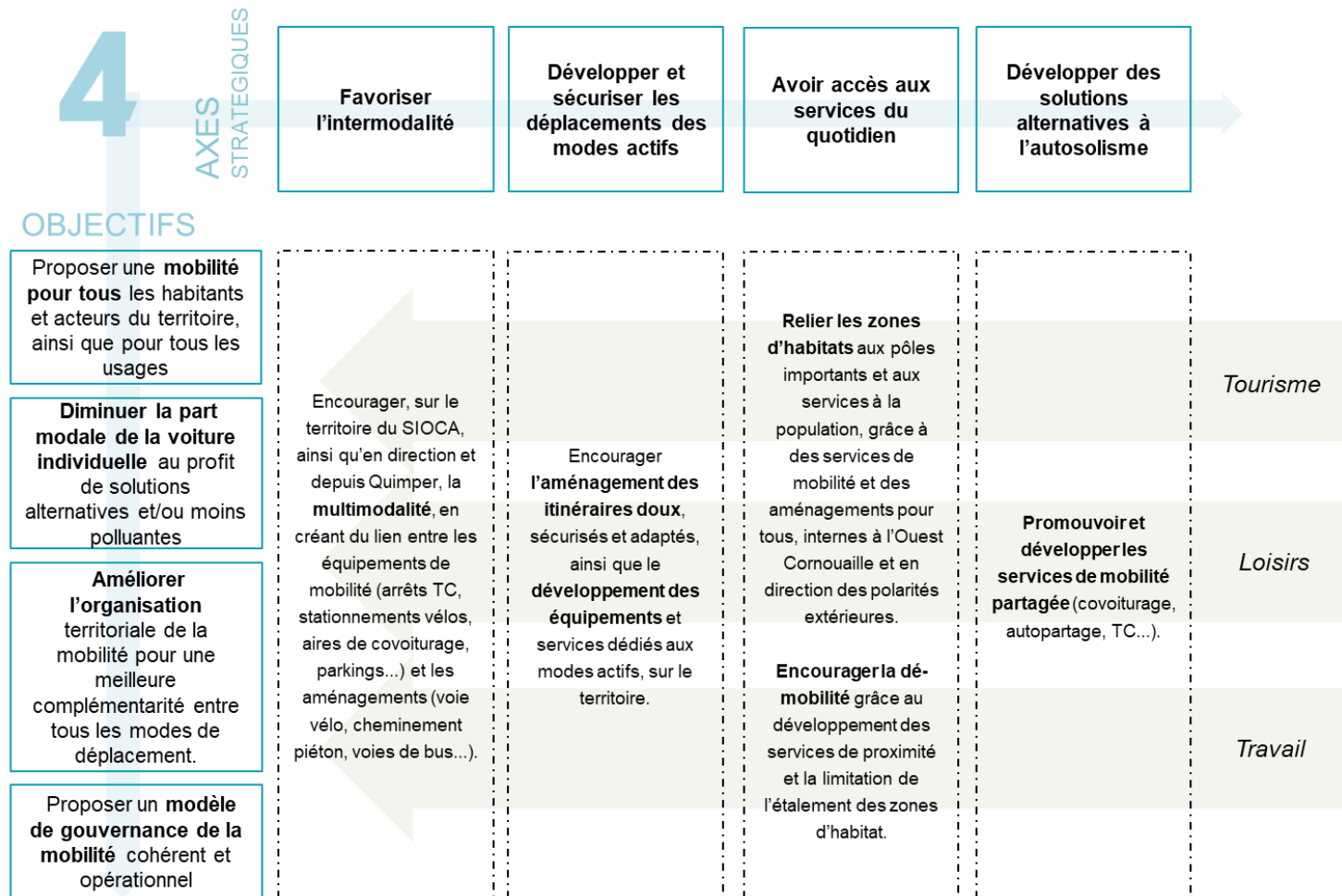


# Méthodologie de construction

Rôle des acteurs

Pilote	
Partenaire	
Financier	
Exécutant	
Évaluation	

- Pourquoi ?
  - Fixer la finalité attendue de l'offre et les raisons de sa création ainsi que l'objectif fixé (par exemple, favoriser le report modal de la voiture au vélo).
- Pourquoi ?
  - Déterminer les publics visés : toutes les personnes, les pendulaires, les touristes, des utilisateurs particuliers comme les personnes âgées, offre physique ou numérique...
- Pourquoi faire ?
  - Cibler les motifs de déplacements à privilégier : le domicile-travail, le loisir, le tourisme, les achats/démarches...
- Pour quels territoires ?
  - Choisir où localiser l'offre de mobilité : pour tout le territoire, sur des pôles principaux, pour les zones sous-adressées aujourd'hui...
- Avec quels partenaires ?
  - Définir les rôles des acteurs et comment intervenir dans la mobilité : cette partie permet d'aborder la question de la gouvernance et des interrelations entre acteurs.



# Organisation des fiches

## Stratégie Mobilité

Ouest Cornouaille

### 2. Communiquer Sensibiliser



3. Créer des lieux stratégiques d'intermodalité

3A

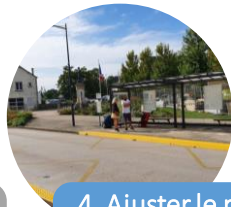
Imaginer une stratégie de travail pour localiser les lieux stratégiques d'intermodalité

3B

Aménager les lieux stratégiques d'intermodalité

3C

Créer des zones de stationnement en amont du littoral



4. Ajuster le réseau BreizhGo suivant les attentes

4A

Réaliser une étude conjointe entre la Région et le SIOCA pour faire émerger les attentes précises

4B

Permettre l'embarquement des vélos toute l'année sur les cars interurbains.



5. Ajuster les services de desserte locale

5A

Evaluer et Ajuster l'offre de TAD

5B

Créer des navettes maritimes



6. Intensifier la démarche du Schéma Directeur Vélo déjà engagée

6A

Circulation : aménager des liaisons cyclables

3B

Stationnement : équiper les pôles générateurs de mobilité

3C

Services : permettre l'équipement en matériel cyclable



7. Participer à l'apaisement des centres

7A

Apaiser la vitesse dans les centres-bourgs par la mise en place de zones de circulation apaisée

7B

Encourager l'aménagement de cheminements piétons réglementaires et agréables



8. Encourager la mobilité partagée

8A

Créer des infrastructures pour les véhicules partagés

8B

Proposer des services pouvant encourager le report modal et la mobilité partagée



9. Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement

9A

Encourager les communes et EPCIs à prendre en compte le besoin de proximité dans les études d'aménagement

9B

Anticiper la révision du SCoT en prévoyant d'y inscrire un volet sur la stratégie mobilité

## 2. Actions de communication

### Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services





## 2.

# Communiquer et sensibiliser sur les aménagements et services de mobilité existants

## Objectifs

Du fait d'un **manque d'appropriation** de certains **aménagements et services de mobilité** disponibles sur le territoire, principalement par **déficit de connaissance**, il est primordial de **faire connaître les aménagements**, les **équipements** et les **services de mobilité** disponibles sur l'Ouest Cornouaille et en lien avec les pôles extérieurs.

Déploiement d'une **stratégie de communication** et de sensibilisation identifiée comme pertinente et **adaptée à l'ensemble des publics**.



## Description générale de l'action

Plusieurs temps nécessaires afin de réaliser des actions de communication et de sensibilisation efficaces :

- A - Recenser finement les aménagements, les équipements et les offres / services de mobilité en place actuellement :
  - A1 : Recenser les aménagements et équipements dédiés à la mobilité
  - A2 : Recenser les offres et services de mobilité
- B - Communiquer et sensibiliser grâce à des outils adaptés aux publics visés :
  - B1 : Via les bulletins municipaux (ou communautaire ou SIOCA)
  - B2 : Via des solutions numériques (réseaux sociaux et applications)
  - B3 : Via un service d'accompagnement à la bonne pratique
  - B4 : Via un service d'accompagnement à l'utilisation
  - B5 : Via des balades de découverte

# 2.

## Communiquer et sensibiliser sur les aménagements et services de mobilité existants

### Point Juridique et Organisation générale

Vis-à-vis de la communication autour des solutions de mobilité, l'Autorité Organisatrice de la Mobilité conserve la promotion légitime des actions. Toutefois, rien n'interdit les communes ou le SIOCA de réaliser ou de contribuer financièrement à des opérations de communication.

Communes	
EPCI	
SIOCA	
Département	
Région	
ADEME, assos...	

### Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Recensement exhaustif de l'existant et de leur fonctionnement	Evolution de la fréquentation de certains aménagements
Actions spécifiques au plus proche des habitants pour sensibiliser	Mesure de l'évolution de l'intérêt porté aux mobilités alternatives
Communiquer via des outils accessibles au plus grand nombre	Mesure de l'impact de la communication par l'évolution des ventes de titres de transport

### Ressources mobilisables

- Schéma vélo (départemental, régional, SIOCA)
- Études communautaires et communales
- Étude tourisme QCD
- Schéma aires de camping-car
- Plateformes de mobilité





## 2.A Recenser finement les offres / services et aménagements existants à recommander

### Rappel des éléments de contexte

Compte tenu de l'étendu du territoire de l'Ouest Cornouaille, de la multiplicité des collectivités (4 EPCI et 37 communes) et des nombreuses offres de mobilité, il est nécessaire que l'ensemble des offres, services et aménagements soit connu du SIOCA et des EPCI compétents afin de pouvoir les recommander via des actions de communication (Action 2B). A noter que dans le cadre du présent travail sur la Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille, un premier recensement de l'offre mobilité a été effectué et permet déjà d'avoir une première base de travail.

Au-delà de connaître leur existence, il conviendra que la ou les personnes responsable(s) de ce recensement ai(en)t également connaissance de leur fonctionnement. S'il s'agit par exemple d'un service de transport (navette), son public cible, ainsi que son cadencement, ses horaires, son circuit et ses arrêts seront essentiels à avoir en tête afin d'orienter au mieux les potentiels utilisateurs dans une phase de communication et d'accompagnement à la bonne pratique. Certains autres services, comme des véhicules en autopartage, demanderont également d'être précis dans la connaissance de leur fonctionnement afin de pouvoir orienter un potentiel utilisateur (ou collectivité) qui souhaiterait emprunter (ou mettre en place sur son territoire) un véhicule de ce type là (coûts, durée de l'autonomie si véhicule électrique, entretien...).

Au-delà d'un recensement à un instant T, il sera également impératif de réaliser des mises à jour régulières selon les modifications des offres et de leur fonctionnement. L'actualisation des données sera donc un gros travail pour garantir la bonne efficacité de la communication.

### Déclinaison générale de l'action

2 types de recensement sont à mener :

1. Recensement à destination du grand public
2. Recensement à destination des autres collectivités

#### Axes stratégiques concernés

- ☒ Favoriser l'intermodalité
- ☒ Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- ☒ Avoir accès aux services du quotidien
- ☒ Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

# 2.A 1 : Recensement à destination du grand public


## Contexte

Afin de pouvoir lancer des actions de communication, de sensibilisation ou d'accompagnement à destination du grand public, il est avant tout nécessaire d'avoir **connaissance des offres, services et aménagements** liés à la mobilité.

Le grand public a souvent besoin **d'informations très concrètes** quant à l'utilisation d'un service. De fait, porter à connaissance son fonctionnement, ses tarifs et son parcours sont des éléments essentiels pour les utilisateurs. Il est par ailleurs crucial de penser **l'articulation des transports** entre-eux et ainsi de **faire connaître les possibilités** afin **d'encourager l'intermodalité**. Il faut toutefois que cette offre propose une **alternative crédible** à la voiture individuelle (des temps d'attente et une fréquence raisonnable) pour s'assurer d'un **report modal** important.

## Déclinaison opérationnelle

1. L'entité missionnée (SIOCA / EPCI, en fonction de la stratégie locale) définit la personne en charge de la mission et le budget alloué. Son premier objectif sera de créer un lien avec chaque entité (Région, Département, SIOCA, EPCI, communes, associations,...) réalisant des actions liées à la mobilité sur le territoire de l'Ouest Cornouaille, et avec qui elle pourra échanger sur les actions de mobilité mises en place actuellement.
2. Le deuxième objectif sera de procéder à un recensement fin, via des entretiens téléphoniques, visio et en présentiel sur le fonctionnement précis de chaque offre de mobilité présentée par l'interlocuteur. L'objectif étant de rassembler des informations concrètes sur son fonctionnement pouvant intéresser de potentiels utilisateurs.
3. La dernière étape sera d'établir un contact régulier (tous les deux mois par exemple) avec les entités responsables des actions de mobilité afin d'être tenu informé des différentes évolutions, arrêts ou mises en place de nouveaux services.

	Continuel
€	Chargé de mission 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Grand public	
<input type="checkbox"/> Collectivités	
<b>Transversalité</b>	
<input type="checkbox"/> Travail	
<input type="checkbox"/> Loisirs	
<input type="checkbox"/> Tourisme	

# 2.A 2 : Recensement à destination des autres collectivités



## Contexte

Afin de pouvoir **dupliquer certaines offres** de mobilité déjà présentes sur certains EPCI ou certaines communes de l'Ouest Cornouaille, il est primordial de pouvoir **réaliser une évaluation économique, technique et organisationnelle** de l'offre questionnée.

Les collectivités intéressées par les offres de mobilité en place, ont souvent besoin de prendre connaissance d'éléments économiques et techniques concrets **avant sa réelle mise en place**.

## Déclinaison opérationnelle

1. L'entité missionnée (SIOCA / EPCI, en fonction de la stratégie locale) définit la personne en charge de la mission et le budget alloué. Son premier objectif sera de créer un lien avec chaque entité réalisant des actions liées à la mobilité sur le territoire de l'Ouest Cornouaille (Région, Département, SIOCA, EPCI, communes, associations,...), et avec qui elle pourra échanger sur les actions de mobilité créées.
2. Le deuxième objectif sera de procéder à une évaluation de chacune des offres présentes sur le territoire afin d'initier un partage d'expérience et de conseiller certaines collectivités. Ceci se fera via des entretiens téléphoniques, visio ou en présentiel avec l'interlocuteur dédié. L'objectif étant de rassembler des informations concrètes sur ses coûts d'investissement et de fonctionnement, les ressources humaines nécessaires et matérielles à prévoir. Également, des données liées à son évaluation économique ou technique au bout de 6 mois, 1 an, 2 an de fonctionnement, seraient bénéfiques pour la collectivité qui souhaiterait se projeter.
3. La dernière étape consiste à établir un contact régulier (tous les deux mois par exemple) avec les entités responsables des actions de mobilité afin d'être tenu informé des différentes évolutions, arrêts ou mises en place de nouveaux services.

	Continuel
	Chargé de mission 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Collectivités	
<input type="checkbox"/> Grand public	
<b>Transversalité</b>	
<input type="checkbox"/> Travail	
<input type="checkbox"/> Loisirs	
<input type="checkbox"/> Tourisme	

## 2.B Communiquer / Sensibiliser grâce à des outils adaptés aux publics visés

### Rappel des éléments de contexte

Du fait d'un **manque d'appropriation** de certaines offres de mobilité sur le territoire, le SIOCA souhaite faire connaître les **aménagements**, les **équipements** et les **services de mobilité** disponibles sur l'Ouest Cornouaille et en lien avec les pôles extérieurs. Pour répondre à cette ambition, et également à l'ensemble des axes stratégiques de la STRAMOC, il semble primordial de **déployer des moyens de communication et de sensibilisation**. Cela participera au **développement de la multimodalité** (Transports en commun, covoiturage, autopartage, vélo, marche...) et donc à **réduire la part modale voiture** sur le territoire, tout en présentant les **possibilités d'accès aux services et commerces** du quotidien.

A l'issue des temps de concertation et de travail, les modes de communication et de sensibilisation identifiés comme importants à mettre en œuvre sur le territoire du SIOCA, afin qu'ils soient **adaptés à l'ensemble des publics**, sont les suivants : les **bulletins d'information** (municipaux / communautaires / SIOCA), les **réseaux sociaux**, un **service d'accompagnement** au changement et des **balades de découverte**.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

### Déclinaison générale de l'action

4 outils de communication présentés en quatre sous-actions :

1. Communiquer / Sensibiliser via les bulletins municipaux (ou communautaire ou SIOCA)
2. Communiquer / Sensibiliser via des solutions numériques (réseaux sociaux et applications)
3. Sensibiliser via un service d'accompagnement à la bonne pratique
4. Communiquer via un service d'accompagnement à l'utilisation
5. Communiquer / Sensibiliser via des balades de découverte

# 2.B 1 : Communiquer / Sensibiliser via les bulletins municipaux

## Contexte

Nécessité de **poursuivre l'utilisation** des **bulletins municipaux** dans les communes pour assurer l'information sur la mobilité.


Au vu de l'échelle de réflexion de la STRAMOC, il semble intéressant de **cibler les bulletins communautaires** pour la **diffusion d'information** concernant la **mobilité**, d'autant que la compétence mobilité est aujourd'hui revenue aux communautés de communes du territoire.

- ✓ Selon la stratégie locale, le SIOCA pourra rédiger des articles en rapport avec l'offre actuelle de mobilité sur le territoire qu'il diffusera dans les bulletins évoqués ci-dessus.



## Déclinaison opérationnelle

1. Le SIOCA (ou autre entité missionnée) définit la personne en charge de la mission et le budget alloué. Son premier objectif sera de mener un travail de coordination auprès de chaque commune et EPCI.
2. Rédaction des articles, selon le cadre posé en amont. Ajout d'un contact (chargé de mission) permettant au lecteur de demander des compléments d'informations si nécessaire.
3. Points réguliers (SIOCA / EPCI / communes), pour les retours lecteurs. Possibilité de réaliser des comptages ou de recueillir le nombre d'abonnements aux services de mobilité, cela peut être un bon moyen de voir l'impact de la diffusion d'information sur l'évolution des pratiques et de la fréquentation.

