

## Se déplacer en ville, se déplacer vers la ville | Webinaire du 11 octobre 2022

A l'heure où les mobilités sont au carrefour de nombreux enjeux (*prix des carburants et pouvoir d'achat, prédominance du transport thermique et individuel, changement climatique ...*), de plus en plus de collectivités en Bretagne sont engagées dans des politiques de mobilité durable à travers le développement des transports collectifs, des modes actifs de déplacement, du covoiturage ou de l'autopartage. Ces collectivités sont conscientes du rôle des circulations dans la redynamisation des centralités notamment par la reconnexion du centre et des périphéries en facilitant l'accès aux équipements, aux services, aux lieux de travail, aux logements. Ce webinaire offre des témoignages et expériences qui illustrent ces dynamiques nouvelles mais aussi les difficultés rencontrées par des collectivités et associations qui proposent à leurs concitoyens de bousculer leurs habitudes en réinventant leurs déplacements.



Expérimentation sur la commune de Betton (35)



### Décryptage, chiffres et concepts clés

En quarante ans, la croissance de la population sur le territoire breton s'est accompagnée d'un développement des réseaux de transport. De fait, les infrastructures routières ont largement participé à la périurbanisation. Au total les français parcourent en moyenne 51,7 km/jour/personne et la voiture demeure le mode de déplacement le plus utilisé. En Bretagne, les transports en commun ne représentent que 5% des déplacements, la marche à pied 6,4%, les 2 roues 3,5% et le covoiturage domicile-travail intra et extra familial 1%. L'ensemble de ces transports cumule près de 50 % des émissions régionales de CO2. Un taux plus élevé que la moyenne nationale (35 %) en raison d'un habitat dispersé nécessitant un plus fort recours à la voiture. Le taux de motorisation des ménages y est également élevé : 83 % contre 79 % en moyenne en France. La mobilité représente un enjeu à la fois écologique et économique pour les ménages dans la réduction de leurs frais de déplacement, et social puisqu'une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des questions de mobilité. Région, départements, EPCI et communes se répartissent les compétences réglementaires en termes d'aménagement, de circulation, de stationnement et d'organisation des transports collectifs. A chacune des échelles se développent des stratégies territoriales de mobilité pour optimiser les circulations pour tous, pour plus de convivialité, de confort, de sécurité et de bien-être en ville.

### Tour de table des intervenants et intervenantes



• **Ludovic DEVERNAY**, Président de l'association **Départ Imminent pour l'Hôtel de la gare**, a présenté le nouveau projet d'aménagement du quartier de la gare d'Hennebont en un tiers-lieu vivant autour de la mobilité.



• **Benoit BITHOREL**, Responsable transports et déplacements de **Concarneau Cornouaille Agglomération** est revenu sur l'organisation du covoiturage de proximité, une expérimentation menée sur le territoire en collaboration avec la plateforme EHOP.



• **Viviane AIT TALEB**, Elue adjointe aux mobilités, Commune de **Betton** a présenté la mise en place d'un « Conseil des Mobilités » intégrant les citoyens représentant des différentes typologies de mobilités au travail des mobilités et l'élaboration d'un Plan Stratégique Vélo.



## Expérimenter, évaluer et partager la mobilité durable à la Gare d'Hennebont (56)

C'est l'histoire d'une gare tout à fait banale, située dans la commune d'Hennebont, construite à l'extérieur du centre-ville et d'une association de 10 puis de 60 bénévoles créée pour élaborer un projet de réaménagement et revitalisation du site de la gare. Les bénévoles se sont relayés durant 24 heures pour réaliser une observation in situ de la gare « *Les gens arrivent très en avance en Bretagne et attendent dehors, dans le froid ou dans leur voiture (...) chaque matin, plus de 150 personnes attendent seules, leur train entre 6h et 9h* ». À terme, il est imaginé que la gare devienne non plus un simple guichet mais un espace convivial et chaleureux qui propose des services (café-restaurant, logements, conciergerie,...), dans lesquels on peut se rencontrer et travailler (espace de *coworking*, bureaux partagés, salles de réunions, ...) tout en réfléchissant à l'optimisation des espaces publics aujourd'hui essentiellement dédiés à la voiture. Lauréat de l'AMI de France Mobilité « Territoires de Nouvelles Mobilités Durables » (TENMOD), le projet est une expérimentation de 3 ans, après laquelle les résultats seront évalués afin d'essayer cette démarche sur d'autres territoires. La priorité actuelle est de définir un modèle économique rentable tout en offrant l'opportunité à des personnes en insertion professionnelle de trouver un emploi.

