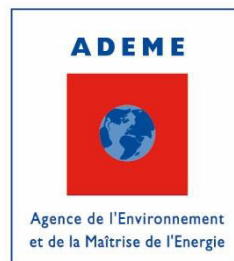




Pays de Plœrmel
Cœur de Bretagne



DIRECTION RÉGIONALE
B R E T A G N E

Démarche
Mobilités
sur le
Pays de Plœrmel
Cœur de Bretagne



Présentation de la Démarche

Enjeux et objectifs

Bilan de la concertation

Programme d'actions

Détail des actions et des sous-mesures, version 2017

Préambule

Territoire volontaire, le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne s'est engagé dès 2011 dans la réalisation d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET). Le PCET, validé en 2014, se concrétise progressivement par la mise en œuvre d'actions portant principalement sur l'habitat, l'urbanisme et l'énergie. En revanche, la dimension mobilité et transports y est peu présente.

C'est face à ce constat que le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne a saisi l'opportunité de l'Appel à Projets initié par l'ADEME Bretagne pour se faire accompagner dans sa réflexion et dans la mise en place d'actions fortes visant à promouvoir des mobilités facilitées et durables. Structuré autour d'une démarche de concertation forte et innovante, le Programme d'actions 2016-2018 permet d'augmenter la cohérence et la synergie des actions entre elles et entre les acteurs du territoire. Suivant notre volonté d'apprendre par l'expérimentation, plusieurs actions ont débuté dès janvier 2016.

Aujourd'hui, c'est la version 2017 du programme d'action qui vous est présentée. Cette version s'enrichit des mesures fléchées pour cette seconde année. Elle prend également en compte la reconfiguration territoriale issue de la loi NOTRe, avec la création de deux Communautés de communes et l'extension du Pays de Ploërmel au territoire gacilien.

En parallèle de ce Programme d'actions Mobilités, le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne a articulé ses différents schémas, plans et actions pour apporter des réponses cohérentes aux acteurs, porteurs de projets. Ainsi, le Contrat de Partenariat, signé en 2015 avec la Région Bretagne, a ciblé des financements et des objectifs pour le renforcement des mobilités durables. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), en cours de rédaction, vise à améliorer les mobilités par un urbanisme et un développement stratégique sur le long terme. Nous pouvons également citer le Contrat Local de Santé, en cours de révision, qui intègrera un lien étroit entre santé et mobilité.

Pour conclure, les objectifs ici poursuivis sont bien d'améliorer la qualité de vie des habitants du bassin de vie ploërmelais, tout en renforçant la performance économique et la cohésion sociale. De manière transversale, la préservation de l'environnement et la lutte contre le changement climatique sous-tendent toutes les actions. En conséquence, des objectifs de diminution de la consommation d'énergies et des émissions de gaz à effet de serre sont chiffrés dans ce document. La Charte d'engagement volontaire signée le 16 septembre 2016 entre le Pays de Ploërmel - Cœur de Bretagne et l'ADEME Bretagne vient officialiser ces objectifs et donner les moyens pour faire de ce Programme d'actions un outil décisif pour aller vers toujours plus de mobilité(s) durable(s).

Patrick LE DIFFON,

Président

du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Mickaëlle PIEL,

Vice-présidente

en charge des Mobilités

Sommaire

Préambule.....	p2
Sommaire.....	p3
Contexte national et régional.....	p4
Enjeux.....	p4
Appel à manifestation d'intérêt.....	p5
L'impact des transports sur le climat.....	p6
Contexte territorial.....	p7
Résultats de la concertation.....	p11
Enjeux dégagés par les acteurs du territoire.....	p11
Bilan global des actions à envisager suite à la concertation.....	p13
Programme d'actions.....	p15

Axe 1 : Accompagner les comportements de mobilité durable

Action 2017	1.1- Communiquer auprès des habitants sur les changements de comportements	à débiter
Action 2017	1.2 - Accompagner les entreprises vers les Plans de déplacements (inter) entreprises	à débiter
Action 2016	1.3 - Mettre en place un accompagnement scolaire (pédibus, vélobus, animation jeunesse)	à poursuivre

Axe 2 : Organiser le territoire pour réduire la demande de déplacements

Action 2016	2.1 - Développer une politique d'urbanisation améliorant les mobilités	à poursuivre
Action 2016	2.2 - Structurer et renforcer les pôles de centralité	à poursuivre
Action 2017	2.3 - Amplifier le développement de la visioconférence	à débiter
	2.4 - Faciliter le télétravail et le coworking	

Axe 3 : Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture

Action 2017	3.1 - Etendre les voies douces sécurisées	à concrétiser
Action 2016	3.2 - Créer des stationnements sécurisés pour les vélos	à poursuivre
Action 2016	3.3 - Mettre à disposition des vélos à assistance électrique	à poursuivre
	3.4 - Mettre en place des navettes pérennes au niveau intercommunal	
Action 2016	3.5 - Développer les transports à la demande	à poursuivre

Axe 4 : Optimiser le transport routier de personnes et de marchandises

	4.1 - Développer les véhicules « propres »	
	4.2 - Optimiser l'utilisation des véhicules possédés par les organismes pour les mutualiser	
Action 2017	4.3 - Poursuivre le développement des pôles multimodaux (nombre et services)	à débiter
Action 2017	4.4 - Développer le covoiturage solidaire et de proximité	à débiter
	4.5 - Mieux articuler les différents modes de déplacement (correspondance, information)	

Contexte national et régional

Enjeux

« La mobilité est aujourd'hui un défi qui relève de la santé publique, de la protection de l'environnement et de l'aménagement et la planification » (ADEME)

La problématique est complexe : comment réussir à assurer la circulation des biens et des personnes, tout en réduisant les nuisances liées au transport ? Ces dernières décennies, l'accroissement général des trafics s'est largement porté sur le transport routier au détriment d'autres modes moins consommateurs d'énergie et moins polluants. Réduire le transport routier est donc un enjeu :

- **De santé publique.** Sur le plan national, le secteur des transports routiers était responsable en 2012 de 54% des émissions d'oxyde d'azote (NOx), de 14% des particules PM10 et 17 % des particules PM2,5. D'autres polluants de l'air extérieur, comme l'ozone (O3) s'avèrent également toxiques pour l'homme et ont des effets néfastes sur les écosystèmes. Les transports sont également fortement responsables des nuisances sonores et des effets associés sur la santé.
- **Environnemental.** Les impacts sur l'environnement liés aux transports sont nombreux et peuvent se produire à tous les stades du système, depuis la production des véhicules et des carburants, jusqu'à l'exploitation du système de transport et la mise hors service des véhicules ou des infrastructures. La pollution atmosphérique, le bruit, les encombrements, les accidents, la consommation d'espace, la consommation d'énergie, les effets de coupure, l'intrusion visuelle sont les dommages les plus souvent cités. En France, le secteur des transports est aujourd'hui au premier rang de la consommation d'énergie et des émissions de CO2. De plus, les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports ont accusées une hausse de 0,9% en 2015, après plusieurs années de diminution.
- **Social.** La croissance de la demande de transport, tirée par l'étalement urbain a conduit à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile, encore plus forte dans les territoires peu ou mal desservis par des transports publics. Elle est souvent associée à un accroissement du stress et à une dégradation de la qualité de vie.
- **Territorial.** L'objectif de développement durable des territoires est de répondre de façon cohérente à différentes finalités dont la qualité de vie, la lutte contre l'étalement urbain et la surconsommation des espaces naturels, la recherche d'équité et d'équilibre territorial, la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources, la lutte contre les nuisances telles que le bruit. Les infrastructures de transport entraînent par exemple une consommation des sols : l'artificialisation est due pour environ 20% au développement du réseau routier.
- **Economique.** 93% des carburants utilisés dans le transport en France sont issus du pétrole. Réduire leur utilisation est ainsi un enjeu économique. Les transports sont aussi un vecteur indispensable à l'accès à l'emploi pour la population et au développement des entreprises sur les territoires.

L'amélioration de la santé publique, de la préservation et la mise en valeur de l'environnement, de la cohésion sociale et territoriale et enfin, de la dynamique économique sont autant de pistes d'actions pour les territoires. Repenser nos déplacements et revoir les modes d'organisation spatiale et le fonctionnement des territoires dans un objectif de développement durable, c'est améliorer notre qualité de vie.

Appel à manifestation d'intérêt « Transports et Mobilités durables sur un territoire PCET »

Les leviers d'action en termes de transports et de mobilités durables sont nombreux ; ils portent sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, sur le développement des modes alternatifs et les solutions de mobilité innovantes, sur l'optimisation des transports routiers de marchandises, sur le développement de nouvelles technologies et de mesures pour faciliter leur usage, sur les comportements ...

Pour autant, en Bretagne, en dehors des territoires couverts par un Plan de déplacement urbain (PDU) qui doivent les intégrer, les enjeux de lutte contre le changement climatique, d'économies d'énergie et de santé sont trop peu appréhendés dans les politiques sectorielles de transports. En particulier, les liens entre les Plan climat énergie territoriaux et les politiques des transports sur les territoires ne sont pas toujours mis en évidence.

Début 2015, l'ADEME Bretagne lance un appel à candidatures...

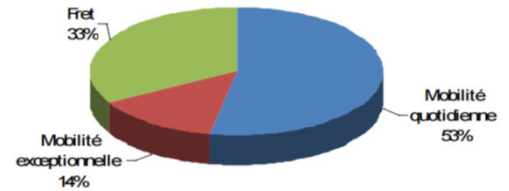
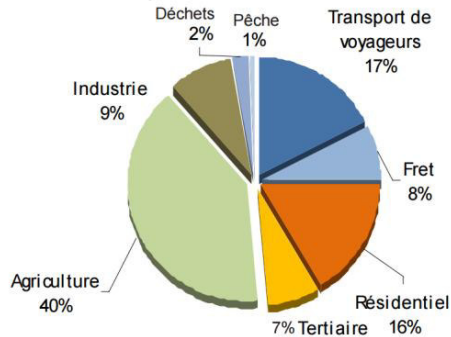
L'ADEME accompagne les territoires pour leur permettre d'élaborer et de mettre en œuvre un plan d'actions "Transports et Mobilités durables" opérationnel, articulés autour de mesures sectorielles et d'outils d'incitation aux changements de comportements, répondant aux objectifs d'économies d'énergie, de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre et de santé publique, tels qu'ils sont exprimés dans le SRCAE et leur PCET.

Avec ce premier Appel à Projets, les territoires sélectionnés bénéficient d'un accompagnement pendant 24 mois par deux bureaux d'études, missionnés par l'ADEME, en Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, pour les aider à élaborer un plan d'actions et le mettre en œuvre

Ce plan d'actions doit être opérationnel, avec un objectif chiffré de diminution des consommations d'énergie et des émissions de GES et reproductible pour d'autres territoires aux caractéristiques proches.

L'impact des transports sur le climat

Le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE) 2010 – 2015 de la Région Bretagne rappelle que « les déplacements liés à la mobilité des personnes représentent en Bretagne près d'un quart (23 %) des consommations d'énergie, en très large majorité des produits pétroliers. » A cette consommation s'ajoute celle des transports de marchandise. Les transports représentent alors le deuxième secteur d'émission de gaz à effet de serre (GES) derrière l'agriculture en Bretagne :



Répartition des émissions régionales de gaz à effet de serre

Source : EnerGES, GIP Bretagne Environnement, ADEME

Zoom sur les transports

Face à ce constat, le SRCAE Bretagne fixe les objectifs suivants de diminution de l'impact des transports sur le climat (année de référence 2005) :

- Pour le **Transport de personnes**, en **2020**, une **baisse de 26% des consommations** d'énergie et de 28% des émissions de GES et en 2050, une baisse de 65% des consommations d'énergie et des émissions de GES ;
- Pour le **Transport de marchandises**, en **2020**, une **baisse de 16% des consommations** d'énergie et des émissions de GES et en 2050, une baisse de 60% des consommations d'énergie et des émissions de GES.

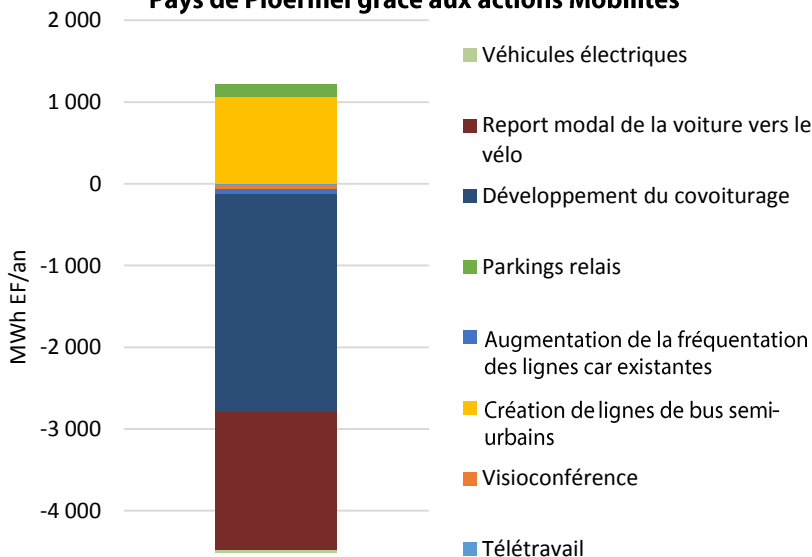
Une part de ces objectifs sera atteinte par l'amélioration technologique (modernisation du parc, développement de l'électrique, de l'hybride et des biocarburants...) mais la diminution des rejets de gaz à effet de serre se réalisera principalement grâce aux actions menées par les collectivités, les entreprises et les citoyens. Les habitudes doivent évoluer progressivement vers une mobilité moins carbonée.

Sur le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne, le Programme d'actions et ses 17 actions réparties entre 2016 et 2018 devraient permettre de diminuer par an...

la consommation d'énergie par les transports de 0,8%...

et les émissions de GES de 0,9%

Evolution annuelle des consommations d'énergie sur le Pays de Ploërmel grâce aux actions Mobilités



soit
-1032 tonnes
équivalent CO2 par an

ou
l'équivalent des émissions
totales de 143 foyers

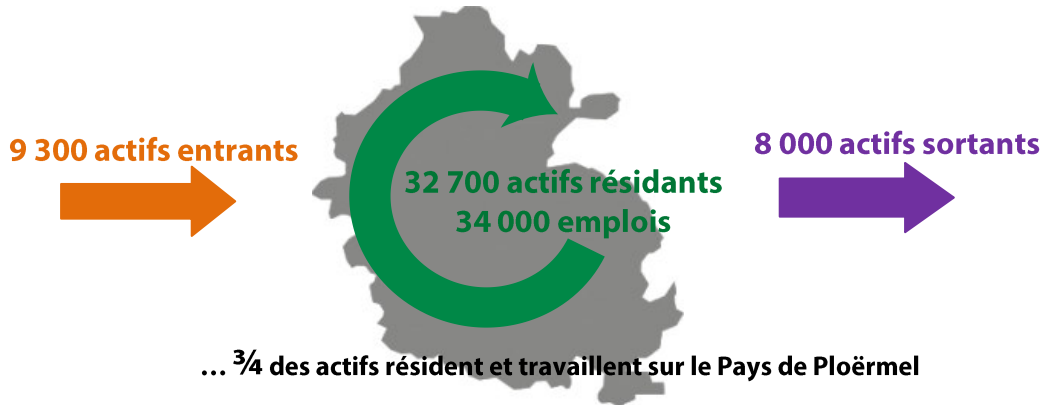
(EnerGES, année de référence 2010)

Contexte territorial du Pays de Ploërmel

Un territoire accessible et central...

Le Pays de Ploërmel est situé au carrefour d'infrastructures routières majeures de la Bretagne (RN 166, RN 24), à équidistance des grandes agglomérations régionales (Vannes, Rennes, Lorient). Sa facilité d'accès lui offre un positionnement géographique favorable au développement économique et démographique (implantation résidentielle) du territoire.

Avec près de 32 700 actifs résidant du territoire pour 34 000 emplois, le territoire accueille des actifs chaque jour. Le Pays de Ploërmel accueille près de 9 300 actifs provenant de l'extérieur (principalement des communes limitrophes, mais également des agglomérations vannetaises, rennaises et redonaises). Dans l'autre sens 8 000 actifs résidants vont travailler à l'extérieur, en majorité vers les agglomérations de Vannes et Rennes.



...avec les caractéristiques d'un territoire rural

Une faible densité de population

Le territoire offre les caractéristiques d'un territoire rural à faible densité de population, avec **plus d'une trentaine de communes qui comptabilisent moins de 1000 habitants**. Ces communes les plus rurales représentent 25% de la population.