	Dès 2023
€	*Chargé de com 30-35 K€/an Tirages : non chiffré
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

*\*les postes identifiés dans la partie Communication/Sensibilisation sont mutualisables*



## 2.B 2 : Communiquer / Sensibiliser via des solutions numériques (réseaux sociaux et applications)

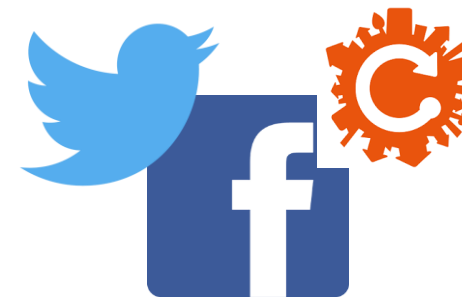
### Contexte


Lors des ateliers de concertation, les solutions numériques tels que les **réseaux sociaux** ou encore les **applications locales** ont été cités afin de communiquer principalement auprès du **jeune public**, mais aussi auprès des **actifs** et des **touristes** du territoire, afin de leur présenter l'ensemble des offres de mobilité qui pourrait leur correspondre.

- ✓ Selon la stratégie locale, le SIOCA pourra rédiger et publier les articles liés à la mobilité sur ses propres outils numériques qu'il choisira au préalable (réseaux sociaux et/ou application). Les EPCI ou les communes pourront ainsi ensuite relayer les posts sur leurs applications et/ou réseaux sociaux locaux et inversement.

### Déclinaison opérationnelle

1. Le SIOCA (ou autre entité missionnée) définit la personne en charge de la mission et le budget alloué. Elle animera les réseaux sociaux avec l'organisation des posts sur Instagram, Facebook et/ou Twitter, ainsi que l'application numérique... et pourra assurer le relais des communications faites par les communes ou les autres collectivités sur ces mêmes outils.
2. Rédaction des posts selon le cadre posé en amont. L'ajout d'un contact (chargé de mission) pourra permettre au lecteur de demander des compléments d'informations si nécessaire.
3. Points réguliers (SIOCA / EPCI / communes) pour les retours lecteurs. Possibilité de réaliser des comptages ou de recueillir le nombre d'abonnements aux services de mobilité, cela peut être un bon moyen de voir l'impact de la diffusion d'information sur l'évolution des pratiques et de la fréquentation.



	Dès fin 2022
€	*Chargé de com 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<input checked="" type="checkbox"/> PMR / Handicap	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Touristes / Vacanciers	
<input checked="" type="checkbox"/> Personnes sans emploi	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

*\*les postes identifiés dans la partie Communication/Sensibilisation sont mutualisables*

## 2.B

# 3 : Sensibiliser via un service d'accompagnement à la bonne pratique

## Contexte

Au vu de l'absence de communication et du manque de connaissance des différentes offres présentes sur l'Ouest Cornouaille et de l'importance encore attribuée aux déplacements individuels en voiture, il a été souhaité lors du travail mené sur la Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille de proposer un service d'accompagnement à la bonne pratique. Les objectifs de ce dernier sont de sensibiliser au report modal et à l'évolution des pratiques, ainsi que de communiquer sur les solutions alternatives au tout automobile.

- ✓ Selon la stratégie locale et dans le cadre de la mise en place de la STRAMOC, le SIOCA pourrait assurer cette mission via le recrutement d'une personne en interne ou en la confiant à une structure spécialisée.

## Déclinaison opérationnelle

1. Définir la personne en charge de la mission (personnel interne ou appui via association ou acteur économique local) et susceptible de réaliser les opérations de sensibilisation auprès de tous les publics. Compétences requises : sens relationnel, conviction / influence, communication orale et écrite, adaptabilité / flexibilité, créativité, connaissances fines des offres et aménagements de mobilité.
2. Création de visuels et documents synthétiques pouvant sensibiliser les citoyens à certaines pratiques.
3. Mise à disposition d'un espace de rencontre pour accueillir le public. Il peut être fixe, mais aussi ambulante (présence sur les marchés par exemple pour venir à la rencontre du grand public, dans les écoles...).
4. Afin d'orienter le public vers d'autres modes de déplacement, cette mission demande un suivi régulier des offres / services / infrastructures de mobilité. Il conviendra de toujours être en lien avec les partenaires de mobilité actuels tels que la Région, le Département, les EPCs, les communes, mais aussi de suivre les différentes études pour pouvoir s'adapter aux offres et aux demandes.



Dès 2023



\*Chargé de com / animation 30-35 k€/an

### Publics cibles

- Actifs
- Retraités
- PMR / Handicap
- Famille
- Touristes / Vacanciers
- Personnes sans emploi

### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme

*\*les postes identifiés dans la partie Communication/Sensibilisation sont mutualisables*

## 2.B 4 : Communiquer / Sensibiliser via un service d'accompagnement à l'utilisation

### Contexte

Le **souhait d'être accompagné dans sa mobilité** est un point majeur évoqué lors des ateliers sur la STRAMOC. Il a donc été décidé de la **création d'un service d'accompagnement à l'utilisation**. Ce service, ouvert à tous les publics, permettra de renseigner sur l'ensemble des offres de mobilité présente sur le territoire de l'Ouest Cornouaille et en lien avec les pôles générateurs de mobilité externes. Un **guichet unique** pourrait même être pensé afin de **rassembler l'ensemble des offres de mobilité et les titres de transport** dans un seul endroit.

- ✓ Selon la stratégie locale, le SIOCA, dans le cadre de la mise en place de la STRAMOC, pourrait assurer cette mission via le recrutement d'une personne en interne ou en la confiant à une structure spécialisée. Du fait du travail engagé, il aura la possibilité de répondre à l'ensemble des demandes des utilisateurs actuels ou potentiels.

### Déclinaison opérationnelle

1. Définir la personne en charge de la mission (interne, association ou acteur économique local) et susceptible de réaliser les opérations d'animation. Compétences requises : sens relationnel, conviction / influence, communication orale et écrite, analyse / synthèse, adaptabilité / flexibilité, créativité, connaissances fines des offres et aménagements de mobilité.
2. Création de visuels et documents synthétiques pouvant servir à orienter l'utilisateur dans sa mobilité.
3. Mise à disposition d'un espace de rencontre pour recevoir les potentiels utilisateurs. Il peut être fixe, mais aussi ambulante (présence sur les marchés par exemple pour se faire connaître, avant d'afficher une permanence officielle).
4. Cette mission demande un suivi régulier des offres / services / infrastructures de mobilité. Il conviendra de toujours être en lien avec les partenaires de mobilité actuels tels que la Région, le Département, les EPCIs, les communes, mais aussi de suivre les différentes études pour pouvoir s'adapter aux offres et aux demandes.



Dès 2023



\*Chargé de com / animation 30-35 K€/an

#### Publics cibles

- Actifs
- Retraités
- PMR / Handicap
- Famille
- Touristes / Vacanciers
- Personnes sans emploi

#### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme

*\*les postes identifiés dans la partie Communication/Sensibilisation sont mutualisables*

# 2.B 5 : Communiquer / Sensibiliser via des balades de découverte


## Contexte

Lors des ateliers, il a été évoqué le souhait de réaliser des évènements sous forme de **balades de découverte** afin de faire découvrir les aménagements et équipements existants sur le territoire de l'Ouest Cornouaille. **Plusieurs types de lieux** à visiter peuvent être ciblés : des aménagements pour les cyclistes, des cheminements piétons qualitatifs et sécurisés, des arrêts de transports en commun comportant une bonne accessibilité... Ce **moment de découverte encadré** est un bon moyen de **participer à la compréhension des infrastructures**, leurs **liens entre elles** et les **possibilités de déplacements** pour relier des pôles importants.

- ✓ Le SIOCA, dans le cadre de la mise en place de la STRAMOC prendrait à sa charge la communication et la sensibilisation via l'organisation des balades de découverte sur l'Ouest Cornouaille, en partenariat avec les EPCIs et les communes.

## Déclinaison opérationnelle

1. Définir les personnes en charge de l'évènement, le budget alloué aux balades de découverte, les lieux à faire découvrir et les objectifs attendus à l'issue de la journée, le public cible et le nombre de personnes attendu, une marque et un visuel (logo) pour identifier cette activité facilement, un planning des visites sur l'année (1 visite par trimestre par exemple).
2. Diffuser l'information dans les bulletins municipaux / communautaires, la presse, les sites Internet des communes et EPCIs, ainsi que sur les réseaux sociaux afin de toucher le public cible, et donner envie. Plusieurs éléments sont impératifs à communiquer : quand (date, heure de début et de fin), quoi / pourquoi (quelques mots d'explication sur le programme), où (nom et adresse du lieu de rdv), qui organise, qui est invité, le mode (à pieds, à vélo...), la tenue (chaussures de marche...).
3. Prévoir un interlocuteur principal pour les participants afin que les discussions ne se dispersent pas, penser à une signalétique pour se reconnaître (drapeau, badge, gilets fluorescents...) et prévoir également de la documentation dédiée.
4. Le travail de communication se poursuit après l'évènement. Il peut être intéressant d'écrire un article à diffuser dans la presse, les sites internet des EPCIs et les réseaux sociaux, avec une description du jour J, quelques photographies, et les principaux échanges qu'il y a eu. Celui-ci peut être accompagné de la date de la prochaine balade de découverte. Également, une réunion d'évaluation afin de débriefer en interne sur le résultat de l'évènement est un bon moyen de voir si les résultats ont été atteints et ce qu'il faudra potentiellement améliorer lors de la prochaine balade.

	Dès 2023
€	*Chargé de com / animation 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<input checked="" type="checkbox"/> PMR / Handicap	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Touristes / Vacanciers	
<input checked="" type="checkbox"/> Personnes sans emploi	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

*\*les postes identifiés dans la partie Communication/Sensibilisation sont mutualisables*

# 3.

## Créer des lieux stratégiques d'intermodalité

### Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services





# 3

## Créer des lieux stratégiques d'intermodalité

### Objectifs

L'utilisation de **plusieurs modes de déplacement** au cours d'un seul et même trajet **définit l'intermodalité**. Le passage d'un mode à un autre nécessite d'être réellement **efficace** afin que ce trajet soit **concurrentiel** à un trajet réalisé en voiture individuelle. Pour cela, ce dernier ne doit pas être contraint par des **ruptures de charge**, un **temps d'attente** trop élevé entre deux modes et qu'il n'engage pas de **coûts** trop importants.

Afin de maintenir des services en adéquation avec les pratiques et besoins de la population, il est nécessaire de conduire des enquêtes ou solliciter régulièrement les usagers et non-usagers. Comme défini dans l'action (2.B), une communication efficace doit permettre de faire connaître les avantages des services proposés pour garantir leur utilisation.

La création de lieux stratégiques d'intermodalité répond à une **demande forte des territoires en général**, et notamment périurbains. L'objectif est donc de créer des **lieux stratégiques intermodaux** pour **favoriser l'intermodalité** sur le territoire du SIOCA.



### Description générale de l'action

Les actions ayant pour but de questionner de nouveaux lieux stratégiques sont au nombre de trois. En voici le découpage :

- A – Imaginer une stratégie de travail pour localiser les lieux stratégiques d'intermodalité,
- B – Aménager les lieux stratégiques d'intermodalité (équipements à positionner),
- C – Créer des zones de stationnement en amont du littoral.

# 3 Créer des lieux stratégiques d'intermodalité

## Rappel des éléments de contexte

Lors des temps de concertation réalisés pendant le travail sur la Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille, accentuer l'intermodalité sur le territoire a largement été évoqué, avec l'envie de créer des lieux intermodaux qualitatifs (dans et hors des centres) et donc du lien entre les services de transports en commun et les infrastructures de mobilité telles que les aires de covoiturage, les stationnements vélos, des parkings automobiles, des liaisons piétonnes...

Le travail qui sera engagé pour répondre à la demande s'inscrit dans la **volonté de favoriser l'intermodalité sur le territoire en encourageant le report modal**, grâce à **plusieurs services de mobilité** qui s'enchaînent et des **équipements qualitatifs**, proches les uns des autres et faciles d'utilisation. Il est également souhaité que ces services de transport puissent se trouver à **proximité des commerces et services de proximité**.

## Point juridique et technique général

Ces lieux stratégiques intermodaux seront à réaliser pour la majeure partie du temps sur un **foncier communal**. Rien n'empêche l'**EPCI**, compétent en matière de mobilité, de créer ces lieux, mais la **commune** sera tout de même **responsable de l'aménagement** en tant que tel.

Pour autant, certains lieux devront s'aménager en lien avec des équipements régionaux (arrêts de transport interurbain) ou départementaux (aire de covoiturage). Dans ces cas précis, il est probable que la Région ou le Département financent et aménagent ces lieux en fonction de leurs schémas de déploiement respectifs en partenariat avec les besoins et les lieux identifiés au préalable par les collectivités locales.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

# 3 Créer des lieux stratégiques d'intermodalité

## Organisation générale

Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	
Entreprises...	

## Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Identification du nombre de lieux stratégiques aménagés	Mesure de l'impact de ces équipements par des enquêtes
Réalisation d'une charte de mise en œuvre	Mesure de l'impact de ces équipements par l'évolution des ventes de titres de transport
Aménagement de nouveaux lieux d'intermodalité	

## Ressources mobilisables

- Schémas vélos Départemental, Régional, SIOCA
- Études en cours QCD (tourisme)
- Etudes EPCIs
- Etudes urbaines communales
- Schéma des aires de camping-cars
- Contrat de mobilité Région (convention)



# 3.A

## Imaginer une stratégie de travail pour localiser les lieux stratégiques d'intermodalité

### Contexte

Lors du travail engagé pour la Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille, la volonté de travailler sur les lieux stratégiques d'intermodalité s'est présentée comme une priorité. Le débat s'est ensuite orienté sur la **localisation de ces futurs lieux d'intermodalité**. Pour répondre à la demande, et au regard des réalités territoriales, **deux localisations** se dégagent du fait de leur pertinence et des attentes :

- en **centre-ville**, sur des points d'arrêt de transport en commun, proche des établissements scolaires, ou encore dans certains espaces avec une concentration de commerces ;
- en **dehors des centres**, sur des lieux présentant déjà un potentiel important, comme les aires de covoiturage ou certains arrêts de transport en commun.

### Déclinaison opérationnelle

1. Le premier temps de travail est un moment où les différentes entités administratives devront coopérer pour identifier les lieux qui nécessitent un aménagement spécifique. De par leur connaissance du terrain, les techniciens et élus seront en mesure de procéder à ce relevé et de justifier leurs besoins. Quelques exemples :

Lieu	Localisation
Centre	Place publique / centralité / mairie / église
	Proche arrêt TC important
Hors centre	Aire de covoiturage
	Arrêt TC
	ZA / ZC

#### Quelle hiérarchie d'intervention sur ces lieux ?

Lors de la concertation, les centres-villes sont ressortis comme prioritaires à équiper en infrastructures de mobilité pour favoriser l'intermodalité sur le territoire. En effet, ce sont dans les centres-villes que la proximité habitat / équipement / service est la plus importante et efficace (liaisons entre deux services souvent réalisables à pieds). Dans un premier temps, la priorité peut donc être mise sur les centres-villes.

	Dès 2023 > 2028
	Chargé de mission 30-35 k€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 3.B Aménager les lieux stratégiques d'intermodalité

## Contexte

Imaginer des **lieux d'intermodalité** passe également par le besoin de connaître précisément les **attentes des utilisateurs** en matière **d'équipements** afin de favoriser leur report modal. En effet, au-delà des offres de services, des **infrastructures et équipements spécifiques** doivent être apposés sur ces lieux. Le niveau d'équipement est à adapter en fonction des lieux stratégiques. Le but étant de les rapprocher le plus possible des uns des autres afin de **limiter les ruptures de charge**. Les Pôles d'Échange Multimodaux (PEM), souvent autour des gares, reprennent ce principe. Créer du lien entre les services de transport en commun, ou de mobilité partagée, et les déplacements des modes actifs est un attendu fort des territoires composants le SIOCA.

✓ Les bases d'intervention sont les suivantes :

Lieu	Localisation	Préconisation
Centre	Place publique / centralité / mairie / église	5 arceaux vélos couverts + 3 places de stationnement « minute » + 1 arrêt TC
	Proche arrêt TC important	4 arceaux vélos couverts + 3 places de stationnement « minute »
Hors centre	Aire de covoiturage	1 box de 2 places + 4 arceaux vélos couverts + 1 arrêt TC
	Arrêt TC	2 arceaux vélos + 2 places de stationnement « minute »
	ZA / ZC	4 arceaux vélos couverts + 3 places réservées « arrêt minute covoiturage » + 2 places de stationnement « minute » + 1 arrêt TC

## Déclinaison opérationnelle

1. Avant d'apposer les équipements de mobilité, il faut identifier ces lieux stratégiques (Action 3.A) et réaliser une étude pré-opérationnelle. Tous les lieux n'ont pas les mêmes besoins et il ne sera pas nécessaire de créer des liens entre tous les modes de déplacement si les spécificités territoriales n'y sont pas favorables.
2. Ensuite, une observation de terrain pourra prendre en compte les équipements déjà présents et leur utilisation ainsi que l'espace disponible pour le positionnement de nouveaux aménagements de mobilité. Pour compléter, des enquêtes à destination des usagers peuvent permettre de comprendre les usages et les besoins éventuels (poser son vélo pour prendre le car, pouvoir se stationner à proximité de l'arrêt de transport...). D'autres enquêtes, cette fois élargies aux non-usagers, permettent de compléter la démarche et de toucher un public plus large potentiellement intéressé.
3. Enfin, en fonction des gestionnaires de voirie et des compétences locales, un travail collaboratif avec le Département, la Région ou les communes sera nécessaire afin de programmer et phaser l'ensemble des travaux (signalétique, équipements, infrastructures)..