**Qui sont les acteurs ayant porté l'achat et la rénovation de l'hôtel de gare ?** « *Nous avons créé une société civile immobilière partagée pour l'acquisition de l'hôtel de gare par 40 associés désormais propriétaires qui ont payé les travaux et la rénovation, ce qui représente un investissement de 600 000€. Par ailleurs, la SNCF Gares & Connexion reste propriétaire de la gare par le biais d'un conventionnement d'investissement. Ils investissent dans les travaux et sur l'aménagement à hauteur de 210k€ et l'association sur la décoration intérieure et l'aménagement* ».

## L'organisation du covoiturage de proximité, Concarneau Cornouaille Agglomération (29)

Les résultats après 4 ans

- **154 conducteurs inscrits :** Les habitants sont disposés à rendre service sur des trajets occasionnels
- **50 demandes par an :** difficultés à faire connaître le service et accepter le covoiturage auprès des personnes isolées

Ce sont aujourd'hui 74% des Bretons qui se rendent au travail en voiture, ce qui représente un potentiel énorme pour l'organisation de covoitages domicile-travail, notamment dans les zones rurales et auprès de personnes isolées des réseaux de transports en commun. Le covoiturage apparaît comme une réponse évidente afin de limiter l'usage de la voiture sur le territoire et d'offrir des alternatives pour connecter les habitants aux centres-villes. C'est pourquoi Concarneau Cornouaille Agglomération a mené une expérimentation co-construite avec Ploërmel Communauté et Bretagne Romantique depuis 2018 pour développer et faciliter le covoiturage. Leur rôle consiste à mettre en relation les conducteurs et les demandeurs et d'animer une démarche territoriale afin de faire connaître le dispositif et démocratiser le covoiturage. Cette mise en réseau « entre voisins » permet d'augmenter les solutions de déplacement pour les personnes isolées sans générer de nouveaux déplacements et ainsi réduire l'usage de la voiture individuelle.

**Quelle a été la répartition des rôles entre l'agglomération et l'association Ehop dans cette expérimentation ?**

« *Durant les 3 ans d'expérimentation amorcés en 2019, Ehop consacrait un mi-temps salarié au projet car ils étaient en charge de l'animation de territoire, de la création des outils de communication et des mises en relation, alors que la CCA assurait juste le financement et le suivi politique. Depuis 2022 cette convention partenariale s'est terminée et aujourd'hui l'animation territoriale revient à la CCA qui devrait être autonome d'ici l'année prochaine* ».

## Travail sur les mobilités à l'échelle d'une commune métropolitaine, Betton (35)

Sur la commune de Betton, située à 10 km au nord de Rennes et intégrée à Rennes métropole, les élus portent une politique volontariste sur le plan des mobilités en menant des expériences axées sur la participation citoyenne et sa sensibilisation. Ce dernier mandat a permis d'amorcer un « Plan Stratégique Vélo », mais aussi une expérimentation sur la sécurisation des abords des écoles, auxquels s'ajoute la création d'un Conseil des Mobilités pour intégrer les citoyens représentant des différentes typologies de mobilités. Certaines expériences concluantes ont mené à des projets comme celui de la garderie gratuite pour étaler les arrivées en voiture à l'école le matin, et l'expérimentation de la piétonnisation des abords des écoles sur cette même plage horaire. En revanche, les contributions et réalisations du Conseil des Mobilités sont plus mitigées. Bien qu'un travail sur la réduction de la vitesse ait amené les élus à opter pour une ville à 30km/h, et que de nombreux « points noirs vélos » aient été remontés, la gestion du turnover et le décalage entre les attentes citoyennes et le temps de l'action municipale rendent parfois difficile la mobilisation des citoyens, élus et services autour d'un projet commun à long terme.