Le territoire est polarisé autour de **la ville-centre, Ploërmel**, 10 000 habitants. Elle rassemble la majorité des emplois, les principaux équipements et services à la population.

Carte d'identité du Pays de Ploërmel :

58 communes
82 000 habitants
56 hab. / km²
+13 % d'évolution démographique
entre 1999 et 2011

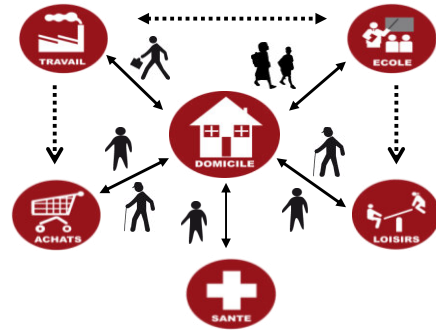
Une part de ménages captifs qui augmente

Une dynamique démographique fortement positive s'est installée depuis une vingtaine d'années, accompagnée d'une population active importante, représentant plus de 50 % de la population du territoire. Cependant, la démographie est caractérisée par **une part importante de population vieillissante, plus marquée dans les communes situées au Nord du territoire**. En effet, l'indice de vieillissement (part de la population de plus de 60 ans sur la population de moins de 20 ans) révèle une proportion de personnes âgées beaucoup plus importante sur le Nord du territoire, où le nombre de personnes âgées de plus de 60 ans est plus élevé que celui des jeunes de moins de 20 ans. A l'échelle du Pays, cet indice de 93.1 reste relativement élevé, comparativement à l'indice morbihannais (85.7) et à l'indice national (69.3).

La population active est majoritairement ouvrière à revenus modestes, le revenu moyen annuel à l'échelle du Pays est ainsi de 16 000 euros (17 837 euros à l'échelle du Morbihan). Il est alors nécessaire d'être vigilant quant aux risques d'isolement et de précarité énergétique.

Des transports alternatifs à prendre en compte, car complémentaires

Les besoins de déplacements diffèrent selon la catégorie des population, le lieu de résidence et le motif de déplacement, nécessitant des réponses adaptées en matière d'offre de transport, notamment pour les populations captives des transports.



Une mobilité quotidienne locale et dépendante de la voiture

De nombreux flux de déplacements locaux « intra-Pays »

La majorité des flux observés par les habitants du Pays de Ploërmel - Cœur de Bretagne est réalisée à l'intérieur du territoire. En effet :

- > **75 % des actifs résident et travaillent sur le Pays de Ploërmel.**
- > **12 kilomètres est la distance moyenne d'un déplacement quotidien.**

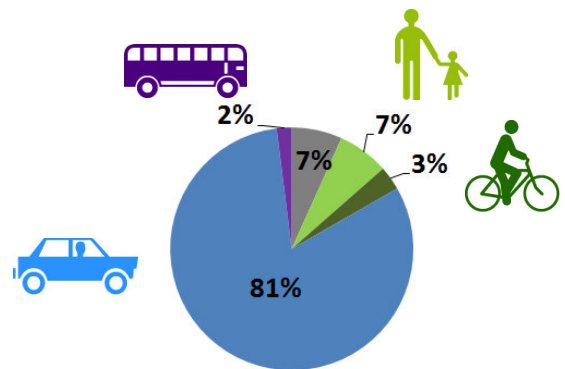
Ainsi, les déplacements domicile-travail sont comparables aux autres territoires bretons, en moyenne de 15 kilomètres aller. A cela s'ajoute les flux quotidiens pour les achats commerciaux (tous produits confondus), qui s'opèrent au sein du territoire, polarisés sur Ploërmel.

Une certaine dépendance à l'usage de la voiture particulière...

La voiture est le mode le plus utilisé dans les déplacements quotidiens :

-> **8 déplacements quotidiens sur 10 sont réalisés en voiture.** Ce constat est d'autant plus marqué dans les déplacements domicile-travail, déplacements dits « contraints » où la voiture répond le mieux à ces besoins.

-> **Plus de 50 % des foyers disposent d'au moins deux véhicules.**



Part modale tous types de déplacements

Source : Ener'GES ADEME

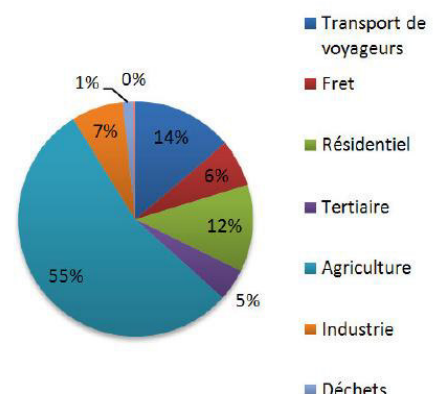
...engendrant des dépenses énergétiques et un budget transport importants

Le déplacement des personnes, avec une grande dépendance à un seul mode de transport (voiture individuelle) et à une seule énergie (le pétrole), entraîne des consommations d'énergie et d'émissions de Gaz à effet de Serre importantes :

-> **Le transport (voyageurs et fret) est le deuxième secteur consommateur d'énergie et émetteur de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire du Pays de Ploërmel.** Au total, ce secteur émet 142 656 tonnes équivalent CO₂, ce qui représente 22% des émissions totales des GES du Pays.

-> Elle entraîne également un **budget transport pour les ménages d'environ 3 000 €/an, uniquement pour leur déplacement domicile-travail.** Quant au coût total annuel d'une voiture particulière, il est estimé à plus de 6000€ (source : ADEME).

Répartition des émissions de GES (énergétiques et non-énergétiques)



Des offres de transports limitées

Actuellement, l'offre de transport régulière alternative à la voiture particulière se limite à :

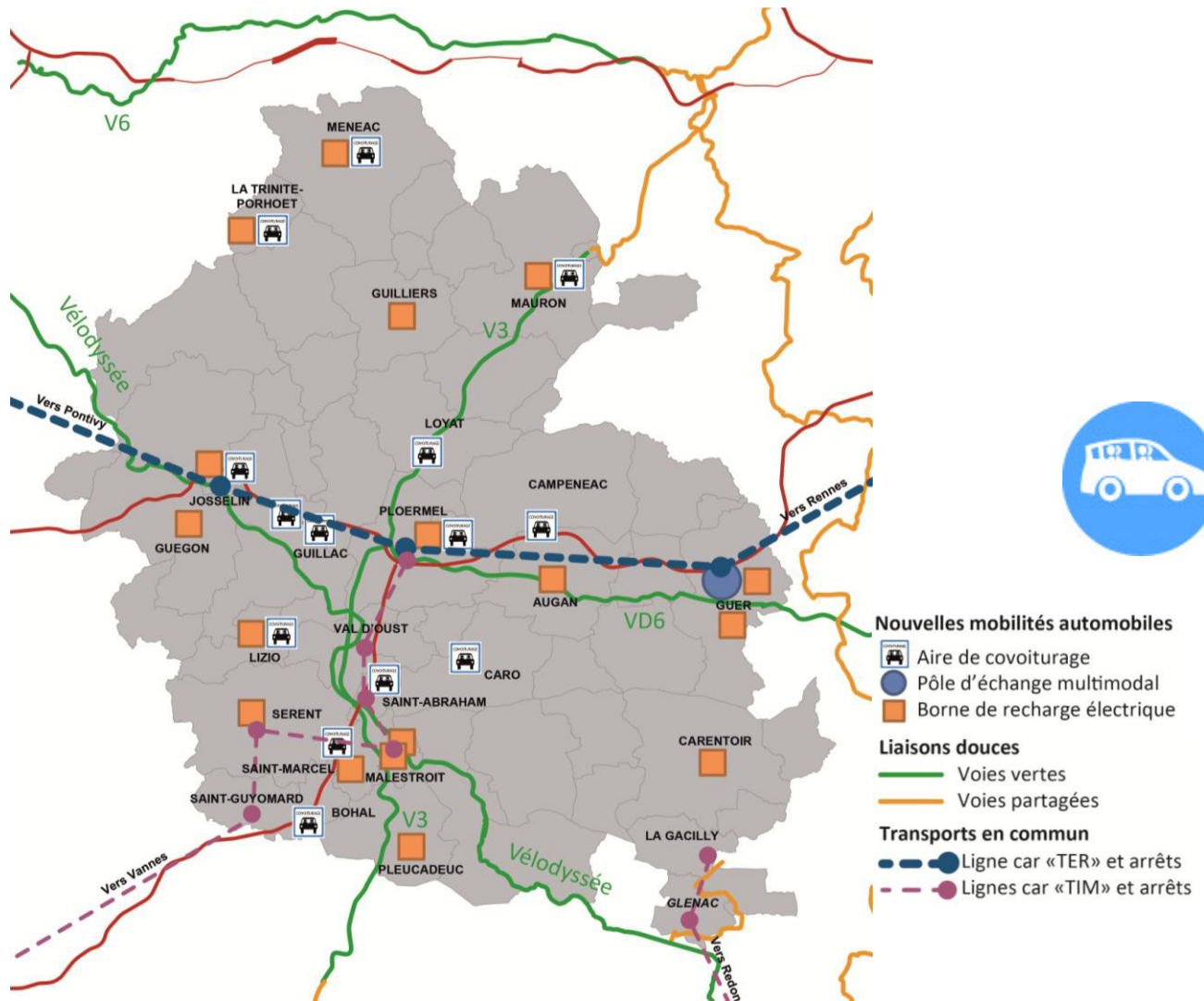
-> **Une ligne routière régionale Pontivy-Rennes**, s'arrêtant à Josselin, Ploërmel et Guer. En 2015, elle comptabilisait 79 300 voyages en provenance et à destination du Pays de Ploërmel, en diminution de 10% par rapport à 2013.



-> **Une ligne de bus départementale Tim Ploërmel-Vannes**, s'arrêtant à Saint-Guyomard/Bohal, Sérent, Malestroit, Saint-Abraham, La Chapelle Caro (Commune nouvelle du Val d'Oust), et Ploërmel. En 2013, elle comptabilisait 25 000 voyages, chiffre en progression régulière.

-> Une ligne de bus départemental Tim La Gacilly-Redon, s'arrêtant à Glénac (Commune nouvelle de La Gacilly). Elle est ponctuellement prolongée jusqu'à Carentoir et Quelneuc. En 2013, elle n'a compté que 3 000 voyages. Son cadencement est renforcé le lundi matin, en lien avec le marché de Redon.

Cette offre répond partiellement aux besoins de déplacements du territoire, desservant 10 communes sur les 58 constituant le Pays. De plus, les cadencements et horaires sont faibles, notamment en périodes de vacances scolaires (où certains jours de semaine et certaines communes ne sont plus desservis par les lignes TIM).



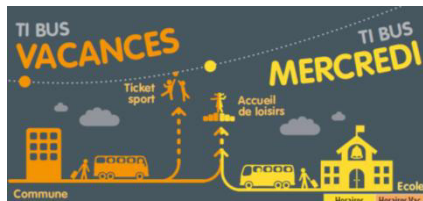
La desserte du territoire

Des initiatives à développer pour mieux répondre aux divers besoins de mobilité

De nombreux services existants pour améliorer la mobilité sur le territoire

Des services complémentaires aux lignes de transports collectifs se sont développés sur le territoire et permettent de répondre à différents besoins :

- > Le développement des pratiques de covoiturage avec 14 aires aménagées,
- > Le transport scolaire géré par le Département du Morbihan et transféré à la Région Bretagne (loi NOTRe), pour desservir les nombreux établissements scolaires, y compris spécialisés,
- > Des services de transport à la Demande, à l'initiative des ex-communautés de communes Guer Communauté ou de la CCVOL,
- > Le développement des pôles d'échanges multimodaux comme le Val Coric, associant gare routière, aire de covoiturage, bornes de recharges, abris-vélos sécurisé, et station taxi.



Un potentiel de développement des modes actifs

Ploërmel se situe au carrefour d'itinéraires voies vertes et le Pays compte plus 30 itinéraires à vélo, axés sur de la pratique de loisirs, pouvant être supports d'itinéraires pour le quotidien dont :

- > La voie verte n°3 de Ploërmel à Questembert.
- > La voie verte Ploërmel-Guer-Messac.
- > Le Canal de Nantes à Brest avec Véloodyssée.

Des services innovants voient le jour et permettent d'engager de nouvelles pratiques en faveur d'une mobilité durable dans les déplacements de proximité. Le Programme d'actions s'est construit en cohérence avec cette dynamique locale et nationale et vise à la promouvoir, la structurer et l'accompagner...



Les grandes questions de la mobilité pour les acteurs sur le territoire du Pays de Ploërmel

Quelle fréquence des déplacements ?

Des différences de besoin et donc de solutions entre les déplacements ponctuels et les déplacements réguliers

Quels motifs de déplacement ?

Pour l'emploi, la formation
Pour la santé, le social
Pour le culturel, le sportif
Pour les commerces et les services
Pour les démarches administratives

Quels usagers (cibles) ?

Les jeunes (stages, études et formations, accès à l'emploi)
Les actifs
Les séniors
Les personnes non-motorisées et/ou sans permis
Les touristes
... tout le monde est concerné, sans cible prioritaire par rapport à une autre

Quelle relation avec la voiture ?

Culture de la voiture très présente : synonyme de liberté (même le covoiturage est un frein à la liberté)

Quelle accessibilité ?

Très bonne couverture routière
Insuffisance des liaisons et de l'intermodalité avec les lignes de transport en commun
Difficulté pour les Personnes à mobilité réduite : manque de repères, présence de dangers...

Quelle place pour les cheminements et déplacements doux ?

Usage des déplacements doux au quotidien chez les jeunes à capitaliser et répandre
Manque de liaisons douces de proximité
Problème de sécurisation des modes doux

Quels autres freins ?

Le manque de communication, d'information
Le coût pour l'utilisateur, les moyens financiers des collectivités
L'absence du mode ferroviaire

Bilan des enjeux et rapport avec l'objectif général de la démarche

L'objectif global du programme d'actions « Mobilités durables » est de **réduire la consommation d'énergie et le rejet de gaz à effet de serre** par le développement de modes de transport plus durables, tout en améliorant la qualité de vie sur le territoire. Cet objectif global rejoint les **piliers du développement durable** :

- **L'enjeu environnemental**, avec la **diminution des consommations d'énergies**, mais aussi, la **réduction des risques de précarité énergétique** (avec un coût du transport qui représente une part importante du budget des ménages) et l'aspect santé publique, en développant la mobilité active des habitants.
- **L'enjeu économique**, la mobilité étant indispensable pour **l'accès à l'emploi et à la formation**, en mettant en avant les atouts et faiblesses de l'offre actuelle pour les personnes en insertion et ne disposant pas de permis et/ou de voiture. L'enjeu de la **logistique** est également important.
- **L'enjeu social**, en **luttant contre l'isolement des personnes**. Notamment par une amélioration et une sécurisation de la mobilité des personnes en fragilité (du fait de leur âge, de leur situation financière ou sociale, etc.) et par **une amélioration de l'accès aux services**.
- **L'enjeu de gouvernance**, en réalisant une démarche associant le plus grand nombre d'acteurs, pour aboutir à des **décisions partagées autour du programme d'actions, sur des idées émanant du territoire**, puis à des **actions menées en coopération**.

Propositions d'actions à envisager suite à la concertation

Agir est la finalité de la démarche, cependant, il ne s'agit pas d'expérimenter à l'aveugle. Les actions à mener doivent répondre le mieux possible aux attentes du territoire, de ses habitants et entreprises, en permettant de réduire notre dépendance aux énergies fossiles. La concertation a fait émerger plusieurs conditions de réussite pour mener des actions pérennes qui auront un impact mesurable.

