

PANORAMA DES MOBILITES DES COTES D'ARMOR



SITUATION 2021 – MARS 2022



**PRÉFET
DES CÔTES-
D'ARMOR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**Côtes
d'Armor**
le Département



Vers une mobilité plus solidaire, multimodale et active



Préface

À travers le Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public, l'État et le Département souhaitent accompagner les territoires costarmoricains à relever le défi de l'accessibilité et de la mobilité pour tous, et à répondre à celui de la transition énergétique de nos modes de transport.

Permettre à nos concitoyens, notamment les plus vulnérables, d'accéder aux services dont ils ont besoin et de pouvoir effectuer leurs trajets quotidiens autrement qu'en voiture individuelle, en développant la multimodalité et la pratique du vélo, c'est l'ambition commune qu'il nous faut porter.

Ce document annuel de l'observatoire départemental des mobilités, se veut une aide pour les acteurs, publics ou privés, de la mobilité et un outil de connaissance et de suivi des actions menées par chacun d'entre eux.

Thierry MOSIMANN
Préfet
des Côtes-d'Armor

Christian COAIL
Président
du Département
des Côtes-d'Armor



SOMMAIRES

La mobilité dans les Côtes-d’Armor.....	4
L’organisation des mobilités dans les Côtes d’Armor.....	5
La Planification de la mobilité.....	6
Connaissance des mobilités.....	8
Mobilité et Crise du covid19.....	9
Améliorer l’accessibilité des services tout en relevant le défi de la transition énergétique.....	10
Les transports dans la stratégie nationale bas carbone.....	11
Quelles solutions pour les trajets du quotidien en Côtes-d’Armor.....	11
Des services publics plus accessibles.....	12
Une mobilité solidaire.....	13
Les actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture.....	15
Le vélo et les modes actifs.....	16
Les transports en commun.....	19
La multimodalité.....	20
Aller au travail autrement.....	22
Les actions en faveur du covoiturage.....	23
Les actions en faveur des énergies alternatives.....	26
Vers plus d’innovations et de solutions de démobilité.....	29
Abréviations - acronymes.....	34

LA MOBILITÉ DANS LES CÔTES-D'ARMOR

L'ORGANISATION DES MOBILITÉS DANS LES CÔTES D'ARMOR



Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

Suite à l'application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, les communautés d'agglomération sont AOM et les communautés de communes (CC) avait jusqu'au 31/03/2021 pour prendre la compétence mobilité. En Côtes-d'Armor, c'est le cas de la CC Kreiz Breizh. Ainsi, 6 établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI) ont la compétence d'AOM (SBAA, LTC, DA, CCKB, GPA et LTM). La Région, autorité organisatrice de la mobilité régionale, a, également, la compétence d'AOM sur les ressorts territoriaux de 2 CC (LAC et LCBC). Ce sont ces AOM qui ont en charge l'organisation des mobilités en Côtes-d'Armor.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competece-organisation-mobilites-communautes-communes>

Le SDAASaP et l'observatoire des mobilités des Côtes d'Armor

Dans le cadre du schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASaP), il a été prévu la création d'un observatoire des mobilités, réunissant les représentants des gestionnaires d'infrastructures (État, Département, Communes), des gestionnaires de services de mobilité (Région, Intercommunalités) et tous les partenaires associés aux politiques de la mobilité.

Les objectifs de l'observatoire :

- améliorer et partager la connaissance de la mobilité ;
- mettre en lien les acteurs et connaître leurs besoins ;
- promouvoir la mise en œuvre des plans de mobilité dans les entreprises.

Les deux productions de l'observatoire sont le panorama des mobilités (édition annuelle) et son site internet attendu courant 2022.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://cotesdarmor.fr/le-departement/les-grands-enjeux/accessibilite-des-services-au-public>

Le schéma des mobilités du Département

Le Département élabore un schéma des mobilités (2022-2027), en cohérence avec son Plan de Transition Énergétique établi en 2019 et avec le SDAASaP. Il intégrera le plan d'actions en faveur des mobilités solidaires et sera construit principalement autour de 4 axes :

- Les mobilités actives, avec un Schéma Départemental Cyclable, mettant l'accent sur les déplacements du quotidien au moyen d'aménagements cyclables à haut niveau de service. Le Schéma intégrera également le réseau touristique (y compris le PDIPR) ;
- Les mobilités évitées avec un nouveau PDM-E (Plan de Mobilité Employeur) ;
- Les mobilités partagées avec la mise à niveau du Schéma des Aires de Covoiturage et des Services Associés ;
- Les mobilités propres et décarbonées en cohérence avec le schéma du SDE 22.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://cotesdarmor.fr/>

La planification des mobilités intercommunales hors PDMS

La création des PDMS par la loi est récente. Avant cela les collectivités ont fait preuve de créativité et de volontarisme sur le sujet de la mobilité en l'intégrant à d'autres supports de planification :

- Dinan Agglomération au travers d'un plan de déplacement communautaire intégré à son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) ;
- Lannion Trégor Communauté à travers un plan de déplacement intégré à son projet de territoire Cap 2040.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.dinan-agglomeration.fr/Media/Fichiers/3.-URBANISME-HABITAT-MOBILITE/1.-Urbanisme/11.-Plan-de-Deplacement-Communautaire>

<https://www.lannion-tregor.com/grands-projets/le-projet-de-territoire-cap-2040.html>

Les modes actifs de déplacements

Les schémas directeurs cyclables, schémas piétons et autres schémas directeurs des modes actifs sont des documents d'orientation stratégique à long terme sur la politique cyclable et/ou piétonne des territoires. De nombreuses collectivités s'en dotent à différentes échelles d'actions et les intègrent à leurs documents de planification.

Dans les Côtes-d'Armor, SBAA, LTC, DA, GPA et la CCKB ont réalisé ou sont en cours de réalisation ou de révision de leurs schémas directeurs cyclables. De même, les villes de Saint-Brieuc, Lannion, Guingamp, Dinan, Plérin, Paimpol, Perros-Guirec, Binic-Etables et Quintin ont réalisé ou finalisent un plan vélo.

Lamballe Terre et Mer a réalisé en 2021 un premier « schéma des mobilités durables » pour un usage interne.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/le-schema-directeur-communautaire-des-amenagements-cyclables.html>
<https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/vivre-et-habiter/mes-deplacements/je-circule-a-velo/les-itineraires-cyclables>
<https://www.dinan-agglomeration.fr/Urbanisme-habitat-mobilite/Transports-et-mobilites/Plan-Velo-Communautaire>

La planification des énergies alternatives

Le Syndicat Départemental d'Énergie des Côtes d'Armor (SDE22) a pour objectif de réaliser un schéma de mobilité qui comprendra un schéma directeur des infrastructures de recharge des véhicules électriques et intégrera les infrastructures de mobilité au gaz naturel véhicule (GNV) et à l'hydrogène.

La finalisation du schéma est prévue pour l'automne 2022.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.sde22.fr/>

CONNAISSANCE DES MOBILITÉS

84,6%

Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail en Côtes-d'Armor (INSEE RP 2018 – publié en juin 2021)



Des données nombreuses mais rares à l'échelle locale

A l'échelle nationale, de nombreuses études et données existent. Toutefois, au niveau local, les données sont souvent limitées aux données de trafic des routes principales, aux flux de passagers des bus et aux données du recensement de population de l'INSEE, insuffisantes pour un diagnostic fin.

C'est pourquoi les territoires doivent souvent réaliser des enquêtes complémentaires (type enquête ménages déplacements).

Concernant les informations relatives aux services et infrastructures de mobilité, l'État a mis en place le site *transport.data.gouv.fr*

Dans les Côtes-d'Armor, l'ensemble des données des services de mobilité seront accessibles depuis le site internet de l'observatoire des mobilités du SDAASaP.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/connaissance-modelisation-evaluation-mobilite/observation-analyse-mobilite/enquetes-mobilite-emc2>

Les principales données et études disponibles

Enquête mobilité des personnes – 2019 - Enquête réalisée par le CGDD du ministère de la transition écologique. Elle s'inscrit dans le cadre des enquêtes nationales sur les déplacements des personnes qui sont réalisées environ tous les dix ans.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

Le ministère de la transition écologique a confié au CITEPA, l'élaboration des inventaires nationaux d'émissions de GES – **Les émissions de gaz à effet de serre des transports** – Traitement réalisé par le SDES – 2019. <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport>

L'**Observatoire régional des transports de Bretagne** publie annuellement les chiffres clés du transport en Bretagne. <http://www.observatoire-transport-bretagne.fr/>

La communauté de communes de Dinan et l'agglomération de Saint-Brieuc ont respectivement réalisé, en 2010 et 2012, une **enquête « ménages-déplacements »**, selon la méthodologie nationale élaborée par le CEREMA. Lannion Trégor communauté démarrera une telle enquête en mars 2022.

