Association Brest à Pied et à Vélo

MAISON DES MOBILITES

Partie 1 : Diagnostic territorial

Une étude sur la mobilité du Pays de Brest 3
I) Cadre de l'étude 4
A) La mobilité durable 4
1) La mobilité : notion multiple 4
2) Repenser les mobilités 5
3) Deux approches complémentaires : organisations et usagers 7
a) L'approche usagers 7
b) L'approche Organisations 8
B) Méthodologie 9
II) Les pratiques de mobilités du Pays de Brest 11
A) Pays et métropole 11
1) Le Pays de Brest 11
2) La métropole brestoise : centralité 13
B) Les infrastructures de transports 14
1) Les réseaux et infrastructures de transports 14
C) L'usager- ses pratiques, ses besoins 16
1) Pratiques de déplacements 16
2) Les services aux usagers 18
3) Prospective : Les évolutions des modes de vie 19
III) Les acteurs de la mobilité du Pays de Brest 21
A) Département et Région 21
1) Le Département du Finistère 21
2) La Région Bretagne 23
B) Pays et Métropole : deux échelles complémentaires 24
1) Le Pays de Brest 24
2) Les communautés de communes 26
3) La métropole Brestoise 29
4) Les employeurs et les PDE 33
5) Les associations 34
a) L'association Brest à Pied et à Vélo 34
b) En Route Pour l'Emploi 35
C) Les autres acteurs de la mobilité 36
1) L'agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie (ADEME) 36
2) Le réseau associatif 36
3) Covoiturage + ... 36

IV) Benchmarking 37
A) Tour d'horizon des initiatives liées à la mobilité durable 37
B) Pour aller plus loin : trois exemples 40
1) Ener'gence, l'Agence de maîtrise de l'énergie et du climat du Pays de Brest 40
2) L'Agence de Mobilité Nord Isère 42
..... 45
3) L'agence d'éco-mobilité Savoie Mont-Blanc 46
C) Récapitulatif 51
Bibliographie 53
ANNEXES 55

Une étude sur la mobilité du Pays de Brest

Le projet d'une Maison des Mobilités Durables s'inscrit dans le projet associatif de l'association Brest à Pied et à Vélo. L'ambition est de créer un « guichet unique mobilité » à l'échelle du Pays de Brest en matière de services, de conseil et d'expertise en mobilité durable. Dans ce cadre l'étude porte sur les conditions de création de cette structure.

Ce document correspond à la première partie de cette réflexion. L'étude sur les pratiques de mobilités sur le pays de Brest et sur la structuration des acteurs et des services liés à la mobilité. Les besoins ainsi identifiés seront le support de la seconde partie du travail, la réflexion sur la forme que pourra prendre ce lieu, et sur les étapes à franchir avant un début de concrétisation.

La première partie, « cadre de l'étude », est le support méthodologique et théorique. Sont présentées les notions clefs pour penser la mobilité durable ainsi que La méthode de travail.

La seconde partie « **les pratiques de mobilités du Pays de Brest** » porte sur les pratiques des usagers, au regard des moyens mis à sa disposition, aussi bien physiques (équipements et aménagements) que non-physiques (services).

Dans la troisième partie « **les acteurs de la mobilité du Pays de Brest** », la réflexion porte sur les acteurs de la mobilité, nous verrons les champs de compétences et les services proposés par chacun.

En bref

A la fin de certaines parties, l'encadré « en Bref » permet de retenir les points essentiels. Points qui serviront de cadre de réflexion pour la proposition des services à mettre en place au sein de la maison des mobilités

I) Cadre de l'étude

A) La mobilité durable

La notion de mobilité a comme définition l'action de se déplacer ou la facilité à se mouvoir. Une définition plus globale de ce sujet va renvoyer aux multiples facteurs à prendre en compte quand il s'agit de caractériser la mobilité des individus. Ainsi, dans le cadre d'une recherche de mobilité durable, les enjeux environnementaux sont à penser conjointement à d'autres dimensions sociétales. Le cadrage conceptuel développé dans cette partie rendra compte de ces multiples enjeux, et des manières de penser la mobilité durable. La suite de l'étude prendra appui sur ces concepts et définitions.

1) La mobilité : notion multiple

- **La mobilité aujourd'hui**

La mobilité généralisée
La mobilité des individus est aujourd'hui une action quasi obligatoire pour avoir accès à des services ou travailler. Pour désigner cet encouragement constant à se déplacer on parle de **mobilité généralisée**. Ce terme sociologique désigne l'obligation pour tout le monde d'être mobile, de devoir se déplacer pour exister en société ; la mobilité agissant aujourd'hui comme une norme (J.P ORFEUIL, 2011)

La mobilité quotidienne
Voulant traiter des mobilités induites majoritairement par des déplacements journaliers au sein d'un bassin de vie, nous allons majoritairement nous intéresser à la **mobilité quotidienne**. Le terme caractérise les déplacements contraints liés notamment au travail et aux études, dans un rayon de 80 kilomètres autour du domicile, avec retour au domicile le soir. (M.BASS, 2000) On parle aussi de déplacements pendulaires pour qualifier ces migrations journalières du lieu de vie au lieu de travail. Elles représentent 20 à 25% des déplacements en France (étude Certu, 2012).

Enfin, il est important de rappeler que les déplacements hors quotidiens sont aussi à prendre en compte. Les déplacements liés au tourisme représentent aussi une constituante non négligeable.

- **3 dimensions de la mobilité**

Du point de vue social
C'est la **mobilité des individus** qui va nous intéresser ici, ainsi que l'ensemble des réseaux et services qui visent à faciliter leurs déplacements. Le terme mobilité, largement utilisé dans la littérature contemporaine, renvoi à l'approche individualiste plaçant l'individu comme acteur des comportements de déplacements.
L'acceptation contemporaine de l'individu qui se déplace en temps qu'**usagers** sous-entend souvent que celui-ci est libre de ses choix, qu'il est acteur de ses déplacements. Pourtant cette représentation doit être complétée. Car les choix, même « individuels » s'inscrivent dans un cadre dynamique. Sous les termes d'usagers et de pratiques on trouve des facteurs sociaux qui influent sur les attitudes. Il

faut prendre en compte l'existence de phénomènes complexes pour être conscient des biais sociaux qui interviennent dans les pratiques de déplacements.

La mobilité est aujourd'hui une ressource dont les individus ont besoins pour se construire. En prenant en compte cela, on peut appliquer dans les politiques publics le droit à la mobilité. Il renvoi à l'équité face aux déplacements et à l'accessibilité. Ce droit peut être considéré comme central dans la mesure où la mobilité conditionne l'accès à d'autres droits (J.ORFEUIL, 2011). Son application demande une prise en compte de la diversité des publics qui sont autant de pratiques de déplacements différents

Du point de vue économique

Une grande partie des déplacements est induite par les activités économiques et par les **échanges de ressources entre acteurs**. Une partie de la mobilité quotidienne est aussi réalisée dans le cadre des déplacements domicile-travail. Nous verrons par la suite que **les déplacements des salariés** sont centraux pour penser et repenser la mobilité.

Il faut aussi prendre en compte notre sujet comme facteur d'**attractivité**. Le développement des infrastructures et réseaux de transports va de pair avec le développement territorial. Des déplacements fluides et aisés au sein d'un territoire vont ainsi attirer les agents économiques qui recherchent cette facilité à échanger.