Les conditions de réussite

Coordonner, mutualiser et concerter pour développer une culture partagée

- Avoir une volonté commune de fédérer et de faire ensemble
- Coordonner les différentes politiques de transport et travailler en collaboration avec les entreprises
- Créer une transversalité entre les usages (emploi, seniors, scolaire, loisirs...) pour une complémentarité
- Mutualiser entre les territoires voisins et les acteurs locaux
- Instaurer une concertation entre les différentes catégories d'usagers
- S'appuyer sur la démarche participative quand cela est possible (voir le citoyen comme un acteur)

Réfléchir à l'échelle d'un bassin de vie

- Travailler à une réflexion globale et multithématique sur le fonctionnement du territoire
- Elaborer une politique et des actions en cohérence avec le Département, la Région et les collectivités voisines, notamment pour favoriser l'intermodalité

Accompagner les projets

- Bien identifier les problèmes avant de proposer des solutions, de prioriser
- Accompagner et évaluer les projets
- Gérer les financements de manière cohérente, efficiente et équitable
- Se donner du temps pour mettre en place certains projets

Innover

- Innover, inventer, expérimenter (avec des concours d'idées, des appels à manifestation d'intérêt)
- Se projeter sur l'avenir, être cohérent avec les priorités de développement du territoire

Sensibiliser et motiver

- S'assurer de la conviction des élus et de la volonté des acteurs
- S'appuyer sur les acteurs-relais de la société civile
- Développer l'éducation, la sensibilisation et la communication sur les nouveaux modes de déplacements
- Donner envie plus que contraindre, montrer l'exemple
- Sensibiliser les scolaires pour induire des changements de pratiques pérennes
- Faire accepter aux usagers un changement d'habitudes et de pratiques, les impliquer dans les projets, les rendre acteurs : obtenir une adhésion de leur part pour induire les changements

Optimiser

- Optimiser les transports existants et se baser sur les équipements forts déjà présents (voies vertes, voies expressives...)
- Encourager et sécuriser les pratiques émergentes (vélos électriques, auto partage)
- Améliorer l'accès à l'information et l'usage du numérique
- Privilégier des alternatives à la voiture individuelle dans le cadre professionnel

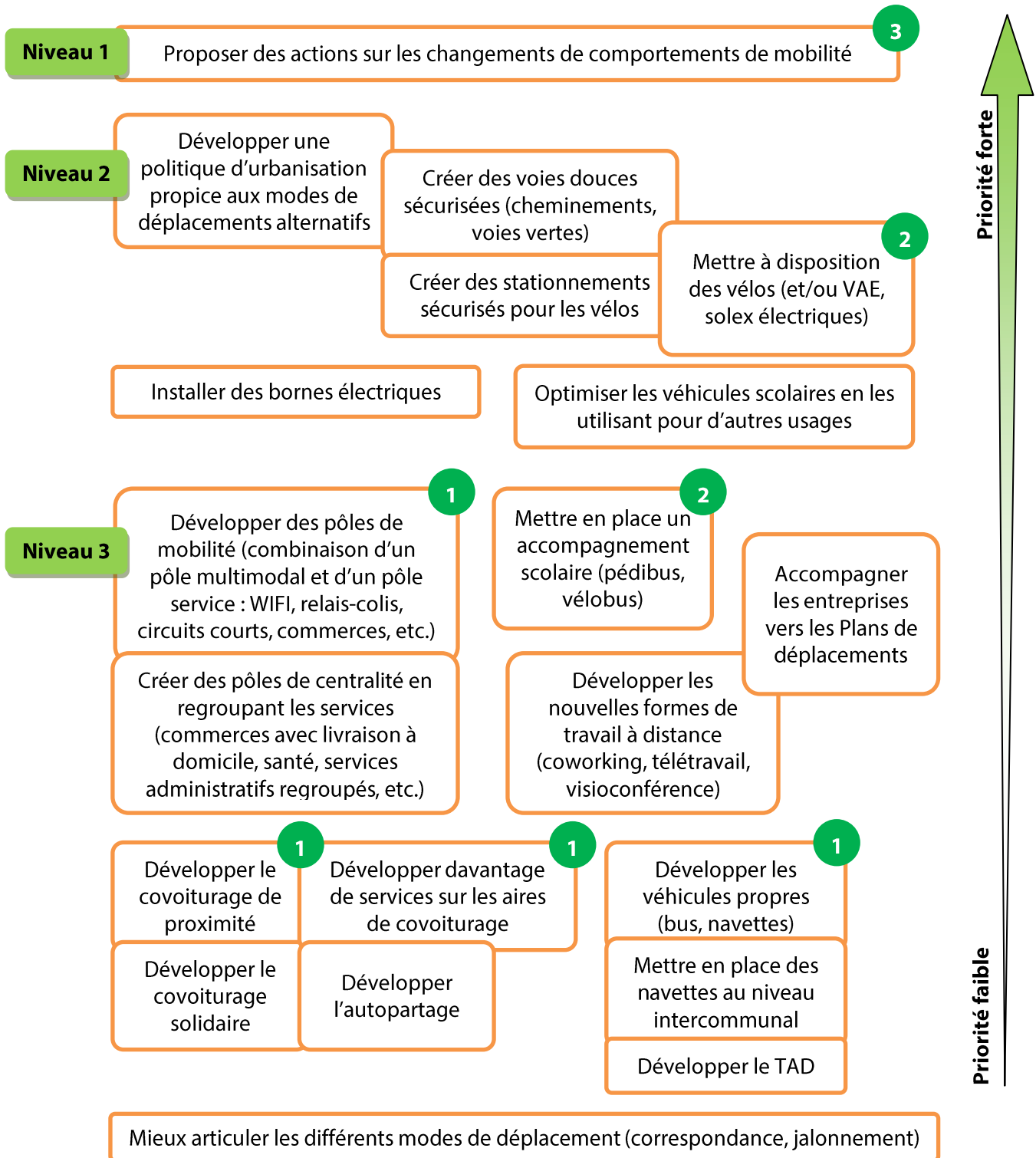
Aménager le territoire et ses infrastructures

- Adapter les infrastructures, notamment pour favoriser les modes doux à l'intérieur des pôles
- Développer des équipements et services facilitant pour des modes alternatifs
- Décentraliser ou mettre en itinérance des services intercommunaux

Les actions et moyens d'actions issus de la concertation

Synthèse des actions proposées par les acteurs concertés lors des groupes de travail en 2015 :

toutes les actions principales révélées par la concertation ont été intégrées au programme d'actions



Légende

Vélos

Actions proposées

Niveau 1

Classement des actions selon leur occurrence

Animation

Moyens d'action

3

Nombre de fois où l'action a été choisie pour qu'elle soit mise en place dès 2016

Programme d'actions

Issu de la concertation, le programme d'action a été rédigé par les élus membres de la commission Energie – Habitat – Environnement et validé lors du Comité syndical du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne le 23 mars 2016. Quatre axes sont déclinés en dix-sept fiches-actions.

Axe 1 : Accompagner les comportements de mobilité durable

Les actions doivent permettre d'initier des changements de pratiques auprès de l'ensemble des habitants et usagers du territoire (scolaires, salariés, grand public, personnes à mobilité réduite, entrepreneurs et employeurs, etc.). Il est indispensable de les associer à la démarche et de les accompagner dans leur appropriation et dans la mise en œuvre des actions :

- employeurs et établissements scolaires via des plans de déplacement et des démarches d'écomobilité,
- collectivités avec de l'ingénierie dédiée,
- habitant du territoire par de la communication et des outils adaptés.

Fiches actions résumées

1.1 Communiquer auprès des habitants sur les changements de comportements

Action 2017
à débiter

Action fondamentale pour informer, mobiliser et motiver la population. Mais action qui n'aura de poids que si des services de mobilité innovante et durable sont proposés.

L'ex-Guer Communauté a démarré des actions dans ce domaine en 2016, avec l'opération « Trois semaines sans ma voiture » (ci-contre).

D'avril à juin 2017 a lieu une étude sur les vecteurs de changement de comportement, en collaboration avec l'Université Bretagne Sud. 1 100 personnes sont interrogées sur leurs habitudes et sur les possibilités de les faire évoluer. Les résultats permettront d'adapter les actions de communication futures (site internet, plaquette, animation ponctuelle, etc.) et les services offerts.

Guer. En novembre, ils laissent leur voiture au garage

Publié le 03/11/2016 à 17:06

écouter



« Abandonner sa voiture » pourrait être le slogan des 26 participants à l'opération « Trois semaines sans ma voiture » | ouest-france

1.2 Accompagner les entreprises vers les Plans de déplacements (inter) entreprises

Action 2017
à débiter

Fort des 34 000 emplois répartis sur le Pays de Ploërmel, notamment dans les Zones d'activités des pôles principaux, la mobilisation des salariés passera par une sensibilisation des entreprises et administrations. Le principal vecteur sera le covoiturage, mais le vélo doit être également promu.

L'objectif est de mettre en place une communication et un accompagnement des entreprises volontaires, seules (pour les plus importantes) ou regroupées par zones d'activités. L'amélioration des mobilités domicile-travail est écologique, mais également économique, pour le jeune en insertion, pour le salarié mais également pour son entreprise (par l'augmentation de l'aire d'emploi).

1.3 Mettre en place un accompagnement scolaire (pédibus, vélobus, animation jeunesse)

Action 2016
à poursuivre

Action portée par le Pays de Ploërmel et par son Conseil de développement, pour promouvoir l'écomobilité auprès des enfants.

Des animations à l'éco-mobilité et des réflexions/diagnostics sur la mise en place de pédibus sont portées dans les écoles volontaires ayant répondu à un appel à manifestation d'intérêt. Du petit équipement est également distribué (jeux, chasubles, etc.) pour transmettre les messages de façon ludique.



Constats du diagnostic

- › Un recours massif à l'automobile pour se déplacer (80% des déplacements quotidiens)
- › Un niveau d'informations disparates entre les sites internet des communes et intercommunalités
- › Des solutions de transports alternatifs à la voiture individuelle mal identifiées
- › Une réticence pour certains modes (sensation de sécurité, de régularité, etc.)
- › Des habitudes liées à la voiture très fortes

Objectifs à atteindre

- › Accentuer la communication et la sensibilisation autour de la mobilité durable
- › Développer une réelle prise de conscience de la part de la population et des élus quant aux enjeux économiques et environnementaux liés à la mobilité
- › Améliorer la connaissance et la compréhension des services proposés

Echelle d'intervention



Pays de
Ploërmel Cœur
de Bretagne

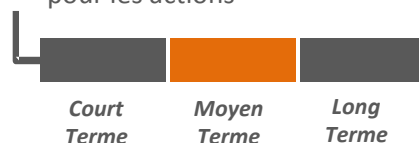
Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : avril 2017 pour l'étude Changement de comportements ; septembre 2017 pour les actions



Année 2
2017

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Ploërmel Cœur de Bretagne et EPCI

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays / EPCI / Région			UBS
Partenaire technique	Communes / EPCI / Région	Transporteurs	Associations	Offices de tourisme
Partenaire financier	EPCI / Région			Europe

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Jeunes Eco-Mobiles
- › Semaine de la mobilité
- › Projets développés par les intercommunalités (TAD, VAE, pédibus....)
- › Contrat de Partenariat : fonds Région et LEADER

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Etude sur les changements de comportements

Mesure 2017

• Détail de la mesure

Aller vers les habitants est une première phase importante dans la compréhension de leurs habitudes et de leurs besoins. Ce travail, nécessairement de terrain, doit ensuite permettre de mieux adapter les actions et la communication pour aller vers plus de mobilité durable dans les déplacements quotidiens.

L'étude sur les changements de comportements prend la forme d'une collaboration de recherche entre le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne et le Département Politiques Sociales et de Santé Publique de l'UBS (UBS).

L'étude se veut transversale, elle s'inscrit donc dans la réponse à la problématique de la revitalisation des centralités, elle permettra ainsi d'enrichir, outre la stratégie Mobilités durables, la revoyure du Contrat de partenariat, le SCoT, ou encore la PLRH. Elle permettra, enfin, de réfléchir au volet « santé » à travers l'accès aux soins et la pratique d'une activité sportive au quotidien grâce aux mobilités actives.

• Opération sur le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Sept communes vont accueillir des étudiants en Master 1 à l'UBS : Ploërmel, Guer - Saint-Malo-de-Beignon - Beignon, La Gacilly, Sérent et Ménéac. L'enquête durera deux mois et sera conclue par un rapport scientifique et des préconisations pour des actions opérationnelles visant à amener des changements de comportements dans le champ de la mobilité durable ou partagée. Un colloque se déroulera également lors de la restitution.



Affiche de communication

Calendrier prévisionnel

- › Démarrage : avril 2017, par l'accueil des étudiants pour un stage d'avril à juin.
- › Enquête terrain : mai 2017.
- › Livraison : septembre 2017.

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de personnes questionnées (1 000 espérées) et sensibilisées
- › Nombre de pistes d'amélioration
- › Augmentation de l'utilisation des services de mobilité et des modes doux

Budget prévisionnel

- › Dépense de 9 300 € HT en dédommagement des stages, des frais de déplacement et de gestion.
- › Action subventionnée par l'ADEME.

Qualitatif

- › Meilleure connaissance des habitudes
- › Meilleure connaissance des freins et des besoins
- › Bonne adaptation de la communication aux personnes cibles
- › Bonne vision globale et transversale



LES MESURES A METTRE EN PLACE

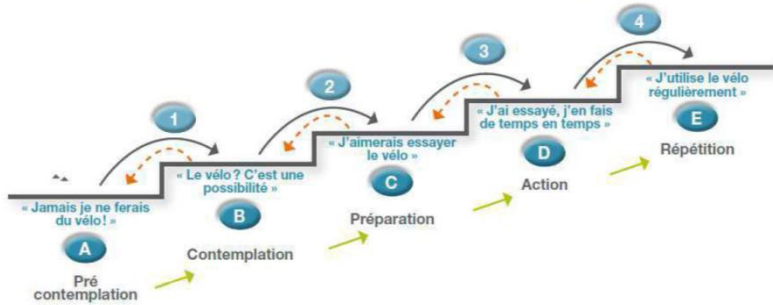
Mesure n°2 : Campagne de communication sur les mobilités douces et les possibilités de transports en commun

Mesure 2017
À débiter

• Détail de la mesure

La communication est un outil indispensable pour augmenter la connaissance de la population dans les services offerts et pour faciliter le changement de comportement, toujours progressif et précaire.

L'« escalier » du changement de comportement de mobilité



Source : RR&A

• Opération sur le Pays de Plœrmel – Cœur de Bretagne

A l'image de la communication ayant soutenue les actions de Guer Communauté en 2016 et de l'évènement « Trois semaines sans ma voiture », une campagne de communication est venue appuyer les services déjà en place ou en cours de lancement.

Communication d'ampleur à l'échelle du Pays de Plœrmel :

- tenue d'animations ponctuelles,
- création d'un mini-site internet,
- éditions de flyers personnalisés sur les possibilités de déplacement en fonction des pôles géographiques.

Les mairies, premiers relais de l'information auprès de la population, et les EPCI, compétentes sur les mobilités, seront associées.

Exemple de fiche globale d'information – par pôles

Modalités de location de VAE

Modalités du transport à la demande

Carte des distances-temps à pied et à vélo

Contacts du covoiturage solidaire

Horaires de la ligne régionale

Exemple de fiche informative personnalisée

Calendrier prévisionnel

- › Démarrage : septembre 2017, avec la semaine de la mobilité, si les services proposés sont suffisants sur le territoire (maillage géographique et nombre)

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de plaquettes distribuées et de visites sur les sites ressources
- › Nombre d'animations
- › Nombre d'interventions dans la presse
- › Augmentation de l'utilisation des services de mobilité et des modes doux

Budget prévisionnel

- › Dépense de 3 000 € en frais de communication et d'édition / an
- › Subvention de l'ADEME,
- › Subventions possible de la Région et l'Europe en cas de programme innovant et important

Qualitatif

- › Meilleure connaissance des possibilités offertes par les services de mobilité et par les modes doux
- › Bonne adaptation de la communication aux personnes vieillissante et précaires
- › Formation des secrétaires de mairie pour être le relais de l'information sur les mobilités



Constats du diagnostic

- › Un territoire dynamique économiquement regroupant plus de 31 000 emplois sur le territoire et près de 7 000 établissements actifs
- › 75% des actifs du territoire travaillent sur le Pays de Ploërmel
- › Des pratiques de covoiturage développées mais une offre TC peu attractive pour les actifs locaux
- › Actuellement, les déplacements domicile-travail s'effectuent à :
 - 82% en voiture - conducteur
 - 4% en voiture - passager
 - 1% en transport en commun
 - 9% en marche à pied
 - 2% en vélo
 - 2% en deux roues motorisé

Objectifs à atteindre

- › Sensibiliser les entreprises et les salariés aux enjeux de la mobilité
- › Agir par zones d'activités pour renforcer le lien et la coopération entre employeurs voisins
- › Diminuer la part de la voiture et les émissions de gaz à effet de serre pour les trajets domicile-travail
- › Concerner également les principales administrations
- › Doubler à l'horizon 2020 les parts modales domicile-travail du :
 - Covoiturage (et donc le nombre de passagers par voiture)
 - Transport en commun
 - Vélo

Echelle d'intervention



Pays de
Ploërmel Cœur
de Bretagne

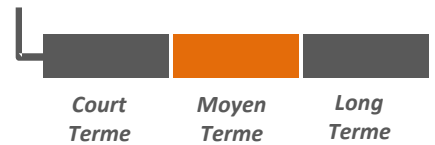
Publics visés



Actifs

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement :
Septembre 2017



Année 2
2017

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Ploërmel Cœur de Bretagne et EPCI

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays / EPCI / CCI		Clubs d'entreprises	
Partenaire technique	Communes / EPCI / Région / CCI		Entreprises/Asso.	
Partenaire financier	Pays / EPCI / Région / CD 56			Europe

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › SCOT du Pays de Ploërmel - Cœur de Bretagne en cours d'élaboration, qui vise à renforcer les zones d'activités structurantes
- › Animation économique des EPCI et des clubs d'entreprises

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Sensibiliser et mobiliser les entreprises ciblées

Mesure 2017
À débiter

• Contexte de la mesure

Les entreprises sont diversement impactées par les problématiques de transport et mobilité : étendue de la zone d'emploi, logistique, congestion des voies de circulation et des espaces de stationnement, coût du versement transport, etc. Cependant, ces contingences négatives directes de la mobilité sont plus urbaines que rurales. Il est pourtant nécessaire d'accompagner les entreprises du Pays de Ploërmel pour améliorer la mobilité, notamment pour améliorer l'accès à l'emploi. Au-delà des contraintes directement supportées par les entreprises, il est ici plus question des problématiques indirectes rencontrées par les salariés.