Plus récemment, une étude relative à la **stratégie mobilité** a été conduite par le CEREMA et GPA sur le territoire de l'agglomération. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/convention-cadre-entre-cerema-quiringamp-paimpol-agglomeration>

MOBILITÉ ET CRISE DU COVID19

Quels effets sur les mobilités ?

Les années 2020 et 2021, avec près de 4 mois de confinement, ont représenté un exercice grandeur nature en matière de mobilités. La crise du COVID constitue à ce titre une occasion d'interroger notre rapport à la mobilité et de repenser nos déplacements au quotidien.

Les transports en commun des villes moyennes ont fonctionné en mode très dégradé et ont été quasiment désertés. Les analyses montrent que les usagers réguliers se sont massivement reportés sur la voiture ou la marche. Le covoiturage n'a été possible que pour les trajets professionnels. Les opérateurs de la mobilité partagée ont été fortement impactés.

D'un autre côté, le vélo et surtout la marche, ont connu pendant la crise un fort développement. Certaines collectivités, notamment en Côtes-d'Armor, ont mis en place des aménagements temporaires pour inciter à la pratique du vélo. Cette période a également permis d'expérimenter à grande échelle le télétravail. Sa généralisation a conduit, dans beaucoup d'entreprises, à une mise à niveau des matériels et à un déploiement d'un grand nombre de formations (management du télétravail).

En dehors de ces constats à court terme, quelles perspectives ?

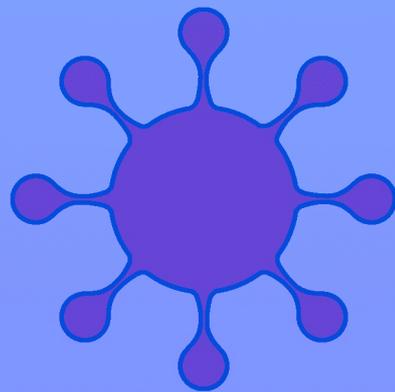
La crise du COVID ouvre indéniablement de nouveaux horizons pour le télétravail en levant certains verrous observés vis-à-vis des normes sociales. Cela peut conduire à terme à une baisse progressive du nombre de déplacements domicile-travail réalisés majoritairement en voiture particulière.

Dans le but de capitaliser sur les aspects positifs de ces changements récents, l'État a intégré un programme vélo à son plan de relance afin d'inciter les collectivités à pérenniser leurs aménagements cyclables temporaires. Ce dispositif constitue un bon exemple d'urbanisme tactique (mis en place d'aménagements temporaire afin de tester des solutions) et les collectivités sont appelées à renouveler ce type d'expérimentations.

À cet égard, la Banque des Territoires vient de publier une étude intitulée « Crise sanitaire et mobilité : quels leviers d'action pour les autorités organisatrices ? ».

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.banquedesterritoires.fr/crise-sanitaire-et-mobilite-quels-leviers-daction-pour-les-autorites-organisatrices>



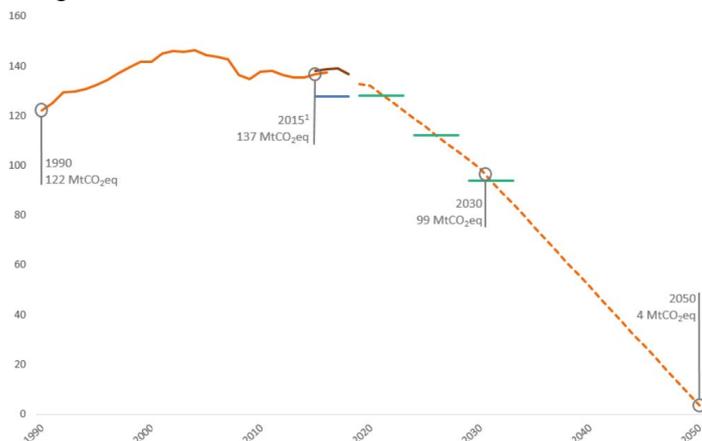


**AMÉLIORER
L'ACCESSIBILITÉ
DES SERVICES
TOUT EN
RELEVANT LE DÉFI
DE LA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE**

LES TRANSPORTS DANS LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE

Objectifs de réduction des GES pour le secteur transport

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050.



Selon cette stratégie, les transports qui représentaient 30 % des émissions nationales de GES en 2017, doivent viser une décarbonation quasi complète pour 2050. Pour ce faire, les transports terrestres doivent sortir totalement du pétrole, alors que ce dernier représente plus de 90 % des consommations du secteur actuellement.

Les 5 leviers de décarbonation du secteur transport



L'engagement des collectivités est essentiel pour actionner les 3 premiers leviers de décarbonation, notamment à travers les actions des PCAET, des contrats de relance et de transition écologique, des plans de mobilité simplifiés et des schémas directeurs cyclables...

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

QUELLES SOLUTIONS POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN EN CÔTES-D'ARMOR

Une demande à contenir...

Dans un monde toujours plus en mouvement, la demande de transport augmente régulièrement. En repensant notre urbanisme et le développement de nos territoires, tout en favorisant le télétravail, les télé-services et les circuits courts, nous pouvons maîtriser cette croissance de la demande.



...et des solutions à déployer !

Sur d'autres modes que la voiture individuelle

Il faut continuer à encourager le report vers les modes de transport de personnes les moins émetteurs (transports en commun, train) par l'intermédiaire d'une multimodalité efficace et soutenir les modes actifs (vélo, marche, etc.).

Pour plus de passagers par voiture

Nous avons besoin de réduire le nombre de véhicules individuels sur les routes pour les trajets du quotidien en augmentant le taux de remplissage des voitures via le covoiturage organisé.

Vers des énergies alternatives au pétrole

Il est nécessaire de décarboner l'énergie consommée par les véhicules et adapter nos infrastructures territoriales pour accueillir les 100 % de ventes de véhicules particuliers neufs qui fonctionneront aux carburants sans pétrole (électricité, hydrogène...) en 2040, tel que prévu par la loi.

DES SERVICES PUBLICS PLUS ACCESSIBLES

La loi NOTRe de 2015 a fait des Départements les chefs de file de la solidarité territoriale en leur confiant le soin d'élaborer des SDAASaP en co-pilotage avec l'État, et en lien avec les territoires et les opérateurs de service.

Les 3 premiers leviers d'amélioration de l'accessibilité aux services priorités dans les Côtes-d'Armor sont :

- Développer et mutualiser l'offre d'accueil des usagers et d'accès aux services sur le territoire à travers la création de maisons de services au public ;
- Déployer l'infrastructure et les usages numériques, à travers le plan très haut débit breton, la dématérialisation des procédures et le conseil-formation au numérique dans les espaces d'accueil du public ;
- Proposer des solutions de mobilité pour accéder aux services, à travers l'action des AOM.

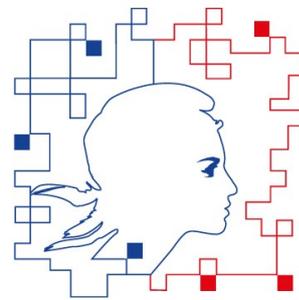
Les espaces France Services

Les espaces France Services (FS) prennent le relais des maisons de services au public (MSAP). Les 1340 MSAP réparties sur le territoire national regroupaient déjà certains services publics qui pouvaient varier d'un guichet à un autre. Le label "France Services" mis en place par le gouvernement vise à harmoniser le dispositif.

Au 1^{er} janvier 2022, les Côtes-d'Armor comptent 26 espaces FS sur une enveloppe financière de 32. La lutte contre la précarité numérique s'est également accompagnée du recrutement de conseillers numériques, avec 32 postes pour le département, soutenus à hauteur de 50 000 euros pour 2 ans, dans le cadre du plan de relance

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Demarches-administratives/Retrouvez-ici-la-liste-des-espaces-France-Services-en-Cotes-d-Armor/>
<https://conseiller-numerique.gouv.fr/>



La transformation numérique de l'État

Le plan Action publique 2022 a constitué une nouvelle étape dans la transformation numérique des services publics.

Le déploiement de l'administration électronique, des services en ligne et des téléprocédures a été initié à la fin des années 1990. Désormais, l'objectif est la dématérialisation complète des 250 démarches administratives les plus utilisées par les Français d'ici mai 2022.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.numerique.gouv.fr/>

La stratégie nationale pour un numérique inclusif

Pour accompagner les français dans leurs usages numériques, la stratégie nationale vise à ce que chacun puisse être formé ou accompagné dans ses usages numériques. L'objectif est de détecter les publics les plus éloignés du numérique et de les rendre autonomes. Cette stratégie s'articule notamment autour :

- d'un "passe numérique" pour avoir accès à 10 ou 20 heures de formation ;
- de la mise en réseau des lieux de médiation numérique ;
- du dispositif "Aidants Connect" qui sécurise la connexion des aidants professionnels ;
- d'une plateforme ressource pour les collectivités locales ;
- de la plateforme Solidarite-numerique.fr pour aider les personnes en difficulté face aux outils numériques.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/18930-dematerialisation-quelle-politique-pour-les-exclus-du-numerique>



**CONSEILLER
NUMÉRIQUE**
France
services



UNE MOBILITÉ SOLIDAIRE

10 % des Français font face à des difficultés en termes de mobilité. Une inégalité d'accès qui touche les plus vulnérables au premier plan, et qui impacte le développement économique et social des territoires.