	2024 > 2028
	Arceau vélo : 100 – 300 € Place stat VP : 500 à 3 000 € Abris TC : 10 000 € Abris vélo : 1 500 à 3 500 € Box vélo 2-5 places : 5 000 €
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes <input checked="" type="checkbox"/> Etudiants <input checked="" type="checkbox"/> Actifs <input checked="" type="checkbox"/> Famille <input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail <input checked="" type="checkbox"/> Loisirs <input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	



# 3.C Créer des zones de stationnement en amont du littoral

## Contexte

Le territoire de l'Ouest Cornouaille est, avec sa situation géographique, largement concerné par de **nombreux kilomètres de côtes littorales et d'espaces naturels protégés**. En conséquence, ce **littoral attire et subit**, en période estivale en particulier, une **forte pression automobile**. Pour palier ces désagréments incombant à la côte bretonne, des solutions comme des **zones de stationnement situées en amont du littoral** peuvent être créées. Afin que celles-ci soient fonctionnelles et agréables, ces zones de stationnement peuvent se munir de certains équipements de mobilité pouvant permettre de rejoindre la côte ou les espaces protégés, de manière plus responsable et/ou raisonnée.

## Déclinaison opérationnelle

1. Réaliser un audit des zones de stationnement proches du littoral ayant aujourd'hui un impact sur la faune et/ou la flore. Certains lieux de stationnement peuvent également, à court ou moyen terme, subir la montée des eaux ou bien des éboulements qu'il est nécessaire d'anticiper. Ce travail sera mené entre les communes et les EPCIs, ainsi que le conservatoire du littoral.
2. Questionner la réorganisation des lieux identifiés et surtout leur déménagement sur un lieu en amont du littoral. La quête du foncier pour la création d'une zone de stationnement peut s'avérer difficile, notamment sur les communes littorales soumises à la loi Littoral, de fait, des temps longs seront à prévoir pour cette partie de l'action, et des études pré-opérationnelles seront nécessaires.
3. Réfléchir à l'aménagement d'une part, afin que l'espace de stationnement ait le moins d'impact possible en termes d'artificialisation, et des aménagements d'autre part, équipements et services de mobilité y soient affectés, tels que : des stationnement vélos, une navette estivale vers les points d'intérêt, ou encore des cheminements piétons qualitatifs.
4. Enfin, le travail de programmation et de phasage des travaux / signalétiques pourra être engagé, une fois les permis d'aménager obtenus et les études pré-opérationnelles réalisées.

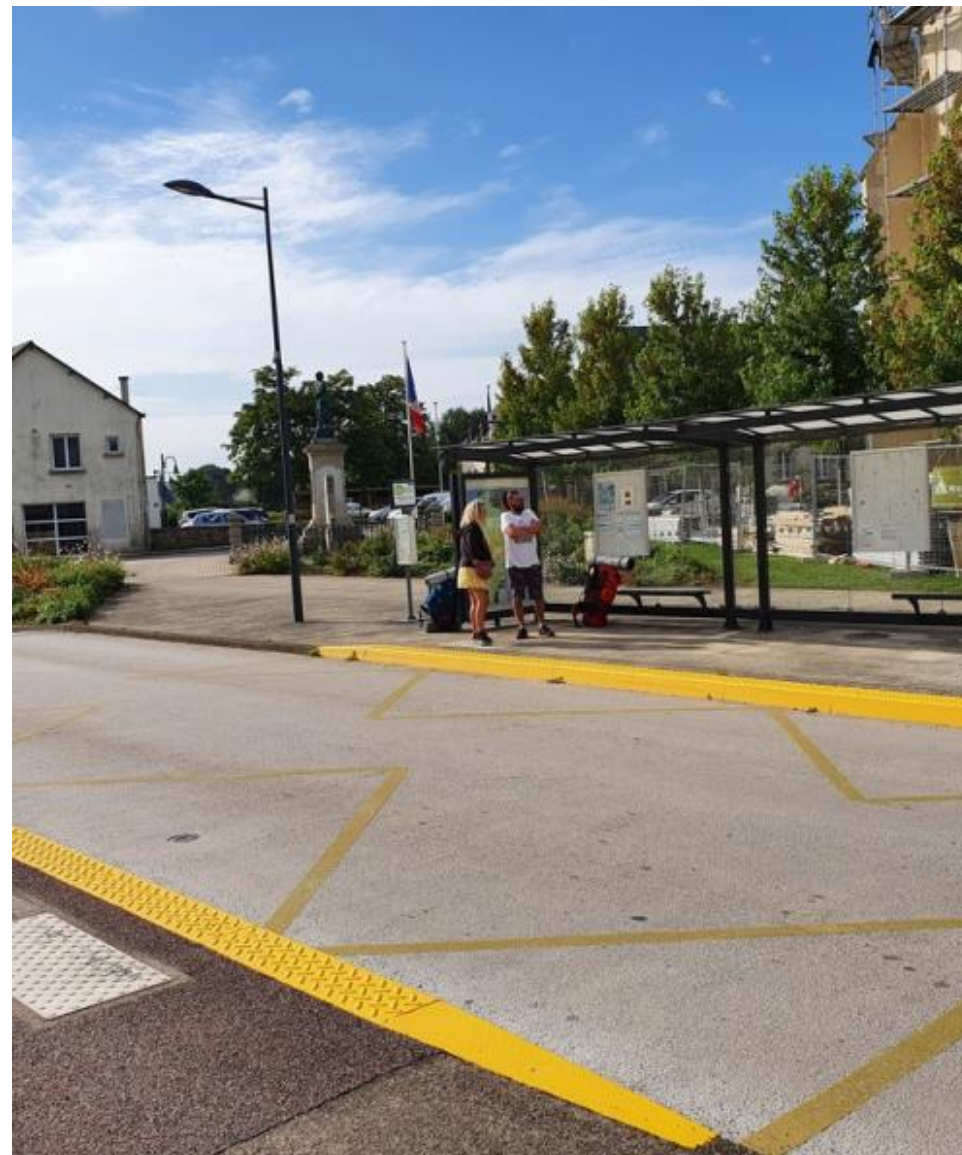
	2024 > 2030
	Parking stabilisé 50 places : 65 000 € (hors foncier)
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<input checked="" type="checkbox"/> Handicapé / PMR	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

4.

Ajuster le réseau BreizhGo suivant les attentes des utilisateurs actuels et futurs

Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services





# 4

## Ajuster le réseau BreizhGo suivant les attentes des utilisateurs actuels et futurs

### Rappel des éléments de contexte

Les temps de concertation lors du travail sur la Stratégie Ouest Cornouaille ont mis en lumière un nombre important de demandes pour faire évoluer l'offre de transport BreizhGo afin qu'elle corresponde mieux aux **réalités territoriales** et aux **besoins des potentiels utilisateurs**.

Le travail qui sera engagé pour répondre à la demande s'inscrit dans la **volonté d'encourager le report modal** sur le territoire, tout en **favorisant l'intermodalité** grâce à une **bonne desserte** et des **équipements de mobilité qualitatifs**, proches et faciles d'utilisation. Il est souhaité également que ces services de transport puissent être **en cohérence avec les pôles et services du quotidien**.

### Axes stratégiques concernés

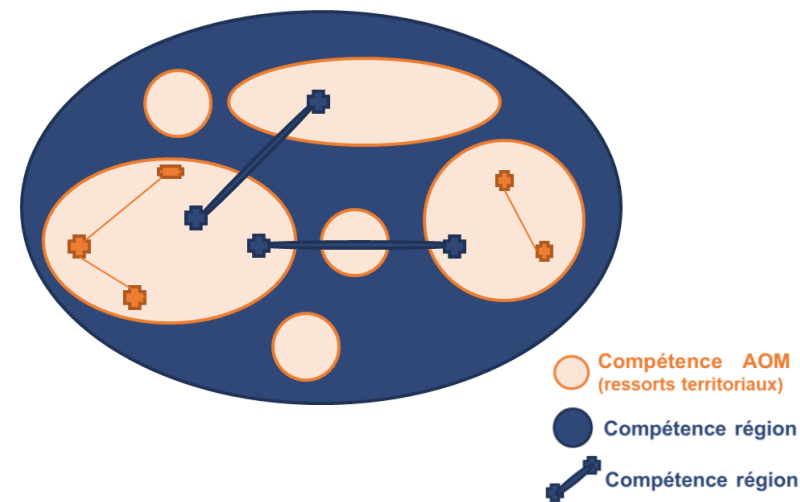
- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

### Point juridique et technique général

Juridiquement, les transports du réseaux BreizhGo sont de **compétence régionale**, et ce, même après la prise de compétence mobilité par les quatre communautés de communes du territoire. La Région Bretagne est donc toujours **en charge de leur organisation** et de **leur financement**.

Pour autant, Les **EPCI** ainsi que le **SIOCA** peuvent **rentrer en discussion avec la Région** afin d'établir un **contrat de mobilité** permettant de faire remonter les **points d'alerte locaux** et les **besoins** en termes de desserte, cadencement, tarifs, fonctionnement...





Pour information, les quatre EPCI compétents en matière de mobilité, peuvent aussi réaliser des services de transport sur leur territoire, si et seulement si ces derniers sont conditionnés à leur ressort territorial respectif (limites administratives). Ces services peuvent par exemple se **trouver en complémentarité du réseau BreizhGo** déjà existant.



# 4

## Ajuster le réseau BreizhGo suivant les attentes des utilisateurs actuels et futurs

### Organisation générale

Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	

### Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Mise en place d'étude(s) pour recenser les besoins	Evolution du nombre d'abonnements
Réalisation de rencontre avec les partenaires	Analyse des montées et des descentes
Nombre d'offres expérimentales créées	Enquête de satisfaction (qualité)
Nombre de réaménagement de lignes / services	

### Ressources mobilisables

- Contrat de mobilité entre la Région, les EPCI et le SIOCA
- Études en cours QCD
- Etudes en cours Région





# 4.A

## Réaliser une étude conjointe entre la Région, les EPCIs et le SIOCA pour faire émerger les attentes précises



### Contexte

Bien que plusieurs retours sur l'offre actuelle ont émergé, des temps de concertation lors du travail sur la STRAMOC : méconnaissance des services, cadencement trop faible, absence de liaison nord-sud, correspondances non assurées avec les trains en gare de Quimper ; il est néanmoins nécessaire **d'affiner ces éléments par des retours concrets** (lignes ou horaires posant des difficultés, correspondances à assurer...).

C'est pourquoi, dans le cadre du **contrat de mobilité**, actuellement en cours de rédaction, **un temps d'étude** entre les services de la Région, les EPCIs, le SIOCA et les personnes vivant le territoire (habitants, travailleurs, scolaires, touristes...) est prévu. Il permettra donc **de préciser les besoins** et de **mettre en place des actions concrètes** (comme présentées dans les fiches suivantes).

### Déclinaison opérationnelle

1. La Région et le SIOCA rédigent conjointement le contrat de mobilité qui leur servira de base d'acte d'engagement pour chaque cosignataire (Région, SIOCA, EPCIs).
2. Parallèlement, le SIOCA et la Région devront réaliser des trames d'entretiens et de questionnaires construites sur les informations qu'ils souhaitent pour faire avancer les réflexions d'ajustement du réseau.
3. Des enquêtes de satisfaction peuvent être envoyées aux utilisateurs ayant déjà un abonnement sur le réseau BreizhGo afin de recenser leurs retours et besoins.
4. Afin de toucher le public non-utilisateur mais potentiellement intéressé par le service BreizhGo, il sera nécessaire de réaliser des permanences sur le territoire : jours de marché, fête des écoles, accueils dans les EPCIs... Ces temps de recueil d'information pourront se faire sous forme d'entretiens individuels ou de questionnaires papier ou numérique (QRcode sur les arrêts). Des « boîtes à idées » pourront aussi être positionnées afin de proposer des améliorations sur le réseau. Une forte communication dans les territoires sera nécessaire pour présenter l'étude et les objectifs.

	2023-24
	Chargé de mission 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 4.A 1 : Adapter les lignes existantes (cadencement et horaires) aux souhaits

## Contexte

Au-delà du manque de communication qui n'encourage pas certaines pratiques, des **freins** comme des **plages horaires peu larges** et un **cadencement trop faible** peuvent se ressentir sur le territoire.

Du fait de son caractère périurbain et littoral préservé, le territoire de l'Ouest Cornouaille est **peu dense** et composé de **plusieurs petites centralités**, qu'il est difficile aujourd'hui de voir relier par les lignes du réseau BreizhGo.

La Région Bretagne est ouverte à la réalisation d'un travail **d'adaptation du réseau** suite aux retours de l'étude sur l'analyse des besoins.

## Déclinaison opérationnelle

1. La première étape est de noter les remarques qui auront été remontées sur le réseau existant et qui pourront servir à adapter le service actuel.
2. Pour exemple, lors des ateliers, une remarque avait été formulée avec le souhait de renforcer la desserte vers Audierne. Aujourd'hui, la ligne 53 permet de relier Audierne à Quimper (et jusqu'à Plogoff en période estivale) ; la ligne 52 de relier Audierne à Douarnenez et Plogoff. Outre le fait que les horaires et le cadencement ne semblent pas correspondre avec les besoins présents, Audierne n'est actuellement pas reliée au sud de l'Ouest Cornouaille, obligeant ainsi les utilisateurs à se rendre sur Quimper avant de rejoindre la ligne interurbaine qui leur permettra de rejoindre Pont-l'Abbé ou Penmarch par exemple. De fait, il est possible qu'un simple prolongement de la ligne 54 ou 55 permette de faire le lien entre les réseaux existants et ainsi pouvoir répondre à une demande locale.
3. Une fois les évolutions actées, des tests pourront être effectués en parallèle d'une bonne communication.

	2024 > 2028
	Non chiffré
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 4.A

## 2 : Coordonner les horaires des cars interurbains avec les TER en gare de Quimper



### Contexte

Afin qu'une correspondance soit efficace mais aussi agréable **il faut en général compter 15 min** entre l'arrivée et le départ de deux services de mobilité. Ce temps d'attente acceptable est évidemment variable selon la sensibilité de la personne, ses besoins, son rapport au temps et des conditions d'attente. Lors des temps d'atelier réalisés dans le cadre de la STRAMOC, de nombreux retours ont été faits sur le **manque de communication au sujet des correspondances entre les lignes de cars interurbains et les lignes de TER.**

La Région Bretagne est ouverte à la réalisation d'un **travail de communication et/ou de coordination des horaires** (si nécessaire) entre les différents services BreizhGo (cars interurbains et TER) notamment pour que ces services puissent correspondre aux déplacements domicile-travail et scolaires, en fonction des entrées/sorties des établissements scolaires et horaires d'embauche/débauche des travailleurs.

### Déclinaison opérationnelle

1. Suite à l'étude effectuée, la première étape sera de noter les TER et les lignes de cars concernés par des demandes de correspondances afin de communiquer sur les horaires de correspondance pouvant correspondre à la demande.
2. Si ce travail de communication ne suffit pas, la deuxième étape relèvera d'un travail entre la Région et la SNCF pour convenir d'une organisation commune afin de proposer des correspondances efficaces et agréables entre les deux modes de transport. Dans l'idéal, il faudrait maintenir les mêmes horaires tout au long de l'année (hors période estivale) afin que les utilisateurs ne voient pas sans cesse leur organisation s'adapter, au risque qu'ils renoncent à utiliser ces moyens de déplacement.
3. Une fois les évolutions actées, il sera nécessaire pour la Région et les EPCIs concernés par ces ajustements, de communiquer sur l'efficacité de l'intermodalité sur le territoire et notamment les correspondances avec la gare de Quimper.

	2024 > 2026
	Non chiffré
<b>Publics cibles</b>	
<input type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 4.A

## 3 : Créer ou tester de nouvelles lignes régulières pouvant répondre à la demande locale


### Contexte

Le maillage interurbain actuel présente **de nombreuses liaisons Ouest-Est** liées au besoin important des **quatre EPCI du SIOCA a être reliées à Quimper**, pôle économique important. Pour autant, le territoire contient également des **pôles structurants qu'il est nécessaire de pouvoir relier** en transport en commun et c'est pourquoi, lors des temps de concertation en atelier, il est ressorti le **manque de liaisons Nord-Sud** : Pont-l'Abbé – Douarnenez ; Pont-l'Abbé – Audierne ...

Le réaménagement de certaines lignes ne peut sans doute pas répondre à l'ensemble des demandes, c'est pourquoi la **création de nouvelles lignes interurbaines sera sans doute nécessaire**. Celles-ci ne signifient pas uniquement ajouter plus de cars ou de personnels mais c'est aussi trouver des alternatives de mutualisation des moyens (matériel, humain) pour le fonctionnement de ces futures offres.

### Déclinaison opérationnelle

1. Suite à l'étude effectuée, dans le cadre du futur contrat de mobilité, la première étape sera de noter les communes formulant le souhait d'être reliées par une ligne de transport interurbain et qui ne peuvent pas faire l'objet d'un réaménagement de ligne existante.
2. La deuxième étape consistera à réaliser une étude ayant pour objectif de mesurer l'impact en termes d'exploitation et en termes financier des nouvelles ligne à créer. Suite à cette étude et des résultats, il conviendra de partager collectivement cette analyse et de l'opportunité ou non de réaliser une expérimentation, sur un principe d'un financement partagé EPCI/Région si le besoin est avéré, et de mutualisation des moyens si possible (cars scolaires, matériel roulant du TAD régional...).
3. La dernière étape verra la mise en service de nouvelles lignes de transport, selon les termes du contrat qui seront actés précédemment. Des expérimentations peuvent être effectuées avant de pérenniser le service.