Du point de vue Territoriale

En traitant des déplacements quotidiens nous nous intéresseront aux **mobilités au sein d'un bassin de vie.** Elles s'inscrivent dans une dynamique territoriale. Avant d'agir il faut être conscient de la gestion politique de la question. L'analyse passe donc par la reconnaissance des échelles administratives et des compétences de chaque acteur.

Les pratiques de déplacements sont aussi questions de typologies territoriales : entre le cœur d'une métropole, sa périphérie et des zones rurales, les services à développer ne sont pas les mêmes. La question du droit à la mobilité intervient ici, l'action de se déplacer étant inégale selon les territoires en fonction des réseaux et infrastructures présents.

2) Repenser les mobilités

• La Mobilité durable

Le taux de déplacements des individus ne cesse de croitre. Dans un contexte de prise en compte des questions environnementales et de la finitude des énergies non renouvelable, la question de changer les pratiques pour continuer à se déplacer tout en minimisant les nuisances environnementales est au cœur des questions de mobilité.

En effet, A l'échelle mondiale, 94% des véhicules motorisés fonctionnent avec des carburants provenant du pétrole. Selon les études, on constate que le transport est responsable de 23 à 26% des émissions mondiales de CO^2, soit le deuxième poste après la production d'électricité. Tous modes confondu, c'est la voiture qui émet la moitié des émissions de CO^2 (T.PAQUOT, 2017).

Dans l'enquête « les français et la mobilité durable », avec 57% de part modale, on constate que l'utilisation de la voiture et des deux-roues motorisés restent les modes privilégiés pour les transports quotidiens. Les modes moins polluants sont nettement en dessous. Les transports en communs sont égales à 10%, le vélo avec ses 4% tient à la pratique occasionnelle, enfin la marche est

à 8% de part modale. Le covoiturage est marginal et ne concerne que très peu les déplacements quotidiens.

Face à ce constat, le concept de mobilité durable a été développé pour promouvoir la transition dans les pratiques de déplacement. Le concept est né en 1991 suite à la conférence européenne des Ministres du Transport. Il prend en compte les trois piliers du développement durable, à savoir le volet social, le volet économique et le volet environnemental, celui-ci préconise que les déplacements aient une empreinte réduite. Cela passe par une diminution des émissions carbones fossiles et de polluants. le concept est défini par l'OCDE ainsi « *une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement* ».

Les notions définis ci-dessous sont des outils pour la mobilité durable dans le sens où ils vont cadrer les actions à mettre en place.

- **L'Eco-mobilité**

Pour cadrer l'ensemble des mesures et actions de la mobilité durable, le terme d'éco-mobilité est approprié. Il peut être appréhendé comme le pendant opérationnel de la mobilité durable. L'éco-mobilité suppose « l'application et le développement de principes d'organisation et de technologies qui favorisent les modes de déplacements alternatifs et doux (marche à pied, vélo), les transports en commun et la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. » (R.LAUGIER, 2010).
Cette notion sera souvent utilisée par la suite car elle renvoie aux applications concrètes de la mobilité durable. On pourra aussi utiliser ce terme pour désigner des modes de transport plus ou moins écologiques, donc plus ou moins « éco-mobiles ».

- **Inter/multimodalité**

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes pour un trajet. Au niveau organisationnel, elle s'appuie sur une connexion des réseaux de transports.
La multimodalité est la présence de plusieurs modes en parallèle pour un parcours. Elle suppose l'existence d'une offre complémentaire sur un même territoire.

- **Conseil en mobilité**

Le **Conseil en mobilité** ou **Management de la mobilité** est une démarche globale visant à améliorer les déplacements par le changement des pratiques. Il vient en complément de l'offre de transport pour intégrer une réflexion globale sur les besoins des usagers et la rationalisation des déplacements en fonction des zones d'activités ou d'habitat.

- **L'Education à la mobilité**

La mobilité durable passe par le changement de comportement des usagers. L'éducation à la mobilité passe par la mise en place d'actions d'animation et de sensibilisation. L'objectif est d'amener une prise de conscience des usagers de l'impact de leurs déplacements.

Ainsi ce travail de conscientisation permet à un usager conscient du changement climatique, d'être plus apte à accepter des politiques incitatives ou contraignantes. (S.MARTIN, 2016) Pourtant elle n'est pas suffisante, il faut considérer les modes de vie dans la balance qui entrainent des résistances au changement.
On peut aussi jouer sur d'autres biais pour motiver l'usager comme la liberté de mouvement et le confort physique et psychologique.
Cela passe aussi par la formation aux pratiques éco-mobiles, formation des individus à se déplacer autrement

Plusieurs éléments doivent structurer l'action :
- **la diversité des publics** impose de construire des outils variés selon la tranche d'âge, le territoire et les groupes sociaux
- le **temps long** est indispensable pour parvenir à un changement durable. Il faut viser des actions qui vont structurer plutôt que « saupoudrer ».
- il faut **articuler les échelles d'actions** et inscrire la sensibilisation dans son contexte. Ainsi inciter à l'utilisation des transports collectifs nécessite d'agir à la fois sur les représentations sociales liées à la voiture et à ses alternatives, et sur les infrastructures matérielles qui rendent possible le changement
- il faut rendre les **individus acteurs** du changement, les injonctions à changer de comportements ont souvent que peu d'effet, la participation permet à la fois de prendre en compte les besoins et d'impliquer les principaux intéressés.

3) Deux approches complémentaires : organisations et usagers

Dans une optique de repenser les déplacements afin de contribuer à la fluidité des déplacements tout en limitant les nuisances induites, il convient d'adopter une approche structurelle de la mobilité. Il s'agit de connaitre le fonctionnement global au sein d'un territoire pour saisir les facteurs qui pèsent sur les pratiques de déplacements. Pour comprendre la mobilité du territoire et aider au choix des actions à mettre en place, nous nous appuierons sur deux approches complémentaires. Premièrement, l'étude des pratiques des usagers liés aux services proposés. Deuxièmement, l'organisation des services au regard des acteurs présents.

a) L'approche usagers

Trois dimensions sont à prendre en compte pour comprendre les pratiques des usagers

- Un territoire est constitué de publics hétérogènes, comme nous l'avons présenté dans la partie « 1) la mobilité notion multiple », il faut comprendre dans quel système social les pratiques de déplacements s'inscrivent.
- La mobilité des individus dépend des moyens mis à leur disposition, l'analyse des pratiques de déplacements est à penser conjointement avec les infrastructures de transports présentes. Il faut aussi observer les services et équipements mis à dispositions.
- L'accès à l'information influe sur l'utilisation des modes de transports alternatifs. Ainsi, la mise en place d'informations multimodales est une action centrale dans les politiques de mobilité durable.

b) L'approche Organisations

Une multitude d'acteurs publics et privés a une action quotidienne sur les pratiques de déplacement. Dans une optique de repenser ces pratiques et dans une démarche de projet, il faut appréhender la mobilité en terme organisationnel. Dans ce cadre, Il faut prendre en compte les intérêts, compétences et échelles d'actions de chacun pour éclairer un jeu d'acteurs souvent peu lisible.

- **Les Acteurs clefs**

Les Autorités organisatrices des mobilités (AOM) : représentés par les collectivités territoriales, la région ou des structures externalisées. Elles organisent les déplacements à travers les Plans de déplacements urbains ou plans de mobilités urbaines, l'intégration des questions de mobilité doit conduire les AOM à avoir une vision stratégique pour rationaliser les modes de transport et éviter les nuisances.
Les professionnels : comme les opérateurs de transport, ils interviennent à travers des contrats de délégations de services publics passés avec les AOM.
Les experts : les structures et institutions produisant de la connaissance pour conseiller les instances territoriales. Les émanations de l'Etat comme les directions régionales de l'équipement, de l'aménagement et du logement ou l'ADEME. Les agences d'urbanisme et bureaux d'études sont aussi à prendre en compte.
Les associations locales peuvent assurer des missions, comme les associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, de représentation des usagers ou de promotion du vélo.
Les entreprises, à la fois agents économiques et organisations génératrices de flux, elles ont leur rôle à jouer dans l'organisation de la mobilité.