L'objectif est donc de faire prendre conscience à un maximum d'entreprises des problèmes rencontrés par leurs salariés (exemples : coût annuel de la voiture individuelle, accessibilité à l'emploi, etc.) et des avantages à promouvoir une mobilité durable (capacité de recrutement d'emplois saisonniers et/ou non-qualifiés, accidentologie en baisse, gain en fatigue, gain en stationnement, etc.).

• Etape 1 : Prospection, prise de contacts

- Prospection large et accompagnée de premières informations et d'éléments d'argumentation.

• Etape 2 : Rencontrer les entreprises et proposer un état des lieux individuel

- Intégration si possible dans une démarche RSE.

- Diagnostic mobilité en concertation sur l'accessibilité des entreprises volontaires, désignation d'un référent.

- Utilisation du fichier RH pour voir le potentiel de covoitureurs entre salariés d'une même entreprise.

- Mise en place d'une enquête à destination des salariés pour connaître leur habitudes de déplacement, leurs besoins éventuels et leur aptitudes à s'inscrire dans une démarche de covoiturage.

• Etape 3 : Proposer les réponses possibles pour la mobilité et l'accès à l'emploi :

- Proposition d'une convention triennale pour mettre à disposition différents outils : dispositifs de communication, structuration du covoiturage avec création d'une communauté d'intérêt et mise en place de la « garantie de retour » (en cas de défaut d'un covoitureur), rencontre annuelle des salariés, coaching pérenne du référent, reporting/bilan, etc.

- Inclusion de l'entreprise dans la mise en place de services à l'échelle de l'EPCI (mutualisation du parc de véhicules, autopartage, mise en location de VAE, etc.).

Calendrier prévisionnel

- › Septembre 2017 : Fédérer les acteurs locaux, co-construire le service en concertation, rechercher des financements
- › Janvier 2018 : Rencontres personnalisées à l'entreprise et développement progressif des outils
- › Fin 2018 : Evaluation et poursuite éventuelle

Budget prévisionnel

- › Projet monté en parallèle de la mesure 1 de l'action 4.4, si prise en charge des animation par un partenaire extérieur (ex : Covoiturage+) -> se référer à l'action 4.4
- › 0,3 ETP évalué par le référent de EPCI (mobilisation des entreprises/acteurs, organisation des rencontres, diffusion du service, etc.)

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre d'entreprises mobilisées
- › Nombre d'entreprises engagées
- › Le potentiel de covoiturage/covoitureurs
- › Nombre d'inscrits sur la base de données

Qualitatif

- › Témoignage de chefs d'entreprises
- › Témoignages de covoitureurs ou d'inscrits engagés
- › Témoignage de cyclistes



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°2 : Organiser l'inter-entreprises

Mesure 2017
À débiter

• Contexte de la mesure

Le Pays de Ploërmel accueille quelques importants générateurs de déplacements (sites industriels d'ampleur, hôpitaux, hypermarchés, etc.), mais également un fort tissu de TPE et PME réparties sur plusieurs zones d'activités économiques (ZAE). Ces petites unités sont également des générateurs de déplacements, mais certaines réponses ne pourront être apportées que collectivement. Pour concerner toutes les tailles d'entreprises, il convient donc d'organiser des réseaux à l'échelle de zones d'activités.

Cette mesure n°2 pourra commencer parallèlement à la mesure n°1.

• Etape 1 : Prospection, repérage et mobilisation des ZAE à potentiel

• Etape 2 : Réalisation une phase de pré-étude à l'échelle des ZAE

- Analyse de la zone visant à définir le potentiel de covoiturage ou de réponses possibles pour l'accès à l'emploi. Analyse en relation avec le chargé de développement économique (EPCI).

- Obtention des indicateurs (nombre de salariés, nombre d'entreprises, typologie des entreprises, habitudes de déplacements des salariés, difficultés de recrutement, etc.). Selon ces indicateurs, validation de la pertinence d'une action.

• Etape 2 : Réaliser la phase d'étude approfondie/impliquer les entreprises

- Rencontre des entreprises de la zone avec la mise en place d'ateliers participatifs de prise de conscience de la mobilité durable et des enjeux pour l'entreprise.

- Réalisation d'une étude en impliquant les entreprises. Utilisation du fichier RH des entreprises pour mettre en évidence les possibilités de covoiturage entre salariés d'entreprises voisines, dans le respect des règles de la CNIL.

• Etape 3 : Réaliser une action de zone à l'aide d'une animation, d'une communication commune...

- Mobilisation des référents des entreprises et de l'EPCI dans leur participation en tant que relai entre les salariés des entreprises et l'animateur de la démarche.

- Co-construction de l'action à l'échelle des ZAE et réflexion sur des actions à l'échelle des entreprises.



Exemple de communication

Calendrier prévisionnel

- › Septembre 2017 : Fédérer les acteurs autour de ZAE, co-construire le service en concertation, rechercher des financements
- › Janvier 2018 : Rencontres personnalisées à l'entreprise et développement progressif des outils
- › Fin 2018 : Evaluation et poursuite éventuelle

Budget prévisionnel

- › Inclus et indissociable de la mesure 1 de cette même action 1.2 et de l'action 4.4. S'y référer (budget commun de 25 000 € TTC / an).

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre d'entreprises mobilisées
- › Le potentiel de covoiturage/covoitureurs
- › Nombre d'inscrits sur la base de données

Qualitatif

- › Témoignages de covoitureurs ou d'inscrits engagés
- › Témoignage de cyclistes



Constats du diagnostic

- › La taille restreinte des espaces agglomérés permettant d'envisager des trajets domicile-école à pied ou à vélo
- › Une part importante des déplacements de proximité avec des distances inférieures à 3 kms (moins de 2 kms pour les déplacements domicile-loisirs et école)
- › Actuellement, les déplacements domicile-école s'effectuent à :
 - 1% en voiture - conducteur
 - 41% en voiture - passager
 - 45% en transport en commun
 - 8% en marche à pied
 - 2% en vélo
 - 2% en deux roues motorisé

Objectifs à atteindre

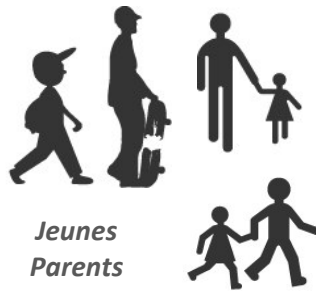
- › Sensibiliser les jeunes et les parents à la pratique de la marche et du vélo dans les déplacements du quotidien
- › Inciter et accompagner les acteurs locaux à mettre en pratique des actions favorisant la pratique des modes doux
- › Faire naître des habitudes vertueuses
- › Agir sur au moins 5 écoles du territoire et 100 enfants
- › Faire augmenter les parts modales du :
 - Covoiturage
 - Transport en commun
 - Marche
 - Vélo

Echelle d'intervention



Pays de
Ploërmel Cœur
de Bretagne

Publics visés



Jeunes
Parents
Accompagnants

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement :
Décembre 2015



Année 1
2016

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Conseil de Développement (CDD) du Pays de Ploërmel
- › Pilote technique : Pays de Ploërmel - Cœur de Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	CDD du Pays			
Partenaire technique	Communes/ADEME		Associations	Ecoles
Partenaire financier	Pays / Communes			Europe

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Contrat de Partenariat : fonds LEADER
- › Actions du Conseil de Développement du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) par la Conseil de Développement du Pays de Plœrmel – Cœur de Bretagne

Mesure 2016
À poursuivre

• Etape 1 (été – automne 2015) : Structuration de la démarche

- Définition de la stratégie et des objectifs poursuivis par le Conseil de Développement (CDD) du Pays de Plœrmel – Cœur de Bretagne.

• Etape 2 (hiver 2016) : Lancement de l'AMI Jeune Eco-Mobiles

- Recherche de porteurs de projets (collectivités, écoles, associations) pour développer des actions de sensibilisation, promotion et d'accompagnement sur les modes actifs à destinations des jeunes (enfants et adolescents) : pédibus, vélobus, animations, jeux, structuration de covoiturages locaux, etc.
- Large communication multicanal. Réunion de travail avec les porteurs de projets.
- Comité de sélection pour choix des projets retenus en mars 2016.

• Etape 3 (printemps, été, automne 2016) : Mise en œuvre des accompagnements

- Accompagnement technique et éventuellement financier du CDD et du Pays de Plœrmel - Cœur de Bretagne. Organisation de réunions d'échange et de coordination, visite d'expériences déjà existantes, aide à la définition de lignes pédibus auprès des collectivités, etc.

• Etape 4 (hiver 2017...) : Retour d'expériences et essaimage

Illustration : mise en place de pédibus et vélobus

Le pedibus est un ramassage scolaire à pied (ou à vélo pour un vélobus), poursuivant plusieurs objectifs :

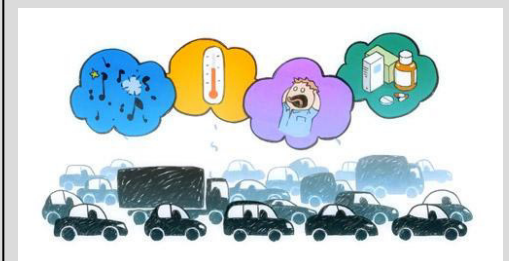
- Participer à l'éducation des enfants sur les gestes à adopter,
- Diminuer l'utilisation de la voiture,
- Améliorer la sécurité et la perception des déplacements.

Pour monter un réseau de pédibus, une coopération est nécessaire entre les écoles et la municipalité. Plusieurs étapes sont à suivre : réunion d'échange, identification des itinéraires, des arrêts, sélection de l'équipement de sécurité, rédaction de la charte d'engagement, mobilisation des accompagnateurs.

Pour plus de sécurité, la voirie doit être aménagée pour une circulation aisée des piétons et vélos. Il peut également être envisagé que les lignes de pédibus et vélobus soient accompagnées par la police municipale



Vélobus sur 2km à Saint-Fort (Mayenne, 1 600 hab). Un employé municipal transporte les cartables dans un vélo-remorque



Outils pédagogiques sur le site « Je suis écomobile » de la fondation LAMAP

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de projets aidés
- › Nombre de jeunes concernés
- › Nombre de communes concernées
- › Nombre de kilomètres évités dans les trajets
- › Nombre d'émissions de GES évitées

Qualitatif

- › Limitation de l'usage de la voiture pour les trajets domicile/école
- › Education à l'usage des modes doux

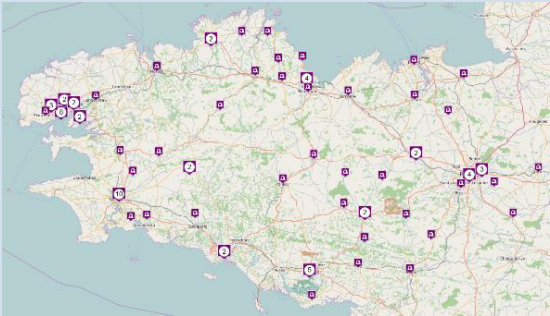
Axe 2 : Organiser le territoire pour réduire la demande de déplacements

Agir efficacement sur la mobilité, c'est développer les solutions pour mieux se déplacer, mais c'est également optimiser et réduire les besoins en déplacements. A ce titre, l'intégration des problématiques liées à la mobilité durable dans les documents de planification et les projets d'urbanisme est une première clef.

Il est ainsi nécessaire de lier le développement économique et résidentiel du territoire aux questions de transports et de mobilité par une prise en compte dans les documents de planification tels que les SCOT, PLU, PLH, etc. Il est également important de questionner les projets opérationnels pour qu'ils intègrent les mobilités actives, tout en restant adaptés au contexte rural et urbain (un urbanisme adapté qui ne doit pas être calé sur celui des grandes villes). Le renforcement des centralités, polarisateurs des mobilités, par le renouvellement urbain et la requalification des centres bourgs y concoure également.

Enfin, réduire les besoins en déplacements doit également s'appuyer sur le développement de la couverture numérique et des outils liés. La visioconférence, le télétravail, le coworking (bureaux partagés près de son domicile) sont autant de solutions à apporter aux travailleurs salariés ou indépendants du secteur tertiaire.

Fiches actions résumées

Action 2016 à poursuivre	<p>2.1 Développer une politique d'urbanisation améliorant les mobilités</p> <p>La mise en cohérence de l'aménagement du territoire avec les enjeux des mobilités est une politique de long terme et d'échelle pluricommunale. La rédaction des documents d'urbanisme et la réalisation de zones d'urbanisation ou d'équipements ne doivent plus faire l'impasse sur cette question.</p> <p>Le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne, structure porteuse de SCoT (Schéma de cohérence territoriale), agit à travers ce document d'urbanisme à un horizon de 20 ans. La réflexion doit également sortir du cadre de ce document d'urbanisme, être animée, pour avoir un vrai impact sur le territoire. C'est pourquoi l'ingénierie du Pays de Ploërmel se tient à disposition des collectivités pour les accompagner dans leurs réflexions, notamment dans le cadre d'un PLU, mais également sur des documents moins règlementaires ou plus sectoriels (plan de développement, etc.).</p>
Action 2016 à poursuivre	<p>2.2 Structurer et renforcer les pôles de centralité</p> <p>Les centralités (centre-bourg, centre-ville) polarisent les déplacements aux différentes échelles, du petit bourg communal jusqu'au centre-ville de Ploërmel qui rayonne sur le bassin de vie. Les renforcer, c'est améliorer l'accessibilité aux services et aux commerces.</p> <p>Les actions sont multithématiques, car complémentaires (commerce, habitat, espace public, équipement, etc.). Le Pays de Ploërmel accompagne techniquement et surtout financièrement les projets de revitalisation, notamment à travers le Contrat de partenariat signé avec la Région Bretagne.</p>
Action 2017 à débiter	<p>2.3 Amplifier le développement de la visioconférence</p> <p>Les solutions de visioconférences se développent depuis les années 2000, elles sont maintenant performantes. De plus, un programme d'équipement public du territoire breton a débuté en 2014 (carte ci-contre de la couverture par e-Megalix), service est ouvert à tous, privés et publics. Les possibilités techniques ne sont donc plus un frein au développement de cette pratique. Une démarche d'ouverture et de large communication est aujourd'hui nécessaire.</p> 
2018	<p>2.4 Faciliter le télétravail et le coworking</p> <p>Grâce au développement progressif de l'accès au très haut débit sur le territoire et aux modifications des modes de vie et des modes managériaux, les solutions de télétravail (travail à distance), voire de coworking (bureau partagé, tiers-lieux, etc.) sont à étudier pour valoriser le territoire.</p>



Constats du diagnostic

- › Une intégration progressive des concepts d'urbanisme durable dans les documents et projets d'urbanisme des communes
- › Néanmoins, une emprise spatiale de l'automobile considérable liée aux logiques d'urbanisation (habitat dispersé en milieu rural)

Objectifs à atteindre

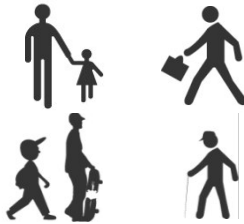
- › Améliorer la qualité du cadre de vie, respecter les principes de mixité des activités, de densification et de préservation de l'environnement
- › Développer un urbanisme favorable aux transports collectifs et aux modes doux pour retrouver une mobilité de proximité

Echelle d'intervention



Pays de
Plœrmel Cœur
de Bretagne

Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : en cours



Année 1
2016

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays			
Partenaire technique	Communes / EPCI		Population	
Partenaire financier	Région / ADEME			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › SCOT du Pays de Plœrmel - Cœur de Bretagne en cours d'élaboration
- › Documents d'urbanisme des communes (PLU et cartes communales)

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Construire un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) volontaire, intégrant les enjeux de mobilité durable

Mesure 2016
À poursuivre

• Contexte :

- Le Pays de Plœrmel – Cœur de Bretagne a lancé la mise en œuvre d'un Schéma de cohérence territoriale à son échelle, dans l'objectif de doter le territoire d'une vision commune pour un développement cohérent de l'habitat, des activités, des équipements et de la préservation de l'environnement.
- Le SCoT est un document de planification prenant en compte les spécificités du territoire tout en anticipant son évolution future : il est un outils prospectif permettant de définir une stratégie de développement à l'horizon 2035.