Cette problématique appelle de nouvelles réponses, aussi bien à l'échelle de la société que des territoires.

Les collectivités, dont les missions et le champ de compétence ont évolué avec la LOM, sont amenées à se saisir de cet enjeu. Les 3 types d'actions attendues :

- rendre plus inclusifs les services publics de transport actuels (tarification, information, transport à la demande) et développer des services spécifiques (transport d'utilité sociale, garage solidaires...);
- s'assurer de l'accessibilité des services, notamment pour les personnes en situation de handicap;
- accompagner les publics à travers le conseil en mobilité et les plateformes de mobilité inclusive.

Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire (article L1215-3 et L1215-5 du code des transports institués par la LOM)

A l'échelle de chaque bassin de mobilité, la Région et le Département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, Pôle Emploi et les acteurs du territoire (intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite), un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien. Les aides financières individuelles liées à la mobilité recensées ou mises en place dans ce cadre devront figurer au sein des services d'information sur les déplacements mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité ou la région

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/fiches-outils/faciliter-la-mobilite-des-publics-les-plus-frailes>

La tarification solidaire dans les transport en commun

La Région, à travers les TER et le réseau de bus Breizhgo, ainsi que les AOM costarmoricaines mettent en place des tarifs de transport spécifiques pour les demandeurs d'emploi et/ou les foyers les plus modestes. Il est à noter que Lamballe-Terre-et-Mer a fait le choix d'un tarif limité pour tous.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.breizhgo.bzh/solidaire>
<https://tub.bzh/titres/beneficiaire-cmuc>
<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/le-reseau-urbain-et-peri-urbain.html>
<https://www.axeo.bzh/tarifs-et-titres/>

DINAMO !, un réseau de transport public gratuit sur l'agglomération dinanaise

Dinan Agglomération a lancé début 2019 son nouveau réseau de bus : DINAMO ! Accessible à tous et gratuit.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.dinan-agglomeration.fr/Urbanisme-habitat-mobilite/Transports-et-mobilites/Transport-urbain-DINAMO/Informations-pratiques>

Adhésion à EHOP solidaire

Plusieurs collectivités du territoire sont adhérentes au service EHOP solidaire, association facilitant le covoiturage solidaire pour développer les solutions de transport permettant d'accéder à un emploi, une formation ou un stage (SBAA, DA, LCBC)

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://ehopcovoiturons-nous.fr/ehop-solidaires-le-projet>
<https://www.ouestgo.fr/covoiturage-solidaire>

Le site «Tous mobiles »

Issu du fruit d'une volonté partagée, d'un travail collectif et de co-construction entre le Ministère de la Transition Écologique, France Mobilités et le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, le site propose une mise en commun d'un socle de connaissances et d'expériences pour fournir aux territoires les clefs de lecture et les outils nécessaires pour s'engager dans la voie de la mobilité solidaire.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://tousmobiles-kit.com/>

Le transport à la demande

Territoire pionnier du TAD au début des années 1990, les Côtes-d'Armor voient désormais presque tous ses EPCI offrir des services de transport à la demande adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap et avec des tarifications adaptées aux foyers les plus modestes.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.kreiz-breizh.fr/tibus-et-transports-en-commun/>

<https://www.bretagnecentre.bzh/vivre/mobilite/se-deplacer>

<https://www.distribus.bzh/fr/VOB-Service-sur-reservation---mode-d-emploi.html>

<https://www.axeo.bzh/se-deplacer/axeo-bus-plus/>

<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/les-transports-a-la-demande.html>

<https://www.leffarmor.fr/allo-tad/>

<https://tub.bzh/reseau/proxibub>

Accessibilité du réseau de transports en commun BreizhGo

La Région et la SNCF se sont engagés à faire bénéficier au plus grand nombre les services de transport régionaux. Cette démarche se traduit par l'achat de trains et cars accessibles, par la rénovation et la mise en accessibilité des gares ferroviaires et des points d'arrêts routiers, et par des services dédiés.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.breizhgo.bzh/accessibilite>

Les plateformes de mobilités dans le département

Un des enjeux importants pour les mobilités dans les territoires ruraux est la généralisation de la mise en place de plateformes de mobilités inclusives, dont les études sont financées par les collectivités et l'État à travers l'action de la direction départementale de l'emploi du travail et des solidarités (DEETS).

- La plateforme Mobil'Rance, sur les territoires de Dinan Agglomération et de la Communauté de communes Côte d'Emeraude, est déjà opérationnelle.
- La plateforme de mobilité du territoire de Lamballe Terre et Mer a débuté en novembre 2021. Le recrutement d'un conseiller mobilité réalisé en décembre 2021 devrait accélérer sa mise en place.
- L'association Adaléa avec le CIDFF et la SARL Alter Interim engage une étude de plate-forme de mobilité avec le soutien de l'État et de Saint-Brieuc Armor Agglomération.
- Dans le cadre du Fonds de développement de l'inclusion, la DEETS soutient l'entreprise de travail temporaire d'insertion ALTER dans l'acquisition de deux véhicules de type monospace 7 places sur Guingamp et Saint-Brieuc afin de transporter des personnes en insertion vers leur lieu de travail.
- Les territoires de LTC et de GPA se sont rapprochés de la DEETS et du Département afin de mettre en place une plateforme. Cette démarche devrait être financée au titre du plan pauvreté.
- Une nouvelle structure de l'insertion par l'activité économique du type « atelier et chantier d'insertion » porté par l'AFPA de Loudéac portera un garage solidaire qui ambitionne notamment de maintenir les flottes de véhicules des plateformes mobilité.
- Un projet « Mobilité en partage d'Emmaüs Action Ouest » a débuté en novembre 2021 pour intervenir sur le sud du département depuis Pontivy.
- La CCKB a contractualisé, en août 2021, avec la plateforme associative WIMOOV. Un conseiller reçoit, si besoin, les usagers sur rendez-vous, une demi-journée par semaine.



LES ACTIONS EN FAVEUR DES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA VOITURE

LE VÉLO ET LES MODES ACTIFS

L'usage du vélo au quotidien en France est encore relativement modeste. Avec 3 % de part modale à l'échelle nationale, la France se place au 25e rang des pays européens pour la pratique du vélo.

La plupart des grandes agglomérations connaissent une évolution importante de la part modale du vélo. Concernant les territoires de villes moyennes, la marge de progression reste importante et l'engagement de tous les acteurs est attendu.

Le plan vélo et mobilité actives

Le plan vélo et mobilités actives, lancé en 2018, est très ambitieux puisqu'il fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 (de 3 % à 9 %). Le Plan identifie 4 axes de travail :

- la sécurité (développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière) ;
- la sûreté (mieux lutter contre le vol) ;
- la création d'un cadre incitatif (faire reconnaître le vélo comme mode de transport vertueux) ;
- la culture vélo (généraliser entre autres le savoir rouler à vélo).

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

La Base Nationale des Aménagements Cyclables (BNAC)

La BNAC est un dispositif de *transport.data.gouv.fr*, dans lequel chaque producteur de données doit verser ses données pour permettre leur réutilisation, et qui intégrera, par défaut, les données d'*Openstreetmap.fr*. Afin d'harmoniser ces données, un schéma de données a été défini et publié. Cette base permettra à des services de calcul d'itinéraire d'intégrer ces informations et ainsi favoriser l'usage du vélo au quotidien. Pour les parkings vélos, la même initiative a vu le jour en 2021 avec la création de la Base Nationale du Stationnement Cyclable.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-amenagements-cyclables/latest.html>



Kilométrage de pistes cyclables et voies vertes en Côtes d'Armor

Source : aménagements-cyclables.fr



Les dispositifs d'aides pour le développement des aménagements cyclables

Les aides au développement des aménagements cyclables et à la sécurisation des parcours se font essentiellement à travers des dispositifs d'appels à projet (AAP). Ceux-ci sont nombreux et demandent aux collectivités de constituer des dossiers spécifiques pour bénéficier de ces soutiens.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.francemobilites.fr/aap-ami>

Fonds mobilités actives - Continuités cyclables

Lancé le 13 décembre 2018 dans le cadre du plan vélo, l'appel à projets « fonds mobilités actives - continuités cyclables » vise à accompagner les territoires dans leur transition vers une mobilité quotidienne plus active. Le principal objectif de l'AAP est la résorption de discontinuités des itinéraires cyclables. Cet AAP est doté de 350 M€ sur 7 ans.