	2026 > 2032
€	3,20 € / km
<b>Publics cibles</b>	
<input type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 4.B Permettre l'embarquement des vélos toute l'année sur les cars interurbains


## Contexte

L'embarquement des vélos et des poussettes dans les cars interurbains est **possible toute l'année**, seulement **sous certaines conditions** : en soute et dans une housse. Ces **contraintes n'encouragent pas l'utilisation du service**. En **période estivale**, le service d'embarquement des vélos **est différent** sur certaines lignes : **certains cars sont équipés de porte-vélos** dans la limite de 8 vélos, un logo vélo est annoté sur les fiches horaires des arrêts acceptant l'embarquement et le débarquement des vélos. Les cyclistes intéressés doivent au préalable **réserver leur place**. Aujourd'hui, ce service n'est **pas optimal** et **l'embarquement des VAE**, plus lourds et plus encombrants, **est un véritable sujet**.

Pour autant, les participants présents aux temps de concertation ont largement **évoqué le souhait de bénéficier du service d'embarquement des vélos sur porte-vélos toute l'année** sur les cars interurbains.

## Déclinaison opérationnelle

1. Les racks à vélo actuels ne semblent pas optimaux, il pourrait être intéressant dans un premier temps, de réaliser un benchmark des équipements de transport de vélos sur les cars interurbains (Ex : réseau Nomad). Au-delà, de l'équipement à apposer sur les cars, le mode de fonctionnement du service pourrait également permettre à la Région de revoir son offre (réservation, tarifs, arrêts et lignes ciblés...). Cela permettrait de recenser les atouts et les faiblesses de chacun et ainsi voir ce qui pourrait être déployé sur le territoire, en fonction des besoins.
2. Une analyse économique et technique des solutions proposées sera essentielle pour que la Région Bretagne puisse se positionner sur ce type d'offre.
3. Ensuite, des expérimentations sur certaines lignes avec les nouveaux équipements seront nécessaires (ex : lors de la saison estivale 2022, une ligne en lien avec Concarneau sera équipée d'un nouveau système de rack à vélos descendant).
4. Enfin, la Région pourra pérenniser l'offre sur les lignes ciblées par une demande annuelle.

	2026-28
€	Entre 1 800 € et 8 000 € le porte vélos
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	



# 5. Ajuster les services de dessertes locales



## Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services

# 5 Ajuster les services de dessertes locales

## Objectifs

L'utilisation des transports en commun comme alternative à l'autosolisme répond à une demande forte des territoires, notamment périurbains ayant une problématique liée aux contraintes de desserte des zones moins peuplées. La Région et d'autres acteurs plus locaux proposent déjà des services de dessertes locales, soit en rabattement vers le réseau interurbain, soit vers certains pôles générateurs de mobilité. Au vu d'une utilisation trop peu importante de ces services, il est important d'accompagner l'utilisateur vers ces nouvelles pratiques de mobilité (Action 2B3) mais également de se questionner les offres si nécessaire.

Cette action vise donc à proposer une évaluation et des potentiels ajustements sur le fonctionnement des services actuels de transport à la demande présents sur le territoire.

La création de services de navettes maritimes répond également à une demande que les TAD ne peuvent pas traiter, c'est pourquoi elle apparaît dans cette fiche action.



## Description générale de l'action

Les actions de cette thématique se décomposent en 2 actions opérationnelles :

- A – Evaluer et Ajuster l'offre de TAD,
- B – Créer des navettes maritimes

# 5.A Evaluer et Ajuster l'offre de TAD

## Éléments de contexte

Si des collectivités ont bien mis en place des offres de transport à la demande (Douarnenez Communauté, Pays Bigouden Sud, la Région Bretagne), leur fréquentation est faible, et un travail d'évaluation de l'offre serait nécessaire afin d'ajuster et/ou de développer le service.

L'objectif étant d'avoir une meilleure compréhension du service auprès du grand public ainsi qu'une meilleure desserte des pôles de proximité et des pôles secondaires.

## Point juridique et technique général

Juridiquement, si les lignes régulières du réseaux BreizhGo sont de **compétence régionale**, et ce, même après la prise de compétence mobilité par les quatre communautés de communes du territoire, les communautés de communes restent compétentes pour organiser des offres locales de transport.

Les offres de transport à la demande peuvent à ce titre être des services complémentaires aux lignes régulières permettant de répondre aux besoins de dessertes locales. Il convient ici de distinguer cependant deux grands types de services :

- Les services de transport publics : il s'agit de tous les services de transport mis en place par un acteur public dès lors que ces transports sont payants : dans ce cas, ces services doivent strictement se conformer au Code des Transports,
- Les services de transports privés : dans certains cas précis, des services peuvent être mis en place par des collectivités, associations ou entreprises et être considérés comme « privés » sous réserve express que ces services soient totalement gratuits, dans ce cas, les services « échappent » au Code des Transports.





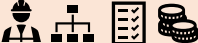

Pour pouvoir positionner une offre de transport à la demande, il convient cependant avant tout de bien cibler la clientèle et le potentiel de déploiement.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

# 5.A Evaluer et Ajuster l'offre de TAD

## Organisation générale

Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	
ADEME, assos...	

## Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Recensement des points positifs / négatifs des offres	Enquête sur le nombre de services ajustés
Réalisation Synthèse Atouts Opportunités Menaces	Enquêtes de fréquentation et de qualité pour analyser l'usage réel
Réaménagement de certaines offres	

## Ressources mobilisables

- Contrat de mobilité entre la Région, les EPCI et le SIOCA
- Études en cours QCD
- Etudes en cours Région

# 5.A Evaluer et Ajuster l'offre de TAD

## Déclinaison opérationnelle

1. La première étape vise à réaliser une évaluation de chacune des offres présentes sur le territoire afin de mener une analyse du service (financier, humain, matériel...). Chaque acteur responsable de son service devra effectuer cette évaluation. L'objectif étant de rassembler des informations concrètes sur ses coûts d'investissement, de fonctionnement, ses recettes ; les ressources humaines et matérielles mobilisées ; le nombre de montées et descentes par mois/an ; et les principaux lieux d'embarquement et de débarquement.
2. En parallèle, il sera nécessaire de mener une enquête auprès du public utilisateur (ou non) afin de connaître leurs attentes sur ces services (fonctionnement, coût, desserte...).
3. Une fois ces éléments rassemblés, les acteurs responsables de ces services devront communiquer entre eux afin d'imaginer une réponse collective qu'il sera possible d'apporter face à l'évaluation effectuée ainsi qu'à la demande locale. Cela définira les ajustements à faire et si nécessaire la création de nouveaux services de transport local.
4. Si de nouveaux services doivent être pensés, une analyse économique et technique des offres alentours (TAD ou service de navette) sera certainement nécessaire. Plusieurs possibilités seront présentes quant à son fonctionnement : type de service (à la demande, régulier...), réservation (oui/non, via un téléphone, une application...), plage horaire et cadencement... Outre les conditions techniques et d'exploitation, les acteurs concernés doivent se mettre d'accord sur les modalités contractuelles : groupement de commandes, travail en régie, création d'une SPL...



Dès 2023 > 2028



Chargé de mission 30-35  
K€/an

### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- Actifs
- Famille
- Retraités
- Handicapés / PMR
- Sans emploi

### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- tourisme

# 5.B Créer des navettes maritimes

## Éléments de contexte

Si des collectivités ont déjà des services de navettes maritimes : Ile-Tudy et Sainte-Marine ; d'autres semblent intéressées par la **création d'une nouvelle offre de mobilité maritime**, notamment la Communauté de communes de Cap Sizun – Pointe du Raz ayant pour objectif de relier Audierne, Pont-Croix et Plouhinec, par Le Goyen. Une expérimentation compte déjà être lancée pour l'été 2022.

## Déclinaison opérationnelle

1. Questionner les besoins de déplacement par bateau entre des communes grâce à des échanges avec les communes membres de l'EPCI, une enquête en ligne à destination de potentiels utilisateurs...
2. En parallèle, il sera nécessaire de mener une analyse économique et technique des offres alentours afin d'identifier techniquement quelle offre la collectivité souhaite développer et défendre politiquement. Plusieurs possibilités sont présentes quant à son fonctionnement : type de service (à la demande, régulier...), réservation (oui/non, via un téléphone, une application...), embarquement des vélos à bord (oui/non, réservation...), plage horaire de navigation et cadencement (8h-18h hors période estivale, 9h-20h en période estivale, passage toutes les heures...).
3. Outre les conditions techniques et d'exploitation, les acteurs concernés doivent se mettre d'accord sur les modalités contractuelles : groupement de commandes, travail en régie, création d'une SPL...

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme



Dès 2023 > 2028



Elevé Non chiffré

### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- Actifs
- Famille
- Retraités


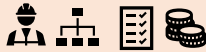

### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- tourisme



# 5.B Créer des navettes maritimes

## Organisation générale

Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	

## Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Recensement des besoins	Enquêtes de fréquentation et de qualité pour analyser l'usage réel
Réalisation d'un Benchmark	Suivi des achats de titres de transport
Nombre de nouvelles offres créées	

## Ressources mobilisables

- Contrat de mobilité entre la Région, les EPCI et le SIOCA
- Étude touristique en cours QCD

## Point juridique général

Les Communautés de Communes sont compétentes en matière de mobilité sur leur ressort territorial. De fait, la création, l'organisation et le financement d'une navette maritime leur revient.

Afin que le service reste de compétence EPCI, la navette maritime ne devra pas sortir des limites administratives de la communauté de commune compétente et organisatrice du service. Dans le cas inverse, sa gestion reviendra à la Région Bretagne.

## 6. Intensifier la démarche du Schéma Directeur Vélo déjà engagée

### Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services



# 6 Intensifier la démarche du SDV déjà engagée

## Objectifs

Le **développement des déplacements à vélo** répond à une **demande forte** de la part des habitants que ce soit pour des **motifs utilitaires** (pour aller à l'école, aller travailler) que de **loisirs** (pour la promenade, le tourisme) ou **la pratique sportive**.

Cette demande nécessite la **réalisation d'aménagements, d'équipements** mais également la mise en place de **services, d'actions de promotion** du vélo ou **d'animations** permettant de développer cette pratique.



## Description générale de l'action

Les actions en faveur des déplacements utilitaires à vélo peuvent être mises en place selon 3 grandes thématiques, découpées en plusieurs actions :

- A - Circulation : aménager des liaisons cyclables
  - A1 : Sécuriser la pratique cyclable par l'aménagement de liaisons utilitaires efficaces,
  - A2 : Poursuivre l'aménagement de cheminements vélo à destination de la pratique touristique / de loisir.
- B - Stationnement : équiper les pôles générateurs de mobilité
  - B1 : Positionner des stationnements vélos à proximité des établissements scolaires,
  - B2 : Positionner des stationnements vélos proches des commerces et services de proximités.
- C - Services : permettre l'équipement en matériel cyclable
  - C1 : Créer un service de location de vélos,
  - C2 : Mettre en place des aides à l'achat de vélos.



# 6.A Circulation : aménager des liaisons cyclables

## Rappel des éléments de contexte

Le SIOCA souhaite développer la pratique du vélo au quotidien par des équipements et des infrastructures dédiées. La **sécurité personnelle** est la **première préoccupation** des **usagers** comme des **non-usagers**. Pour participer à l'essor de la pratique, il est donc indispensable de la rendre possible pour les non-usagers intéressés mais inquiets de se déplacer à vélo et de les rassurer. En effet, rien ne sert de multiplier les aménagements selon le niveau ou le type de pratique, le mieux est un aménagement à la fois sécurisant pour les familles et efficace pour les habitués-réguliers.

## Point technique général

L'un des principal **facteur** de l'**insécurité** est la **vitesse du flux motorisé**, mais ce paramètre doit aussi s'apprécier avec son **volume**. Une zone 30 très circulée n'est pas plus cyclable qu'une voie communale limitée à 80km/h à faible trafic. Il faut donc d'abord se poser la question du volume, avant de choisir de réduire les vitesses et mettre en place une séparation s'il n'est pas possible de le diminuer. Le CEREMA a mis en place le tableau (indicatif) d'aide à la décision ci-contre.

## Sécurisé, efficace, lisible

Un aménagement cyclable de qualité rassemble (au moins) ces 3 qualités. Pour qu'il soit **sécurisé, efficace et lisible**, il faut également qu'il soit **continu**. La lisibilité de l'aménagement doit permettre à ce qu'un usager ou non-usager (piéton, automobiliste) sache immédiatement à qui est dédié cet espace et quelle sera la trajectoire des cyclistes y circulant. Le **régime des priorités** doit être **clair**, si besoin renforcé par des panneaux d'indication ou des dispositifs annexes (peinture).

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		

Source : Cerema, Rendre sa voirie cyclable, 2021.

# 6.A Circulation : aménager des liaisons cyclables

## Point d'attention et de vigilance

La majorité des accidents impliquant un cycliste ont lieu en dehors des aménagements et en particulier dans les **intersections**. Le traitement de celles-ci est donc un point capital d'une politique cyclable. Si plusieurs sections sont aménagées mais non reliées entre-elles, leur potentiel diminue fortement.

Les 2 principaux leviers pour traiter les intersections sont :

- La **continuité** : faire en sorte que l'aménagement se poursuive dans le carrefour ;
- La **lisibilité** : faire que l'aménagement soit immédiatement identifiable pour éviter les incompréhensions sur le positionnement ou le régime de priorité.

En outre, une bonne co-visibilité doit être maintenue en évitant les tournants à angle droit qui favorisent l'angle mort. Le trafic peut également être ralenti et/ou diminué pour éviter les conflits.

## Dispositifs pour renforcer la visibilité et la continuité

Afin de renforcer la continuité et la lisibilité des aménagements, il peut être nécessaire d'**accroître le contraste du marquage au sol**, à défaut d'un aménagement plus qualitatif. Ce peut être en apposant une couche de résine thermocollée et antidérapante de couleur ou un béton teinté dans la masse (plus durable mais plus coûteux).

Du mobilier urbain peut aussi participer à rendre plus visible et donner un sentiment de sécurité aux cyclistes. Les balises J11 – utilisées notamment sur les aménagements transitoires dans certaines villes lors du déconfinement – peuvent servir à délimiter plus franchement des aménagements, à forcer à ralentir (écluse) ou encore créer les conditions pour une meilleure covisibilité des cyclistes et automobilistes dans les tournants.



Marquage renforcé à l'intersection de piste à Rennes



Giratoire avec résine colorée, plébiscité dans le dernier Baromètre des villes cyclables par les usagers, Lorient (22)



# 6.A Circulation : aménager des liaisons cyclables

## Organisation générale

	Commune	Département	EPCIs	SIOCA
Voie communale En agglo				
Voie communale Hors agglo				
Voie départementale En agglo				
Voie départementale Hors agglo				

## Spécificités (liaisons utilitaires / touristiques)

	Commune	Département	EPCIs	SIOCA	QCD
Liaisons utilitaires					
Liaisons touristiques					

## Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Nombre de km de voirie aménagée	Analyse de l'usage par comptages et enquêtes

## Ressources mobilisables

- Schéma vélo (départemental, régional, SIOCA, Ouest Cornouaille)
- Étude tourisme QCD
- Plateformes de mobilité
- Acteurs privés (vendeurs/loueurs et associatifs)

## Déclinaison générale de l'action

Cette action se décline en **deux sous-actions** afin de traiter 2 usages complémentaires mais avec des besoins et des attentes différentes :

1. Sécuriser la pratique cyclable par l'aménagement de liaisons utilitaires efficaces,
2. Poursuivre l'aménagement de cheminements vélo à destination de la pratique touristique / de loisir.

# 6.A

## 1 : Sécuriser la pratique cyclable par l'aménagement de liaisons utilitaires efficaces

### Contexte

Le territoire de l'Ouest Cornouaille se compose de nombreuses communes aujourd'hui difficilement reliables de manière efficace et sécurisée à vélo. Cette action vise à poser quelques **notions techniques** afin de créer les **prochaines liaisons utilitaires**.

### Point technique

Les liaisons utilitaires répondent à des **besoins pratiques** (travail, santé, courses, loisirs) et une **régularité importante**, elles doivent ainsi faire l'objet d'un soin particulier dans l'aménagement. En effet, les cyclistes utilisant plus régulièrement le vélo ont des attentes supérieures en matière de sécurité (séparation) et de confort (continuité, qualité du revêtement, largeur des aménagements).

Pour qu'elles soient empruntées, les liaisons utilitaires doivent être **les plus directes possibles** et comporter le **moins de temps d'arrêts**. Les aménagements sur trottoir, avec des obstacles ou des cédez-le-passage à chaque intersection sont donc à proscrire. Les revêtements doivent être lisses et régulièrement entretenus il faut ainsi prévoir un dimensionnement qui laisse passer des véhicules d'entretien.

📅 2024 > 2030

€ Élevé Non chiffré

#### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- Actifs
- Retraités
- Famille

#### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme

### Déclinaison opérationnelle

Le Schéma vélo réalisé par le SIOCA permet de poser des bases d'intervention, de faire apparaître les manques en termes de liaisons cyclables et d'établir des objectifs dans le temps.

Le travail actuellement en cours par le chargé de mission vélo, identifie les liaisons cyclables utilitaires à réaliser sur le territoire. Courant 2022, un schéma d'orientation et de programmation des itinéraires, verra certainement le jour.

Une fois ce travail mené, les différents acteurs et financeurs pourront lancer leurs études pré opérationnelles avant d'entamer les travaux.



Piste cyclable séparée par un séparateur chanfreiné



Piste séparée de la circulation par une bande plantée

# 6.A

## 2 : Poursuivre l'aménagement de cheminements vélo à destination de la pratique touristique / de loisir

### Contexte

L'Ouest Cornouaille est un territoire très **attractif** tout au long de l'année et **largement fréquenté pendant la période estivale**. En conséquence, la **fréquentation des cheminements piétons et cyclables augmente** nettement et ils peuvent ne plus suffire pour la pratique touristique et de balade.