- **Favoriser une gouvernance partagée**

La promotion d'une mobilité plus durable ne peut se faire qu'en mettant les institutions, organisations et acteurs autour de la table. La mise en place d'une concertation entre acteurs permet :
- L'expression de chaque acteur, on prend en compte les intérêts et interrelations de chacun
- Chercher des solutions conjointement, les moyens et ressources sont mises en communs.
- La concertation permet une meilleure appropriation des mesures et actions qui vont être mise en place.

L'aboutissement d'une telle démarche peut être la mise en place d'une gouvernance partagée. Les actions mises en place permettront de prendre en compte les compétences et missions d'acteurs qui sont traditionnellement peu voir pas du tout en contact.
Dans un Contexte de démocratie participative, ce type de démarche est d'autant plus efficace. On fait ainsi appel à des acteurs normalement exclus des cercles de décisions pour participer aux réflexions de phénomènes qui les concernent. Aussi, l'implication des usagers, acteurs des déplacements, fait sens pour que les actions du quotidien suivent les réflexions. (A.ABIDI, 2011)

B) Méthodologie

L'étude répond à la nécessité d'une réflexion sur les actions à mettre en place au service de la mobilité durable
La première partie de l'étude correspond à l'état des lieux des acteurs et des services sur le territoire de la métropole et du Pays pour comprendre comment s'organise les déplacements aujourd'hui. La question de la mobilité sera appréhendée :

- Du point de vue de l'usager, chaque individu de par ses choix de déplacement est créateur de flux. L'action idéale doit faciliter les déplacements pour l'individu tout en permettant une mobilité qui limite les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Du point de vue organisationnel, la capacité d'une société à mettre en application des principes de mobilité durable dépend des institutions et structures génératrices de flux à s'organiser. Nous avons raisonné en termes de jeu d'acteurs. En ayant à l'esprit cela, on peut avoir une vision claire de l'organisation, de la gouvernance et des blocages institutionnels et politiques.

Au sein du diagnostic ces deux dimensions sont à penser conjointement.

Cet état des lieux identifiera les manques. Cela permettra dans un second temps de proposer des actions en fonction des besoins identifiés :

- L'approche usagers et service de mobilité, permet de repérer ce qui manque pour optimiser les déplacements et promouvoir une mobilité durable.
- La connaissance du jeu d'acteurs servira dans la partie montage de projet pour se positionner stratégiquement dans les instances de décisions.

Pour cadrer cet état des lieux, nous avons identifié trois enjeux, les objectifs correspondant permettent de savoir comment ces enjeux sont pris en compte sur le territoire en analysant la présence de ce type d'actions menées. C'est en posant les questions sur le territoire, que nous pouvons savoir connaitre la prise en compte de ces objectifs et enjeux.

Enjeux	Objectifs	Questions
Développer la mobilité durable sur le Pays de Brest	-baisser la part modale de l'auto-solisme -monter la part des modes éco-mobiles -organiser la complémentarité des modes de transports dans une perspective d'intermodalité -mettre en place une éducation à la mobilité qui touche tous types de publics	-l'offre de modes alternatifs à la voiture est-elle suffisante ? Y a-t-il une recherche de complémentarité des modes de transports ? Les réseaux de transports sont-ils interconnectés ? -Les habitants sont-ils sensibles aux questions environnementales ? -quelles sont les pratiques de déplacements ?

Faciliter les déplacements des usagers	-mettre en place une offre d'information multimodale -conseiller et accompagner les organisations dans la mise en place de solutions éco-mobiles -optimiser l'utilisation des réseaux et infrastructures de transport	- les employeurs disposent t'ils de moyens adéquates pour traiter de la mobilité des employés ? quelles informations les usagers disposent-t-ils ? Des habitants n'utilisent-ils pas les modes à disposition faute d'informations ou de savoirs ?
Prendre en compte les questions de mobilité d'une façon globale dans les politiques publics (sociale, environnementale, aménagement et urbanisme, économique)	-Favoriser une réflexion partagée. En faire suivre des actions -Mettre en place une concertation entre acteurs	-quels sont les compétences/missions et périmètre d'intervention des acteurs de la mobilité ? -comment est structuré le réseau d'acteurs ? -ces acteurs communiquent t'ils régulièrement ? -ces acteurs ont-ils assez de moyen pour exercer leurs compétences

II) Les pratiques de mobilités du Pays de Brest

Dans cette partie nous identifierons les manques en termes de moyens donnés à l'éco-mobilité et à l'optimisation des flux de déplacement au sein du Pays de Brest. Dans ce cadre, cette partie rend compte des pratiques de déplacements liées :
-aux typologies territoriales
-aux infrastructures et réseaux de transport
-aux comportements des usagers et aux services donnés à leurs mobilités.

Cet état des lieux servira à dégager ces manques. L'objectif est de définir des besoins qui serviront aux propositions de nouveaux services.

A) Pays et métropole

1) Le Pays de Brest

6 intercommunalités composent le Pays de Brest :

- la communauté de communes du Pays d'Iroise
  - 43 728 habitants recensés en 2007
- la communauté de communes du Pays des Abers
  - 37 749 habitants recensés en 2007
- la communauté de communes du Pays de Lesneven et de la Côte des Légendes
  - 25 977 habitants recensés en 2007
- la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas
  - 44815 habitants recensés en 2007
- la communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime
  - 23 994 habitants recensés en 2007
- Brest métropole
  - 212 900 habitants recensés en 2012

Le Pays de Brest rassemble 385 000 habitants en 2007, soit 43,5 % de la population du Finistère.

Les centralités importantes sont Brest métropole et les agglomérations de Ploudalmézeau, St Renan, Lannilis, Lesneven, Landerneau et Crozon. Elles sont la base des principaux bassins de vie, concentrant services et zones d'emploi.

Le pays situé sur la pointe bretonne, a un caractère périphérique par rapport à la région Bretagne et plus largement au territoire national.
Le maintien d'un réseau ferroviaire, routier et aérien est vital pour éviter l'enclavement, favoriser l'accessibilité et maintenir une dynamique territoriale.
Le caractère maritime du territoire marque la vie territoriale. Les espaces littoraux sont supports d'attractivité. Pour les activités économique d'une part, mais c'est également un espace résidentiel convoité. On observe des contrastes territoriaux. Les espaces littoraux accueillent une grande part de populations aisées et accédant à la propriété. A Brest métropole, les revenus sont en moyenne plus modestes, le parc de logements sociaux est aussi élevé avec 74% des logements du pays au sein de la métropole.