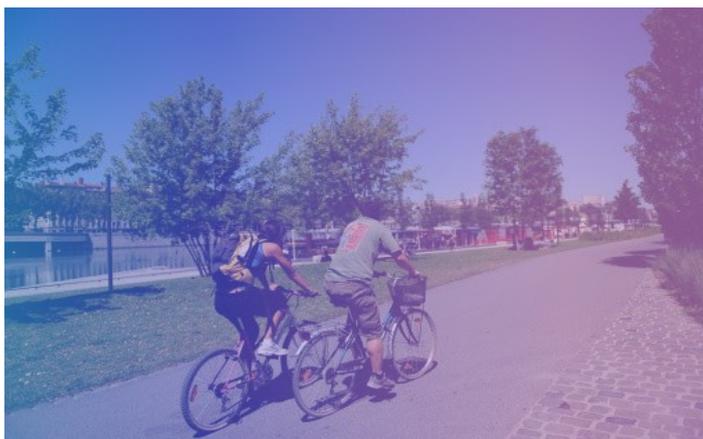
Il a été complété de 200 M€ sur deux ans dans le cadre du plan de relance, afin de pérenniser les aménagements cyclables temporaires.

En Côtes d'Armor, les communes de Hillion, Saint-Brieuc et Lannion ainsi que LTC ont été lauréats d'un des 3 premiers AAP. LTC et les communes de Lannion, Pleumeur-Bodou et Louannec ont candidaté au 4ème AAP tenu fin 2021.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/appels-projets-fonds-mobilites-actives-amenagements-cyclables>

<https://www.ecologie.gouv.fr/barbara-pompili-et-jean-baptiste-diebbari-renforcent-soutien-pratique-du-velo-plan-france-relance#xtor=RSS-23>



Programme AVELO et AVELO 2

Sur la période 2019-2021, le programme AVELO a eu comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Via le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE), sept financeurs ont contribué à hauteur de 13 M€ au financement du programme.

La ville de Lannion, LTC, SBAA et DA ont été lauréates de l'AAP Vélo et Territoires 2019 réalisé par l'ADEME.

Dans la continuité du programme AVELO, l'ADEME a décidé de porter sur la période 2021-2024, le programme CEE AVELO 2, doté de 25 M€, afin de soutenir près de 400 territoires peu denses et périurbain dans la planification, l'expérimentation, l'évaluation et l'animation de politiques cyclables.

La CCKB et GPA ont été lauréates du 1^{er} relevé de cet AAP lancé en mars 2021 afin de leur permettre de réaliser les études utiles à leur stratégie en matière de mobilité cyclable.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-l'action/programme-avelo-2>

DETR et DSIL

La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR), peut subventionner des aménagements de voiries visant à renforcer la sécurité routière, particulièrement en matière d'accessibilité PMR et de sécurisation des modes actifs (piétons et cyclistes).

La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) pour laquelle la part dévolue aux axes rénovations énergétiques et mobilités durables est particulièrement importante avec un objectif de 35 % de la dotation au niveau local. Cette dotation permet de subventionner les infrastructures favorisant le développement des modes actifs ou alternatives à la pratique de l'autosolisme.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Relations-avec-les-collectivites-territoriales/Dotations-et-Subventions/Dotations-d-investissement-Subventions-Ingenierie>

La lutte contre le vol de vélo

Afin de lutter contre le vol de vélos, l'identification des cycles vendus par les professionnels a été rendue obligatoire par la loi en 2021. Il est possible de réaliser le marquage des vélos non identifiés chez les opérateurs agréés (Police Sport Prévention, Sécurité routière, de nombreux magasins de cycles...).

La sécurité passe aussi par le déploiement de stationnements vélos sécurisés. De plus en plus d'abris de ce type sont mis en place sur le territoire dans les gares, les parkings et les aires de covoiturage. Un décret du 8 juin 2021 impose un minimum de 76 000 emplacements aux abords des gares. En y ajoutant les emplacements déjà prévus par les territoires, c'est plus de 90 000 places de stationnements sécurisés qui seront déployées en France d'ici le 1er janvier 2024.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/identification-des-cycles>

La maison du vélo et les Vélo'Park de Saint-Brieuc

La maison du vélo, située à côté de la gare de Saint-Brieuc, a ouvert ses portes début 2020. Cet espace dédié aux cycles permet d'accéder aux services de location Rou'Libre, au parking sécurisé Vélo'Park de 200 places, à la station de gonflage et aux recharges pour les vélos à assistance électrique (VAE) ainsi qu'aux bornes de réparation.

Un second parking sécurisé Vélo'Park de 20 places a été installé au parking de centre-ville Poulain Corbion.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/vivre-et-habiter/mes-deplacements/je-circule-a-velo/la-maison-du-velo>

Les dispositifs d'aides aux particuliers

Plusieurs dispositifs d'aide à l'acquisition de VAE sont mis en place par l'État et les collectivités. L'État accorde une subvention, sous condition de ressource, pour acheter un vélo à assistance électrique à condition de bénéficier d'une aide obtenue au niveau local.

Le montant de l'aide de l'État est identique au montant de l'aide accordée par la collectivité territoriale, dans la limite de 200 €. Par ailleurs, le plafond du bonus vélo dans le cadre de l'achat d'un vélo cargo s'élève à 1 000 €.

L'achat d'un vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion par une personne physique ou morale, en échange de la mise au rebut d'une voiture ou d'une camionnette polluante, est également éligible à la prime à la conversion d'un montant maximum de 1 500 €.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

<https://www.demarches.interieur.gouv.fr/particuliers/prime-conversion-velo-assistance-electrique-vae>

« Savoir rouler à vélo » et « génération vélo »

En 2018, le gouvernement a lancé le programme « savoir rouler à vélo » afin que chaque enfant sache faire du vélo à son entrée en collège.

Objectifs nationaux : 200 000 enfants formés fin 2022, 400 000 fin 2024, au-delà, tous les élèves sortant de CM2 soit 850 000 enfants par an.

Objectifs Côtes-d'Armor : 1 400 élèves, formés avant leur entrée au collège en 2021, 4 900 en 2022.

Pour répondre à cet objectif, le gouvernement lance avec la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) le programme « génération vélo » en y consacrant 21 millions d'euros. Ce programme vise à former plus de 6000 intervenants et participer financièrement aux interventions.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/article/presentation>

Part des habitants à 500m ou moins
d'une gare ou d'un arrêt de bus
en Côtes-d'Armor

(Données de population carroyées 2015 - Filosofi)



Le TER et les bus Breizhgo

Les dernières lois en matière de gouvernance des mobilités ont confié aux Régions la gestion des trains et des cars non urbains ainsi que les liaisons maritimes régulières afin de bâtir les réseaux structurants de transports publics du quotidien. En Bretagne, la Région a réuni l'ensemble de ces services sous un seul nom de réseau : **Breizhgo**. Ce réseau compte, sur l'ensemble de la Bretagne, 17 lignes TER, plus de 110 lignes de cars et 9 lignes maritimes. La région a également pris en charge plusieurs services de transports scolaires, notamment pour la desserte des collèges et des lycées.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.breizhgo.bzh/>

Rénovation de la ligne ferroviaire Dinan Lamballe

Lancée fin 2019, la rénovation de la section Dol-Dinan s'est terminée 15 mars 2021. Les travaux de rénovation de la partie Dinan Lamballe sont en phase d'études opérationnelles pour un début des travaux en 2023. Le coût prévisionnel de la ligne est estimé à un peu plus de 40 millions d'euros.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/actualite/renouvellement-ligne-dol-bretagne-dinan-decembre-2019-mars-2021>

Les transports urbains

SBAA : les Transports Urbains Briochins (**TUB**) sont gérés par la société publique locale « Baie d'Armor Transports » et comptent 18 lignes régulières, 5 temporaires (soirée et estivales) et plusieurs dizaines de lignes scolaires.

LTC : les Transports Intercommunaux Lannion-Trégor (**TILT**) sont gérés par l'intercommunalité et comptent 7 lignes régulières de bus, renforcées l'été par des lignes complémentaires. Notons que LTC et Morlaix Communauté gèrent conjointement la **ligne 30**, interdépartementale, entre Morlaix et Lannion.

DA : Le réseau, appelé « **DINAMO** » et géré par l'intercommunalité, compte 4 lignes de bus urbains. L'accès à ces lignes est gratuit.

GPA : L'intercommunalité propose un service public de transport, appelé « **AXEO** », confié à Transdev. Les transports urbains Axeo compte 4 lignes régulières (1, 2, 3 sur le secteur de Guingamp et la 24 sur Paimpol-Ploubazlanec) et 41 lignes pour la desserte scolaire.