• Le SCoT peut agir directement pour améliorer la mobilité :

- Le SCoT planifie une armature territoriale future, intégrant la localisation des équipements structurants organisés autour de pôles urbains hiérarchisés et l'organisation future des modes de transport (structuration du réseau routier principal, des liaisons douces ou encore des Pôles d'échanges multimodaux (PEM)).
- Les volets mobilités et environnement du SCoT ont été renforcé en 2010 avec les lois Grenelle. En 2014, avec la loi ALUR « Pour un accès au logement et un urbanisme rénové », le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT est désormais tenu d'intégrer une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements. Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) voit les obligations de cohérence des choix d'implantations commerciales au regard des enjeux des transports être renforcées.

• Le SCoT intègre les principes d'une urbanisation facilitant la mobilité durable et les rend opérationnels à travers les PLU :

- Densification de l'habitat et des activités, pour rapprocher les habitants des commerces, services et emplois et ainsi raccourcir les distances.
- Mixité fonctionnelle et sociale, bien plus répandue de fait en milieu rural qu'en milieu urbain, permettant d'améliorer l'accessibilité aux services et équipement et de renforcer les liens sociaux et intergénérationnels.
- Urbanisation dans les hameaux de plus en plus contrainte, pour laquelle un équilibre est à trouver entre les bourgs et les villages et hameaux.

Calendrier prévisionnel

- › Avril et Mai 2016 : travail sur les mobilités
- › Septembre à Décembre 2016 : travail sur les thématiques habitat, densité, renouvellement
- › 2017 : Arrêt du SCoT
- › 2018 : Approbation et mise en œuvre du SCoT, avec un accompagnement des communes

Moyens

- › Directeur du Pays de Plœrmel et chargé de missions urbanisme et mobilités durables
- › Suivi par les bureaux d'études
- › Concertation avec les partenaires

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Réduction de la consommation foncière (en hectares)
- › Développement des voies douces (en kilomètres)
- › Diminution de la vacance (en pourcentage)

Qualitatif

- › Equilibre entre renforcement des polarités à toutes les échelles et mode de vie rural
- › Structuration des équipements
- › Amélioration des mobilités intra et inter-pôles



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°2 : Accompagner les collectivités dans leurs projets d'urbanisme réglementaire et opérationnel

- **L'urbanisme réglementaire au cœur des politiques d'amélioration progressive des mobilités**
 - Les lois Grenelle (2010), puis ALUR (2014) ont amélioré la prise en compte des transports durables dans les documents d'urbanisme et les opérations de construction et d'aménagement. Elles ont également imposé la grenellisation des PLU et la transformation des POS (Plans d'occupation des sols) en PLU en 2017.
 - Si l'on revient jusqu'à la loi SRU de 2000, l'évolution législative récente a permis de renforcer fortement les enjeux du développement durable.
 - De nombreuses communes rurales du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne rédigent, révisent ou sont sur le point de réviser leur PLU ou leur carte communale. Il est donc intéressant de réfléchir de concert avec elles, les bureaux d'études et les partenaires, pour intégrer au mieux la mobilité douce dans les documents (PADD, OAP, règlement). Un accompagnement doit être proposé.
 - Les orientations des documents seront à agencer avec les préconisations et prescriptions du SCoT.
- **Les apports de la loi ALUR de 2014 impactant la mobilité, dans les PLU :**
 - Inventaire des capacités de stationnement publics des véhicules motorisés, hybrides et électriques et des vélos des parcs publics obligatoire dans le rapport de présentation.
 - Insertion, dans le règlement, de places vélos et de recharges pour voitures électriques pour les copropriétés et les bâtiments tertiaires et industriels.
 - Limitation de l'urbanisation hors des polarités communales, notamment pour éviter le mitage et la dispersion des réseaux matériels et immatériels.
 - L'incitation à la rédaction de PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal), avec l'intégration du PDU (Plan de déplacement urbain) dans le PLUi si l'EPCI est AOT (Autorité organisatrice des transports).
- **L'urbanisme opérationnel dynamique dans les collectivités rurales, mais nécessitant d'être renforcé**
 - Les collectivités sont nombreuses à porter des projets d'aménagement visant directement à améliorer la mobilité (voies douces, abris sécurisés, etc.) ou l'impactant indirectement (lotissements, zones d'activité, commerces, etc.). Un accompagnement technique et financier aide à la concrétisation des projets.
 - Les élus du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne ont notamment souhaité, en 2014, mettre la mobilité au cœur de leur stratégie en y consacrant un des trois axes et ainsi en y allouant des fonds régionaux et européens du Contrat de Partenariat 2014 – 2020.

Calendrier prévisionnel

- › Début des accompagnements : septembre 2015
- › 2017 : Arrêt puis approbation du SCoT et extension du suivi des documents d'urbanisme communaux

Moyens humains

- › Directeur du Pays de Ploërmel et chargé de missions urbanisme et mobilités durables

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de documents d'urbanisme locaux suivis
- › Nombre de projets accompagnés

Qualitatif

- › Prise en compte de la mobilité douce
- › Bonne compatibilité des projets communaux avec les objectifs du SCoT



Constats du diagnostic

- › Des services et équipements parfois dispersés et difficiles d'accès aux échelles communales et intercommunales
- › Une utilisation importante de la voiture, même pour de courtes distances, notamment pour accéder à certains services et équipements
- › Une fragilisation des commerces de proximité

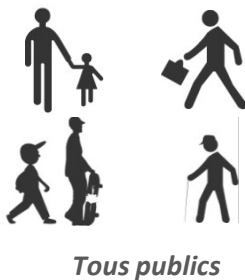
Objectifs à atteindre

- › Encourager l'usage des modes doux pour les déplacements de proximité
- › Favoriser une densification des territoires pour optimiser l'accès aux services et équipements en modes alternatifs à la voiture

Echelle d'intervention



Publics visés



Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : en cours



Année 1
2016

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays			
Partenaire technique	Communes/EPCI			
Partenaire financier	ADEME/Région			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › SCOT du Pays de Plœrmel - Cœur de Bretagne
- › Documents d'urbanisme des communes (PLU et cartes communales)
- › Démarche Renouvellement urbain
- › Contrat de Partenariat : fonds Région

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Accompagner les collectivités dans leurs réflexions et projets de renouvellement urbain

Mesure 2016
À poursuivre

• Un contexte de dévitalisation progressive des bourgs ruraux

- Avec un taux de vacance des logements et locaux d'activités de près de 11% en 2014, le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne est largement au-dessus de la moyenne régionale (7%). De plus, ce phénomène se concentre principalement dans le bâti ancien des cœurs de bourgs, ainsi que dans les hameaux.
- Or, des cœurs de bourgs structurés, denses en commerces, en équipements et en habitat jouent le rôle de centralités polarisatrices dans la vie quotidienne des habitants et donc dans leurs habitudes de mobilité.

• Le renouvellement urbain comme moyen de renforcer la vie locale et de privilégier les modes doux

- Les élus du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne ont désigné le renforcement des centralités comme l'axe principal du Contrat de Partenariat 2014 – 2020. Des fonds régionaux et européens sont donc fléchés sur cette thématique. L'Etat a également porté une enveloppe financière conséquente sur les actions d'investissement dans les polarités rurales avec le Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015 – 2020.
- Les moyens de revitaliser les bourgs sont multiples, sur les champs du commerce, de l'habitat, de l'espace public, des équipements, etc. les actions doivent donc être complémentaires. Développer l'habitat et les services en centre-bourg permet de diminuer les besoins en déplacement automobile et de développer les mobilités douces.
- Cependant, les collectivités rurales souffrent parfois d'un manque d'ingénierie à leur disposition pour monter des projets efficaces et stratégiques. Le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne, avec l'ensemble des partenaires (Région, Département, Foncier de Bretagne, CAUE, etc.) souhaite donc accompagner techniquement et financièrement les collectivités dans leurs projets d'aménagement et d'urbanisation.

Illustration



*Vacance et dégradation d'anciens locaux
Commerciaux dans une ville-pôle (Mauron)*

*Rédaction d'un guide sur le renouvellement urbain
sur le Pays de Ploërmel en mai 2015, consultable
sur le site internet du Pays, onglet « Habiter »*

*Ce guide n'est qu'un point de départ pour la
réflexion et l'action*



Calendrier prévisionnel

- › Date de lancement : Mai 2014
- › 2016 : poursuite de l'accompagnement

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de projet accompagnés techniquement
- › Nombre de projets accompagnés financièrement
- › Nombre de diagnostics « renouvellement urbain » réalisés

Moyens humains

- › Un chargé de mission urbanisme et mobilités durables

Qualitatif

- › Densification des cœurs de bourgs (comblement des dents creuses, réhabilitation du bâti vacant)
- › Revitalisation des activités



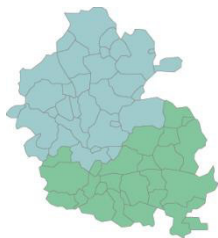
Constats du diagnostic

- › Des déplacements professionnels pouvant être limités
- › Une couverture de toutes les EPCI en solutions de visioconférence
- › Des solutions publiques et privées performantes
- › Un manque d'information concernant les salles de visioconférence mises à disposition des entreprises et structures locales

Objectifs à atteindre

- › Limiter les déplacements automobiles
- › Accompagner les entreprises dans le développement de leur activité
- › Mieux communiquer et ouvrir d'avantage le service de visioconférence

Echelle d'intervention



Intercommunalités

Publics visés



Actifs / jeunes

Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : 2017
- › Installations en place depuis 2014



Année 2
2017

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne / Mégalis Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays / EPCI			
Partenaire technique	EPCI / CD 56 / Région		Entreprises, écoles	Associations
Partenaire financier	EPCI / Région			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Schéma directeur territorial d'aménagement numérique du Morbihan (SDTAN)
- › Service numérique de e-Mégalis Bretagne

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Communiquer sur les possibilités actuelles de visioconférence

Mesure 2017
À débiter

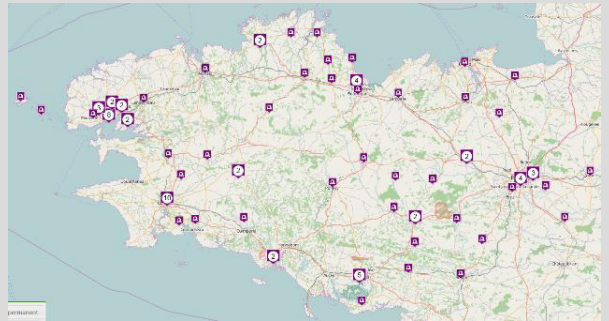
• Détail de la mesure

Les solutions privées de visioconférences se développent depuis les années 2000, elles sont maintenant performantes et concurrentielles (certaines sont même gratuites sous conditions). En parallèle, depuis 2014 s'est développé un programme d'équipement public du territoire breton en système de visioconférence soutenu par un matériel dédié et une conciergerie. Ce service est ouvert à tous, collectivités, associations et entreprises. Les possibilités techniques ne sont donc plus un frein au développement de cette pratique.

La sous-utilisation actuelle de ce service est principalement liée à des freins psychologiques, organisationnels et à une absence de communication.

• Opération sur le Pays de Plœrmel – Cœur de Bretagne

L'année 2017 devra permettre le lancement d'une campagne de communication et de vulgarisation autour de l'accès aux services de visioconférence. Quelques axes à valoriser : gain de temps, diminution de la fatigue, des risques liés aux déplacements, économies d'échelles, etc. Il est également nécessaire de mettre en avant la qualité des échanges (plus d'écoute, moins de perte de temps, interactivité immédiate, diffusion possible de documents) et la simplicité d'utilisation.



La couverture du territoire par e-Mégalis

Les 7 espaces de visioconférence sur le territoire :

- Siège du Pays de Plœrmel-Cœur de Bretagne, à Plœrmel.
- Siège de Plœrmel Communauté, à Plœrmel.
- Siège de la CCVOL, à Malestroit.
- Centre Ressources de Guer Communauté, à Guer.
- Siège de Josselin Communauté, à Josselin.
- Siège de la CC du Porhoët, à la Trinité-Porhoët.
- Siège de la CC de Mauron en Brocéliande, à Mauron.



Le système mis en place par le syndicat mixte e-Mégalis Bretagne dans le cadre du plan d'équipement de la Région Bretagne

Calendrier prévisionnel

- › Equipement des collectivités adhérentes d'e-Mégalis en 2014
- › Renforcement de la communication en 2017

Budget prévisionnel

- › Investissement d'environ 10 000 € par installation
- › Budget de gestion d'environ 2 000 € par an

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Augmentation de l'utilisation des espaces publics :

Qualitatif

- › Prise de conscience des possibilités offertes par la visioconférence
- › Meilleure connaissance de l'offre publique (e-Mégalis) et privée (Hangouts, Skype, etc.)
- › Limitation des déplacements professionnels



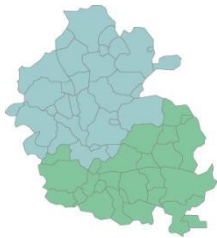
Constats du diagnostic

- › Développement progressif de l'accès au très haut débit sur le territoire
- › Manque de lieux pour faciliter l'accès à certaines services pour les actifs salariés ou indépendants et pour les entreprises
- › Volonté de rendre le territoire plus attractif pour les actifs et faciliter l'ancrage territorial

Objectifs à atteindre

- › Accompagner les entreprises dans leur développement
- › Faciliter le développement de l'auto-entrepreneuriat et de micro entreprises en milieu rural
- › Faciliter les échanges entre les actifs par des lieux physiques et des solutions numériques

Echelle d'intervention



Intercommunalités

Publics visés



Actifs

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement : 2018



Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne / Conseil de développement

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays			
Partenaire technique	EPCI / CD 56		Entreprises	Associations
Partenaire financier	EPCI			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Schéma directeur territorial d'aménagement numérique du Morbihan (SDTAN)

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5

Axe 3 : Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs

Contrairement aux grandes agglomérations, le développement de transports alternatifs à la voiture personnelle en milieu rural ne peut pas se baser sur la création d'un réseau de transports en commun dense, régulier et en site propre. Les faibles densités, conjuguées à l'absence de desserte ferroviaire obligent à adapter les actions possibles et à les diversifier pour offrir de vraies alternatives à l'utilisation de la voiture personnelle et une meilleure couverture des zones actuellement isolées.

Le développement des nouveaux usages doit être accéléré. Il peut être porté par la mise en place de solutions innovantes (vélo en libre-service, autopartage, téléservices, etc.) et par la sécurisation et la mise en réseau de ces nouveaux modes : voies douces sécurisées et bien connectées entre-elles, stationnements vélos sécurisés sur des points stratégiques, etc. Des actions sont aussi à porter sur le développement de réseaux de transport en commun performants et surtout adaptés au contexte rural (lignes régulières connectant les principaux pôles, lignes secondaires basées sur le réseau de transports scolaires, transports à la demande ciblés et sociaux, etc.).