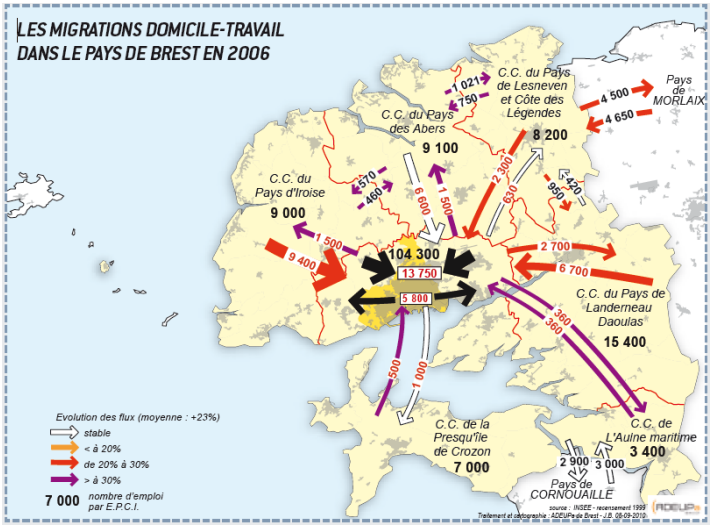
La démographie croit en dehors de Brest. Entre 1999 et 2014, on a une augmentation de la population de 14,6% pour les 5 intercommunalités. La population a chuté de 3,5% pour Brest métropole (SCoT, 2011). Cette dynamique hors de la zone urbaine dense laisse présager une augmentation des déplacements motorisés si les pratiques restent les mêmes.

- **Le Pays échelle cohérente pour les déplacements**

> « Le Pays de Brest coïncide avec la zone d'emploi, la zone de chalandise et le bassin d'habitat. Ce périmètre est donc véritablement pertinent pour la mise en cohérence des questions d'urbanisme, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement. » (Rapport de présentation du SCoT, 2011)

Les différents indicateurs montrent une cohérence territoriale à l'échelle du Pays. On a 1 600 000 déplacements de voyageurs par jour (ibidem) pour réaliser des trajets liés :

- aux espaces résidentiels qui sont au cœur de 80% des déplacements, que ce soit par rapport aux fonctions urbaines liées (services publics ou marchand, …) ou en partie indépendantes (loisirs, travail, …) (EMD, 2004). On observe que la moitié des déplacements sont de proximité et de courte durée dans le quartier ou la commune circonscrit autour de l'habitat. (SCoT, 2011)
- à l'activité économique, En 2007, on compte 150 000 emplois sur le Pays.
- à l'enseignement, une large partie des utilisateurs des transports en commun interurbains sont les élèves des 46 collèges et 19 lycées du territoire. A Brest, La mobilité des étudiants est à prendre en compte du fait de la présence de l'UBO.
- sur un territoire en partie touristique, l'activité produit des déplacements non-négligeables. Tout comme les déplacements non quotidien, comme le temps du week-end ou les déplacements liés aux loisirs.



2) La métropole brestoise : centralité

- **Centralité du Pays**

Brest métropole est la principale centralité du Pays. Avec ses 212 900 habitants, elle concentre 53% de la population et 66% des emplois. (SCoT, 2011)

On constate des déplacements pendulaires de plus en plus importants entre zones périurbaines résidentielles et zones d'emplois. On a 160 000 déplacements réalisés quotidiennement des communes du Pays jusqu'à la métropole, ils sont réalisés majoritairement en voiture pour aller au travail et les ¾ s'arrêtent avant le centre-ville. La nature de ces déplacements fait de la périphérie un espace à enjeux pour repenser les flux de déplacements.

Les services à rayonnement départementale (équipements culturels, hôpitaux…) en font aussi le pôle principal d'un bassin de vie élargie.

- **Les déplacements au sein de Brest métropole**

L'agglomération principale du pays se distingue par une mobilité principalement urbaine. 915 000 déplacements se réalisant par jour de semaine dans Brest métropole tous modes confondus. Ces déplacements sont principalement de courte distance, Un tiers des déplacements sont inter-quartier au sein de la communauté urbaine ou inter-cantons en périphérie de l'agglo (SCoT, 2011) 85 % sont le fait des résidents de Brest métropole (EMD, 2004)

L'utilisation massive de la voiture, pour les déplacements aussi bien pour les courtes que longues distances, provoque des problèmes de congestion. Le principal exemple étant le pont de l'Iroise, par moment embouteillé aux heures de pointe.

En Bref

Traiter les questions de mobilité sur le Pays de Brest demande de regarder les déplacements en parallèle d'autres facteurs comme les déplacements autour du lieu de résidence et les déplacements pendulaires liés aux zones d'emploi.

Brest métropole, caractérisée par un urbanisme plus dense que le reste du Pays et beaucoup de déplacements de proximité, doit repenser ses déplacements autour des modes doux et des transports collectifs.

B) Les infrastructures de transports

La mobilité est en premier lieu, à considérer à travers les moyens physiques en place pour les déplacements de personnes. On observera les infrastructures et réseaux de transports, les opérateurs de transport et les aménagements liés à la mobilité.

1) Les réseaux et infrastructures de transports

- **Réseau ferré**

La nouvelle ligne Bretagne Grande vitesse : L'inauguration en 2017 de la ligne Paris-Brest rénovée a réduit le temps de trajet. Cette ligne BGV a pour objectif de désenclaver la pointe bretonne en développant son accessibilité.

Les lignes TER
L'axe Brest-Landerneau est très fréquenté. La fréquence importante (en moyenne un train toutes les heures durant la journée) et la durée courte des trajets (15 minutes) en font une ligne attractive.

- **Réseau routier**

Deux axes principaux parcourent le Pays, la RN 12 pour relier Rennes et la RN 165 pour relier Nantes. Le territoire bénéficie aussi d'un bon réseau de routes départementales.
Les zones d'activités et les zones commerciales sont situées à proximité des axes routiers. Cet accès aux équipements et services entretient l'utilisation incontournable de la voiture.

- **Réseau maritime**

Les iles sont desservies par les bateaux Penn-ar-Bed. Le département assure la desserte régulière et permanente des Iles de Ouessant et Molène au départ de Brest, via Le Conquet (213 000 passagers en 2009).
Le projet d'un Transrade pour relier Brest et la presqu'île de Crozon est en cours de discussion au sein du comité de pilotage Transport et Mobilité du Pays de Brest.

- **Les aménagements cyclables**

Si des aménagements sont régulièrement faits à Brest métropole, un réseau de voies cyclables pour mailler la métropole n'est pas encore en place. Les aménagements se font petits à petits. On constate que ce manque, empêche la pratique dans la mesure où l'usager ne va pas se sentir en sécurité sur les voies de circulation actuelles.

Les autres communautés de communes s'approprient peu à peu cette question d'aménagement. Elles n'en sont pas tous au même point. Certaines sont déjà équipées de schéma directeur des déplacements doux comme sur la presqu'île de Crozon, d'autres vont se doter de plan de déplacement intégrant des voies cyclables en même temps que la réalisation de leur PLUi, c'est le cas de la communauté de commune de Lesneven et de la Côte des légendes.

Le Département est aussi à l'origine de voies cyclables. Fin 2008, 332 km d'itinéraires cyclables sont identifiés par le Conseil général comme praticables sur le réseau départemental. (Schéma Directeur Vélo Départemental, 2010)

- **Les Transports en collectifs routiers**

Le réseau bibus

A travers la délégation de service public *exploitation du réseau de transport collectif urbain de Brest métropole* de 2010 jusqu'à l'année 2018 incluse, la filiale Keolis Brest de la société Keolis est l'exploitant du réseau bibus.

En 2017, le réseau urbain de transports collectifs de Brest métropole comprend :

- 1 ligne de tramway
- 1 téléphérique
- 17 lignes de bus
- 2 navettes (aéroport, Base navale)
- 9 lignes de transport à la demande (TAD)

La métropole dispose d'un réseau de TC performant, le territoire étant globalement bien desservi. La mise en route du Tramway, en 2012, a permis le renforcement de l'utilisation des transports en collectifs.