### Point technique

Même si les liaisons touristiques/de loisirs peuvent demander moins d'exigences que les liaisons utilitaires, quelques principes sont tout de même à respecter. Les **revêtements** peuvent être **lisses ou rugueux**, certains chemins sans ornières et relativement praticables peuvent faire l'objet de liaison. Toutefois, elles doivent être **sécurisées**, des **familles** devant pouvoir les emprunter sans risque et conduire idéalement à des **secteurs d'intérêt** (patrimoine, cadre environnemental, espaces de tranquillité, ...). L'implantation de barrières pour restreindre l'accès aux aménagements peut être tentant mais n'apporte pas de gros avantages et pénalise les vélos longs (cargo et remorques qui se multiplient). Attention aux dimensions des voies mixtes avec piétons (voies vertes notamment) afin de limiter les conflits en cas de forte affluence.



2024 > 2030



Élevé Non chiffré

#### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- Actifs
- Retraités
- Famille

#### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme

### Déclinaison opérationnelle

Le Schéma vélo réalisé par le SIOCA permet également d'identifier les liaisons touristiques existants mais également les manques.

Le travail actuellement en cours par le chargé de mission vélo, identifie les liaisons cyclables touristiques à affirmer sur le territoire. Courant 2022, un schéma d'orientation et de programmation des liaisons touristiques et de loisirs, verra certainement le jour.

Une fois ce travail mené, les différents acteurs et financeurs pourront lancer leurs études pré opérationnelles avant d'entamer les travaux.



Barrières qui contraignent le passage d'un cycliste avec remorque



Voie verte

## 6.B

# Stationnement vélo : équiper les ERP et les pôles générateurs de mobilité

## Rappel des éléments de contexte

Le SIOCA souhaite développer la pratique du vélo au quotidien en développant des équipements dédiés. Pour répondre à cette ambition, et également à deux des autres axes stratégiques de la STRAMOC, il est capital de **déployer** des **stationnements vélos** à proximité des ERP et des pôles générateurs de mobilité. Juste après la sécurité personnelle, la sécurité du matériel est la seconde grande préoccupation, ce pourquoi le stationnement est **un maillon essentiel de la « chaîne de déplacement »** à vélo. Sa qualité influence directement les cyclistes et « potentiels » cyclistes.

Les principaux lieux identifiés lors des temps de concertation et de travail sont les **établissements scolaires** (écoles, collèges et lycées), les **commerces** et les **services de proximité**.

## Point juridique et technique général

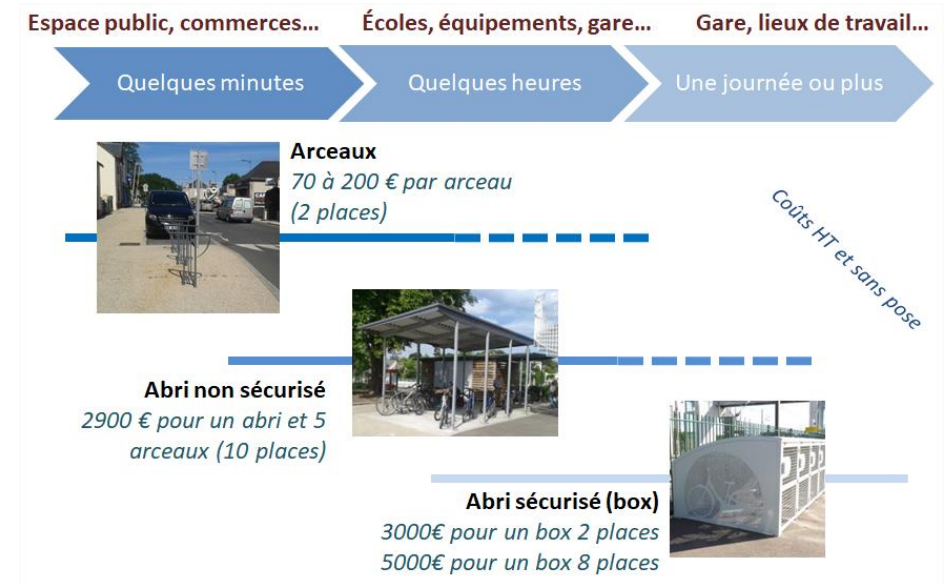
Juridiquement, la création de stationnements vélos peut se décomposer en deux grandes familles en fonction de la domanialité :

- Domaine privé (parkings de supérette, de cabinet médical...), l'aménagement incombe au propriétaire, la collectivité peut seulement encourager ou sensibiliser,
- Domaine public, la collectivité gestionnaire de la voirie est responsable des aménagements.

Techniquement, selon le lieu, le public visé ou le temps passé, le type de stationnement est à adapter en fonction des contextes et des usages. Le schéma ci-contre permet de poser un cadre général à ce sujet.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme





# 6.B

## Stationnement vélo : équiper les ERP et les pôles générateurs de mobilité

### Organisation générale

	Établissements scolaires	Commerces et services de proximité
Communes		
EPCI		
SIOCA		
Département		
Région		
Entreprises		

### Ressources mobilisables

- Schéma vélo (départemental, régional, SIOCA)
- Études communautaires et communales
- Étude tourisme QCD
- Schéma aires de camping-car
- Plateformes de mobilité
- Acteurs privés et associatifs

### Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Nombre de stationnements vélos installés et de places proposées	Analyse des usages par comptage
Nombre de pôles générateurs de mobilité équipés	Analyse qualitative de leur utilisation par enquête

### Déclinaison générale de l'action

Cette action se décline en **deux sous-actions** pour prendre en compte **tous les types d'ERP** (multiplicité des acteurs) ainsi que les **besoins particuliers** (durées de stationnement, public concerné...), et adapter au mieux les réflexions et les préconisations :

1. Proches des **établissements scolaires** (écoles, collèges et lycées).
2. Proches des **commerces et services** de proximité.



# 6.B 1 : Positionner des stationnements vélos proches des établissements scolaires

## Contexte


Nécessité de prévoir la possibilité de **stationnements** pour les vélos tant pour les **élèves**, que pour le **personnel** (enseignants, agents, surveillants), ou les **accompagnants** (parents, membres de la famille, assistante maternelle...).

Les établissements scolaires ne sont pas gérés pas les mêmes institutions (communes, département, région). De fait, l'équipement en stationnements vélos à l'intérieur des établissements reviendra aux entités compétentes. Sur l'espace public, l'EPCI prendra en charge le financement des arceaux vélos. N'ayant pas la compétence voirie, il laissera le soin aux communes de réaliser l'implantation et encouragera les gestionnaires d'établissements à réaliser les aménagements au sein du cadre bâti ou pourra demander une délégation de compétence telle que prévue par le code de la voirie routière (art L115-2).

✓ Les bases d'intervention sont les suivantes :

Type établissement	Nb places pour 100 élèves et type de stationnement à l'intérieur de l'établissement	Nb places pour 50 personnels et type de stationnement à l'intérieur de l'établissement	Nb places pour 100 accompagnants et type de stationnement à l'extérieur de l'établissement
Elémentaire	10 places Arceaux (de toutes tailles) abrités	10 places Arceaux abrités ou box fermé	10 places Arceaux et arceaux pouvant accueillir les vélos cargo
Collège / Lycée	20-40 places Arceaux abrités	16 places Arceaux abrités ou box fermés	6 places Arceaux

Source : mobhilis

	2024 > 2028
	De 1 000 € à 8 000 € par lieu ciblé
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Famille	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input type="checkbox"/> Loisirs	
<input type="checkbox"/> Tourisme	

## Déclinaison opérationnelle

1. Le SIOCA, dans le cadre de la révision de son Schéma Directeur Vélo, réalise un diagnostic précis des équipements existants pour chaque établissement scolaire du territoire de l'Ouest Cornouaille (nombre/type/localisation précise), permettant de déterminer les aménagements complémentaires à réaliser et les investissements à prévoir par les EPCI, et partenaires institutionnels.
2. Mise en œuvre opérationnelle avec réalisation des travaux sur l'espace public par la commune accompagnée des EPCIs (commande groupée d'équipements possibles). Discussions auprès des gestionnaires des établissements pour intégrer les besoins dans leurs futurs plans opérationnels.

# 6.B 2 : Positionner des stationnements vélos proches des commerces et services de proximité

## Contexte

Nécessité de prévoir du **stationnement** pour les vélos devant les **commerces** et les **services de proximité** (médecins, démarches administratives...) afin d'offrir un espace dédié et fiable au stationnement des vélos lors d'une course ou d'une visite administrative ou médicale. Les établissements de proximité sont parfois délaissés au profit de grands pôles de vie, pour autant, un retour vers une consommation locale est en train de se produire en allant de paire avec une volonté de se déplacer de manière plus raisonnée. De fait, créer des emplacements vélos à proximité des commerces et des services de proximité ne pourra qu'être bénéfique quant à l'évolution des pratiques de mobilité mais également à l'évolution des pratiques de consommation.

✓ Les bases d'intervention sont les suivantes :

Type établissement	Nb places pour les clients / patients et type de stationnement	Nb places pour les personnels et type de stationnement
Centre-ville avec plusieurs établissements	6-12 places tous les 50-60 m Arceaux	6-8 places (pour une vingtaine de travailleurs) Définir un lieu réservé aux personnels (type box vélos)
Etablissement isolé (pour 100 m2 de surface com)	1-2 places Arceaux	4-6 places (pour une dizaine de travailleurs) Arceaux abrités ou box fermés

Source : mobhilis

	2024 > 2028
	De 600 € à 5 000 € par lieu ciblé
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Étudiants <input checked="" type="checkbox"/> Actifs <input checked="" type="checkbox"/> Retraités <input checked="" type="checkbox"/> Touristes / Vacanciers	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail <input type="checkbox"/> Loisirs <input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

## Déclinaison opérationnelle

1. Le SIOCA, dans le cadre de la révision de son Schéma Directeur Vélo, réalise un diagnostic précis des stationnements vélos à proximité des commerces et services de proximité afin d'identifier les manques et les besoins. Ce diagnostic devra également prendre en compte la qualité de l'équipement et sa pertinence.
2. Mise en œuvre opérationnelle avec réalisation des travaux sur l'espace public par la commune accompagnée par les EPCIs (commande groupée d'équipements possibles). Pour les stationnements nécessaires auprès de certains ERP dans les espaces privés des rencontres avec les propriétaires de ces établissements seront nécessaires afin de les conseiller ou sensibiliser sur la mise en place de stationnements vélos (type et nombre).

## 6.C Services : permettre l'équipement en matériel cyclable

### Rappel des éléments de contexte

L'Ouest Cornouaille souhaite **développer la pratique du vélo** sur son territoire.

Pour se faire, les aménagements cyclables ainsi que les équipements tels que les stationnements vélos peuvent ne pas suffire si les personnes **ne sont pas équipées en matériel cyclable**, notamment en vélo. Pour cela, mais également afin d'encourager la pratique, les collectivités sont en mesure de proposer **plusieurs solutions à leurs citoyens** : la **mise à disposition de vélo** (en location) sur une durée de quelques mois ; ou bien **l'aide à l'achat de vélo** (notamment VAE). Ces deux solutions permettront ainsi à de nouveaux cyclistes de **tester la pratique du vélo** au quotidien, voire de **découvrir de nouveaux moyens de se déplacer avec les VAE** par exemple ; et donc de proposer des **solutions alternatives à l'autosolisme** sur le territoire.

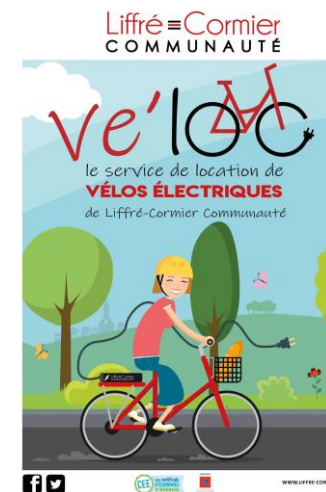
Lors des temps de concertation avec les habitants, **ces deux services ont été largement identifiés** comment importants à mettre en place dans les collectivités. A noter que certaines, proposent déjà ces services.

### Point juridique général

Juridiquement, pour les **services liés aux cycles** et notamment la location de vélos ( Fiche 6C1), les porteurs de projet sont les Communautés de communes. Elles veilleront donc à respecter l'ensemble des règles liées à la mise à disposition de cycles, notamment au niveau des assurances et des réglementations financières.

#### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme



# 6.C Services : permettre l'équipement en matériel cyclable

## Organisation générale

Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	
Association	

## Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Nombre et type de vélos mis à disposition dans les collectivités	Evolution du nombre de location de vélos et VAE à l'année
Montant global de l'aide à l'achat proposé	Evolution du nombre de vélos subventionnés à l'année
Montant moyen attribué pour l'aide à l'achat	Analyse des reports modaux éventuels

## Ressources mobilisables

- Schéma vélo (départemental, régional, SIOCA)
- Études communautaires et communales
- Étude tourisme QCD
- Acteurs privés et associatifs



## Déclinaison générale de l'action

Cette action se décline en **deux sous-actions** :

1. Créer un service de location de vélos
2. Mettre en place des aides à l'achat de vélos.

# 6.C 1 : Créer un service de location de vélos

## Contexte



L'ensemble des communautés de communes souhaite mettre à disposition des **vélos en location pour leur citoyens**. Lors des temps d'atelier, cette volonté est également revenu chez de nombreux participants avec un point d'alerte qui est de proposer **plusieurs type de vélo** à la location pour **tous les publics et toutes les pratiques** (VAE, VTC, VTT...).

## Déclinaison opérationnelle

Le principe repose ici sur la possibilité pour les quatre EPCI de réaliser l'acquisition d'un certain nombre de cycles (électriques ou non) pour les mettre à disposition des habitants et/ou des personnels. Les vélos sont donc mis à disposition moyennant un coût de location mensuel et la possibilité, ou non, de racheter le vélo au bout d'un délai de 2 ans par exemple.

Au niveau technique, il peut être proposé à chaque EPCI l'acquisition d'un parc de 20 vélos qui pourraient être mis en location auprès du public après signature d'un contrat de location et le versement d'une caution (200€ pour un vélo classique et 500 € pour un VAE par exemple). La durée de location devrait être limitée dans le temps avec un maximum de 6 mois renouvelable une fois, pour simplement permettre à la personne de tester l'usage et, au bout d'un an, de pouvoir passer soit à l'acquisition du vélo (à un prix intéressant) soit à une acquisition personnelle de son côté. La location devrait s'accompagner d'une petite formation des locataires cyclistes pour garantir un bon usage des cycles, un entretien régulier et rappeler les règles de sécurité.

De nombreuses collectivités se sont engagées dans ce principe avec plus ou moins de succès en fonction des territoires. Un des buts principal est tout de même de faciliter l'accès au vélo à assistance électrique, avec un mode de paiement plus souple que l'acquisition (location mensuelle).

	Dès 2023 > 2024
	Investissement en matériel roulant (20 vélos) : 40 000 € (+ entretien : 5 000 € à 8 000 € / an)
<b>Publics cibles</b>	
<input type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input type="checkbox"/> Tourisme	



# 6.C 2 : Mettre en place des aides à l'achat de vélos

## Contexte

L'ensemble des communautés de communes souhaite pouvoir proposer des aides à l'achat pour **leur citoyens afin qu'ils puissent acquérir un vélo, ou VAE**. Lors des temps d'atelier, cette volonté est également revenue chez de nombreux participants. L'objectif global étant de développer la pratique du vélo grâce à l'équipement des citoyens en **matériel de bonne qualité**.

## Déclinaison opérationnelle

Le principe repose ici sur la possibilité pour les quatre EPCI de proposer des aides pour l'acquisition de vélo. Plusieurs choix sont à faire par la collectivité avant de proposer ce service :

- Les conditions pour bénéficier du dispositif : résider dans une commune du territoire, être âgé de plus de 18 ans, disposer de certaines conditions de revenus (ou non, mais c'est un « plus »), demander une seule aide par foyer...
- Le type de vélo qui bénéficierait d'une aide à l'achat : VAE, vélo traditionnel, neuf, d'occasion, vélos cargos...
- La part de l'aide et donc la subvention admise : 20% du coût total avec un montant maximum (ex : 200€ pour un VAE, 100€ pour un vélo traditionnel...) ; élévation du plafond si : vélos adaptés aux personnes handicapées, vélos cargos, VAE pliants, Vélos pliants...
- Le lieu d'achat du vélo : revendeur de cycles du territoire (indépendants ou enseignes spécialisées), internet pour certains type de vélo, sans importance...

Afin de faire les bons choix, en accord avec les spécificités territoriales et politiques, il sera nécessaire de réaliser un Benchmark auprès d'autres EPCI ayant lancé leur service d'aide à l'achat. L'Etat propose également un « Bonus vélo » compatible avec les aides des collectivités : <https://www.finistere.gouv.fr/layout/set/print/Demarches-administratives/Habitat-logement-hebergement/Urbanisme-construction#!/Particuliers/page/F35475>

Une fois l'ensemble de ces éléments posés par les EPCI, un temps de communication auprès des citoyens sera nécessaire afin de faire connaître l'offre.

	Dès 2023 > 2024
	20 000 € / an / EPCI
<b>Publics cibles</b>	
<input type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input type="checkbox"/> Tourisme	

# 7. Participer à l'apaisement des centres

## Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagements
- Nouveaux services



# 7 Participer à l'apaisement des centres

## Objectifs

En souhaitant **accentuer la mobilité de proximité** et les **déplacements doux** au sein des centres, il est nécessaire de **créer des zones de circulation apaisée** tout en aménageant des **cheminements piétons**.