LTM : le réseau « **Distribus** » de l'intercommunalité, confié à Transdev, compte 2 lignes de bus urbains et 2 lignes interurbaines. L'été le réseau est renforcé avec 1 ligne à partir de mai entre Pleneuf-Val-André et Erquy. Le service comporte également la desserte scolaire « Scolibus » comprenant plusieurs dizaines de lignes.

La plupart des réseaux costarmoricaïns de transports urbains sont complétés de services de **TAD** permettant aux usagers de disposer d'un service de transport depuis la porte de leur domicile (voir p13).

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://tub.bzh/>
<https://www.dinan-agglomeration.fr/Urbanisme-habitat-mobilite/Transports-et-mobilites/Transport-urbain-DINAMO/Informations-pratiques>
<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/le-reseau-urbain-et-peri-urbain.html>
<https://www.axeo.bzh/>
<https://www.distribus.bzh/fr/>

LA MULTIMODALITÉ

Permettre au voyageur de changer de moyens de transport facilement afin de réaliser son trajet porte à porte est devenu un enjeu crucial des politiques de mobilité durable pour rendre efficiente les alternatives à la voiture individuelle.

Deux actions majeures permettent de développer la multimodalité :

- Structurer et mutualiser l'information voyageur,
- Développer un maillage de pôles d'échanges multimodaux (PEM) sur le territoire.

Les pôles d'échanges multimodaux

Les **PEM** se caractérisent par trois fonctions différentes : une **fonction transport**, liée à la gestion des flux de passagers entre les différents modes de transport et aux services voyageurs associés ; une **fonction service**, liée aux commerces et autres services au public ; une **fonction urbaine**, le PEM constituant une centralité autour de laquelle s'organise un bourg ou un quartier.

Après avoir constitué des grands PEM sur les principales gares TGV-TER, l'accent est désormais porté sur la constitution de **pôles de proximité**, notamment pour des aires de covoiturage combinées à des arrêts de transport urbains et inter-urbains. Ces pôles de proximité gagneront à offrir une information voyageur complète de l'ensemble des services de mobilité disponibles sur site.

L'AAP TCSP-PEM

La LOM atteste de la volonté de l'État d'intervenir massivement en faveur du transport du quotidien décarboné, notamment à travers un soutien réaffirmé au déploiement des transports en commun en site propre (TCSP) et des PEM avec 600 M€ inscrits pour ce faire pour la période 2019-2025.

L'AAP de 2021 a retenu 64 projets de pôles d'échanges multimodaux pour 42 M€ de subventions dont 7 projets bretons de toutes dimensions.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-urbain-appels-projets-transports-collectifs-en-site-propre-tcsp>



Complémentarité Car + Vélo et TER + Vélo

Développée pour satisfaire aux besoins des cyclotouristes, la possibilité d'embarquer son vélo dans les transports en commun est en plein essor malgré la difficulté à trouver des solutions en cas de surcharge de ces transports. En Bretagne, en dehors des périodes de fortes affluences estivales, l'ensemble du réseau TER accepte les vélos à bord. De plus, de nombreux bus Breizhgo sont équipés de racks extérieurs et tous les vélos pliables en housse peuvent être transportés dans les soutes de l'ensemble des cars régionaux.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.breizhgo.bzh/se-deplacer-en-bretagne/velo-et-BreizhGo>

2 PEM d'envergure pour les gares de Saint-Brieuc et Guingamp

Avec l'arrivée de la LGV Rennes-Paris, deux pôles-gares ont été prévus en Côtes-d'Armor dans le cadre du précédent contrat de plan État-Région (CPER) :

- Le PEM de Guingamp qui a été inauguré fin 2016 ;
- Le PEM de Saint-Brieuc qui a fait l'objet d'une inauguration conjointe avec la seconde phase de TEO (Bus à haut niveau de service) en septembre 2019.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.breizhgo.bzh/se-deplacer-en-bretagne/actualites/le-nouveau-pole-dechanges-de-saint-brieuc-inaugure>
https://www.garesetconnexions.sncf/sites/default/files/2019-10/rapport_annuel_gares_connexions_bretagne_baq.pdf

"Mobility As A Service" (MAAS) ou service numérique multimodal

La réflexion « MAAS » est une conception de la mobilité comme un service à la personne, instantané et avec un paiement unifié pour l'ensemble de leur trajet.

La création de telles plateformes numériques demande une très forte cohésion des acteurs de la mobilité et l'interopérabilité de l'ensemble de leurs services de transports, de leurs données, de leurs billetteries et de leurs tarifications.

En Bretagne, la mise en place par la Région du site *mobibreizh.bzh* et de la carte *Korrigo* répond en partie à la création d'un MAAS breton. Bien qu'à l'initiative des acteurs, la nouvelle réglementation les invite fortement à s'inscrire dans cette dynamique afin de faciliter la multimodalité pour les usagers.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/publication-du-decret-dapplication-loi-dorientation-des-mobilites-relatif-aux-services-numeriques>

<https://www.mobibreizh.bzh/>

Le Point d'Accès National (PAN) aux données de transport

Afin de rassembler les données de toute l'offre de mobilité à travers la France, *transport.data.gouv.fr* aide les acteurs de la mobilité à publier leurs données et les rend accessibles sur une plateforme unique.

La réalisation du PAN est l'une des actions menées dans le cadre du Comité stratégique « données – MAAS » mis en place par le ministère des transports.

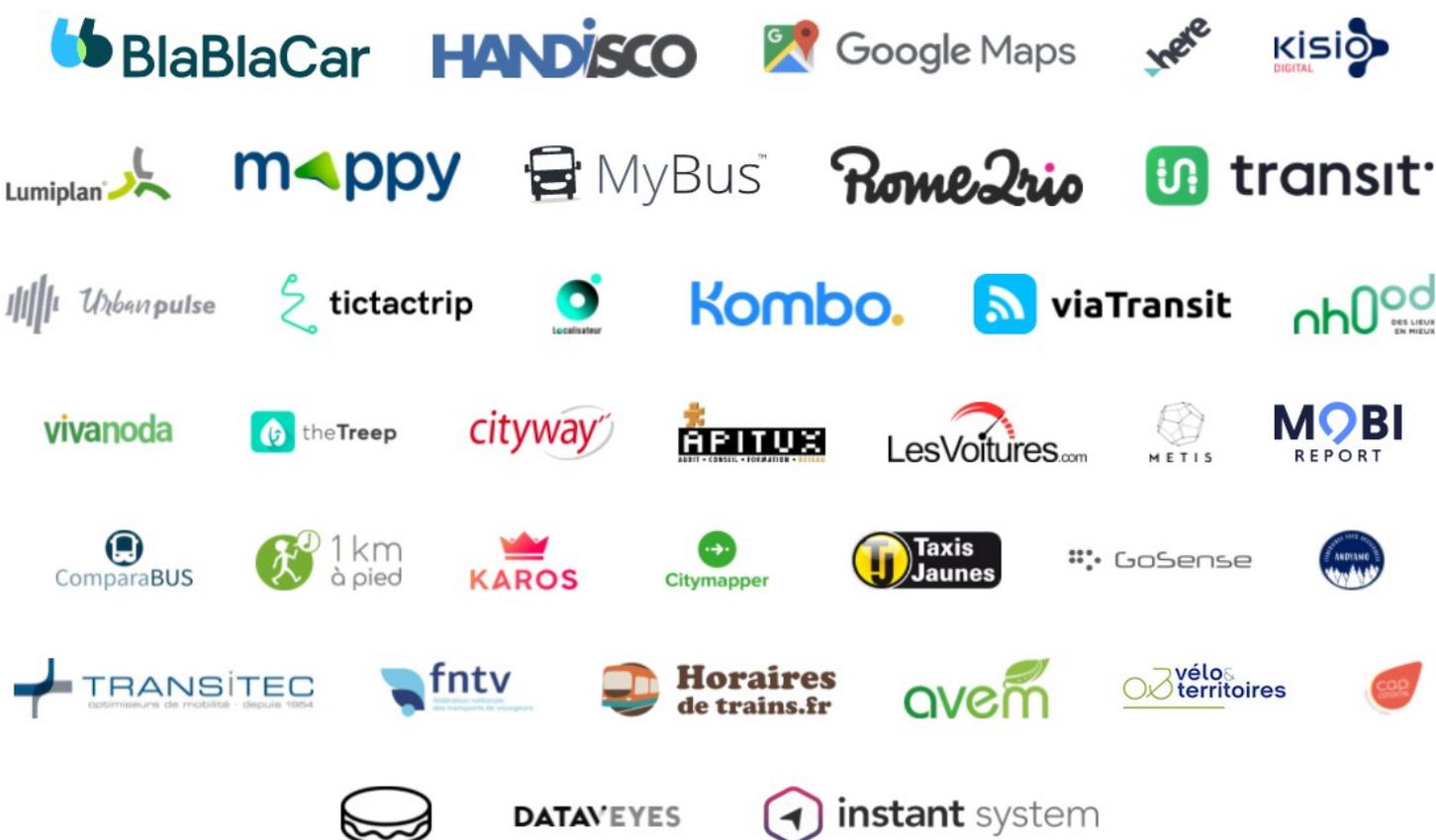
En mai 2021, le PAN héberge les données d'horaires théoriques de transport en commun de 228 autorités organisatrices de la mobilité sur 335 et 15 régions sur 18, couvrant 89 % de la population bénéficiant d'un réseau de transport local.