Certaines zones demeurent néanmoins mal desservies comme certaines zones d'activités situées aux franges de la métropole.

Le réseau Penn-ar-bed

Le réseau de transports collectifs interurbain était jusqu'alors géré au niveau départemental par le conseil départemental. La gestion sera transférée à la région le 01 septembre 2017.

Sur 48 lignes départementales, 21 parcourent ou traversent le pays.

Des transports à la demande viennent compléter l'offre de transport en liaison avec les lignes. Ce sont les communautés de communes qui mettent en place ces TAD en partenariat avec le département (via les contrats de territoires).

On constate un déséquilibre entre nord et sud :

- au nord, on a un maillage fin qui assure une bonne desserte du territoire
- Au sud, et notamment pour la presqu'île de Crozon, une desserte nettement plus faible. En effet, la presqu'île ne dispose que de deux arrêts de car et les temps de parcours sont longs.

Le réseau Ar Bus

La ville de Landerneau est autorité organisatrice des transports, le réseau de Bus "AR Bus", est délégué au transporteur "Trans Elorn Tourisme" jusqu'à fin 2019.
Le réseau dispose de 6 lignes, ainsi que des transports à la demande pour les personnes à mobilité réduite.
A noter que le bus est gratuit le samedi

- **Les points d'intermodalité**

Le covoiturage nécessite des aménagements de parking. Des aires sont créées par le département le long des routes départementales. Le Département du Finistère a créé 20 aires de covoiturage, dont 3 sur Brest métropole. (Étude de l'INET, 2017)

A Brest métropole les 4 Parkings relais, situés aux arrêts du tramway, sont des points essentiels d'intermodalités. Ils sont gérés par Keolis Brest, dans le cadre de la délégation de service public.

Suite au contrat de projet régional 2007-2013 Brest-quimper, la gare de Brest est en cours d'aménagement pour devenir pôle d'échange multimodal (PEM).
En 2012, le Pays était pourvu de 3 pôles multimodaux : à Plouguin, Plourin et Saint Renan. De nombreux autres étaient en projet.

Les gares routières et ferroviaires doivent encore s'équiper pour favoriser l'intermodalité. On constate un défaut d'aménagements de certaines gares avec par exemple l'absence de rampe pour les vélos dans les escaliers de la gare de Landerneau.

C) L'usager- ses pratiques, ses besoins

1) Pratiques de déplacements

Nous analysons ici les comportements des habitants du Pays

Motif déplacement au sein du Pays : (SCoT, 2011) 22% : domicile travail 10% : domicile études 20% : domicile-achats 46% : autres (loisirs, santé, social…)	Le nombre de déplacements quotidiens au sein de Brest métropole : (EMD, 2004) Tous modes confondus : 915 000 Voiture : 608 000 (soit 502 000 véhicules en circulation par jour avec à peine plus d'une personne par voiture) Transports en commun : 69 000 2 roues (motorisés ou non) :17 000 Piétons : 221 000

- ## L'enjeu voiture

Sur le Pays, Les 2/3 des déplacements quotidiens se font en voiture Le week-end elle est utilisée pour 70% des déplacements. (EMD, 2004)
Ce mode dispose aujourd'hui d'un avantage concurrentiel par rapport aux autres modes. Malgré un coût d'utilisation de plus en plus élevé, la voiture reste dominante du fait de sa praticité.
Cette pratique importante est aidé par l'aménagement du territoire qui a, depuis l'après-guerre, accompagné son développement. La périurbanisation diffuse et l'accès au grand nombre à la maison individuelle se sont développés en même temps que les réseaux routiers. Le développement des zones d'activités et commerciales en dehors des agglomérations et proches des axes rend aussi indispensable l'utilisation de la voiture. Les infrastructures de transports alternatifs n'étant pas ou peu développées.
Au sein de Brest métropole, les infrastructures de transports sont aussi largement tournées vers la voiture.

La question de repenser les déplacements liés à la voiture est particulièrement présente pour le territoire hors métropole qui a un taux de motorisation de 92%. Lors de l'EMD de 2004 on comptait, 70% de voiture en circulation avec une personne, il apparaît donc que l'auto-solisme est un frein à la décongestion des routes du Pays et aux déplacements avec une moindre émission en GES

- ## La place des autres modes de transport

Le Vélo
Avec 1% des déplacements sur le Pays, le mode vélo est aujourd'hui marginal. Il est cependant davantage utilisé en zone urbaine, plus propice aux déplacements courts.
Ils concernent majoritairement les 11-17 ans. (ibidem)

Le manque d'aménagement de pistes et de voies cyclables apparaît comme un frein au développement de la pratique aussi bien à Brest que dans le reste du Pays.

Globalement, le vélo est encore peu considéré comme un moyen de transport quotidien, mais plus comme un objet de loisir.
Ce mode souffre aussi de la topographie brestoise, le caractère vallonné de l'agglomération n'incitant pas les non-cyclistes à utiliser ce mode. On constate cependant le développement du vélo électrique, qui pourrait amener un plus grand public vers les déplacements quotidiens à vélo.

La Marche
34% des déplacements se font à pied en centre-ville de Brest ce qui en fait un mode développé dans les zones denses, mais plus on s'éloigne du centre-ville plus cela décroit. Afin de créer un environnement plus propice à la marche la création de davantage de cheminement est là aussi nécessaire.

Vélo et marche sont des modes qui se prêtent bien au loisir. Le développement de cheminements cyclables et pédestre est un atout touristique pour le territoire

Les transports collectifs représentent moins de 10% des trajets selon l'E.M.D. On observe l'utilisation prédominante d'une clientèle captive (scolaires, personnes âgées ou défavorisées)

Malgré un réseau développé on observe certains manques empêchant une hausse significative de la fréquentation :
- difficulté pour certains publics d'appréhender la ville avec les transports en collectifs C'est une partie de la population qui n'est pas « formée » à utiliser pleinement les réseaux à disposition faute de connaissances.
-L'offre de transport collectif est parfois inadaptée pour certains impératifs de la vie quotidienne selon la domiciliation : absence de ligne pour aller au travail, impossibilité de prendre une correspondance entre deux réseaux…
-manque de service lié à l'intermodalité : monter avec un vélo dans le car toute l'année par exemple.

Au regard des dépenses publics en baisse et donc d'un réseau qui évoluera peu. Les transports en collectif ne peuvent qu'apporter des réponses limitées pour la mobilité durable.

2) Les services aux usagers

- **Tableau des services dédiés aux usagers**

Le transfert de compétence transport à la région entrainera des changements organisationnels, mais le choix a été fait de ne prendre en compte que les services proposés jusqu'à présent. Ce tableau prend donc en compte ce qui existe à l'heure actuelle.