Ces actions visent de manière **complémentaire** à imposer l'idée selon laquelle **les centres-bourgs sont des espaces partagés** dans lesquels **toutes les mobilités ont leur place**. Elles permettent ainsi de **rééquilibrer les espaces en faveur des modes actifs**, des **mobilités quotidiennes** et de **proximité**. L'apaisement de la circulation ne signifie toutefois pas la désertification. Ces mesures doivent donc être pensées en adéquation avec les pratiques réelles ou souhaitées afin de fournir aux habitants une réelle **amélioration de leur qualité de vie**.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme



## Description générale de l'action

Les actions en faveur de l'apaisement des centres peuvent être mises en place selon 2 grandes thématiques :

- A – Apaiser la vitesse dans les centres-bourgs par la mise en place de zones de circulation apaisée,
- B – Encourager l'aménagement de cheminements piétons réglementaires agréables.

# 7 Participer à l'apaisement des centres

## Organisation générale

Communes	
EPCI	
SIOCA	
Département	
Région	
CAUE, FIA...	

## Ressources mobilisables

- Étude centre-bourg
- Étude sur la circulation
- PAVE
- Plan local de déplacement
- Schéma Directeur Vélo
- PLU

## Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Pourcentage de linéaire voirie apaisée / linéaire de voirie total	Analyse de l'accidentalité piétonne
Linéaire de cheminements piétons créés	Analyse de l'accidentalité cycliste



**2 Des réalisations pour redynamiser le bourg et les liens sociaux dans une démarche partagée**

**Gourlizon (29)**  
915 habitants

mardi 18 juin  
Rendez-vous en mairie à 14h

Plusieurs opérations ont été menées de front : ouverture d'une maison des associations, création d'une aire de jeux intergénérationnelle, re-composition du carrefour principal et mise en valeur de l'église, reconstruction d'un multicommerce et de trois logements sociaux.

**AMI**  
29

**Emmanuelle Rasseneur, maire**

Les enjeux étaient nombreux, aussi nous sommes engagés sur une approche multithématique, impliquant maîtrise du foncier et mobilisation de partenaires. Nous avons fait le choix d'associer la population dès le début, par des réunions publiques et des chantiers participatifs.

**Accueil par les élus avec la participation de**

- Pierre Plouzennec, président de la CC Haut Pays Bigouden
- Conseil départemental du Finistère
- Nicolas Diverger et Marie Garnier, CAUE 29
- Séverine Fossey, Finistère Ingénierie Assistance
- Nicolas Paranthoën, Finistère Habitat



# 7.A

## Apaiser la vitesse dans les centres-bourgs par la mise en place de zones de circulation apaisée

### Contexte

Plusieurs centres-villes du SIOCA sont aujourd'hui **traversés par une route départementale**, au trafic élevé et souvent à la vitesse peu réduite. Afin de proposer un cadre de vie plus agréable et de sécuriser les modes actifs (vélo et marche) dont le développement est porté par l'action précédente (cf. Action 6), il est envisagé d'**apaiser la circulation dans les centres**, notamment par la mise en place de **zones de circulation apaisée**.

### Point juridique et technique général

Les mesures de réduction de la vitesse (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) sont encadrées par **l'article R110-2 du code de la route**. Elles relèvent d'une **réflexion globale** à l'échelle de l'ensemble du territoire urbanisé. Elles ne sont pas des aménagements à petites touches pour compenser un aménagement dysfonctionnel (vitesse non-respectée sur un tronçon rectiligne, rue déserte avec absences d'activités, itinéraire de transit sans autre mesure de restriction d'accès...).

Ces mesures ne doivent être mises en œuvre que si elles sont **justifiées** par une **fréquentation piétonne actuelle** ou **désirée** importante et développée par des aménités (zone ou linéaire commercial attractif, pôle multimodal, groupe scolaire, espaces de flânerie et de repos...).

Elles sont un moyen pour aider les usagers à réinvestir l'espace mais en aucun cas une fin en soi.

### Le mobilier transitoire ou provisoire

La mise en place de mobilier provisoire (par exemple avec des balises J11), peut être une manière rapide et peu coûteuse d'expérimenter des configurations d'aménagements. Attention toutefois, ce type d'aménagement provisoire ne remplace pas des dispositifs plus durables et de qualité sur le temps long.



2023 > 2026



Faible Non chiffré

#### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- PMR / Handicap
- Retraités
- Familles

#### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme





# 7.A

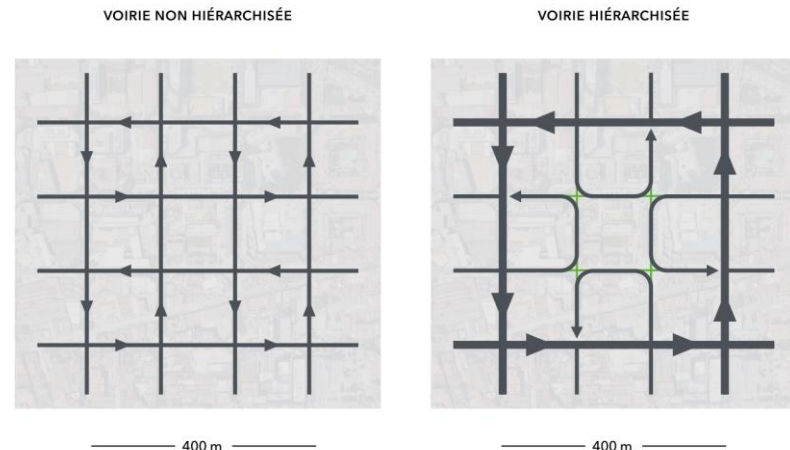
## Apaiser la vitesse dans les centres-bourgs par la mise en place de zones de circulation apaisée

### Modification du plan de circulation pour restreindre le trafic de transit et apaiser les espaces résidentiels

Le changement du plan de circulation peut permettre de **réduire la circulation** dans certaines rues, de **contraindre le trafic de transit** tout en **apaisant les rues résidentielles**.

La création de double-sens cyclables ou des impasses sauf pour les piétons et cyclistes a pour effet de favoriser les mobilités actives par rapport à des déplacements motorisés tout en réduisant les nuisances liées au trafic (bruit, pollution, insécurité).

Attention toutefois au report sur les autres axes de circulation. Une autre solution peut-être de limiter l'accès à certaines rues aux riverains, avec des modalités de contrôle efficaces sont installées pour garantir le respect d'accès. Cette mesure se développe par exemple de plus en plus aux abords des écoles afin de sécuriser les entrées et sorties de l'établissement.



Exemple d'apaisement de rues résidentielles :



Fermeture d'un carrefour à la circulation motorisée, porosité avec les modes actifs, Montreuil (93).  
Photo : Paris en Selle

# 7.B Encourager l'aménagement de cheminements piétons réglementaires et agréables

## Rappel des éléments de contexte

La **marche est le premier mode de transport et de plus universel**. Elle permet de faire le **lien entre tous les autres modes** et son **coût environnemental est quasi-nul**. C'est également un mode de déplacement **bénéfique pour la santé** qui permet à chacun de réaliser une **activité physique**.

Avoir la possibilité d'accéder à pied, aux commerces, aux écoles, ou aux services du quotidien, devrait être systématique grâce à des **cheminements dédiés, sécurisés et agréables**. Les PAVE ont permis d'accélérer ce travail et aujourd'hui de nombreuses études centre-ville / centre-bourg replacent **le piéton au cœur des préoccupations**. Les communes de l'Ouest Cornouaille souhaitent également s'engager dans ce domaine.

## Point juridique et technique général

L'amélioration des continuités piétonnes doit répondre à la marchabilité de la ville. Il s'agit de prendre en compte l'ensemble des usagers (accessibilité PMR (1,4m min), enfants, personnes âgées, poussettes...) dans les propositions techniques d'aménagement (la largeur du trottoir, la présence d'obstacles, la pente, la continuité du cheminement...), et dans les propositions relatives à la sécurité (éclairage, respect des limitations de vitesse...). Parallèlement ou dans un second temps, les aménagements pourront répondre à des objectifs qualitatifs tels qu'un revêtement agréable et un environnement paisible.

## Déclinaison opérationnelle

1. Réaliser ou reprendre la charte existante (par exemple charte d'accessibilité de la métropole de Toulouse), + Identification des itinéraires piétons stratégiques/structurants.
2. Mettre aux normes des cheminements piétons sur les axes structurants + Réflexions sur l'environnement des piétons dans les centres.
3. Traiter qualitativement l'environnement des piétons dans les bourgs (éclairage, revêtement végétalisation...).



2024 > 2028



Elevé Trottoir réglementaire : 150 €/ml

### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants / Actifs
- PMR / Handicap
- Retraités
- Familles

### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme

# 8. Encourager la mobilité partagée

## Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services

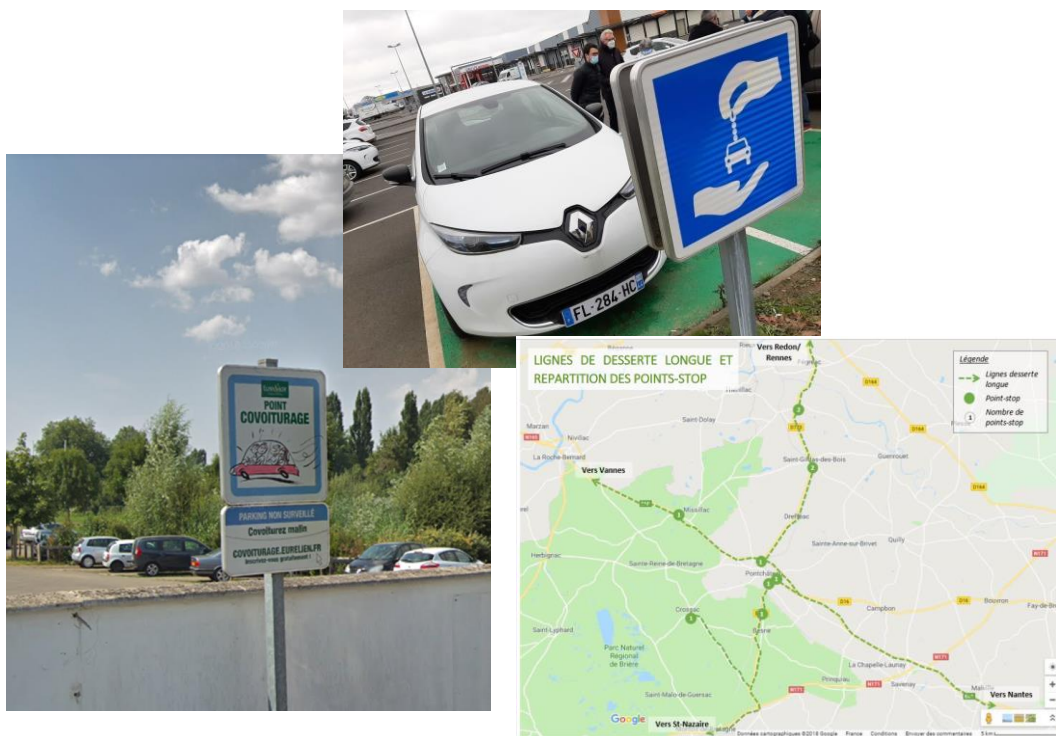




# 8 Encourager la mobilité partagée

## Objectifs

Encourager les pratiques alternatives à l'usage individuel de l'automobile passe avant tout par l'accompagnement au changement (Action 2B3), puis par le développement de nouveaux usages de la voiture, grâce à l'intensification du covoiturage, et au travers la mise en place de nouvelles offres de mobilité tels que l'autopartage ou l'autostop organisé. Le principe est donc de travailler sur la création d'infrastructures mais aussi de faire la promotion de ces services, qui sont réalisés directement par la Collectivité ou mis en place par des tiers. Ces alternatives présentent l'avantage de faire économiser des ressources à la fois aux collectivités (moins cher que la mise en place de transports collectifs) mais aussi aux usagers (partage des frais de carburant).



## Description générale de l'action

Les actions en faveur de la mobilité partagée peuvent être mises en place selon 2 grandes thématiques. Elles sont découpées en plusieurs actions :

- A – Créer des infrastructures pour les véhicules partagés
  - A1 : Recenser les potentiels lieux de stationnements utilisés par les covoitureurs pour identifier les besoins en matière d'aires ou de signalétique,
  - A2 : Identifier des emplacements réservés à la mobilité partagée dans les centres,
- B – Proposer des services pouvant encourager le report modal et la mobilité partagée
  - B1 : Déployer l'autopartage sur les territoires,
  - B2 : Créer une dynamique d'autostop sur l'Ouest-Cornouaille.

# 8.A Créer des infrastructures pour les véhicules partagés

## Rappel des éléments de contexte

Lors des temps de concertation réalisés pendant le travail sur la Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille, il a été évoqué à plusieurs reprises la volonté d'apposer des **stationnements réservés** pour les **véhicules partagés**, et notamment pour les covoitureurs. Afin de répondre à la demande, **deux types de lieu** ont été ciblés : les espaces **en dehors des villes le long des RD**, ainsi que **les centres-villes** afin de lier la pratique directement aux lieux de vie et non systématiquement en lien avec les pôles extérieurs pour des trajets plus longs.

## Point juridique général

Le covoiturage est défini par l'article L3132-1 du Code des Transports comme : « (...) l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. ».

La création d'aires de covoiturage relève des compétences des gestionnaires de voirie, donc de la commune, de la Communauté de Communes pour certaines voies particulières ou du Département pour les voies départementales, notamment à l'extérieur des périmètres d'agglomération (entre les panneaux EB10). La mise en place d'une aire de covoiturage nécessite de respecter les règles de base d'aménagement et notamment les principes d'autorisation de voirie si les travaux sont entrepris par un autre acteur que le gestionnaire de voirie direct.

Depuis la publication du nouveau code des transports, les AOM peuvent intervenir dans ce domaine puisque « *Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable les conditions d'attribution de ce signe.* ». Ceci signifie donc que la création d'aires de covoiturage doit se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs et notamment les EPCI en tant qu'AOM.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme



# 8.A

## Créer des infrastructures pour les véhicules partagés

### Organisation générale

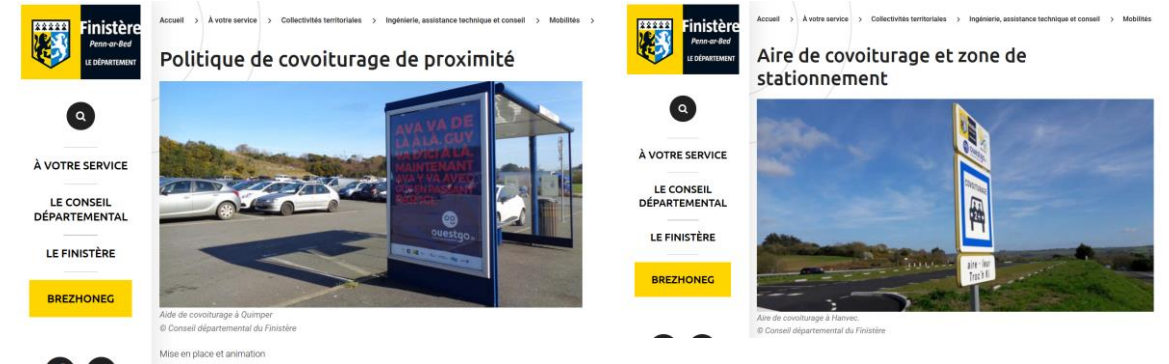
Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	

### Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Nombre de lieux labellisés « covoiturage »	Comptage occupation des aires de covoiturage (jour de la semaine + jour en week-end)
	Enquête qualitative (intermodalité, taux d'occupation, distances des points d'intérêt...)
	Nombre de covoiturages effectués au départ et arrivée de certaines zones avec le Registre de Preuve du Covoiturage (Datagouv)

### Ressources mobilisables

- Pacte du département pour :
  - ✓ l'accompagnement des AOM et EPCI sur une politique de covoiturage de proximité
  - ✓ l'accompagnement des communes (et EPCI) dans la création d'aires de covoiturage ou de zones de stationnement
- Plateforme OuestGo, BlaBlaCar



# 8.A

## 1 : Recenser les potentiels lieux de stationnement pour identifier les besoins en matière d'aires ou de signalétique



### Contexte

De nombreuses aires de covoiturage existent déjà sur le territoire de l'Ouest Cornouaille et l'objectif est de **venir en complémentarité de celles-ci**. En effet, au-delà de toutes ces aires « labellisées 29 », il existe également de nombreux **lieux de covoiturage informel**, qu'il est dès à présent possible de retrouver en partie sur l'application BlaBlaCar. Pour autant, un **travail plus fin** est probablement nécessaire avant d'apposer une signalétique réglementaire. Ce travail va permettre de **renforcer la visibilité** des aires, tout en **améliorant le maillage des aires de covoiturage**.

Du fait des distances de déplacement pouvant être importantes à l'intérieur de l'Ouest Cornouaille (territoire littoral et rétro-littoral périurbain), cette action vise principalement à définir les lieux ( futures aires) orientés vers des déplacements pour la **desserte des pôles externes** aux EPCI voire au territoire du SIOCA.

### Déclinaison opérationnelle

1. Temps de travail entre les communes et le SIOCA afin d'identifier sur chaque territoire communal les lieux de covoiturage informel. De par leur connaissance du terrain, les techniciens et élus de chaque commune seront en mesure de procéder à ce relevé.
2. Ensuite, il sera nécessaire de procéder à une observation de terrain qui pourra prendre en compte le nombre de véhicules stationnés, le nombre de places disponibles, la durée de stationnement, la rotation effective et l'espace alentours (afin d'observer si ce lieu est adéquat ou si un autre lieu pourrait le remplacer à proximité).
3. Pour compléter ces éléments d'observation, des enquêtes sur place peuvent permettre de comprendre les usages et les besoins des covoitureurs utilisant cet espace informel comme lieu de rencontre.
4. Enfin, un travail de programmation et de phasage des travaux / signalétiques, via une étude pré-opérationnelle, sera nécessaire pour coconstruire avec le Département et/ou les Communes en fonction des questionnaires de voirie.