**Est-ce une volonté de privilégier la mise en place de voies mixtes partagées entre piétons et vélos sur la commune ?** « *Cet aménagement répond à la fois aux besoins des piétons et des vélos, mais nous sommes conscients que ce ne sont pas des voies adaptées à des déplacements en vélos électriques ou de « vélos-taffeurs » qui circulent à des vitesses élevées. Nous souhaiterions aménager de réelles bandes cyclables mais les problématiques de foncier et de budget ne le permettent pas toujours* ».

# L'AMI Territoires de Nouvelles Mobilités Durables (TENMOD)

## Un nouveau souffle pour la mobilité en milieu rural en Bretagne

La place de la mobilité en milieu rural n'est pas un énième dossier technique mais bel et bien un enjeu social, économique, écologique et politique qui doit intégrer la diversité des publics (scolaires, étudiants, adultes, seniors, PMR, touristes...), la diversité des flux de déplacements (quotidiens, hebdomadaires, saisonniers...) et la diversité des infrastructures existantes. Comment cette mobilité se concrétise-t-elle dans les territoires bretons ? Et qu'est-ce que l'AMI Territoires de Nouvelles Mobilités Durables (TENMOD) apporte à ces territoires ?

Les documents de planification, plans, schéma et autres stratégies classiques en matière de mobilité, construits de façon descendante à l'échelle de l'EPCI et s'appliquant à toutes les communes membres ne permettent pas la plupart du temps de traduire le maillage local ni la finesse des besoins humains. C'est la raison pour laquelle le projet TENMOD inverse la logique selon une approche ascendante, en repartant de l'échelon communal pour répondre aux besoins des habitants et, par ce biais, appuyer les services des EPCI dans la construction d'une stratégie de soutien aux ruralités.

TENMOD est un appel à projets qui vise à soutenir les nouvelles mobilités durables des territoires périurbains et peu denses. L'AMI offre l'opportunité d'explorer les solutions qui sont souhaitables et possibles localement, traduisant les engagements des démarches de planification, complémentaires aux offres de transports développées dans ces territoires, et adaptées aux communes à plus faible densité de population. A l'issue des cinq précédentes éditions de l'AMI TENMOD, ce sont 140 projets lauréats qui étudient, planifient et expérimentent des solutions de mobilité adaptées à leurs territoires. Cette année, en janvier 2022, une sixième a été lancée avec l'ambition de répondre à ces deux axes : Mutualiser, déployer pour une mobilité durable et solidaire sur tous les territoires périurbains et peu denses (Axe 1) et innover, expérimenter et évaluer des solutions, services de mobilité et démobilité des biens et des personnes (Axe 2).

Les territoires de Quintin et Dinan Agglomération, deux territoires situés dans le département des Côtes-d'Armor ont été lauréats de cet AMI. Nous vous proposons de découvrir leurs projets dans cet article !



### La Boîte à outils

- [Ehop - covoiturons-nous](#), pour suivre le développement de l'association en région Bretagne
- Un plan de mobilité rurale complet réalisé par le CEREMA, de l'élaboration à l'évaluation : [Plan CEREMA 20216](#)
- Pratique vélo et urbanisme tactique. [Premiers enseignements des aménagements post-Covid](#), par l'AUDIAR
- [Thèse d'Aurélien Bigo](#) « Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement »
- « Distances parcourues en France, par mode de déplacement | 1820-2019 » à visionner sur [Youtube](#)



Gare d'Hennebont, au cœur du Pays de Lorient