Catégorie de service	acteurs	échelles	
		Pays	métropole
Pour la voiture	conseil départemental	site covoiturage-finistere.fr	
	société blablacar	covoiturage principalement pour moyens et longs trajets	
	association octopouce	sur la presqu'île de Crozon, organisation de covoiturage spontannée	
	association les partageurs		autopartage
	Employeurs en partenariat avec brest métropôle		animation pour la mise en place de covoiturage
	Région Bretagne	carte Korrigo - unique pour les réseaux TER de la région, bibus, Pen Ar Bed	
Transports en commun	conseil départemental/Pen-Ar-Bed	un ticket à 2€ sur le réseau départemental	
		Correspondance gratuite avec les réseaux de bus Bibus et Ar Bus	
		possibilité de monter avec son vélo dans certains car Pen-Ar-Bed en période estivale	
	C.C et conseil départemental	mise en place de TAD en relai du réseau Pen Ar Bed	
	bibus		possibilité de monter dans les TC avec un vélo en dehors des heures d'affluence
Pour le vélo	SNCF	possbilité de monter a bord des TER avec un Vélo	
	entreprise DCNS		prêt de vélo électrique pour les salariés
	association Brest à Pied et à Vélo		education et sensibilisation à la mobilité
			ateliers participatif pour réparer les vélo
			vente de vélo à prix réduit
social	En route pour l'emploi	garage social	
		aide à la mobilité pour personnes précaires socialement	
accès à l'information	conseil départemental/Pen Ar Bed	guichets pour accueil et informations aux gares routières	
		la centrale mobilité: centrale téléphonique pour renseignements	
	conseil départemental, Brest Métropôle et Landerneau	Site d'informations multimodales Viaoo29	
	Région Bretagne	site d'informations multimodales "BreizhGo"	
	SNCF	guichets pour accueil et information dans les gares de Brest et Landerneau	
	Service mobilité durable de Brest Métropôle		site internet "mobilité-durable.fr"
	Bibus		1 guichet bibus + des "relais B" pour vente de titres et mise à disposition d'informations
			centrale téléphonique pour demande d'information
			application "Bibus" pour smartphone

Note : Les missions et fonctionnement des acteurs sont décrits dans la partie III) « Les acteurs de la mobilité du Pays de Brest

- **Des initiatives à développer**

Localement, on constate la présence d'initiative allant dans le sens d'une complémentarité des modes et d'une baisse de l'auto-solisme :

- des initiatives citoyennes ou associatives : Les partageurs ou octopouce pour la voiture. L'action de Brest à Pied et à vélo pour les questions liées au vélo
- les communautés de communes mettent en place des TAD, en complément du réseau Penn-ar-Bed.

Pour un résultat significatif de ces démarches, il faudrait qu'elles puissent se développer et toucher leurs publics cibles. Un appui technique serait bénéfique pour structurer ces réseaux. Notamment pour la communication, c'est en effet ce qui empêche souvent la réussite de ces actions, les usagers n'ayant pas assez connaissances de ce qu'ils ont à disposition entrainant une sous-utilisation de ces dispositifs.

- **L'Information**

L'accès à l'information des usagers est une composante du changement de comportement.
On constate qu'une information existe notamment avec les sites d'informations multimodales Viaoo29 et BreizhGo.

Cependant, cette information est aussi souvent peu visible.
On constate une« offre globale de TC peu lisible globalement» (SCoT, 2011). Ce qui entraine une méconnaissance des réseaux à disposition et leur sous-utilisation.

Pour l'accueil du public à Brest, on voit que chaque réseau à son guichet. Ainsi les réseaux Bibus, Penn-ar-bed et SNCF ont chacun leur point d'accueil et communiquent peu entre eux.
Il n'y a pas d'accompagnement individualisé pour conseiller le grand public sur leurs trajets et en intégrant tous les réseaux.

3) Prospective : Les évolutions des modes de vie

➔ L'augmentation du taux de déplacement des individus va continuer à progresser:

- augmentation du nombre de ménages, du fait de la croissance démographique et du phénomène de décohabitation
- augmentation de la mobilité des personnes âgées
- attractivité résidentiel du territoire hors Brest métropole donc augmentation des déplacements hors zone dense.

➔ Un Changement inévitable des pratiques et des comportements de déplacements :

- le coût de l'évolution des carburants va inciter les usagers à limiter leurs déplacements motorisés. Dans cette optique, le changement des pratiques de déplacement apparaît inévitable.
- il est aujourd'hui reconnu la nécessité de changer les pratiques de mobilités pour réaliser la transition énergétique dans le domaine des transports. Il apparaît donc que le changement de comportement va donc être de plus en plus plébiscité par les pouvoirs publics et la société civile.

➔ La place grandissante du numérique

- augmentation du télétravail
- optimisation des réseaux de transports par l'utilisation d'outils numériques.
- informations connecté pour les usagers
- moyens de transports (voitures connectées…)

En Bref

Le mode voiture est dominant. Pour augmenter la part modale des autres modes il faut rendre leurs utilisations plus avantageuses.

Le maillage territorial des transports collectifs est relativement important. L'optimisation des lignes existantes passe par :

- Des aménagements pour faciliter l'intermodalité (pôles d'échanges)
- Améliorer la praticité (coordination horaire des différents réseaux, réorganiser les TAD)
- Informer et former les usagers (lisibilité et accessibilité des informations, éducation à la mobilité)

Afin de développer les modes complémentaires aux transports collectifs, le Pays doit encore développer les itinéraires de modes actifs et les équipements au service des usagers.

III) Les acteurs de la mobilité du Pays de Brest

Nous analyserons dans cette partie le réseau d'acteurs de la mobilité. Nous prendrons en compte leurs compétences et champs d'actions. La prise en compte du cadre législatif et des documents réglementaires nous permettra de saisir les écarts entre obligations réglementaires et services en place aujourd'hui.
La prise en compte de la structuration de ce réseau et des interrelations des différentes structures nous éclairera sur la communication entre acteurs et les moyens éventuellement mis en commun.

Ces éléments nous permettrons d'identifier les manques en termes de services liés aux déplacements de voyageurs et à l'éco-mobilité.

En croisant cette analyse du jeu d'acteurs avec la partie sur les pratiques de déplacements des usagers, cela nous permettra d'identifier les besoins du territoire pour faciliter les déplacements des usagers, donc répondre à la question de l'optimisation des infrastructures de déplacements et à la complémentarité des différents modes. Ainsi qu'à la question de la prise en compte opérationnel de la mobilité durable dans la politique territoriale.

Nous commencerons ce panorama d'acteurs par les missions exercées par le Département du Finistère et la Région Bretagne ainsi que les changements en œuvre dans le cadre du transfert de compétence. Le Pays et de la métropole sont au cœur du sujet, nous analyserons aussi finement que possible les missions de chaque acteur. Puis nous nous attarderons sur d'autres acteurs transversaux.

A) Département et Région

1) Le Département du Finistère

- **Compétences**

Jusqu'en septembre 2017, le département du Finistère avait la compétence des transports interurbains et scolaires. En 2014 la **loi de la nouvelle organisation territoriale de la république** opère un ensemble de transfert de compétences. La compétence des transports interurbains est transférée du département à la région au 1e janvier 2017. Ils sont re-délégués au département jusqu'au 1er septembre 2017, pour coïncider avec le transfert des transports scolaires. C'est en 2018 que le transfert de personnel sera effectif. (étude INET, 2017)

- **Documents structurants**

Un ensemble de plan et schéma ont été élaboré pour organiser les transports et leurs accessibilités.

Contrats de territoire -pour la période 2012-2020
Ces contrats mettent en place des partenariats avec les communautés de communes. Ils ont notamment donné naissance aux transports à la demande comme ligne de rabattement du réseau Penn-ar-Bed.

Schéma départemental de l'accès des services au public- (SDASP) élaboration en 2016 et adoption en 2017
Le transport est désigné comme la priorité pour permettre l'accès des services au public, Le diagnostic identifie des transports publics importants mais insuffisamment performants.

Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports (2008)
L'objectif de ce schéma est de prendre en compte tous les publics pour mettre en place une accessibilité équitable des transports. Il y deux points forts :
- l'accessibilité du réseau Penn-ar-Bed (mettre en circulation des cars adaptés à tout public et une meilleure information des usagers)
- l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) du réseau maritime

Schéma directeur vélo – plan d'action sur la période 2002-2009
L'enjeu de ce schéma est de permettre le développement du vélo sur le département, pour le loisir mais aussi dans un objectif utilitaire pour les déplacements quotidiens. Le plan d'action comprend des aménagements cyclables. Ont aussi été mises en place des actions de promotion du vélo, là aussi pour le tourisme, et pour développer ce mode dans le cadre quotidien. Des animations ont été menées dans les collèges.