	Dès 2023
	Chargé de mission 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 8.A

## 2 : Identifier des emplacements réservés à la mobilité partagée dans les centres



### Contexte

Lors des temps de concertation pour la STRAMOC, des besoins mettaient en lumière la **création d’emplacements réservés dans les centres-bourgs pour les covoitureurs**. En effet, les aires de covoiturage ont pendant longtemps été disposées le long des RD, et des principaux axes de circulation, en dehors des espaces urbanisés, ce qui permettait de bénéficier d’un foncier assez conséquent. Pour autant, **les centres-bourgs** sont également des **lieux où de nombreux départs et arrivées** de personnes ayant covoituré se font, et permettre de réserver des **places de stationnement « minute »** à cette pratique serait un grand avantage pour beaucoup de personnes.

Cette action vise donc à définir une stratégie pour identifier facilement des emplacements à réserver à cette pratique dans les centres-bourgs de l’Ouest Cornouaille avec un objectif de 2 places pour les plus petites communes à une dizaine dans un premier temps pour les plus importantes.

### Déclinaison opérationnelle

1. Travail collaboratif entre le SIOCA et les communes afin d’identifier sur chaque centres-villes les lieux de dépose et les points de rendez-vous entre covoitureurs. Avec leur connaissance du terrain, les techniciens et élus de chaque commune seront en mesure de procéder à ce relevé. Pour compléter ces observations de terrain, il est possible de cibler des lieux pour ces emplacements réservés grâce à la population carroyée qui permettra d’identifier la concentration en habitant sur une zone et donc de pouvoir leur proposer cette offre de stationnement spécifique.
2. Ensuite, il sera nécessaire de procéder à une observation de terrain qui pourra identifier si le foncier existant peut accueillir des emplacements réservés aux véhicules partagés. Le type de stationnement (arrêt minute, place de parking classique...) sera alors à identifier à ce moment-là.
3. Enfin, la commune (gestionnaire de voirie) aura à sa charge la programmation (phasage des travaux / marquage au sol) et la réalisation des emplacements. Des études pré-opérationnelles seront certainement nécessaires.

	Dès 2023
	400 €/emplacement (peinture et panneau)
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 8.B

## Proposer des services pouvant encourager le report modal et la mobilité partagée

### Rappel des éléments de contexte

L'Ouest Cornouaille, territoire littoral – périurbain, est au quotidien **largement fréquenté par les autosolistes**, en particulier lors des déplacements domicile – travail. L'objectif d'un report modal vers d'autres modes de déplacement passe par une **large sensibilisation** mais aussi par la **mise en place de certains services de mobilité** et en particulier ici les **services de mobilité partagée** : covoiturage, autopartage et autostop organisé.

Concernant le **covoiturage**, la plateforme OuestGo est déjà installée sur 2 EPCI du territoire et met à disposition une interface permettant à chaque covoitureur de publier ou de réserver son trajet. Au sujet des offres **d'autopartage**, deux voitures y sont dédiées au Juch ; quant à **l'autostop**, une pratique informelle est déjà présente sur l'Ouest Cornouaille, son organisation et sa sécurisation sont une attente de la part des usagers et des territoires du SIOCA.

### Point juridique général

La mise en place des services de mobilité partagée relève de la compétence de multiples acteurs tant publics que privés. Ainsi, comme il est indiqué dans le Code des Transports, les AOM « *concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.* » tout en sachant que l'aménagement des aires de covoiturage dépend des gestionnaires de voirie (Départements, Communes, EPCI) et que la mise en place d'interface de covoiturage ou de services d'autopartage peut être le fait d'acteurs privés autonomes.

Dans ce cadre, il est proposé ici que les Communautés de Communes puissent être les garantes de la cohérence des actions entreprises tout en laissant les possibilités aux communes ou aux autres gestionnaires de voirie de réaliser des actions complémentaires sur l'ensemble des sujets.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser les déplacements des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme

# 8.B

## Proposer des services pouvant encourager le report modal et la mobilité partagée

### Organisation générale

Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Département	
Région	
Prestataire privé	

### Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Nombre de voitures en autopartage	Nombre utilisateurs·trices
Nombre points « stop » créés	Enquête qualitative et report modal

### Ressources mobilisables

- Retour d'expérience de la commune du Juch pour l'autopartage
- Plateforme OuestGo
- Plateforme Rézo Pouce / Mobicoop
- Benchmark sur les autres territoires, exemple : [https://www.cc-paysdepontchateau.fr/medias/2018/12/RAPPORT\\_STOP-DE-PROXIMITE\\_CCPSG.pdf](https://www.cc-paysdepontchateau.fr/medias/2018/12/RAPPORT_STOP-DE-PROXIMITE_CCPSG.pdf)





# 8.B 1 : Déployer l'autopartage sur les territoires

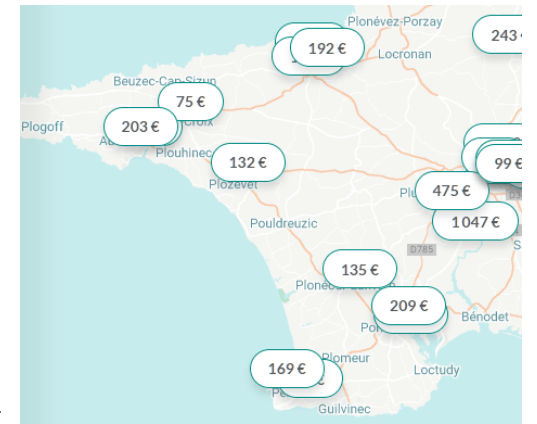
## Contexte

Suite à la mise en place au Juch de deux voitures en autopartage, certaines communes semblent intéressées par ce type de service. **L'usage de l'automobile est actuellement en mutation** avec un passage progressif d'une possession simple du véhicule à des principes de location sous diverses formes. Si la location longue durée (LLD) est maintenant généralisée lors de l'acquisition d'un véhicule, le principe d'une **location de courte durée de type véhicule partagé** tend également à se développer, y compris dans les zones rurales. La carte ci-contre montre, par exemple, les véhicules disponibles sur Quicar pour une location entre particuliers du 22 au 24 juin 2022. On recense plus de 10 offres sur le territoire.

Il est tout à fait possible de proposer une **offre complémentaire** par le biais de véhicules électriques en location de courte durée.

## Déclinaison opérationnelle

1. Suite au retour de la commune du Juch sur le service d'autopartage, il serait alors intéressant d'étudier le déploiement d'une flotte de véhicules répartis sur le territoire et accessibles à l'ensemble de la population pour tout motif. Cette étude passera par la réalisation d'une évaluation économique et technique des services existants afin d'orienter les collectivités intéressées dans leurs décisions propres, et notamment afin d'identifier les modalités opérationnelles et les besoins potentiels du(des) territoire(s).
2. Plusieurs questions sont à se poser : nombre de véhicules, type de véhicules (électrique, thermique, hybride...), partenariat avec une structure extérieure (Clem, Citiz...), système de réservation des véhicules (plateforme, site de la mairie...), conditions de réservation (citoyen de la commune, accessible à tous...), durée de la réservation (nombre de jours, nombre de kilomètres...), emplacement réservé (lieu précis, localisation à chaque emprunt...).
3. Suite à la mise en place de voitures en autopartage, le suivi des véhicules est important : information, communication, entretien, kilométrage, propreté... La collectivité ou le prestataire est responsable de ses véhicules.



2025 > 2030



Investissement entre 18 000 € et 35 000 € / véhicule (selon motorisation choisie)  
+ Fonctionnement : 10 000 €/an

### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- Actifs
- Famille
- Retraités

### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- Tourisme

# 8.B 2 : Créer une dynamique d'autostop sur l'Ouest Cornouaille

## Contexte

Le territoire du SIOCA connaît une **pratique informelle d'autostop**, réalisée par des publics de tout âge. Son principe est **simple et spontané**, ce qui est un atout sur un territoire ayant une part importante de personnes âgées et de jeunes, ne disposant pas de moyen de locomotion personnel ou public (tels que les cars interurbains trop peu présents et efficaces). Pour encourager la pratique, les collectivités peuvent parfois, grâce à des partenariats avec certaines structures (Ex : Mobicoop Rézo Pouce), **organiser l'autostop en rendant la pratique plus sécurisée : service entre le covoiturage et l'autostop** (engagement d'un automobiliste à passer par un itinéraire spécifique pour prendre en stop les personnes présentes au points-stop).

- ✓ Les bases d'intervention sont les suivantes : Des points stop sont signalés clairement par un panneau au niveau de lieux stratégiques et sécurisés pour favoriser la pratique de l'auto-stop. L'auto-stop participatif peut également s'organiser entre citoyens en créant un réseau où des conducteurs (souvent identifiés par un macaron) et des auto-stoppeurs (ayant également un élément les identifiant au réseau : brassard, gilet ou autre), sont donc identifiables et adhèrent à une charte qui formalise les règles de fonctionnement et de bon usage de l'auto-stop.


## Déclinaison opérationnelle

Avant de réaliser des aménagements définitifs, une expérimentation peut se faire, elle consiste à identifier des lieux stratégiques où l'auto-stop est pratiqué et où il pourrait l'être. Dans un premier temps il est possible de mettre en place des points-stop modulables (panneaux qui ne sont pas fixés de manière permanente), ce qui permettrait de les déplacer si les lieux choisis ne sont pas adaptés. Cette adaptation se fera notamment en fonction des pratiques repérées, des conseils des agents techniques municipaux et grâce aux témoignages des usagers.

3 phases de mise en place du réseau d'auto-stop de proximité peuvent être envisagées :

1. L'installation des panneaux points-stop,
2. La concertation auprès de la population,
3. La définition d'un plan de communication.

La collectivité peut se faire accompagner par des structures extérieures permettant une meilleure expertise, formation et suivi aussi bien de mise en œuvre que de performance.

	2024 > 2026
€	RézoPouce : +/- 3 500 € / an + 5 500 € env. la 1 <sup>ère</sup> année
<b>Publics cibles</b>	
<input type="checkbox"/> Enfants / Jeunes	
<input checked="" type="checkbox"/> Etudiants	
<input checked="" type="checkbox"/> Actifs	
<input type="checkbox"/> Famille	
<input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail	
<input checked="" type="checkbox"/> Loisirs	
<input checked="" type="checkbox"/> Tourisme	

# 9.

## Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement

### Leviers d'action concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services



Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest-Cornouaille - SIOCA -

# 9

## Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement

### Objectifs

Si les actions dans le domaine de la mobilité et notamment la création d'infrastructures et des services complémentaires permettent de répondre à un certain nombre de besoins de mobilité, **agir sur ces besoins mêmes pour les limiter à un volume plus raisonnable est également une piste de travail intéressante.**

Ainsi, l'objectif est ici de proposer une démarche permettant **d'anticiper les besoins de déplacement** en posant comme préalable à tout projet d'aménagement une réflexion pragmatique autour des conséquences du projet sur la mobilité. Habituellement vu comme un élément consécutif au projet (en lien avec les études d'impact par exemple), il convient de **prendre la démarche en amont** pour permettre de proposer des projets et une **stratégie territoriale** orientés vers une **mobilité plus raisonnée.**

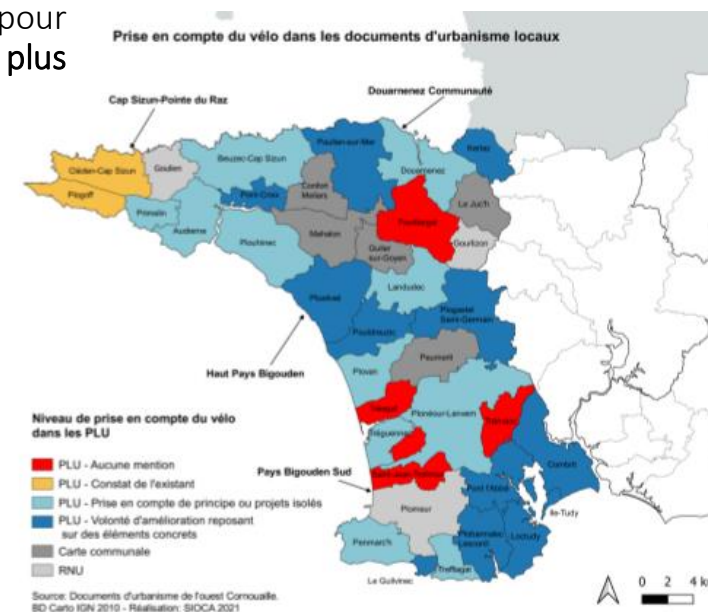
### Déclinaison opérationnelle

La mise en œuvre opérationnelle peut se décliner dans deux directions principales :

- A – Encourager les communes et EPCIs à prendre en compte le besoin de proximité dans les études d'aménagement,
- B – Anticiper la révision du SCoT en prévoyant d'y inscrire un volet sur la stratégie mobilité engagée à l'échelle de l'Ouest Cornouaille.

### Axes stratégiques concernés

- Favoriser l'intermodalité
- Développer et sécuriser le déplacement des modes actifs
- Avoir accès aux services du quotidien
- Développer des solutions alternatives à l'autosolisme



Rapport d'évaluation du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest Cornouaille à 6 ans - SIOCA - 2015



# 9

## Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement

### Rappel des éléments de contexte

Comme le montre le rapport d'évaluation de 2021 du SCOT (de 2015), en dépit des propositions faites, les **évolutions de l'usage de l'automobile ont progressé** et la part des autres modes a régressé. Comme ce que montre également ce rapport, si la plupart des PLU prennent en compte les déplacements actifs, certains ne traitent toujours pas cette question montrant l'importance de **retravailler l'intégration de la mobilité** dans les documents projet.

### Point juridique général

En l'état actuel, le SIOCA dispose de l'avantage d'être l'acteur central du SCOT. Il est ainsi au cœur de la réflexion et est donc le lieu idéal d'une concertation efficace et constructive pour permettre la prise en compte de la mobilité en amont des projets et dans les différents documents de planification.

Juridiquement, il faut rappeler que la réglementation concernant la mobilité reste plutôt limitée et repose essentiellement sur une logique de compensation liée notamment aux questions environnementales autour des déplacements routiers (bruit, qualité de l'air...). Par ailleurs, paradoxalement, certains textes ont plutôt tendance à maintenir des obligations liées à l'usage de l'automobile (nombre de stationnement minimum) sans pour autant imposer une logique d'offre de mobilité alternative à l'usage massif de l'automobile en « autosoliste ».

Il convient donc ici de bien prendre la question de la mobilité le plus en amont possible pour voir quels sont les véritables leviers d'actions permettant d'intégrer les questions des mobilités avant qu'elles ne se posent réellement, tout en s'appuyant sur le respect et le dépassement des simples règles juridiques. La veille juridique est importante.

Organisation Générale	
Communes	
EPCIs	
SIOCA	
Dépt / Rég	
Bureau étude	

### Indicateurs de mise en œuvre et de performance

Mise en œuvre	Performance
Recenser les différents documents, les projets	Analyse de l'évolution des différents documents concernés
Rencontre avec les partenaires	

### Ressources mobilisables

- SCOT
- PLU, PLUi, PLUiH
- Projets publics ou privés d'aménagement



# 9

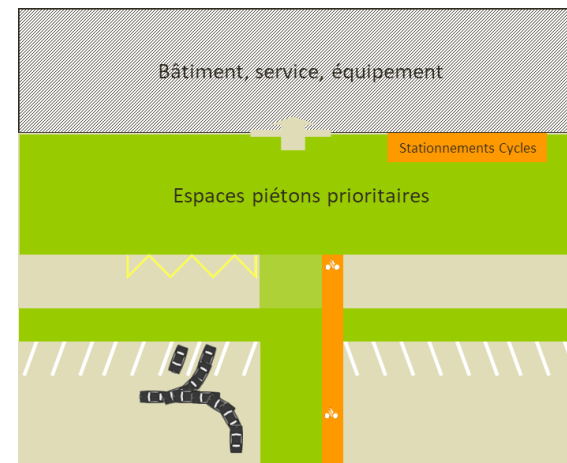
## Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement

### Point technique

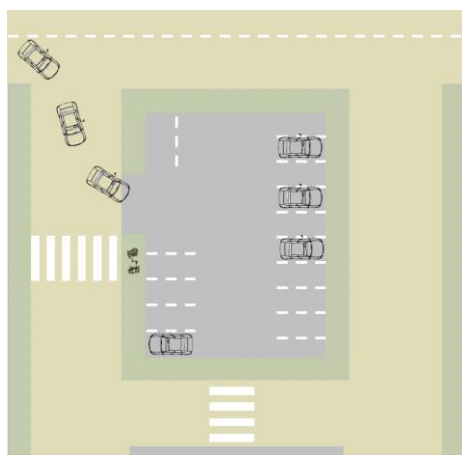
Lorsqu'il n'est pas possible de réaliser un projet de proximité (proche des lieux de vie, des services de mobilité existants, etc.). La traduction technique de la prise en compte de la mobilité peut s'effectuer par des réflexions simples autour des modalités d'accès au projet. Qui vient (ou habite), combien de personnes, comment vont-ils venir et se déplacer, quelles sont les offres que le projet propose ou intègre.

