

Synthèse Phase 1 : Diagnostic de mobilité

Connaitre les offres de mobilité et leur appropriation par les locaux, habitants, travailleurs, jeunes...

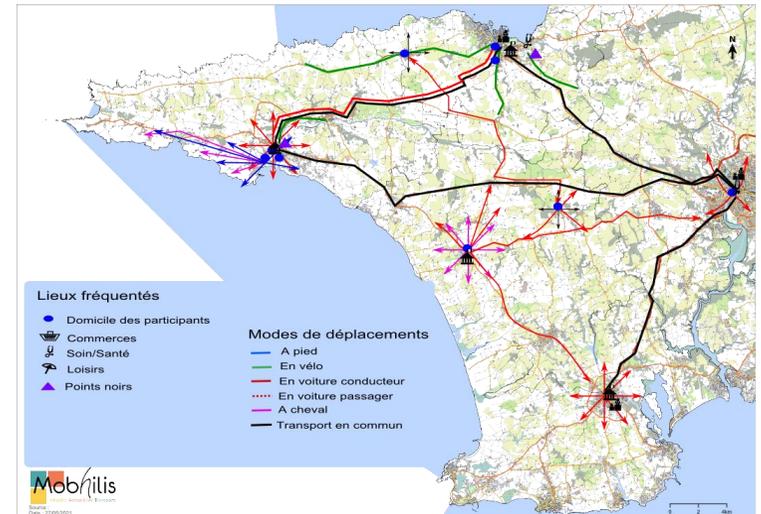
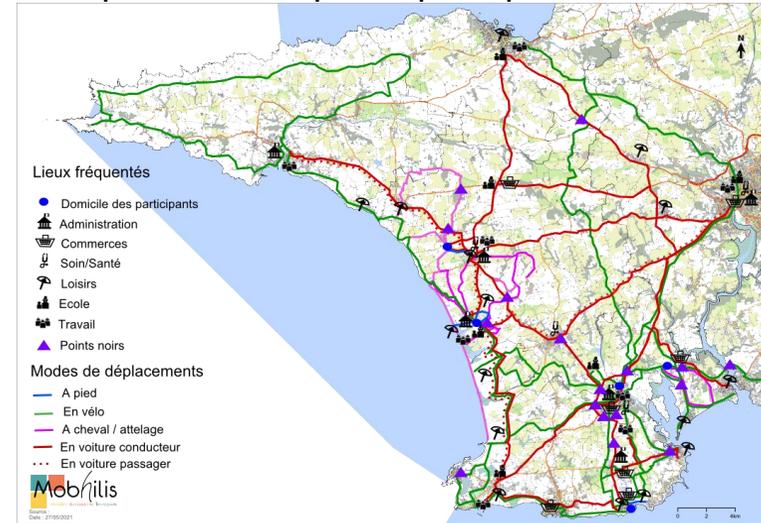
Déroulé :

1. Compilation des données territoriales ;
2. Réalisation de temps de concertation : ateliers et enquêtes en ligne (900 participants) auprès : du grand public (questionnaire en ligne et ateliers), des associations (ateliers), des entreprises (petits déjeuners et enquêtes en ligne), des élus et techniciens de chaque commune (entretiens individuels et ateliers) ;
3. Réalisation du portrait de territoire et de l'état des lieux de l'offre de mobilité ;
4. Analyse des enquêtes en ligne et ateliers participatifs ;
5. Réalisation des synthèses AFOM (Atouts Faiblesses Opportunités Menaces) ;
6. Présentation en COTECH des éléments de diagnostic, puis en COPIL.