- ## Services en place

Le réseau Penn-ar-Bed

48 lignes régulières effectue la desserte du département pour un budget total de 32 millions d'€ par an.

21 lignes parcourent le territoire du Pays. 3 lots concernent le Pays de Brest pour la délégation de service public départementale :
- Lot n°1 : ouest du département, entièrement sur le Pays de Brest, notamment la CC Iroise, délégué à la CAT Transdev ;

- Lot n°2 : nord du département, Lesneven et jusqu'à Morlaix, délégué aux Transports Bihan ;

- Lot n°3 : Crozon, Châteaulin, et jusqu'à Quimper, délégué à la CAT

La politique départementale des transports interurbains

C'est en 2004 qu'a été dessinée la politique des transports. Un tarif unique 2€ a été mise en place, ainsi qu'une politique de communication. Le site internet d'information multimodale Viaoo29 a vu le jour, en attendant la création d'un site à l'échelle régional.
Le département a mené une politique de développement du covoiturage avec la création d'aire de covoiturage et la création du site *covoiturage-finistere.fr*.

En 2011 le réseau est restructuré permettant une augmentation de 15 à 20% de la fréquentation. Sont également mis en place les contrats de territoire avec les communautés de communes.

Ces actions seront reprises par la Région ou refondues dans la nouvelle politique régionale au cours des prochaines années.

2) La Région Bretagne

Les transports : nouvelle compétence de la région

La Région a depuis janvier 2017, la compétence des transports interurbains et maritimes. Elle est re-déléguée au département jusqu'en septembre 2017. Par la suite, le transfert mènera à une politique de transport à l'échelle régionale. Un réseau unique « **BreizhGo** » (ou des réseaux davantage connectés) devrait voir le jour avec une harmonisation des dessertes et des tarifs.

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

Dans ce contexte de reconfiguration de l'action publique, le SRADDET vise la recherche de cohérence dans les politiques publiques par l'élaboration d'une stratégie concertée. En Bretagne, la concertation sera menée jusqu'à l'été 2018 pour une adoption courant 2019. Cette concertation avec les acteurs compétents (EPCI, AOM, etc) devrait aboutir à l'élaboration d'orientations à l'échelle régionale en mettant en cohérence les documents d'urbanismes et réglementaires.

L'intermodalité et les transports constituent une des thématiques du SRADDET. Les objectifs attendus sont :
-la prise en compte des infrastructures régionales nouvelles
-la cohérence des services de transport public et mobilité
-la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains (PDU) limitrophes
-l'optimisation des services aux usagers
-les modalités de coordination de l'action des collectivités et de leurs groupements
-l'identification des aménagements et itinéraires d'intérêt régional »

Service actuel

Le site internet BreizhGo permet de fournir aux usagers des informations multimodales pour leurs déplacements. Il offre itinéraires personnalisés et intermodales, et horaires des différents réseaux.

B) Pays et Métropole : deux échelles complémentaires

1) Le Pays de Brest

- **Compétences**

Le Pays est un espace de coopération entre les 6 intercommunalités qui la constituent.

Le pôle métropolitain est le support de concertation et de réflexion entre acteurs. C'est cette instance qui a porté l'élaboration du Schéma de cohérence territorial. C'est aussi l'interface entre le territoire et la Région et l'Europe pour les subventions.

Le **Comité de pilotage transport et mobilité** réunit régulièrement des élus du Pays pour mener une réflexion sur les questions de mobilités. Deux objectifs sont poursuivis :
- construire une vision partagée entre élus du Pays de Brest
- Favoriser les transferts d'expériences, de pratiques entre EPCI du pays de Brest et les échanges avec d'autres territoires français

L'agence d'urbanisme de Brest-Bretagne (ADEUPa) est un outil d'aide à la décision pour les élus. Sont menées des études, de la veille, de la prospective ainsi que de l'assistance à la planification stratégique.
Un chargé de mission travaille sur les questions de transport au sein du pôle études urbaines. Divers études ont été publiées sur la mobilité durable et les pratiques des usagers :
- *Centrale de mobilité Une sélection d'expériences nationales*, P.MAZEAS, 2015
- *rencontre Fnau 2015 - « l'individu au cœur de la ville »- Atelier mobilité - Transformation numérique et mobilité* P.MAZEAS, 2015
- *Mobilité-transport P.MAZEAS*

- **Documents structurants**

Le **Contrat de partenariat Europe Région Bretagne Pays de Brest** (2014-2020) vise à accompagner le développement territorial et la transition énergétique. Dans le contrat, l'action « accompagner les projets liés à la mobilité durable » a été identifiée.

Il est possible de financer des actions identifiées dans le contrat avec les **fonds européen de développement régional** (FEDER). En effet, un des axes de la fiche action FEDER Bretagne (2014-2020) est le soutien de la transition énergétique et écologique en Bretagne. Dans ce cadre nous avons les objectifs spécifiques: « augmenter l'utilisation de transport durable » et « soutenir le développement de l'inter et de la multi-modalité ».

Les projets potentiels sont:
- la création des PEM (qui vise notamment à développer l'inter-modalité par le développement des services aux voyageurs)
- le soutien aux études et travaux pour la mise en place des Transport en communs en sites propres (TCSP).
- le soutien aux projets innovants et partenariaux.

La **Stratégie de développement du Pays** (adoptée en 2015) décline des enjeux pour le développement équilibré du Pays. Dans l'Enjeu 3 : « un espace métropolitain durable et préservé », l'axe 5 est « favoriser la mobilité durable ».
Cet axe préconise le développement de modes complémentaires aux transports collectifs afin de favoriser les nouvelles pratiques de mobilités ; comme la mise en place de parkings relais, le développement des modes actifs et de l'auto-partage ou encore l'utilisation des applications numériques.
Dans le document est précisé : « Aujourd'hui, certaines de ces solutions alternatives sont mises en œuvre sur le territoire mais méritent d'être améliorées. »

Le Schéma de cohérence territorial 2011

Dans le **Projet d'aménagement et de développement durable** (PADD) 3 axes sont à retenir en ce qui concerne les transports collectifs :

- « lier l'urbanisation et les transports collectifs » en développant une offre de transport qui correspond aux extensions urbaines.
- mettre en place « Une politique concertée » (Etat, Région, Département, Brest métropole, EPCI) afin d'optimiser les réseaux en augmentant au minimum les linéaires, donc en s'appuyant sur l'existant. Il est donc préconisé de développer les actions pour faciliter les déplacements de voyageurs : favoriser l'interconnexion des réseaux ou simplifier les tarifs.
- En complémentarité, promouvoir les déplacements actifs par l'aménagement.

Dans le **Document d'Orientation Générales** l'accent est mis sur le développement de l'intermodalité à travers l'aménagement des infrastructures de déplacements.

Dans un contexte d'étalement urbain et de concentration des emplois en périphérie de Brest métropole, il s'agit de développer toutes les alternatives aux déplacements automobiles.
Cela passe par un ensemble d'actions structurelles :

-la structuration de **l'offre globale** en privilégiant les transports collectifs ainsi qu'une hiérarchisation des infrastructures de déplacements pour faciliter les déplacements de personnes (P.49 partie I *L'organisation de l'espace : les grands équilibres du territoire et le maillage de l'espace* I.4.*renforcer l'organisation urbaine* I.4.5 *Améliorer les infrastructures de déplacements*).
-L'organisation des complémentarités entre transports collectifs et individuels avec des parcs relais, aires de covoiturages et PEM (P.65 partie II *Les grands équilibre de l'habitat et de l'aménagement urbain* II-3 *conforter les déplacements*).