Fiches actions résumées

Action 2017 à concrétiser	<p>3.1 Etendre les voies douces sécurisées</p> <p>Le territoire est couvert de liaisons douces de caractéristiques et de longueur variées : bandes et pistes cyclables, zones de rencontre, voies vertes, etc. Elles sont à la fois le réceptacle des pratiques actuelles et un des vecteurs pour le développement des mobilités douces (notamment en améliorant la sécurisation et la lisibilité des trajets).</p> <p>Le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne accompagne techniquement et financièrement les maîtres d'ouvrage dans la création de liaisons douces. De plus, dans le cadre du SCoT, la volonté de renforcer la structuration du réseau actuel est un enjeu fort, pour gagner en cohérence et renforcer les liaisons pôles à pôles.</p>
Action 2016 à poursuivre	<p>3.2 Créer des stationnements sécurisés pour les vélos</p> <p>Les infrastructures de stationnement sécurisé constituent un véritable levier à la pratique du vélo pour des questions de commodité, de confort et de lutte contre le vol et la dégradation. Ces solutions de stationnement sécurisé peuvent prendre la forme d'attaches, de box individuels ou d'abris collectifs à contrôle d'accès. Guer Communauté a réalisé, en 2016, la construction de six stations de parking à vélo abritées et sécurisées sur l'axe Guer – Beignon.</p>
Action 2016 à poursuivre	<p>3.3 Mettre à disposition des vélos à assistance électrique</p> <p>Guer communauté a mis en place une offre de location de 20 vélos à assistance électrique depuis le printemps 2016. Avec plus de 70 personnes ayant loué un VAE sur une période pouvant aller d'un mois à un an, l'expérience est un succès.</p> <p>La familiarisation et la promotion de ce mode de transport peut être grandement facilité par la mise en place de locations moyennes durées comme celles-ci, pour un investissement très réduit de la part de la collectivité.</p>
2018	<p>3.4 Mettre en place des navettes pérennes au niveau intercommunal</p> <p>Le territoire est mal desservi en transport en commun. Cet accès limité (une ligne régionale et deux lignes départementales) entraîne une part modale des transports en commun de seulement 1% concernant les trajets domicile-travail. Elle est, en revanche, de 45% pour les trajets domicile-école. Pourquoi donc ne pas se baser sur la mobilité scolaire pour multiplier les usages ?...</p>
Action 2016 à poursuivre	<p>3.5 Développer les transports à la demande</p> <p>Un service de Transport à la demande (TAP) peut être conçu selon différents paliers de souplesse : « porte-à-porte » ; domicile à point d'arrêt ; d'arrêt à arrêt.</p> <p>C'est donc un système modulable, adapté aux densités moyennes. Guer Communauté l'a développé en 2016 en partenariat avec le Conseil départemental.</p>



Constats du diagnostic

- › Un bon maillage en voies vertes structurantes (Canal de Nantes à Brest et anciennes voies ferrées)
- › Mais les liaisons cyclables sont principalement à vocation de loisirs
- › Or, une grande majorité des déplacements sont réalisés à l'intérieur du territoire
- › Atout à mieux valoriser et structurer
- › La part modale moyenne du vélo, tout type de trajets, sur la Pays de Plœrmel est de seulement 2%. Elle n'est même que de 1% concernant les trajets vers les commerces et les lieux de loisirs

Objectifs à atteindre

- › Promouvoir la mobilité douce et développer une politique cyclable dans les déplacements de proximité
- › Limiter l'usage de la voiture sur des courtes distances
- › Faire augmenter la part modale générale du vélo de 2 points
- › Diminuer les émissions de gaz à effet de serre

Priorité de mise en œuvre

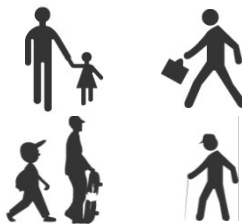
- › Date de lancement : en cours

Echelle d'intervention



Intercommunalités

Publics visés



Tous publics



Année 2
2017

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne pour la cohérence à l'échelle Pays Communes et Conseil Départemental pour la réalisation

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Communes / CD 56			
Partenaire technique	EPCI / CD 56 / Région			
Partenaire financier	EPCI / Communes / CD 56 / Etat			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Etude des déplacements et du stationnement – Plœrmel (2011)
- › Plan vélo départemental 2014 - 2018
- › Véloroutes - voies vertes de Bretagne
- › Contrat de Partenariat : fonds Région

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Extension du réseau de liaisons douces

Mesure 2017
À débiter

• Détail de la mesure

Le territoire est couvert de liaisons douces de caractéristiques et de longueur variées : bandes et pistes cyclables, zones de rencontre, voies vertes, etc. Elles sont à la fois le réceptacle des pratiques actuelles et un des vecteurs pour le développement des mobilités douces (notamment en améliorant la sécurisation et la lisibilité des trajets).

Le concept de liaisons douces regroupe donc des réalités très variées, en fonction des possibilités offertes par l'environnement et par le budget. Privilégier les voies en site propre est nécessaire pour maximiser la sécurité des usagers, notamment hors agglomération : piste cyclable, voie verte (qui est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » selon le décret 2004-998 du 16/09/2004).

• Opération sur le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne accompagne les maîtres d'ouvrage communaux dans la création de liaisons douces :

- Techniquement, pour réaliser une voie adaptée au contexte, les voies créées ne sont pas destinées aux mêmes territoires et aux mêmes usages. La mixité des usages est souvent préférable, ce que permet une voie verte ou une zone de rencontre, mais pas un trottoir, une bande ou une piste cyclable. En revanche, une voie verte nécessite une largeur de voie 3 mètres ainsi que des accotements aménagés (contraignant).
- Financièrement, avec les fonds du Contrat de Partenariat 2014 – 2020 qui peuvent aider certaines voies douces, sous conditions.

Le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne porte dans son SCoT, en cours de rédaction, la volonté de renforcer la structuration du réseau actuel déjà bien étendu par les voies vertes structurantes, en :

- Renforçant les liaisons pôles à pôles et pôles à voies vertes.
- Développant les liaisons à l'intérieur des polarités, pour améliorer et sécuriser les liens habitat – commerces – équipements et services.



Exemple réalisé en 2016 à Saint-Marcel

Calendrier prévisionnel

- › Début des accompagnements : septembre 2015
- › Poursuite des accompagnements et revoiture du fonds régional : 2017

Budget prévisionnel

- › Investissement moyen de 150 € le mètre linéaire pour une voie verte ou une piste cyclable
- › Subventions possibles :
 - › Région (jusqu'à 35% des dépenses éligibles)
 - › Département
 - › Etat

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Augmentation du linéaire de voies aménagées
- › Ratio positif entre aménagement de voies en site propre (déconnecté de la bande roulante) et aménagement en site partagé (trottoir, bande)

Qualitatif

- › Augmentation du sentiment de sécurité
- › Valorisation de la pratique du vélo
- › Réalisation d'un réseau cohérent, basé sur les voies vertes structurantes (voir SCoT)



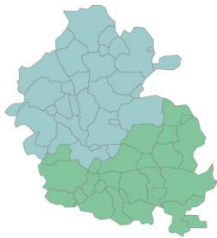
Constats du diagnostic

- › Une offre de stationnement inadaptée pouvant freiner la pratique du vélos
- › Des espaces de stationnement parfois sous-utilisés, voire manquants
- › Un risque de vol et de dégradation de son vélo pouvant nuire au développement de la pratique

Objectifs à atteindre

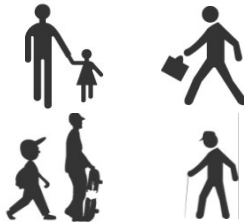
- › Organiser le stationnement des cycles de façon homogène et optimal sur l'ensemble du territoire
- › Encourager la pratique du vélo en proposant des conditions de stationnement des cycles pratiques et sûres, notamment pour les vélos à assistance électrique
- › Faire augmenter la part modale du vélo de 2 points

Echelle d'intervention



Intercommunalités

Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement : 2016



Année 1
2016

Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	EPCI			
Partenaire technique	Pays / Région / CD 56			
Partenaire financier	Communes/Région			Europe

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Etude des déplacements et du stationnement – Plœrmel (2011)
- › Plan vélo départemental 2014 - 2018
- › Véloroutes - voies vertes de Bretagne
- › Contrat de Partenariat : fonds Région et Europe

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Création d'abris-vélos sécurisés

Mesure 2016

• Détail de la mesure

Les infrastructures de stationnement sécurisé constituent un véritable levier à la pratique du vélo pour des questions de commodité, de confort et de lutte contre le vol et la dégradation (c'est la première demande des cyclistes). Ces solutions de stationnement sécurisé peuvent prendre la forme d'attaches, de box individuels ou d'abris collectifs à contrôle d'accès.

• Opération sur Guer Communauté

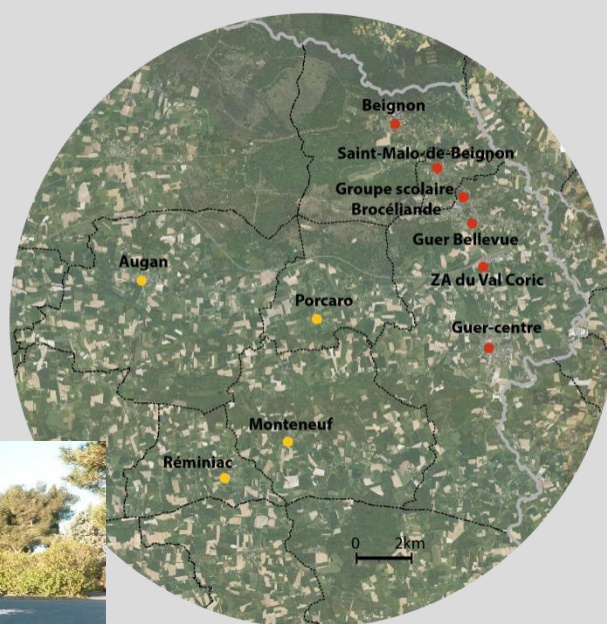
Guer Communauté a réalisé, en 2016, la construction de six stations de parking à vélo abritées et sécurisées sur l'axe Guer – Beignon. 4 autres stations desservant la totalité des communes du territoire de l'ancien EPCI étaient prévus. La réflexion est désormais à l'échelle de l'Oust à Brocéliande Communauté.

A court terme, sur l'axe Guer – Beignon :

- Guer-Centre,
- Halte multimodale du Val Coric,
- Guer Bellevue,
- Saint-Malo-de-Beignon,
- Lycée de Brocéliande,
- Beignon.

A moyen terme, les autres dessertes nécessaires :

- Augan,
- Monteneuf,
- Porcaro,
- Réminiac.



Localisation projetée des abris



Exemple d'abris

Calendrier prévisionnel

- › Début 2016 : montage du projet et phase de marché public
- › Octobre 2016 : installation des abris

Budget prévisionnel

- › Investissement de 20 000€ HT par abris sécurisé
- › Installation de 6 abris en 2016
- › Subventions de l'Etat et de la Région Bretagne

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Augmentation du nombre de cyclistes allant vers les pôles de commerces, de services, de loisirs et d'emplois

Qualitatif

- › Limitation de l'usage de la voiture pour les trajets domicile/travail, domicile/école et domicile/services et loisirs
- › Amélioration du sentiment de sécurité



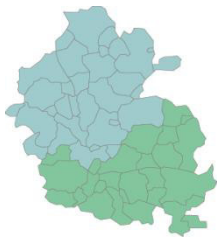
➤ **Constats du diagnostic**

- › Un recours massif à l'automobile pour se déplacer (80% des déplacements quotidiens)
- › La distance moyenne des déplacements en vélo sur le Pays de Plœrmel est de 5km pour les liaisons domicile-travail et de deux kilomètres pour les liaisons domicile-loisir et domicile-école

➤ **Objectifs à atteindre**

- › Promouvoir la mobilité douce et développer une politique cyclable dans les déplacements de proximité
- › Limiter l'usage de la voiture sur des courtes distances
- › Améliorer la mobilité douce entre les hameaux et le bourg et de bourg à bourg
- › Faire augmenter la part modale du vélo de 2 points
- › Diminuer les émissions de gaz à effet de serre

➤ **Echelle d'intervention**



Intercommunalités

➤ **Publics visés**



Tous publics

➤ **Priorité de mise en œuvre**

› Date de lancement : 2016



Année 1
2016

➤ **Pilotage et les partenaires mobilisés**

- › Pilote en charge du projet : Guer Communauté en 2016

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	EPCI / PTOB			
Partenaire technique	Communes / Région / CD 56			
Partenaire financier				

➤ **Articulation avec d'autres projets du territoire**

- › SCOT du Pays de Plœrmel - Cœur de Bretagne en cours d'élaboration
- › Plan climat énergie territorial (PCET)
- › Contrat local de santé (CLS)

➤ **Lien avec les autres actions**

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Mise en place d'une solution de location de VAE

Mesure 2016
À poursuivre

• Etape 1 : Etude du contexte, concertation partenariale et engagement sur la méthode

La mise en place de locations courtes durées de vélos à assistance électrique (VAE) en 2015 dans l'offre touristique locale à l'échelle du Pays touristique de l'Oust à Brocéliande (PTOB) a fait émerger un projet en direction de la population du territoire de Guer Communauté. En effet, les « petits déplacements » réguliers sont nombreux et pourraient faire davantage l'objet de l'utilisation du vélo. Une animation lors d'un événement local (forum des associations 2015) a montré l'intérêt porté par les habitants à cette nouvelle proposition et a confirmé la légitimité de l'expérimentation.

• Etape 2 : Choix du prestataire

Le montant de la prestation pour la durée de l'expérimentation n'a pas nécessité de mise en concurrence. Le contrat avec un prestataire porte actuellement sur la location de 10 vélos pour une durée d'un an, incluant la livraison et la maintenance. Par la suite, si l'expérimentation est concluante, une réflexion doit être menée sur l'acquisition. Les locations débutent en mars, pour accompagner l'arrivée du printemps.

• Etape 3 : Lancement d'une communication multicanale sur ce service

Une campagne de communication a été lancée par les canaux suivants, à partir d'une identité visuelle:

- Presse locale, départementale et spécialisée,
- Radios locales,
- Mailings,
- Réseaux sociaux, sites internet, bandeau mail,
- Support internes (Magazine de Guer communauté, programme des animations mensuelles).

Illustration sur Guer Communauté



Identité visuelle

Modèle de vélo



Calendrier prévisionnel

- › Fin 2015 : montage du projet
- › Printemps 2016 : lancement des locations
- › Printemps 2017 : premier bilan

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de locations
- › Nombre d'achat de VAE suite à une location

Budget prévisionnel

- › Fonctionnement (location à un prestataire) : coût location annuelle 14 000 € pour 20 vélos.
- › Investissement (acquisition, si expérimentation concluante) : 18 620 € pour 10 vélos avec entretien par le prestataire sur 4 ans.

Qualitatif

- › Limitation de l'usage de la voiture pour les trajets domicile/travail et domicile/services et loisirs



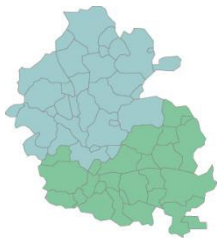
Constats du diagnostic

- › Un territoire mal desservi en transport en commun avec une offre ne permettant pas d'accéder aux principaux pôles du territoire
- › Un accès limité vers l'offre de transport structurante (une ligne régionale et une ligne départementale) hormis en voiture particulière
- › La part modale des transports en commun est de seulement 1% concernant les trajets domicile-travail. Elle est, en revanche, de 45% pour les trajets domicile-école. Elle est nulle concernant les autres motifs de déplacements (loisir, achat, etc.)

Objectifs à atteindre

- › Faciliter l'accès en transport collectif vers les polarités du territoire
- › Offrir des services répondant à certains besoins de déplacements (commerces, marchés, loisirs)
- › Faire augmenter la part modale des transports en commun de XX points pour les trajets domicile-travail et domicile-commerces-services-loisirs

Echelle d'intervention



Intercommunalités

Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement : 2018



Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : Guer Communauté, en 2016

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	EPCI			
Partenaire technique	Pays / CD 56	Transporteur		CD 22 et 35
Partenaire financier	CD 56			CD 22 et 35

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Projet de TAD sur Guer Communauté
- › Démarche Tibus du Conseil Départemental du Morbihan

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



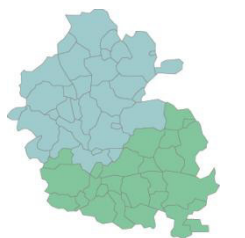
Constats du diagnostic

- › Une offre de transport en commun inexistante dans les zones rurales
- › Or, des besoins de déplacements vers les activités et services de proximité

Objectifs à atteindre

- › Améliorer les conditions d'accès aux services et les activités du territoire
- › Offrir une alternative aux publics non motorisés (jeunes, personnes âgées, personnes en insertion)

Echelle d'intervention



Intercommunalités

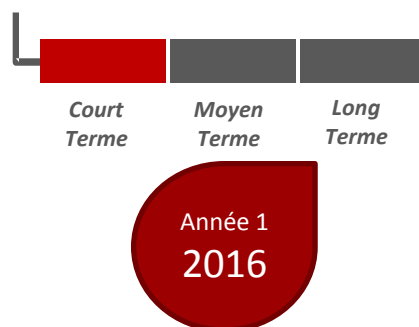
Publics visés



Jeunes
Séniors
Personnes en insertion

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement : 2016



Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : Guer Communauté, Ploërmel Communauté, en 2016

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	EPCI			
Partenaire technique	Pays / CD 56	Taxis locaux		
Partenaire financier	CD 56			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Opération de navette sur Guer Communauté
- › Opération de transport et visite sur Ploërmel
- › Politique du Conseil Départemental qui, en concertation, finance les projets de TAD à hauteur de 30%

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Mise en place ou extension du Transport à la Demande

Mesure 2016
À poursuivre

• Etape 1 : Nature du système à mettre en place et définitions des besoins

Un service de Transport à la demande (TAP) peut être conçu selon différents paliers de souplesse :

- Système « porte-à-porte » où les itinéraires, les heures de départ ainsi que les points d'arrêts sont souples et sont fonction de la demande des usagers.
- Système domicile à point d'arrêt où les personnes sont prises à leur domicile et déposées à des arrêts définis.
- Système d'arrêt à arrêt, sur le modèle d'un transport en commun, mais fonctionnant sous réservations.