Le PAN référence également les lignes régulières de transports publics (bus, tram, métros) en temps-réel, les aires de covoiturage, les parkings hors-voiries, les bornes de recharge de véhicules électriques, les vélos en libre-service, les bus longue-distance, les aménagements cyclables...

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://transport.data.gouv.fr/>

Qui réutilise des données de transport.data.gouv.fr ?



ALLER AU TRAVAIL AUTREMENT

Pour remplacer l'usage de la voiture au quotidien, de son domicile à son lieu de travail, les employeurs et les salariés sont amenés à s'interroger sur les solutions existantes et celles à inventer pour rendre plus économiques et plus vertueuses les déplacements induits par leurs activités. À cet effet, il existe de nombreux dispositifs incitatifs.

Prise en charge obligatoire des frais de transports publics

L'employeur (de droit privé ou public) prend en charge 50 % du prix des titres d'abonnements de transports publics souscrits par ses salariés pour l'intégralité du trajet entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, même si plusieurs abonnements sont nécessaires à la réalisation de ce trajet (train + bus par exemple). Sont également concernés les services publics de location de vélos.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://travail-emploi.gouv.fr/droit-du-travail/la-remuneration/article/la-prise-en-charge-des-frais-de-transport-par-l-employeur>



Le titre-mobilité entré en vigueur au 1er janvier 2022

Sur le modèle du ticket restaurant, les salariés pourront désormais s'acquitter de certains frais de transport liés à leurs déplacements domicile-travail grâce au titre-mobilité qui entend encourager le recours aux transports alternatifs durables.

Délivré sous forme dématérialisée et prépayée, le titre-mobilité intègre la prise en charge du forfait mobilités durables ou l'aide de l'employeur pour les frais de carburant et pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/mise-en-place-du-titre-mobilite>

Le plan de mobilité employeur

Le PDME est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

À défaut d'accord de branche ou d'entreprise sur les mesures visant à améliorer la mobilité domicile – travail des salariés, les entreprises de 50 salariés au moins sur un même site ont obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur (article L. 1214-8-2 du code des transports).

Sur le territoire de l'agglomération briochine, un conseil en mobilité est mis à disposition par Baie d'Armor Transports pour les entreprises souhaitant être accompagnées dans la mise en place de leur PDME.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-l-action/plan-mobilite-employeur>
<https://tub.bzh/mobilite/conseil-en-mobilite>

Le forfait mobilités durables

Afin de promouvoir des moyens de transport plus écologiques, le forfait mobilités durables offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité, à la hauteur maximale de 500€, exonérée de cotisation aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Le forfait mobilités durables se substitue aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage.

La prise en charge concerne les frais de trajets des salariés venant à leur travail à vélo, en covoiturage en tant que conducteur ou passager, en transports publics autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement, ou avec d'autres services de mobilité partagée. Le forfait mobilités durables peut être cumulé avec la prise en charge obligatoire par l'employeur du coût des titres d'abonnement de transports publics ou de services publics de location de vélos. Dans ce cas là, l'exonération s'applique dans la limite de 600 €.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/faq-forfait-mobilites-durables-fmd>

LES ACTIONS EN FAVEUR DU COVOITURAGE

PRIORITÉ AU COVOITURAGE COURTE DISTANCE

Au niveau national...

Le **covoiturage longue distance** est déjà bien inscrit dans la pratique des Français. Économique et s'appuyant sur les technologies numériques, il a séduit une grande partie de la population, notamment les jeunes et constitue aujourd'hui un vrai complément d'offre au train et une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements longues distances.

Concernant le **covoiturage courte distance**, déjà 17 % des Français l'ont pratiqué, mais cette part a du mal à augmenter. En 2019, le covoiturage du quotidien représentait seulement 3% des trajets domicile-travail. A la suite de ce constat, le Gouvernement et les acteurs du covoiturage se sont engagés dans l'ambition de tripler la part du covoiturage dans les déplacements du quotidien d'ici 2024.

Une charte a été élaborée fin 2019. Elle comprend des actions visant aux changements de comportements (développement de « nudge », hackathons, expérimentations, etc.), des financements pour les équipements (fléchage de la DSIL, etc.), des incitations pour les usagers comme le forfait mobilité durable et la mobilisation des employeurs.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.francemobilites.fr/thematiques/mobilite-partagee>

Le registre de preuve de covoiturage

Les décrets de la LOM offrent aux AOM la possibilité de distribuer des incitations financières aux covoitureurs pour encourager leur pratique. Le Registre de preuve de covoiturage permet de faciliter cette distribution, à travers une certification des preuves de covoiturage. En rejoignant le Registre de preuve de covoiturage, les AOM ont toutes les clés en main pour mettre en place une politique incitative de covoiturage courte distance.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://covoiturage.beta.gouv.fr/cc>

L'Observatoire national du covoiturage au quotidien

Lancé en 2021, l'observatoire répond à l'ambition du ministère chargé des Transports d'accompagner le développement du covoiturage en France.

Les 2 objectifs poursuivis sont :

- L'analyse de l'évolution des pratiques de covoiturage courte distance au niveau national et sa diffusion auprès des acteurs de la mobilité,
- La mesure de l'impact des politiques publiques issues de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) et des actions pour lesquelles tout l'écosystème du covoiturage s'est engagé lors de la création de la charte fin 2019.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/>

et dans les Côtes-d'Armor...

Vers des aires de covoiturage multi-services

Les aires de covoiturage ont jusqu'à ce jour été mises en œuvre suite à un constat d'usage existant. Majoritairement mis en place par le **Département des Côtes-d'Armor** et les collectivités, le réseau est dense et maillé puisqu'il comprend 45 aires (pour un total de 1376 places) de covoiturage à l'échelle départementale.

Désormais, l'objectif est de coupler ces aires à une offre de services permettant notamment de garantir les solutions de repli des passagers (arrêt de bus, stationnements et accès vélo ...) et tendre ainsi vers un réseau de pôles d'échanges multimodaux de proximité.

Le développement de ce réseau est l'un des objectifs du futur schéma départemental des mobilités lancé par le Département.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://cotesdarmor.fr/vos-services/le-covoiturage>



Ouestgo la plateforme du grand ouest pour le covoiturage au quotidien

En 2016, face au constat du plafonnement d'usage et d'absence d'outil, la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes Nantes et Brest métropoles, la CARENE St Nazaire Agglomération et la DREAL Bretagne, soutenus par l'ADEME, ont porté le projet Ouestgo afin de créer une plateforme mutualisée et solidaire pour le covoiturage de proximité.

Cette plateforme est publique, mutualisée sur le grand ouest, gratuite pour les utilisateurs et interopérable avec les outils de transports publics pour permettre l'usage combiné des différents modes de transport et la complémentarité de l'offre.

Elle a également été pensée comme un outil d'animation pour les collectivités (complément possible d'un partenariat avec l'association **EHOP**) et développée sous licence libre à l'aide de l'outil mobicoop.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ouestgo.fr/>

<https://ehopcovoiturons-nous.fr/>

Conventionnement entre LTC et Klaxit

Lannion Trégor Communauté (LTC) a conventionné avec l'application de covoiturage au quotidien Klaxit pour déployer sa solution auprès de 200 entreprises du parc d'activités « Pégase » en 2019.

Fort de son succès, ce partenariat a été étendu sur les 57 communes de LTC en 2021.

Pour encourager le développement de ce réseau, LTC finance une partie du coût du trajet durant la première année.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/le-covoiturage.html>

L'autopartage dans les Côtes-d'Armor

Dans le cadre de son contrat de délégation de service public avec Transdev, **Guingamp Paimpol Agglomération** a mis à disposition 5 voitures électriques en autopartage début 2021 (Louargat, Bourbriac, Begard, Pontrieux, Callac), avec un objectif de 10 stations à terme. Ce service fait l'objet d'une convention signée avec le SDE 22 pour l'utilisation des bornes de charge

Ce service est ouvert à tous avec ou sans abonnement. Un abonnement mensuel de 10€ ouvre un tarif à 3€/heure et sans abonnement, le prix est à 6€/h. Le service est également sujet à une tarification solidaire.