La synthèse de diagnostic : Atouts Faiblesses Opportunités Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses bornes de recharge sur le territoire. • Une dynamique autour de l'autopartage engagée sur Juch avec Citiz. • Un grand travail mené par le SIOCA sur la problématique vélo (aménagement, équipements et suivi) • Un service de TàD régional permettant de rejoindre le réseau BreizhGo. • Un service de transport scolaire qui semble fonctionner. • Des aménagements cyclables et de randonnées connus et reconnus permettant d'accéder à la côte et de proposer des itinéraires de balades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de services de mobilité développés en lien avec la saisonnalité du territoire. • Un manque de services pour les captifs (notamment personnes âgées et jeunes). • Un manque de services proposés aux actifs du territoire pour limiter l'utilisation systématique de la voiture individuelle. • Peu d'aménagements cyclables directs et qualitatifs pour un usage utilitaire. • Peu d'aires de covoiturage en place actuellement (même si présence de covoiturage informel). • Des expérimentations qui ont manqué de communication (Navette et TàD) • Une faible fréquentation du réseau TC perçu comme inefficace pour les déplacements des salariés. • Des Regroupements pédagogiques engageant des parcours plus longs pour se rendre à l'école. • Le TàD Breizh Go très peu connu et donc très peu utilisé.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses réflexions déjà portées sur la mobilité avec des pistes d'actions et des souhaits de développement des services existants mais aussi nouveaux. • Un Schéma directeur vélo réalisé à l'échelle du SIOCA avec de nombreuses volontés. • Une volonté de développer l'intermodalité vélo / bus / covoiturage / bateau. • Les 4 CC du territoire ont voté pour la prise de compétence mobilité et sont AOM. • Un territoire attractif de part son caractère naturel. • Une volonté politique et citoyenne de proposer de nouveaux modes de déplacement et des services en accord avec les besoins du territoire. • Une demande pour la pratique utilitaire du vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un manque de visibilité des offres de mobilité existantes sur le territoire • Des offres de mobilité inexistantes sur certaines parties du territoire (ex lignes TC nord-sud inexistantes). • Une très forte dépendance à la voiture, • Un fort impact du tourisme et de la saisonnalité sur le territoire.

Pratiques de mobilité et pôles fréquentés par les habitants

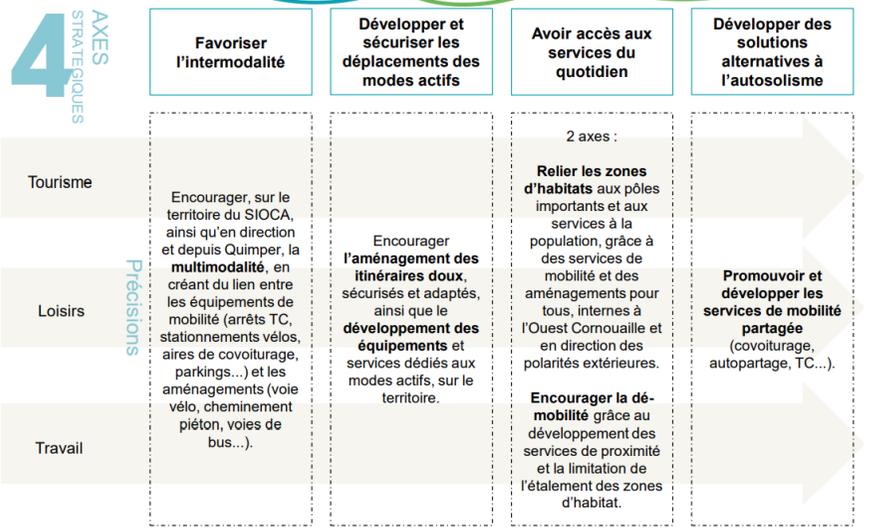
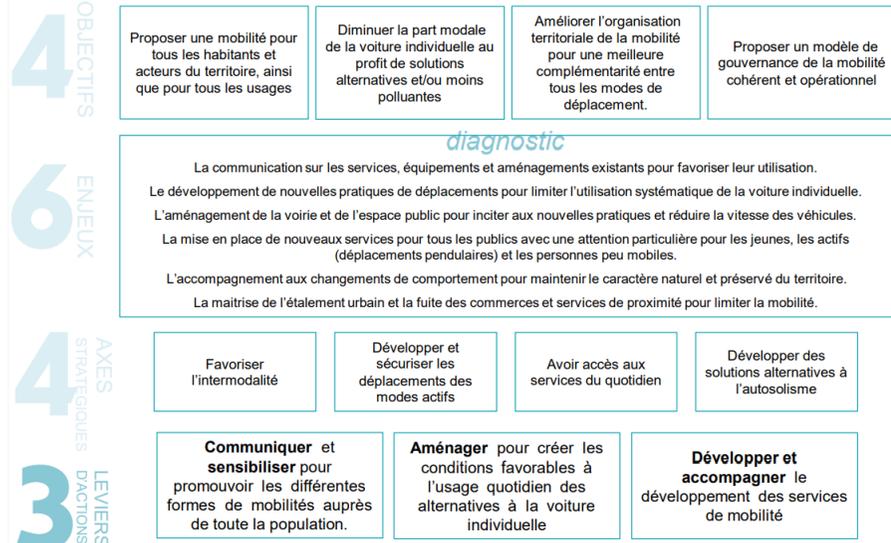