Le type de véhicule, les conditions d'accès, ainsi que les fréquences et les amplitudes horaires sont également des variables d'ajustement pour ce service.

Guer Communauté met en place, en 2016, un service de transport du domicile vers un point d'arrêt sur l'ensemble des communes du territoire sur des horaires prédéfinis. Ce système vient étendre le service antérieur de TAD qui permettait de desservir le pôle d'échange multimodal du Val Coric.

• Etape 2 : Définition du fonctionnement du TAD

Guer Communauté a choisi un modèle très ouvert :

- Coût unique de 2 euros le trajet pour tous,
- Pas de critère d'utilisation,
- Des points de desserte dans toutes les communes (mairie pour les plus petites communes et dessertes stratégiques pour les plus grandes en termes de commerces, services, accueils, etc.),
- Réservation jusqu'à la veille auprès de la centrale d'appel du Département.
- Expérimentation menée sur 3 jours par semaine (lundi, mercredi, jeudi), à horaires fixes (périodes de début de matinée, fin de matinée, début d'après midi et fin d'après midi).

Guer Communauté est accompagnée par le Département du Morbihan techniquement et financièrement. Le fonctionnement s'effectue *via* un conventionnement avec les sociétés de taxi du territoire avec une répartition de l'activité en 4 zones.

Calendrier prévisionnel

- › Mars 2016 : début de l'expérimentation
- › Novembre 2016 : évaluation
- › A moyen terme, d'autres EPCI peuvent mettre en place un TAD sur le Pays de Ploërmel, soutenues par le CD 56

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de trajets
- › Nombre de personnes bénéficiaires

Budget prévisionnel

- › Coût total 40 000€.
- › Coût pour la collectivité 28 000 €
- › Subvention : 30% du CD 56

Qualitatif

- › Satisfaction des utilisateurs
- › Diversité des motifs et des publics
- › Pérennisation du service



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°2. Mise en place de navettes

Mesure 2016
À poursuivre

Un dispositif de transport à la demande peut être couplé à d'autres services pour améliorer la mobilité des personnes isolées, notamment des personnes âgées. Une expérimentation a lieu sur le territoire de Ploërmel en 2016.

• Mesure 1 : Transport

Le service, mis en place par le CCAS de Ploërmel en partenariat avec la Croix Rouge, s'adresse aux personnes retraitées habitant de Ploërmel et sans moyen de locomotion. Sous condition de ressources, les personnes peuvent s'inscrire aux différents déplacements proposés chaque mois vers le centre ville, les grandes surfaces, le cimetière, les établissements d'hébergements, les équipements de loisir, etc. selon un planning défini chaque mois.

Parallèlement des sorties et visites à la demi-journée ou à la journée sont proposées.

Le tarif : 3€ l'aller-retour.

Les trajets s'effectuent en mini-bus, propriété du CCAS.

• Mesure 2 : Visites à domicile

Pour les personnes retraitées qui le souhaitent ou après une orientation des professionnels du maintien à domicile, des visites sont proposées. Selon la volonté de la personne, ce temps peut être un temps de discussion, de jeux, de lecture, etc.

Ce service est gratuit.

• Mesure 3 : Extension possible au territoire communautaire...

Après un test à l'échelle communale, ce dispositif pourrait être étendu à l'échelle communautaire.



Véhicule du CCAS de Ploërmel

Calendrier prévisionnel

- › Février 2016 : démarrage
- › Fin-2016 : évaluation

Budget prévisionnel

- Dépenses :
- › Investissement : véhicule 22 000€
 - › Fonctionnement : environ 18 000€/an

Subvention de la Croix Rouge : 5000€

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de trajets
- › Nombre de participants aux activités
- › Nombre de personnes soutenues par des visites à domicile

Qualitatif

- › Lutte contre l'isolement des personnes âgées
- › Création de lien social
- › Pérennisation du service

Axe 4 : Optimiser le transport routier de personnes et de marchandises

Les mobilités en voiture et en poids lourds sont, et resteront, majoritaires. Elles bénéficient d'un réseau routier performant et elles sont bien adaptées aux faibles densités. Dans ce contexte, il est important de proposer des actions permettant d'optimiser les déplacements automobiles et la logistique et de mutualiser les moyens.

A ce titre, le covoiturage est un très bon outil pour mutualiser l'utilisation de la voiture personnelle. Actuellement en fort développement, il peut être renforcé par l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, le développement de services, du covoiturage solidaire de proximité pour rompre l'isolement, etc.

Fiches actions résumées

<p>4.1</p> <p>2018</p>	<p>Développer les véhicules « propres »</p> <p>Les déplacements quotidiens et professionnels sont majoritairement réalisés en voiture avec un parc composé, pour plus de moitié, de motorisation diesel. Ces déplacements sont la première source d'émissions de GES par les transports. La promotion des véhicules électriques est une partie de la réponse à ce problème. Les collectivités, avec le SDEM, mettent actuellement en place des bornes.</p>
<p>4.2</p> <p>2018</p>	<p>Optimiser l'utilisation des véhicules possédés par les organismes pour les mutualiser</p> <p>Les véhicules des parcs des entreprises, administration et établissement (EHPAD, etc.) sont globalement non-partagés. Ils restent inactifs, parqués, 95% de leur temps. Une mutualisation est possible. Une location est également envisageable, car une demande de déplacements ponctuelle émerge chez les particuliers et certains sont même près à ne plus être propriétaires de leurs voitures.</p>
<p>Action 2017 à débiter</p>	<p>4.3 Poursuivre le développement des pôles multimodaux (nombre et services)</p> <p>Un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) est un lieu centralisant et articulant différents modes de transport, publics et privés, avec pour objectif de faciliter et sécuriser les correspondances entre les modes et d'améliorer l'accessibilité aux services de transport depuis le territoire.</p> <p>Le site du Val Coric à Guer est le seul site accueillant un PEM aujourd'hui. Plusieurs services sont concentrés : arrêt car TER, arrêt transport à la demande, zone de covoiturage, places de recharge électrique et abris vélos sécurisés. Ploërmel Communauté souhaite réaliser un PEM à Ploërmel pour structurer les déplacements intra et extra-Pays, dans une vision à grande échelle.</p>
<p>Action 2017 à débiter</p>	<p>4.4 Développer le covoiturage solidaire et de proximité</p> <p>Le covoiturage peut se développer pour offrir des services collaboratifs et complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - covoiturage régulier domicile-travail, - covoiturage solidaire pour l'accès à l'emploi et à la formation, - covoiturage de proximité pour l'accès aux commerces, services et loisirs. <p>Or, ces formes de covoiturage ne sont actuellement pas traitées par les sites privés (gratuits ou payants) de covoiturage, ceux-ci couvrant quasi-exclusivement le covoiturage ponctuel de moyenne et longue distance. De plus, aucune animation n'est réalisée sur le territoire. Ces deux axes sont en travail à l'échelle du Grand Ouest pour une plateforme libre et gratuite et à l'échelle des intercommunalités pour une animation d'ampleur à destination des habitants et entreprises.</p>
<p>4.5</p> <p>2018</p>	<p>Mieux articuler les différents modes de déplacement (correspondance, information)</p> <p>Face au manque d'homogénéité, il est nécessaire de développer les complémentarités et les connaissances pour une utilisation optimale de tous les (futurs) services.</p> <p>Ce développement des connaissances est important pour les acteurs publics dans leur recherche d'efficacité, mais il l'est tout autant pour le citoyen à la recherche d'information accessible et fiable.</p>



Constats du diagnostic

- › Des déplacements quotidiens et professionnels majoritairement réalisés en voiture avec un parc composé, pour plus de moitié, de motorisation diesel
- › Les déplacements quotidiens sont la première source d'émissions de GES et de consommation d'énergie par les transports
- › Les transports sont la deuxième source de pollution sur le territoire

Objectifs à atteindre

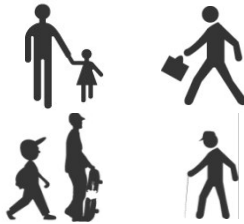
- › Réduire la consommation d'énergie fossile et d'émission de GES
- › Augmenter le parc de véhicule électriques des particuliers, des entreprises et des administrations

Echelle d'intervention



Pays de Ploërmel Cœur de Bretagne

Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement : 2018



Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Morbihan Energie (Syndicat départemental d'électrification du Morbihan) pour le déploiement des bornes Entreprises et administrations pour le remplacement du parc diesel en électrique

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Morbihan Energie			
Partenaire technique	EPCI / Communes / Région / CD 56		Entreprises	ADEME
Partenaire financier	EPCI / Communes / Région / CD 56			

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Plan climat énergie territorial (PCET)
- › Plan Mobilité électrique 56 de Morbihan Energie (SDEM)

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5

Action 4.2

Optimiser l'utilisation des véhicules possédés par les organismes pour les mutualiser



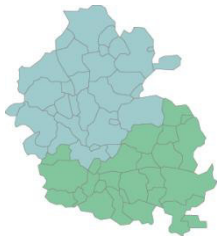
Constats du diagnostic

- › Des véhicules des parcs des entreprises, administration et établissement (EHPAD, etc.) non-partagés
- › Or, une demande de déplacements de plus en plus ponctuelle émerge, avec le souhait de proposer des locations de courte durée

Objectifs à atteindre

- › Mutualiser les véhicules existants pour limiter les coûts et les déplacements autosolistes
- › Possibilité d'ouvrir les parcs professionnel automobiles à la location aux particuliers, notamment le weekend et durant la saison estivale

Echelle d'intervention



*Pays de Plœrmel
Cœur de Bretagne
et
Intercommunalités*

Publics visés



*Actifs
Jeunes
Séniors*

Priorité de mise en œuvre

› Date de lancement : 2018



Pilotage et les partenaires mobilisés

› Pilote en charge du projet : Entreprises, Pays et EPCI

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	EPCI	Entreprises		
Partenaire technique	Pays / Communes		Associations	
Partenaire financier				

Articulation avec d'autres projets du territoire

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



Constats du diagnostic

- › Une offre de transport hétérogène et mal coordonnée
- › Un manque de complémentarité entre les offres de transports, notamment avec les modes actifs ne valorisant pas leur pratique
- › Des aires de covoiturage très utilisées, parfois congestionnées

Objectifs à atteindre

- › Développer l'intermodalité
- › Offrir des services et offres adaptés aux usagers sur les lieux de covoiturage et d'arrêt des transports en commun
- › Renforcer les pôles de mobilités dans le cœur de bourg (pour renforcer les commerces et les services en s'appuyant sur des capacités en stationnement souvent déjà importantes)

Echelle d'intervention



Intercommunalités

Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : 2017
- › Date de livraison : 2020



Année 2
2017

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : EPCI

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	EPCI			
Partenaire technique	Etat / Pays / EPCI / Région / CD 56	Transporteurs		
Partenaire financier	Etat / Pays / EPCI / Région / CD 56			Europe (FEDER)

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › SCOT en cours d'élaboration
- › Contrat de Partenariat : fonds Région et FEDER

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : Création et structuration d'un Pôle d'Echange Multimodal à Ploërmel

Mesure 2017
À débiter

• Détail de la mesure

Un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) est un lieu centralisant et articulant différents modes de transport, publics et privés. Les PEM ont pour objectif de faciliter et sécuriser les correspondances entre les modes et d'améliorer l'accessibilité aux services de transport depuis le territoire.

Sur le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne, le site du Val Coric à Guer est le seul accueillant un PEM. Plusieurs services sont concentrés : arrêt car TER, arrêt transport à la demande, zone de covoiturage, places de recharge électrique et abris vélos sécurisé.

Ploërmel Communauté souhaite réaliser un PEM à Ploërmel pour structurer les déplacements intra et extra-Pays. En se basant sur sa position géographique centrale, au cœur de son bassin de vie, et sur sa concentration en termes d'équipements, de services et d'emplois autour du site.

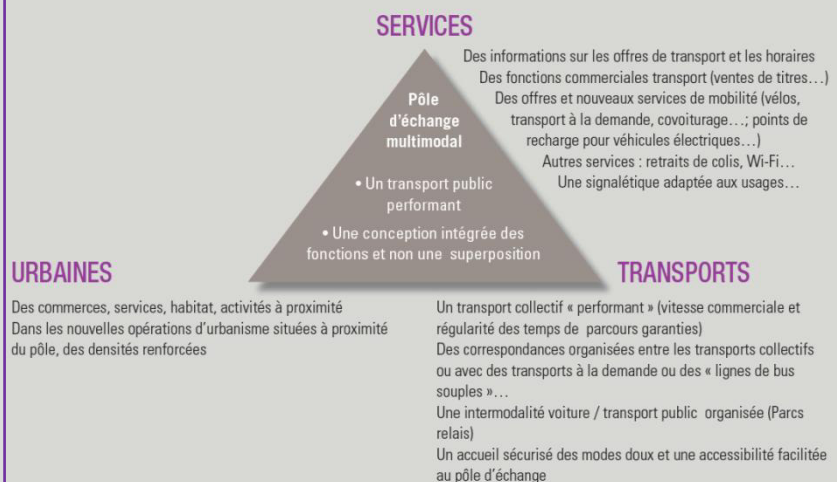
• Opération sur Ploërmel Communauté

Le futur PEM de Ploërmel s'inscrit comme équipement structurant pour toutes les actions actuelles et projetées autour de la mobilité. Il permettra de renforcer ou de développer :

- l'intermodalité des lignes de transport en commun entre et avec les autres modes de déplacement,
- l'accessibilité au transport scolaire,
- le covoiturage (parking actuel saturé),
- l'autopartage, avec des places réservées,
- la mobilité électrique (bornes),
- les taxis, avec des places réservées,
- les modes doux, avec la connexion aux liaisons douces et avec l'aménagement d'équipements à destination des cyclistes.

La réalisation d'un PEM est également l'occasion de réaliser une importante communication pour améliorer la prise en compte de cet équipement et des services de mobilités collectives et douces accueillies.

FONCTIONS D'UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL



Source : AUDIAR, 2013

Calendrier prévisionnel

- › Etudes : 2017-2018
- › Livraison : 2021

Budget prévisionnel

- › Investissement prévisionnel de 4 millions d'euros (dont 10% de frais d'études et de MOE)
- › Financements Région et Etat

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Augmentation du nombre d'utilisateurs des services existants (lignes de transport en commun, covoiturage)
- › Augmentation du nombre de services

Qualitatif

- › Bonne intégration dans l'environnement et accessibilité facilitée pour tous depuis Ploërmel et depuis l'ensemble du territoire du Pays de Ploërmel



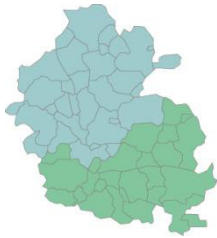
Constats du diagnostic

- › Une offre limitée pour les déplacements de proximité, plus particulièrement dans les zones rurales (hameaux)
- › Une frange de la population ne dispose pas de moyen de locomotion pour se déplacer (12% des ménages ne possède pas de voiture).
- › Une demande de déplacements se portant de plus en plus sur le partage
- › La part modale de « l'autosoliste » (une voiture – un conducteur) est de 82% concernant les trajets domicile-travail et d'environ 50% pour les trajets domicile-commerces-services-loisirs

Objectifs à atteindre

- › Offrir une alternative aux jeunes et aux ménages non motorisés
- › Développer les déplacements automobiles mutualisés pour les trajets vers les centralités (école, travail, services, lignes de TC structurantes) et vers les lieux d'emploi
- › Faire augmenter la part modale du covoiturage sur les courtes distances
- › Diminuer les émissions de gaz à effet de serre

Echelle d'intervention



Pays de Ploërmel Cœur
de Bretagne
et Intercommunalités

Publics visés



Tous publics,
mais principalement
les actifs

Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : 2017



Année 2
2017

Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Ploërmel Cœur de Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays / EPCI			AMISEP
Partenaire technique	EPCI / Communes / CD 56	Entreprises spé.	Associations	AMISEP/Miss Loc
Partenaire financier	EPCI/ Communes / CD 56			Europe

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › Actions de sensibilisation et d'information initiées par les collectivités
- › SDTC (Schéma directeur des transports collectifs) du CD 56

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°1 : accompagnement de la création d'une plateforme libre et gratuite

Mesure 2017

Un groupement de commande s'est constitué fin-2016 sur les régions Bretagne et Pays de la Loire pour mener à la création d'une plateforme publique de covoiturage.