La **commune de Plouec-L'Hermitage** a commandé 3 véhicules électriques afin de mettre en place un service d'autopartage. Celui a été mis en service en février 2022.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.axeo.bzh/se-deplacer/axeo-auto/>

<https://www.plouechermitage.bzh/>

L'autostop organisé « rezo pouce »

La commune du Mené a réalisé entre 2016 et 2019 une expérimentation « rezo pouce ». Le principe est de se rendre à un « arrêt sur le Pouce » sans avoir anticipé votre trajet. Les « chauffeurs » sont inscrits dans la base réseau pouce et disposent d'un autocollant sur leur pare-brise. On peut également installer l'application et se retrouver n'importe où sans faire de détour.

Cette expérimentation est désormais terminée. Le bilan final du dispositif fournit des pistes de réflexions sur des systèmes « hybrides » autostop/covoiturage et la nécessaire interopérabilité des outils et plateformes.

Depuis, la société coopérative d'intérêt collectif « rézo pouce » a fusionné avec Mobicoop, autre coopérative de la mobilité partagée.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.bruded.fr/document-technique/bilan-final-du-dispositif-rezo-pouce-le-mene-22/>

<https://pro.mobicoop.fr/>

LES ACTIONS EN FAVEUR DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

DÉCARBONER LE SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES

La LOM fixe à 2040 la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles. Dans ce contexte, le développement des carburants alternatifs est une priorité des politiques de mobilité, notamment le développement des véhicules électriques pour les particuliers et du gaz et de l'hydrogène pour les véhicules lourds et les utilitaires. Les ambitions nationales pour les infrastructures, affichées, notamment dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) sont :

- 100 000 points de charge électrique ouverts au public en 2023 et 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030 ;
- 140 à 360 stations Gaz Naturel Véhicules (GNV) en 2023 et 330 à 840 en 2028 ;
- 100 stations Hydrogène en 2023 et 400 à 1000 en 2028. Cependant, d'après le « cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs », vu le degré de réalisation des projets, la maturité de la filière et la pénétration des véhicules à hydrogène, atteindre 50 stations en 2023 serait un objectif plus réaliste.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/carburants-et-combustibles-autorises-en-france>

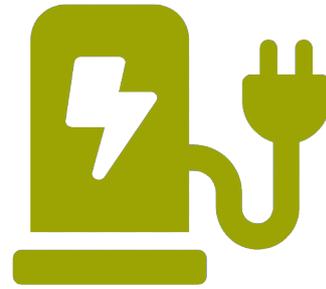
Le réseau Ouest-Charge

Les syndicats départementaux d'énergie des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan, de Loire-Atlantique, de Vendée, du Maine-et-Loire et de Mayenne ont mis en commun leurs réseaux respectifs de bornes de recharge et harmonisé leurs tarifs afin de créer le réseau Ouest-Charge.

Grâce à un badge unique, le propriétaire d'un véhicule électrique peut accéder aux bornes de tous ces départements ainsi qu'au réseau Corridor de plus de 200 bornes pour le reste de la France.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://ouestcharge.fr/>



Les infrastructures de recharges pour les véhicules électriques

Avec la mise en service de 172 bornes de recharge publiques dans les Côtes-d'Armor, le Syndicat départemental d'énergie (SDE 22) a fortement contribué à l'autonomie des détenteurs de véhicules électriques. Ce réseau de bornes devrait continuer à se développer et ainsi accompagner les objectifs de la PPE d'accueillir 10 % du parc auto en électrique en 2028. Le développement des bornes de recharge rapide ou « super-chargeurs » est également un enjeu important.

À cette fin, le SDE 22 a engagé, en concertation avec les territoires et partenaires, l'élaboration d'un schéma des infrastructures de mobilité qui intégrera un schéma directeur des infrastructures de recharges pour véhicules électriques (SDIRVE) pour fin 2022.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ecologie.gouv.fr/bornes-electriques-developpement-des-infrastructures-recharge>

<https://www.sde22.fr/bornes-de-charge-pour-vehicules>



Production et infrastructures GNV et H2

Le **gaz naturel véhicules** (GNV) est une solution technologique offrant un modèle environnemental et économique vertueux, favorisant la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la qualité de l'air, dès lors qu'il s'appuie sur une production locale de BioGNV.

Le développement d'une filière de transports routiers au gaz permettra de valoriser le biogaz issu de méthaniseurs implantés sur les territoires.

La mise en place d'une économie de l'**hydrogène** (H2), représente une opportunité économique, en particulier l'hydrogène vert, produit non importé, réduisant la dépendance pétrolière de notre continent et qui représente de nouveaux débouchés pour les secteurs d'activités menacés par les futures réglementations restreignant l'usage des énergies fossiles.

La stratégie nationale présentée le 8 septembre 2020, prévoit 7 milliards d'euros de soutien public d'ici 2030 avec comme objectif de disposer d'une capacité d'électrolyse de 6,5 GW en France à cet horizon .

Plusieurs documents stratégiques régionaux organisent le développement de ces énergies alternatives au fossile dans les mobilités bretonnes :

- Le Pacte Biogazier en faveur du développement de l'usage BioGNV a été signé par les acteurs de la filière en septembre 2019.
- La Feuille de route pour le déploiement de l'hydrogène renouvelable votée par la Région en juillet 2020.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.ambition-climat-energie.bzh/main-page-slider/conseils-aux-collectivites/le-pacte-bio-gazier-breton/>

<https://www.gouvernement.fr/la-france-doit-devenir-le-leader-mondial-de-l-hydrogene-vert>



Le GNV et l'Hydrogène Vert dans les Côtes-d'Armor

Afin de structurer le déploiement des stations GNV en Bretagne les 4 SDE de Bretagne ont créé la société Bretagne Mobilité GNV. En Côtes-d'Armor ce réseau comprend 2 stations dont l'ouverture est prévue en 2022 et 2 autres en 2023. Quatre autres projets de stations sont également à l'étude pour couvrir l'ensemble des EPCI.

En dehors du réseau des SDE, une station est déjà ouverte sur Ploufragan, gérée par la société Air-Liquide.

Une centrale de production d'hydrogène vert pourrait voir le jour d'ici 2023 sur le secteur de Saint-Brieuc à l'initiative des collectivités et de la CCI des Côtes-d'Armor. Cet hydrogène pourra alimenter la flotte de bus et de bennes à ordures ménagères.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.sde22.fr/gnv>

<https://www.sde22.fr/hydrogene>

Plan de relance – Développement de l'hydrogène bas carbone

Pour le développement de l'hydrogène renouvelable bas carbone, 425 millions d'euros sont alloués par l'ADEME dans le cadre du Plan de relance sous forme de 2 appels à projet :

- **Ecosystème territoriaux hydrogène :** cet AAP, tenu en 2021 et dont une seconde session est prévue en 2022, vise à aider des investissements dans des écosystèmes associant infrastructures de production-distribution et usages de l'hydrogène
- **Brique et démonstrateur hydrogène :** cet AAP, ouvert jusqu'au 31/12/2022, vise à soutenir des travaux d'innovation, permettant de développer ou d'améliorer les composants et systèmes liés à la production, au transport d'hydrogène et à ses usages.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/profils/entreprises/strategie-nationale-developpement-hydrogene-decarbone-appels-projets-territoriaux>

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20201013/inodemo-h22020-176>

VERS PLUS D'INNOVATIONS ET DE SOLUTIONS DE DÉMOBILITÉ



L'AMI TENMOD

Les appels à manifestation d'intérêt (AMI), « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités » (TENMOD), lancés par l'ADEME favorisent les projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, innovants sur le plan technique, sociétal et de la gouvernance. Ces AMI s'adressent aux territoires ruraux et périurbains ayant des projets déjà développés sur leur territoire, répondant à un besoin local.

Sur les 5 éditions de cet AMI, 4 territoires costarmoricains ont été lauréats.

Une 6ème édition de l'appel à manifestation d'intérêt est ouverte pour l'année 2022

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.francemobilites.fr/projets/laureat/appe-manifestation-dinteret-france-mobilites-tenmod-edition-2022>

Pack mobilité habitant L'exemple de Ploumilliau

Lauréat en 2018 du second appel à manifestation d'intérêt TENMOD, la commune de Ploumilliau a mis en place une expérimentation afin de limiter les déplacements des seniors en développant les services tel que le portage des courses, le portage des médicaments et des produits de santé, la télé-médecine...

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.francemobilites.fr/projets/pmh-pack-mobilite-habitant-1>

L'innovation au service des mobilités rurales

Porté par LTM, le projet inter-EPCI, **MOBIL22**, cherche à expérimenter un projet d'intelligence collective pour faire émerger des solutions simples à mettre en œuvre, en réponse aux besoins quotidiens de mobilité des habitants à 3 échelles : une commune test par EPCI (Lamballe Terre & Mer, St-Brieuc Armor Agglomération, Dinan Agglomération et Loudéac Communauté), un portage à l'échelle de chaque EPCI, une gouvernance à l'échelle du bassin de vie de St-Brieuc. Ce projet devrait aboutir en 2022.