Synthèse Phase 2 : Définition de la STRAMOC

Définition des axes stratégiques et des leviers d'actions

Déroulé :

1. Reprise des quatre objectifs de l'étude ainsi que des enjeux identifiés en Phase 1 ;
2. Réalisation des quatre ateliers (1 par EPCI) pour identifier les orientations de l'Ouest Cornouaille en termes d'actions de mobilité (80 participants).
3. Traduction des orientations des ateliers et des enjeux en grands axes stratégiques ;
4. Réflexion sur les leviers d'actions nécessaires à la mise en place concrète de la stratégie ;
5. Retours des EPCI et du SIOCA en COTECH ;
6. Ajustement sur la stratégie ;
7. Présentation et validation en COPIL.



Déclinaison des objectifs de la STRAMOC en axes stratégiques de travail et leviers d'actions

Synthèse Phase 3 : Plan d'actions opérationnel

Création du plan d'actions à partir des ateliers de concertation

Déroulé :

1. Validation de la Stratégie ;
2. Réalisation de quatre ateliers (1 par EPCI) pour préciser les orientations opérationnelles identifiées en Phase 2 (90 participants) ;
3. Regroupement des actions souhaitées par thématique d'actions ;
4. Réalisation du plan d'actions ;
5. Travail lors d'un premier COTECH sur la proposition de plan d'actions ;
6. Ajustement puis validation du plan en COTECH ;
7. Validation du plan d'actions en COPIL.

1	Introduction	<p>Rappel du contexte territorial</p> <p>Rappel du contexte de l'étude</p> <p>Objectifs de la stratégie mobilité</p> <p>Rappel des constats issus du diagnostic</p> <p>Enjeux de diagnostic et axes stratégiques</p> <p>Méthodologie de construction</p>
----------	---------------------	--

N° FICHE	TITRE FICHE	FICHES ACTIONS DETAILLEES
2	Communiquer / Sensibiliser	<p>Action 2A : Recenser finement les offres / services et aménagements en place actuellement pouvant être recommandés d'être utilisés</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2A1 : Recensement à destination du grand public • 2A2 : Recensement à destination des autres collectivités <p>Action 2B : Communiquer / sensibiliser grâce à des outils adaptés aux publics visés</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2B1 : Bulletins municipaux / communautaires • 2B2 : Solutions numériques (réseaux sociaux et application) • 2B3 : Service d'accompagnement à la bonne pratique • 2B4 : Service d'accompagnement à l'utilisation • 2B5 : Balades de découverte
3	Créer des lieux stratégiques d'intermodalité	<p>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)</p> <p>Action 3B : Aménager les lieux stratégiques d'intermodalité (équipements à positionner)</p> <p>Action 3C : Créer des zones de stationnement en amont du littoral</p>
4	Ajuster le réseau BreizhGo suivant les attentes des utilisateurs actuels et futurs	<p>Action 4A : Réaliser une étude conjointe entre la Région, les EPCIs et le SIOCA pour faire émerger les attentes précises sur le réseau BreizhGo</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4A1 : Adapter les lignes existantes (cadencement et horaire) aux souhaits. • 4A2 : Coordonner les horaires des cars interurbains avec les TER en gare de Quimper • 4A3 : Créer ou tester de nouvelles lignes régulières pouvant répondre à la demande locale <p>Action 4B : Permettre l'embarquement des vélos toute l'année sur les cars interurbains.</p>
5	Ajuster les services de dessertes locales	<p>Action 5A : Evaluer et Ajuster l'offre de TAD</p> <p>Action 5B : Créer des navettes maritimes</p>
6	Intensifier la démarche du Schéma Directeur Vélo déjà engagée	<p>Action 6A : Circulation : aménager des liaisons cyclables</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6A1 : Sécuriser les voies départementales pour les cyclistes • 6A2 : Créer des liaisons entre les pôles d'habitat et les pôles générateurs de mobilité <p>Action 6B : Stationnement : équiper les pôles générateurs de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6B1 : Positionner des stationnements vélos proche des établissements scolaires • 6B2 : Positionner des stationnements vélos proche des commerces de proximité <p>Actions 6C : Services : permettre l'équipement en matériel cyclable</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6C1 : Créer un service de location de vélos • 6C2 : Mettre en place des aides à l'achat de vélos
7	Participer à l'apaisement des centres	<p>Action 7A : Apaiser la vitesse dans les centres-bourgs par la mise en place de zones de circulation apaisée</p> <p>Action 7B : Encourager l'aménagement de cheminements piétons réglementaires et agréables</p>
8	Encourager la mobilité partagée	<p>Action 8A : Recenser les potentiels lieux de stationnement utilisés par les covoitureurs (aires de covoiturage sauvages) pour identifier les besoins en matière d'aires ou de signalétique</p> <p>Action 8B : Identifier des emplacements réservés à la mobilité partagée (covoiturage, autopartage) dans les centres-bourgs.</p> <p>Action 8C : Créer des zones de stationnement en amont du littoral permettant de limiter la pression automobile sur la côte.</p> <p>Action 8D : Créer une dynamique d'autostop sur l'Ouest Cornouaille</p> <p>Action 8E : Déployer l'autopartage sur les territoires</p>
9	Créer un lien entre urbanisme et mobilité dans les documents de planification et études d'aménagement	<p>Action 9A : Encourager les communes et EPCIs à prendre en compte le besoin de proximité dans les études d'aménagement, afin de limiter les déplacements quotidiens (aménagement qualitatif des centres-bourgs et requalification des cellules commerciales vacantes)</p> <p>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</p>
10	Se doter des moyens humains, financiers pour assurer le déploiement de la stratégie	<p>Action 10A : Quels financements ? Aides et Subventions</p> <p>Action 10B : Quels moyens humains ?</p>