Cette plateforme devra prendre en charge le :

- covoiturage régulier domicile-travail,
- covoiturage solidaire pour l'accès à l'emploi et à la formation,
- covoiturage de proximité pour l'accès aux commerces, services et loisirs.

Ces formes de covoiturage ne sont actuellement pas traitées par les sites privés (gratuits ou payants) de covoiturage. Ceux-ci couvrant quasi-exclusivement le covoiturage ponctuel de moyenne et longue distance.

La plateforme sera open source et largement ouverte au partenariat, elle aura une base de donnée unique, un site unique, mais également la possibilité d'évoluer en fonction des besoins particuliers des territoires ou entreprises.

Le Pays de Plœrmel participe au montage technique, étant le premier territoire rural à intégrer le projet.

- Etape 1 : formalisation des besoins et conventionnement des partenaires
- Etape 2 : rédaction du cahier des charges
- Etape 3 : recrutement d'un prestataire Informatique
- Etape 4 : Mise en ligne de la plateforme

Exemple de la plateforme Covoit'OùRA, qui porte quelques idées essentielles à valoriser :

- Accès facile,
- Trajets réguliers ou exceptionnels,
- Création ou jumelage possible d'évènements,
- Création de communautés en fonction de la localisation des covoitureurs ou de leur entreprise ou zone d'activités.



Bienvenue sur le site de covoiturage quotidien de votre territoire

Derniers trajets De Voinon à Le Pont-de-Beauvois... Du mardi 11 avril 2017 au mercredi 11 avril 2018 De Saint-Marcellin à Chimilin Le mardi 18 avril 2017 De Firminy à Marlhès Du dimanche 09 avril 2017 au mardi 02 mars 2021	Forum "Eduquer pour élever les c..." à La Roche-sur-Grane Vernissage SOLEIL NOIR à Pont-en-Royans Concert BANSHEE : Musique irlan... à Bourdeaux	Prochains évènements Voir tous les évènements Proposez votre évènement !		
Les Communautés Voir toutes les communautés	Espace Royans 19 adhérents	SOLYSTIC 11 adhérents	EOLANE VALENCE 6 adhérents	Lafarge 103 adhérents

Calendrier prévisionnel

- › 2016 : Réflexion et montage du partenariat
- › Hiver/printemps 2017 : rédaction du cahier des charges
- › 2^{ème} semestre 2017 : recrutement du prestataire et création de la plateforme numérique
- › Mai 2018 : Lancement de la plateforme numérique
- › 2018 : Conventionnement avec les territoires volontaire et ouverture à l'animation

Budget prévisionnel

- › Près de 400 000 €, pris en charge par les membres du groupement de commande.

Covoit'OùRA! AUVERGNE - Rhône-Alpes	Nos partenaires www.covoiturage.ain.fr www.covoiturage-saint-etienne-metropole.fr	De ville en ville Covoiturage Nyons - Crusas Covoiturage Valence - La Verpillière Covoiturage Annanay - Nantua	À propos Assurance Charte Economies
---	---	---	--



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°2 : covoiturage solidaire pour l'emploi

Mesure 2017
À débiter

Sur le territoire du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne, plus de 4 000 ménages ne possèdent pas de voiture (*Insee 2010*). Nombre d'entre-eux habitent loin des services quotidiens et des lieux de travail. De plus, certains ménages possédant une voiture peuvent rencontrer des problèmes de mobilité plus ou moins durables. Or, garantir l'accès à l'emploi dans ces situations est primordial. L'objectif premier de la démarche de mobilité solidaire est de mobiliser une communauté d'actifs véhiculés acceptant de covoiturer une personne en retour vers l'emploi (accès à un emploi, une formation, un stage, etc.) ou le maintien dans l'emploi (situations de précarité énergétique, panne, problèmes de santé, etc.).

• Etape 0 : participer à l'étude départementale

- La Commission insertion, emploi, enfance et famille du Conseil Départemental du Morbihan a missionné l'association Covoiturage+ pour réaliser une étude pour la structuration du covoiturage solidaire dans le Morbihan. Le Pays de Ploërmel et les EPCI participent à l'étude?

• Etape 1 : accompagner les actions d'échelle départementales et réfléchir et sensibiliser dans une démarche multipartenariale d'échelle Pays

- Accueillir les actions réalisées par Covoiturage+ pour le compte du Conseil Départemental.
- Réfléchir en concertation et prendre en compte des actions déjà effectives sur le Pays de Ploërmel (Mission locale, AMISEP, agences d'interim, entreprises, collectivités, etc.).

• Etape 2 : recruter des conducteurs et faire connaître le service aux acteurs de l'insertion

- Se baser sur la future plateforme de covoiturage pour recueillir les futures propositions et demandes.
- Communiquer largement auprès des habitants.
- Impliquer les entreprises : les engager au côté du territoire dans une démarche pérenne et durable, les faire adhérer, nommer des référents (intégration dans l'action 1.2).
- Impliquer tout acteur local (insertion, développement économique, etc.) dans le relais de la communication.

• Etape 3 : ouvrir le service aux actifs en insertion professionnelle et au grand public

- Avoir une base de données estimée suffisante pour commencer sans créer trop de déception.
- Communiquer largement sur l'ouverture du service.

Calendrier prévisionnel

- › 1^{er} semestre 2017 : Etude départementale
- › Septembre 2017 : Accompagnement des actions départementales et concertation des acteurs locaux
- › Janvier 2018 : Rencontres personnalisées à l'entreprise et développement progressif des outils
- › Mai 2018 : Lancement de la plateforme de covoiturage permettant d'accélérer le recrutement des conducteurs
- › Fin 2019 : Evaluation et poursuite éventuelle

Budget prévisionnel

- › Projet monté en parallèle du 1.2 (actions transversales dans chaque mesure), budget de 25 000€ TTC / an pour 0,5 ETP et des outils de communication à l'échelle Pays :
 - Actions terrains (animations, rencontres des entreprises /acteurs, sensibilisation des salariés...)
 - Plateforme web
 - Communication
 - Relation covoitureurs (mise en relation, suivi, etc.)
- › 0,3 ETP évalué par le référent de chaque communauté de communes (mobilisation des entreprises/acteurs, organisation des rencontres, diffusion du service, etc.)

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de conducteurs inscrits
- › Nombre de demandes entrantes / suivies
- › Taux de solutions trouvées (réponses positives)
- › Distance parcourue et nombre de trajets réalisés
- › Coût du traitement de la demande et coût du trajet

Qualitatif

- › Témoignages :
 - › Créateur de lien social
 - › Entraide



LES MESURES A METTRE EN PLACE

Mesure n°3 : covoiturage de proximité pour l'accès aux biens, services et équipements du territoire

Mesure 2017
À débiter

Il s'agit d'expérimenter une solution de covoiturage basée sur un principe de communautés d'habitants « se rendant services mutuellement », en complément de la mobilité solidaire pour l'emploi. Hors trajets domicile-travail, les motifs de déplacement sont multiples : accès aux loisirs, courses, services administratifs, médicaux de proximité. Le projet à expérimenter pourrait porter sur la mixité des besoins et des publics. Par exemple, les personnes âgées pourraient emmener des enfants à l'activité de loisir du mercredi, les actifs pourraient covoiturer les personnes non-motorisées au marché ou au cabinet médical les jours de semaine et le samedi.

• Etape 1 : mobiliser un groupe de travail

- Impliquer les parties prenantes (collectivités, CCAS, associations culturelles et sportives, clubs des anciens, associations œuvrant dans le champ de l'insertion, etc.).
- Ajuster la méthode et définir les moyens (communication, mise en relation, etc.).

• Etape 2 : faire connaître le service au grand public et recruter des conducteurs

- Communiquer largement auprès des habitants pour recueillir une base de conducteurs, notamment en se basant sur les élus municipaux et les secrétaires de mairies.
- Se servir de la future plateforme de covoiturage pour gérer la base de données
- Impliquer les générateurs de déplacements, les convaincre.
- Impliquer tout acteur local, mouvement citoyen, dans le relais de la communication.
- Lever les freins identifiés.

• Etape 3 : ouvrir le service aux habitants, pour l'accès aux services, aux loisirs, etc.

- Conditionner l'ouverture du service à l'obtention d'une base de données estimée suffisante pour pouvoir atteindre un taux de réponses aux demandes satisfaisant.
- Communiquer largement sur l'ouverture du service via divers canaux.
- Continuer de recruter des conducteurs pour enrichir la base et les possibilités de trajets.

Calendrier prévisionnel

- › Mai 2018 : Lancement de la plateforme de covoiturage permettant de démarrer le recrutement des conducteurs (hors trajets domicile-travail)
- › Septembre 2018 : Lancement du service, si la base de conducteurs est suffisante sur le territoire
- › Fin 2019 : Evaluation

Budget prévisionnel

- › 0,5 ETP et frais de structure et de communication (budget commun de 25 000 € TTC / an à l'échelle du Pays). Inclus et indissociable de la mesure 2 de cette même action 4.4 et de l'action 1.2.

Indicateurs de suivi

Quantitatif

- › Nombre de conducteurs inscrits sur la base de données
- › Nombre de demandes entrantes / suivies
- › Taux de solutions trouvées (réponses positives)
- › Distance parcourue et nombre de trajets réalisés
- › Coût du traitement de la demande et coût du trajet

Qualitatif

- › Témoignages :
 - › Créateur de lien social
 - › Entraide



Constats du diagnostic

- › Un manque d'homogénéité et de complémentarité entre les offres de transport
- › Un manque d'information
- › Des offres de transport actuelles peu valorisées, notamment le rabattement des modes actifs vers les transports collectifs
- › Un changement d'AOT à l'horizon 2017

Objectifs à atteindre

- › Améliorer la coordinations des offres entre les différentes AOT et la transition vers la compétence régionale
- › Améliorer l'information à disposition des habitants et des touristes
- › Optimiser et compléter les services existants répondant davantage aux besoins locaux

Echelle d'intervention



Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne

Publics visés



Tous publics

Priorité de mise en œuvre

- › Date de lancement : 2018



Pilotage et les partenaires mobilisés

- › Pilote en charge du projet : Pays de Plœrmel Cœur de Bretagne

	Collectivité, organisme public, AOT/AOM	Professionnels privés du transport	Société civile	Autres
Maître d'ouvrage	Pays			
Partenaire technique	EPCI / Communes / Région / CD 56	Transporteurs		CD 22 et 35
Partenaire financier	EPCI / Communes / Région / CD 56			Europe

Articulation avec d'autres projets du territoire

- › SCOT en cours d'élaboration
- › SDTC du CD 56
- › Contrat de Partenariat : fonds LEADER

Lien avec les autres actions

1.1	1.2	1.3		
2.1	2.2	2.3	2.4	
3.1	3.2	3.3	3.4	3.5
4.1	4.2	4.3	4.4	4.5

Planning général

Stratégie Mobilités durables du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Priorité de mise en œuvre

2016

2017

2018

Axe 1 : Accompagner les comportements de mobilité durable

Action 1.1 Communiquer auprès des habitants sur les changements de comportements de mobilité

Action 1.2 Accompagner les entreprises vers les Plans de déplacements (inter) entreprises (PDE)

Action 1.3 Mettre en place un accompagnement scolaire (pédibus, vélobus, animation jeunesse)

Axe 2 : Organiser le territoire pour réduire la demande en déplacements

Action 2.1 Développer une politique d'urbanisation améliorant les mobilités

Action 2.2 Structurer et renforcer les pôles de centralité

Action 2.3 Amplifier le développement de la visioconférence

Action 2.4 Faciliter le télétravail et le coworking

Axe 3 : Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture

Action 3.1 Etendre les voies douces sécurisées

Action 3.2 Créer des stationnements sécurisés pour les vélos

Action 3.3 Mettre à disposition des vélos à assistance électrique

Action 3.4 Mettre en place des navettes pérennes au niveau intercommunal

Action 3.5 Développer les transports à la demande

Axe 4 : Optimiser le transport routier de personnes et de marchandises

Action 4.1 Développer les véhicules « propres »

Action 4.2 Optimiser l'utilisation des véhicules possédés par les organismes pour les mutualiser

Action 4.3 Poursuivre le développement des pôles multimodaux

Action 4.4 Développer le covoiturage solidaire et de proximité

Action 4.5 Mieux articuler les différents modes de déplacement

Tableau récapitulatif des acteurs (non-exhaustif)

Stratégie Mobilités durables du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne		Acteurs						Aides possibles	
		Pays	EPCI	Com mune	CD56	Régi on	Ade me		Autres
Axe 1 : Accompagner les comportements de mobilité durable									
Action 1.1	Communiquer auprès des habitants							Transporteurs, OT, asso, SNCF	Région, Europe, Ademe
Action 1.2	Accompagner les entreprises vers les PDE							Asso, CCI, clubs d'entreprises	
Action 1.3	Mettre en place un accompagnement scolaire	CDD						Associations, écoles	Europe, Ademe, Etat
Axe 2 : Organiser le territoire pour réduire la demande en déplacements									
Action 2.1	Développer l'urbanisation améliorant les mobilités							Habitants	Région, Etat
Action 2.2	Structurer et renforcer les pôles de centralité							Commerçants, bailleurs	Région, Etat, Europe
Action 2.3	Amplifier le développement de la visioconférence							Entreprises, asso, Mégalis	Région
Action 2.4	Faciliter le télétravail et le coworking							Entreprises, associations	
Axe 3 : Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture									
Action 3.1	Etendre les voies douces sécurisées								CD 56, Région, Etat
Action 3.2	Créer des stationnements sécurisés pour les vélos								CD 56, Région, Etat, Europe
Action 3.3	Mettre à disposition des vélos à assistance électrique							PTOB	Région, Europe
Action 3.4	Mettre en place des navettes pérennes							Transporteurs	CD 56
Action 3.5	Développer les transports à la demande							Taxi	CD 56
Axe 4 : Optimiser le transport routier de personnes et de marchandises									
Action 4.1	Développer les véhicules « propres »							Morbihan Energie, Entreprises	CD, Morbihan Energie, etc.
Action 4.2	Optimiser l'utilisation des véhicules							Entreprises, associations	
Action 4.3	Développer les pôles multimodaux								Région, Etat, Europe
Action 4.4	Développer le covoiturage solidaire et de proximité							Entreprises, associations	Europe
Action 4.5	Articuler les différents modes de déplacement							Transporteurs	Région, Etat, Europe

Programme d'actions Mobilités Durables Sur le Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Après un an de concertation, les dix-sept fiches-actions, réparties en quatre axes stratégiques, ont été validées le 23 mars 2016 par les élus du Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne. Ces dix-sept fiches-actions constituent le Programme d'actions.

Le programme d'actions est destiné à évoluer tous les ans. Chaque année, les fiches sont progressivement ouvertes et détaillées en mesures. L'ouverture de ces fiches est liée à la stratégie construite en 2015 et 2016 et elle est réévaluée pour s'adapter au contexte local et national. C'est la version 2017 qui vous est proposée ici.

Six fiches-actions ont été ouvertes en 2016, six autres le sont en 2017. Les dernières le seront en 2018. Fin-2018 aura lieu l'évaluation de la démarche pour un retour d'expérience complet et constructif, posant les bases des actions et stratégies futures.

Porteurs de projet publics et privés, si vous souhaitez réaliser des expérimentations sur le territoire du Pays de Ploërmel qui entrent dans ce programme d'actions, prenez contact pour étudier les possibilités d'accompagnement technique et financier de votre projet.

PETR Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne

Centre d'activités de Ronsouze

CS 30 555 – 56 805 Ploërmel

Tél : 02 07 74 04 37

Mél : contact@paysdeploermel-coeurdebretagne.fr