Après l'identification des besoins de mobilité générés par le projet, il est important de respecter l'ordre d'intégration des modes :

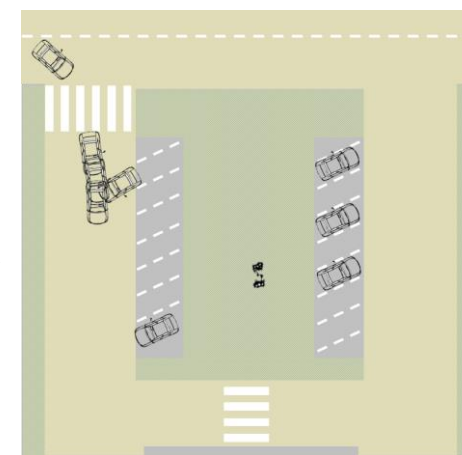
1. Le piéton : comment je circule à pied
2. Le cycle : comment je me déplace, j'accède à vélo
3. Les transports en commun : ai-je accès à une offre de mobilité collective
4. L'automobile : comment accéder en automobile (collective d'abord, individuelle ensuite)



- 1 – les piétons
- 2 – les cycles
- 3- les transports en commun
- 4 l'automobile



◀ **Cas N° 1 :**  
 15 places voitures  
 Peu d'espace pour le piéton  
 La place est occupée le Jeudi pour le marché le jour où le besoin en stationnement est le plus important !  
 La VOITURE est en SECURITE




**Cas N° 2** ▶  
 14 places voitures (soit une de moins)  
 Espace piétons sécurisé et vaste  
 C'est l'espace piétons qui est occupé par le marché le jeudi, des stationnements peuvent rester  
 Le PIETON est en SECURITE

# 9.A

## Prendre en compte le besoin de proximité dans les études d'aménagement

### Contexte

La planification urbaine prend partiellement en compte la question de la mobilité avec une **approche centrée sur la réglementation et les contrôles** liés au respect des règles environnementales. Cependant, cette approche peut sembler insuffisante à l'heure actuelle et il est important **d'inverser la relation de causalité entre aménagement et mobilité**, cette dernière devant être vue comme une conséquence et non une cause. Ainsi, la réflexion autour de la dynamisation des pôles locaux, des pôles secondaires, la réflexion autour de l'accès au service dans un périmètre raisonnable à pied ou à vélo permettra de **mieux organiser l'offre de services pour limiter les déplacements**.

	Continuel
€	Chargé de mission 30-35 K€/an

#### Publics cibles

- Enfants / Jeunes
- Etudiants
- Actifs
- Familles
- Retraités

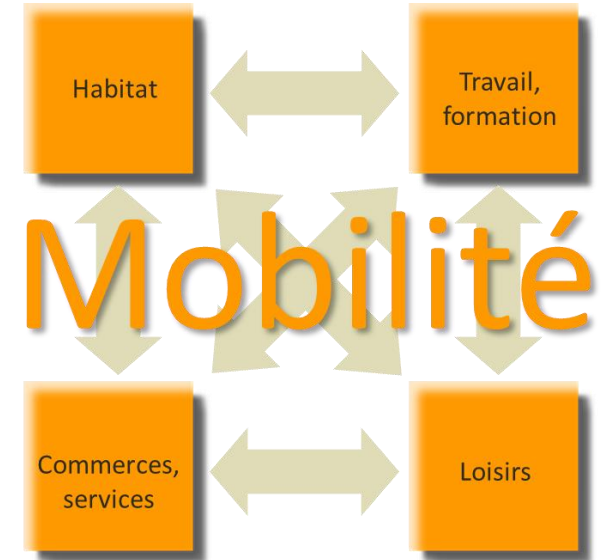
#### Transversalité

- Travail
- Loisirs
- tourisme

Sans aller jusqu'au dessin d'une campagne du ¼ d'heure, les projets doivent intégrer le plus en amont possible les principes d'aménagement et de localisation permettant de garantir un usage raisonné de la mobilité.

### Déclinaison opérationnelle

1. Analyser les différents projets disponibles, en cours ou à venir et proposer des méthodes de concertation amont pour permettre l'intégration de la question de la mobilité
2. Plusieurs solutions contractuelles possibles :
  - a. Imposer un acteur de la mobilité dans tous les projets d'aménagement,
  - b. Disposer d'un partenaire spécialisé dans la mobilité pour l'expertise des projets.




# 9.B

## Anticiper la révision du SCoT en prévoyant d'y inscrire un volet sur la stratégie mobilité

### Contexte

Si le SCoT actuel propose de structurer l'organisation des activités humaines et améliorer l'accessibilité du territoire, il semble important de pouvoir préciser les notions relatives à la mobilité en lien avec cet objectif. Les éléments présentés dans le SCoT sont une première approche satisfaisante qui permet de poser de bonnes bases mais qui laisse également apparaître des problématiques de couverture et d'accès aux services qui nécessiteraient d'être approfondis notamment avec la prise en compte des circulations cyclables et TC.

	Continuel
€	Chargé de mission 30-35 K€/an
<b>Publics cibles</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Enfants / Jeunes <input checked="" type="checkbox"/> Etudiants <input checked="" type="checkbox"/> Actifs <input checked="" type="checkbox"/> Familles <input checked="" type="checkbox"/> Retraités	
<b>Transversalité</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Travail <input checked="" type="checkbox"/> Loisirs <input checked="" type="checkbox"/> tourisme	

### Déclinaison opérationnelle

Il s'agit ici de renforcer les informations contenues dans le SCoT sur la partie mobilité et de faire en sorte qu'elles traduisent bien la stratégie du SIOCA concernant cette thématique. Il s'agira par exemple de :

- Modifier l'analyse de la couverture des services en s'affranchissant d'une mesure liée à l'usage de l'automobile (« x »% de la population disposant des services à moins de « y »/km (1 km à pied, 5 km en vélo, 10 en VAE),
- Intégrer des contraintes d'aménagement priorisant la marche et le vélo par rapport à l'automobile,
- Réviser les contraintes foncières et préemptions pour permettre des aménagements cyclables et piétons qualitatifs à moyen et long termes.

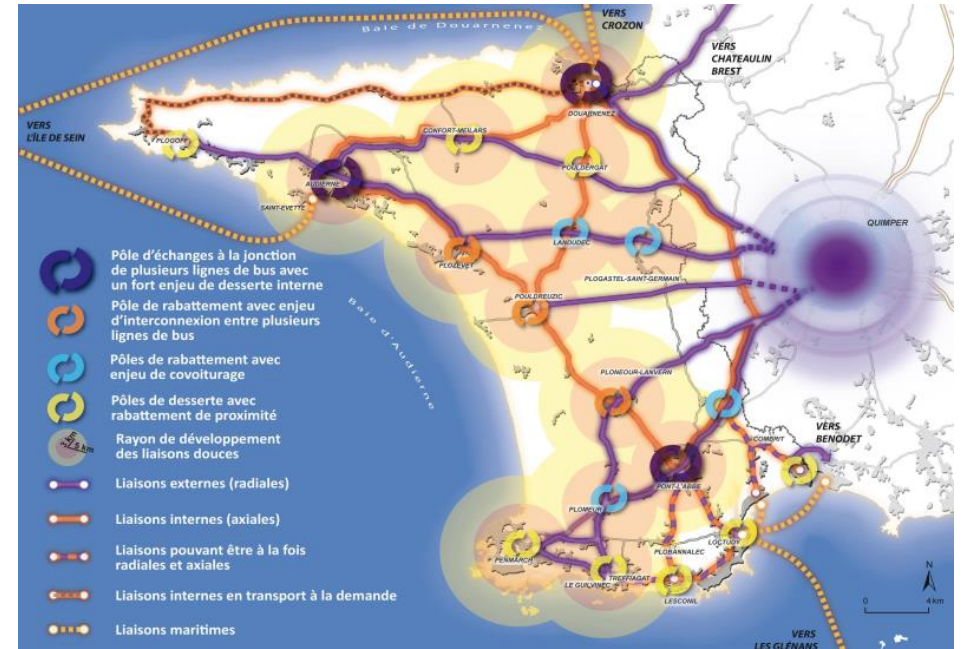


Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest Cornouaille - SIOCA - 2015

10.

Se doter de moyens humains et financiers pour assurer le déploiement de la stratégie



# 10.A Quels financements ? Aides et subventions

N° fiche et thème	Organisme	Intitulé de l'aide	Liens internet
2B3 Accompagnement à la bonne pratique	France Mobilité / Aides Territoires	Sensibiliser et former les habitants des territoires ruraux et périurbains - Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable	<a href="https://aides.francemobilites.fr/21c7-sensibiliser-et-former-les-habitants-des-terr/">https://aides.francemobilites.fr/21c7-sensibiliser-et-former-les-habitants-des-terr/</a>
6 Intensifier la démarche du Schéma Directeur Vélo déjà engagée	France Mobilité / Aides Territoires FUB ROZO	Doter la France d'une expertise en matière d'intégration des sujets vélo et piétons dans l'ensemble des politiques publiques et privées	<a href="https://aides.francemobilites.fr/0194-doter-la-france-dune-expertise-en-matiere-din/">https://aides.francemobilites.fr/0194-doter-la-france-dune-expertise-en-matiere-din/</a>
6A Liaisons vélos 6B Stationnements vélos 4 Ajuster le réseau BreizhGo 3 Créer des lieux stratégiques d'intermodalité	France Mobilité / Aides Territoires Ministère de la Transition Ecologique	Développer le recours au vélo et aux transports en commun	<a href="https://aides.francemobilites.fr/7b35-developper-le-recours-au-velo-et-aux-transport/">https://aides.francemobilites.fr/7b35-developper-le-recours-au-velo-et-aux-transport/</a>
6C1 Service de location de vélos	France Mobilité / Aides Territoires Bolloré Energy	Promouvoir les déplacements domicile-travail à Vélo à Assistance Electrique (VAE) - Programme O'véLO !	<a href="https://aides.francemobilites.fr/c6ad-promouvoir-les-deplacements-domicile-travail/">https://aides.francemobilites.fr/c6ad-promouvoir-les-deplacements-domicile-travail/</a>
Tous	Banque des territoires Banque européenne d'investissement	Mobi Prêt pour moderniser vos infrastructures de transport	<a href="https://www.banquedesterritoires.fr/mobi-pret">https://www.banquedesterritoires.fr/mobi-pret</a>
Tous	Banque des territoires	Ingénierie territoriale de la mobilité verte	<a href="https://www.banquedesterritoires.fr/ingenierie-territoriale-de-la-mobilite-verte-et-resiliente">https://www.banquedesterritoires.fr/ingenierie-territoriale-de-la-mobilite-verte-et-resiliente</a>



# 10.B Quels moyens humains ?

N° FICHE	TITRE FICHE Thématique	TITRE ACTION	TITRE SOUS ACTION	Référent Mobilité	Stagiaire Mobilité ou Service civique	Chargé de communication	Chargé de mission aménagement	Chargé de mission actions cyclables ou piétonnes	Chargé mission transports collectifs et partagés	
2	Communiquer / Sensibiliser	Action 2A : Recenser finement les offres / services et aménagements en place actuellement pouvant être recommandés d'être utilisés	2A1 : Recensement à destination du grand public	x	x	(x)				
			2A2 : Recensement à destination des autres collectivités	x	x	(x)				
		Action 2B : Communiquer / sensibiliser grâce à des outils adaptés aux publics visés	2B1 : Bulletins municipaux / communautaires	x		x				
			2B2 : Solutions numériques (réseaux sociaux et application)	x		x				
			2B3 : Service d'accompagnement à la bonne pratique	x		x				
	2B4 : Service d'accompagnement à l'utilisation	x		x						
	2B5 : Balades de découverte	x		x						
3	Créer des lieux stratégiques d'intermodalité	Action 3A : Imaginer une stratégie de travail pour localiser les lieux stratégiques d'intermodalité (deux besoins : centres-bourgs et lieux présentant déjà un potentiel important)		x	x				x	
				x						
		Action 3B : Aménager les lieux stratégiques d'intermodalité (équipements à positionner)	x							
		Action 3C : Créer des zones de stationnement en amont du littoral		x			x			
4	Ajuster le réseau BreizhGo suivant les attentes des utilisateurs actuels et futurs	Action 4A : Réaliser une étude conjointe entre la Région, les EPCIs et le SIOCA pour faire émerger les attentes précises sur le réseau BreizhGo	4A1 : Adapter les lignes existantes (cadencement et horaire) aux souhaits	x					x	
			4A2 : Coordonner les horaires des cars interurbains avec les TER en gare de Quimper	x					x	
			4A3 : Créer ou tester de nouvelles lignes régulières pouvant répondre à la demande locale	x					x	
		Action 4B : Permettre l'embarquement des vélos toute l'année sur les cars interurbains	x				(x)		x	

# 10.B Quels moyens humains ?

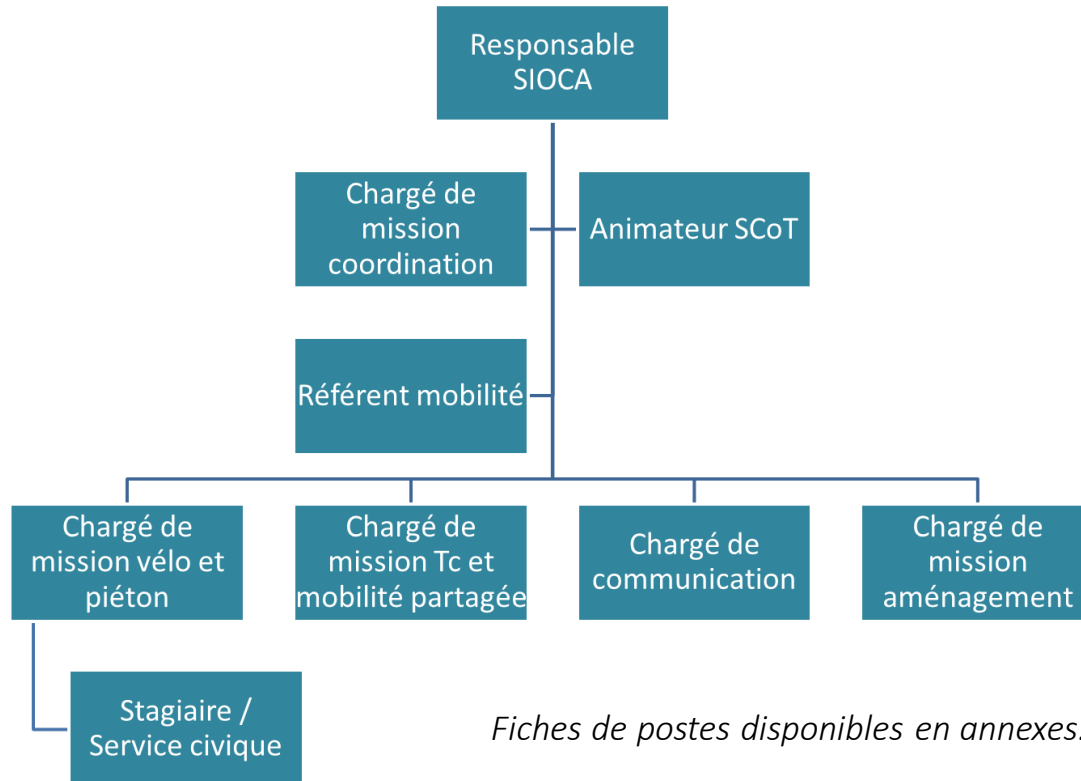
N° FICHE	TITRE FICHE Thématique	TITRE ACTION	TITRE SOUS ACTION	Référent Mobilité	Stagiaire Mobilité ou Service civique	Chargé de communication	Chargé de mission aménagement	Chargé de mission actions cyclables ou piétonnes	Chargé mission transports collectifs et partagés	
5	Ajuster les services de dessertes locales	Action 5A : Evaluer et ajuster l'offre de TAD		x					x	
		Action 5B: Créer des navettes maritimes		x					x	
6	Intensifier la démarche du Schéma Directeur Vélo déjà engagée	Action 6A : Circulation : aménager des liaisons cyclables	6A1 : Sécuriser la pratique cyclable par l'aménagement de liaisons utilitaires efficaces (le long de RD, entre pôles d'habitat et pôles générateurs de mobilité...)	x			x	x		
			6A2 : Poursuivre l'aménagement de cheminements vélos à destination de la pratique touristique / de loisirs	x			x	x		
		Action 6 B : Stationnement : équiper les pôles générateurs de mobilité	6B1 : Positionner des stationnements vélos proche des établissements scolaires	x	(x)				x	
			6B2 : Positionner des stationnements vélos proche des commerces et services de proximité.	x	(x)				x	
		Actions 6 C : Services : permettre l'équipement en matériel cyclable	6C1 : Créer un service de location de vélos	x						x
			6C2 : Mettre en place des aides à l'achat de vélos	x						x

# 10.B Quels moyens humains ?

N° FICHE	TITRE FICHE Thématique	TITRE ACTION	TITRE SOUS ACTION	Référent Mobilité	Stagiaire Mobilité ou Service civique	Chargé de communication	Chargé de mission aménagement	Chargé de mission actions cyclables ou piétonnes	Chargé mission transports collectifs et partagés
8	Encourager la mobilité partagée	Action 8A : Créer des infrastructures pour les véhicules partagés	8A1 : Recenser les potentiels lieux de stationnements utilisés par les covoitureurs pour identifier les besoins en matière d'aires ou de signalétique	x	(x)		(x)		x
			8A2 : Identifier des emplacements réservés à la mobilité partagée dans les centres	x	(x)		(x)		x
		Action 8B : Proposer des services pouvant encourager le report modal et la mobilité partagée	8B1 : Déployer l'autopartage sur les territoires	x			(x)		x
			8B2 : Créer une dynamique d'autostop sur l'Ouest Cornouaille	x			(x)		x
9	Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement	Action 9A : Encourager les communes et EPCIs à prendre en compte le besoin de proximité dans les études d'aménagement		x			x		
			Action 9B : Anticiper la révision du SCOT en prévoyant d'y inscrire un volet sur la stratégie mobilité engagée à l'échelle de l'Ouest Cornouaille	x			x		

# 10.B Quels moyens humains ?

Hiérarchie possible suivant l'option choisie



*Fiches de postes disponibles en annexes.*

*Pour le détail des ventilations par EPCI : ETP et charges financières se référer aux tableaux Excel...*