En 2019, le PETR du Centre-Ouest Bretagne a lancé **Mobili'COB**. Ce projet vise à proposer une offre de transport adaptée à un territoire vaste, peu dense et multipolaire, en complément du réseau régional de transports collectifs. L'offre devait prendre la forme d'un panel de solutions, reposant d'une part sur les usages partagés de la voiture et d'autre part sur le développement d'un TAD conjoint sur 5 EPCI.

En 2018, la commune du Mené a expérimenté une offre multi-services à travers son programme « **Aller, Bouger, Voyager... dans le Mené** ». Ce programme a été également lauréat de l'AMI TENMOD.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.francemobilites.fr/projets/mobil22>

<https://www.francemobilites.fr/projets/mobilicob>

<https://www.francemobilites.fr/projets/aller-bouger-voyager-dans-mene>

La généralisation du télétravail

Levier de démobilité potentiellement important avant la crise sanitaire de 2020, le télétravail restait une pratique encore peu répandue (3 à 4 % des actifs sans réel formalisme).

Au cours du premier confinement, plus de 30 % des français ont dû télétravailler, et au mois d'octobre 2020, on estimait le taux de télétravailleurs réguliers revenu à 15 %.

Cette baisse induite par le déconfinement est relative, puisque les entreprises qui ont recours au télétravail l'utilisent, désormais, en moyenne 3,6 jours par semaine et par employé, contre 1,6 jour fin 2019. Il semblerait donc que le télétravail se soit ancré dans les pratiques managériales (source : Baromètre annuel Télétravail 2021 de Malakoff Humanis).

Notons que le télétravail peut encore augmenter, dans la mesure où il est estimé à près de 40 % la part globale des actifs « télétravaillables ». A ce titre, le déploiement du très haut-débit dans tous les foyers devient une priorité.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://dares.travail-emploi.gouv.fr/publications/quels-sont-les-salaries-concernes-par-le-teletravail>

https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/3cd19f479e11042e31d5f84d7f3e6115/Dares_Acemo-covid_Synthese_juin%202021.pdf

Attention à l'effet rebond

Il a été observé que le télétravail permet à certaines familles de délocaliser leur résidence principale plus loin de leur lieu de travail, augmentant au final les distances domicile-travail. Si les déplacements des jours en présentiel restent réalisés en voiture, les gains environnementaux seront faibles, voire nuls. De plus, de nombreuses études montrent que le télétravail, s'il supprime des déplacements vers le lieu de travail, en génère aussi de nouveaux, notamment par la disponibilité du véhicule du télétravailleur. Pour l'instant, peu d'études permettent d'évaluer les gains réalisés sur les trajets domicile-travail.

La généralisation du télétravail doit donc s'accompagner d'un fort conseil en mobilité auprès des travailleurs afin d'inscrire le télétravail comme réel levier de démobilité.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/teletravail-mobilite-quotidienne-que-sait-reellement-retour>

<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/e498785a-85c7-4f1c-a43c-7e91d5c0841c/files/1c78380a-82ac-43ad-88d4-1f60430cf2cf>

Le déploiement de la fibre

Le projet Bretagne Très Haut Débit a pour ambition d'amener le Très Haut Débit (THD) à travers la fibre optique à 100 % des foyers bretons à l'horizon 2026. Ce projet présente un coût total estimé à 1.6 milliards d'euros. Le réseau d'initiative privée concerne 10% du territoire et 40% de la population. Le reste est à l'initiative des collectivités territoriales. La maîtrise d'ouvrage du réseau public a été confiée au Syndicat mixte Mégalis Bretagne.

POUR ALLER PLUS LOIN

https://www.megalix.bretagne.bzh/jcms/dmw_5567/le-projet-ambition-et-principes

<https://cartefibre.arcep.fr/index.html?lng=-2.8982030057485417&lat=48.61405961425979&zoom=10.767707984441387&mode=Com&legende=false&filter=false&trimestre=2021T3>



ABRÉVIATIONS - ACRONYMES

AAP : Appel à projet

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AMI : Appel à manifestation d'intérêt

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité

CIDFF : Centres d'information sur les droits des femmes et des familles

CCKB : Communauté de communes du Kreiz-Breizh

CEE : Certificat d'économie d'énergie

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CGDD : Commissariat général au développement durable

CITEPA : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

DA : Dinan agglomération

DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer

DEETS : Direction de l'économie de l'emploi et du travail et des solidarités

DETR : Dotation d'équipement des territoires ruraux

DSIL : Dotation de soutien à l'investissement local

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

FUB : Fédération française des Usagers de la Bicyclette

GES : Gaz à effet de serre

GNV : Gaz naturel véhicule

GPA : Guingamp Paimpol agglomération

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

LAC : Leff Armor communauté

LCBC : Loudéac communauté Bretagne centre

LGV : Ligne ferroviaire à grande vitesse

LOM : Loi d'orientation des mobilités

LTC : Lannion Trégor communauté

LTM : Lamballe terre et mer

MSAP : Maisons de services au public

PCAET : Plan climat air énergie territorial

PDIPR : Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée

PDM(S) : Plan de mobilité (simplifié)

PDME : Plan de mobilité employeur

PDU : Plan de déplacement urbain

PEM : Pôles d'échanges multimodaux

PETR : Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux

PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal

PPE : programmation pluriannuelle de l'énergie

SBAA : Saint-Brieuc Armor agglomération

SDAASaP : Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public

SDE : Syndicat départemental d'énergie

SDIRVE : Schéma directeur des infrastructures de recharges pour véhicules électriques

SNBC : Stratégie nationale bas carbone

SRADET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

TAD : Transport à la demande

VAE : Vélo à assistance électrique



Document réalisé par la Direction départementale des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor (DDTM 22) et le Conseil départemental des Côtes-d'Armor (CD 22)

Directrice de la publication :

Dominique LAURENT, Sous-préfète de Guingamp

Responsables de la rédaction :

Pierre BESSIN, directeur de la DDTM22 et Éric Vantal, directeur général adjoint du CD 22

Rédigé par Louis BREGEAT, Edouard MORIN (DDTM22 / SOFT) et Jean-Jaques LELIEVRE (CD22 / Mission mobilités), avec les contributions du groupe de travail mobilité du SDAASaP. Maquettage : Edouard MORIN.

Date de publication : 18/03/2022

Droits d'usage : Accès libre hors illustrations et photos

Crédits illustrations : Les illustrations des pages 1, 2, 3 et 9 ont été réalisées par la DDTM 22 (Nina BOUCHAIN et Edouard MORIN). L'illustration de la page 11 sur les 5 leviers de décarbonation dans les transports est tirée de la thèse de Aurélien Bigo, soutenue le 23 novembre 2020 à l'institut Polytechnique de Paris, (<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03082127/document>). Toutes les autres illustrations proviennent de la sphère <https://www.gouvernement.fr/>.

Crédits photos : Flickr – IngolfBLN (image modifiée CC BY-SA 2,0) (p. 4, 10, 15, 23, 26, 29), Comité interministériel de la sécurité routière (<https://www.interieur.gouv.fr/>) (p. 8), Lannion Trégor Communauté (<https://www.lannion-tregor.com/fr/deplacements/le-reseau-urbain-et-peri-urbain/la-ligne-30-lannionmorlaix.html>) (p. 19), Conseil régional de Bretagne (<https://www.breizhgo.bzh/>) (p.20), aire de covoiturage, à Méteren dans le nord de la France. Philippe Huguen / AFP (p. 25), SDE 22 (<https://www.sde22.fr/bornes-de-charge-pour-v-icules>) (p.27), ©AA+W / Stock.Adobe.com (p. 28), Hannu Viitanen (Getty Images/Hemera) (p. 31), Transdev (<https://www.transdev.com/en/solutions/rail-transport-bretagne/>) (p. 30).

Information : Malgré les soins et les contrôles de l'équipe de rédaction, des erreurs ou omissions involontaires peuvent subsister. Vous pouvez faire part de vos remarques ou réclamations en nous contactant par email observatoire-mobilite@cotes-darmor.gouv.fr

Réutilisation des informations et données publiques : Les conditions et limites relatives à la réutilisation d'informations publiques est régie par les dispositions de la loi 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre le public et l'administration. En particulier, toute réutilisation des informations publiques est soumise à la condition que ces dernières ne soient pas altérées, que leur sens ne soit pas dénaturé et que leurs sources et la date de leur dernière mise à jour soient mentionnées.



Panorama des mobilités des Côtes-d'Armor – Situation 2021

Mars 2022

Produit par l'observatoire des mobilités

du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public