Synthèse Phase 4 : Mise au point de la STRAMOC

Réalisation et validation des fiches actions

Déroulé :

1. Validation du plan d'actions en Phase 3 ;
2. Rédaction des fiches actions ;
3. Lecture croisée des fiches actions par les membres du COTECH
4. Retours des EPCI et du SIOCA en COTECH ;
5. Ajustement sur les fiches actions ;
6. Présentation en COPIL Final des éléments stratégiques pour chaque action.

Découpage de chaque fiche thématique d'action :

1 page de titre + 1 page de contexte et découpage de la fiche thématique en actions et sous-actions

2. Actions de communication



2. Communiquer et sensibiliser sur les aménagements et services de mobilité existants

Objectifs
Concevoir un message d'appropriation ou certains aménagements et services de mobilité disponibles sur le territoire, principalement aux **acteurs concernés**.
Permettre de faire connaître les aménagements, les équipements et les services de mobilité disponibles sur l'Ouest-Cornouaille et en lien avec les plans existants.
Développer et évaluer un message de communication et de sensibilisation identifié comme pertinent et adapté à l'ensemble des publics.

Description générale de l'action
Auteurs temps nécessaires afin de réaliser des actions de communication et de sensibilisation efficaces.

- A- Recenser/ dresser les aménagements, les équipements et les offres / services de mobilité en place actuellement.
- B- Communiquer et sensibiliser grâce à des outils adaptés aux publics visés.
- B1 - Via les médiateurs locaux (ou représentants du SIOCA).
- B2 - Via les réseaux sociaux.
- B3 - Via un service d'accompagnement à l'installation / la bonne pratique.
- B4 - Via les bases de données.

Axes stratégiques concernés

- Communication
- Aménagement
- Nouveaux services

Pour chaque action, 2 pages d'introduction présentant : les **éléments de contexte** de l'action, les **axes stratégiques** concernés, des **éléments juridiques** et/ou **techniques**, l'organisation générale sur les **rôles de chacun**, les **ressources mobilisables** pour mener à bien l'action, la **déclinaison** de l'action en **sous-actions**.

6.B Stationnement vélo - équiper les ERP et les pôles générateurs de mobilité

Suivi des éléments de contexte
Le SIOCA souhaite développer le parking de vélos au quotidien en développant des équipements adaptés pour répondre à une demande en croissance et dans une zone sans aménagement de parking, en vue de **développer et améliorer les équipements des zones existantes** et de proposer des équipements de mobilité adaptés aux besoins des usagers. Le SIOCA souhaite développer le parking de vélos au quotidien en développant des équipements adaptés pour répondre à une demande en croissance et dans une zone sans aménagement de parking, en vue de **développer et améliorer les équipements des zones existantes** et de proposer des équipements de mobilité adaptés aux besoins des usagers. Le SIOCA souhaite développer le parking de vélos au quotidien en développant des équipements adaptés pour répondre à une demande en croissance et dans une zone sans aménagement de parking, en vue de **développer et améliorer les équipements des zones existantes** et de proposer des équipements de mobilité adaptés aux besoins des usagers.

Plan juridique et technique général
L'objectif est de créer un stationnement vélo qui se décline en deux grandes formes en fonction de la destination :

- Domaine privé (garage de supermarché, hôtel, médical, gestionnaire immobilier, entreprise, la résidence pour étudiants, etc.)
- Domaine public (la collectivité territoriale de la zone est responsable des aménagements).

Organisation générale

- Acteurs concernés
- Ressources mobilisables
- Plan juridique et technique général
- Plan de communication
- Plan de suivi



Pour chaque sous-action :
Le **contexte** et ses **bases d'intervention**, puis la **déclinaison opérationnelle**.
Sa **temporalité** de mise en place, son **coût**, son **public cible** et ses **transversalités** possibles.

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

Contexte
Niveau de détail à privilégier de préférence pour les villes, pour le personnel enseignant, agents, enseignants, ou les accompagnateurs (parents, membres de la famille, voisins) ;
Les établissements scolaires de la zone ont été classés par leur nombre d'élèves (maternelle, élémentaire, collège, lycée) ;
L'ensemble des établissements existants aux années complètes. Sur l'année scolaire 2020-2021, 176 établissements ont été recensés en France. Parmi eux, la commune de Quest-Cornouaille compte 10 établissements scolaires. Les établissements scolaires de la zone ont été classés par leur nombre d'élèves (maternelle, élémentaire, collège, lycée) ;
Les bases d'intervention sont les suivantes :

Intervention	Moins de 20 élèves	De 20 à 49 élèves	De 50 à 99 élèves	De 100 à 149 élèves	De 150 à 199 élèves	De 200 à 249 élèves	De 250 à 299 élèves	De 300 à 349 élèves	De 350 à 399 élèves	De 400 à 449 élèves	De 450 à 499 élèves	De 500 à 549 élèves	De 550 à 599 élèves	De 600 à 649 élèves	De 650 à 699 élèves	De 700 à 749 élèves	De 750 à 799 élèves	De 800 à 849 élèves	De 850 à 899 élèves	De 900 à 949 élèves	De 950 à 999 élèves	1000 élèves et plus									
Intervention	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Éléments opérationnels

- 1. La SIOCA souhaite développer le parking de vélos au quotidien en développant des équipements adaptés pour répondre à une demande en croissance et dans une zone sans aménagement de parking, en vue de **développer et améliorer les équipements des zones existantes** et de proposer des équipements de mobilité adaptés aux besoins des usagers. Le SIOCA souhaite développer le parking de vélos au quotidien en développant des équipements adaptés pour répondre à une demande en croissance et dans une zone sans aménagement de parking, en vue de **développer et améliorer les équipements des zones existantes** et de proposer des équipements de mobilité adaptés aux besoins des usagers.
- 2. Le SIOCA souhaite développer le parking de vélos au quotidien en développant des équipements adaptés pour répondre à une demande en croissance et dans une zone sans aménagement de parking, en vue de **développer et améliorer les équipements des zones existantes** et de proposer des équipements de mobilité adaptés aux besoins des usagers.

Plan juridique et technique général
L'objectif est de créer un stationnement vélo qui se décline en deux grandes formes en fonction de la destination :

- Domaine privé (garage de supermarché, hôtel, médical, gestionnaire immobilier, entreprise, la résidence pour étudiants, etc.)
- Domaine public (la collectivité territoriale de la zone est responsable des aménagements).

Pour rappel : Dans la fiche 10, la question des moyens humains et financiers est abordée.

Suite pour chaque EPCI :

1. Prise en main
 - A. Appropriation des actions
 - B. Choix des thématiques et actions propres à chaque territoire
 - C. Montage financier, RH, temporel et technique des actions choisies
2. Mise en œuvre
 - A. Réalisation des actions
 - B. Communication sur les actions entreprises
 - C. Retour d'expérience sur la réalisation de l'action : évaluation technique et communication