-l'organisation de l'intermodalité en adaptant les infrastructures et voies à un maximum de transport différents tout en organisant les liaisons avec les centralités. (P.83 partie III *Le développement économique : l'attractivité, la métropolisation*- III.1 accroitre la connectivité III.1.2 *Développer l'intermodalité*).

Ces mesures « physiques » doivent être suivies de services aux voyageurs : « l'organisation d'une convergence tarifaire et horaire ainsi que le développement de l'information aux voyageurs. »(ibidem).

Le Schéma de Cohérence territorial du Pays de Brest permet de donner les orientations, traduite ensuite par les aménagements. Mais il n'est pas suffisant pour donner assez de moyens à la mobilité durable.

En bref

Les questions de mobilités font l'objet d'une véritable attention des décideurs politiques du Pays, l'organisation des réseaux et infrastructures de transport vers une fluidité des déplacements est un des objectifs pour le développement territorial.

Cette vision partagée est en train de naitre à l'échelle du Pays, le pôle métropolitain et le comité de pilotage transport travaillent sur cette concertation entre acteurs. Il est aujourd'hui question d'harmoniser les réseaux de transports collectifs du Pays et de la métropole, une réflexion partagée devrait donc être de plus en plus importante (voir partie Brest métropole)

Dans ce cadre, les solutions liées à la mobilité durable doivent encore être développée. Elles sont encore trop peu prises en compte comme solutions opérationnelles aux nouveaux impératifs de déplacements. En parallèle de mesures « physiques » (développement d'aires de covoiturages, de PEM…), les services aux usagers sont aussi à développer.

Le développement des transports collectifs apparait souvent comme la solution alternative à l'auto-solisme. Pourtant, face aux coupes budgétaires dans le domaine public, le nombre de lignes de transports collectifs va peu croitre. Son avantage comparatif face à la voiture risque de peu évoluer également. Il s'agit alors de penser les autres modes (actifs, covoiturages) en complémentarité pour des déplacements alternatifs qui apparaissent faciles et pratiques pour l'usager.

2) Les communautés de communes

Compétences

Suite à la loi Notre les intercommunalités acquièrent de nouvelles compétences, notamment la compétence urbanisme, si elles n'ont pas de compétences liées directement aux transports, elles doivent quand même traiter cette dimension pour l'aménagement de leurs territoires.
Il est important de considérer les réorganisations territoriales que cela implique. Il faudra maintenant considérer le duo région-intercommunalité pour appréhender les compétences en ce qui concerne la mobilité.

Aujourd'hui les EPCI du Pays de Brest s'occupent des déplacements à travers l'aménagement des voiries communautaires, la gestion des sentiers pour le tourisme et la mise en place d'aires de covoiturages et de PEM.

Au sein des contrats de territoire, les EPCI financent aussi en partie les Transports à la demande.

Note : Si il n'y pas de catégorie « les services liés à la mobilité », c'est qu'il n'y a pas de service dédiés à cela ou elle est traitée dans d'autres services en parallèle d'autres thématiques.

La communauté de communes du pays d'Iroise

- **Les services liés à la mobilité**

Au sein du pôle développement territorial et solidarités, la thématique transport est rattachée au service habitat.

- **Les actions mises en place**

La mobilité est une dimension portée politiquement avec la volonté de développer le covoiturage, les nouveaux modes, et les PEM. La mise en place d'un schéma directeur des déplacements doux et d'un schéma directeur d'échanges multimodaux sont prévus dans les statuts 2016 de l'intercommunalité.

La communauté de communes du Pays des Abers

- **Les actions mises en place**

Dans les statuts 2015 de l'intercommunalité, l'organisation des déplacements est définie comme axe prioritaire (notamment à travers l'intermodalité et les modes doux).

Des expérimentations ont été menées de navettes pour le marché du lundi et la piscine de Lesneven, mais elles étaient peu utilisées

La communauté de communes de Lesneven et de la Côtes des Légendes

- **Les actions mises en place**

Dans le rapport d'activité 2015, il est prévu de favoriser les déplacements à vélo pour le tourisme.
Un schéma local de déplacement devrait être réalisé parallèlement à l'élaboration du PLUi.

Il ressort que l'organisation des TAD devrait être refondue pour s'adapter aux besoins des usagers, notamment pour les personnes âgées

La communauté de communes de Landerneau-Daoulas

- **Les services liés à la mobilité**

Landerneau est AOT avec le réseau Ar Bus.

- **Les actions mises en place**

Dans les statuts 2015, la gestion du service de transports scolaires est prise en compte dans le cadre de la politique départementale.

La communauté de communes Presqu'île de Crozon Aulne Maritime

- **Les services liés à la mobilité**

Dans le pôle cohésion solidarité, un service est dédié au transport et à la mobilité. Cela s'explique par une thématique prégnante pour le territoire de la presqu'île, sujet à l'isolement géographique.

- **Les actions mises en place**

Un schéma directeur des déplacements doux a été réalisé en 2015, il est en cours de révision pour intégrer les communes de l'Aulne maritime.

La mise en place de TAD a rencontré peu de succès.

Une expérimentation est en cours sur la presqu'île. Le réseau Octopouce est à l'initiative d'un collectif de citoyens, il organise du covoiturage spontanée –ou autostop organisé- sur des aires prévues à cet effet. Cette initiative est aidée par la communauté, sont mises à disposition des panneaux d'indication des aires et de la communication auprès des usagers.

En bref

Les communautés de communes se préoccupent principalement de la mobilité à travers deux thématiques :
- traiter les enjeux liés à la voiture. Dans des territoires sujets à l'étalement urbain, peu dense, la voiture est le principal mode utilisé. Il s'agit de trouver des moyens de limiter l'auto-solisme.
-Il faut donner des moyens de se déplacer pour tous les publics. Les jeunes ou les personnes âgées ont des besoins particuliers. Dans des territoires peu desservis en transports collectifs, il s'agit de trouver d'autres modes. La mise en place des TAD est une des solutions, néanmoins ils sont souvent peu utilisés.

Des initiatives voient le jour pour contrebalancer le manque de transport collectif ou donner un accès équitable comme les navettes, TAD mis en place par les communautés de communes ou le réseau octopouce, qui est une initiative associative. Pour développer ces modes alternatifs à l'auto-solisme, un appui pourrait aider à structurer ces initiatives. C'est à dire un accompagnement technique, pour leur élaboration (montage de projet, analyse de la demande) et pour la communication, élément clef pour se faire connaitre auprès des usagers et amener une utilisation pleine de ces dispositifs.

3) La métropole Brestoise

- **Compétences**

En tant que métropole, L'intercommunalité est autorité organisatrice de la mobilité, un cadre législatif défini ses compétences :

Loi relative à la **solidarité et au renouvellement urbain** (SRU) 2000
-L'autorité compétente doit établir un compte déplacement qui fait apparaître pour chaque mode de déplacement les coûts pour l'usager et pour la collectivité.
-Un service d'information multimodale doit être mis en place à destination des usagers.
-Un service de conseil en mobilité doit être mis en place à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

Loi de la modernisation de l'action publique territoriale et de l'affirmation des métropoles (MAPTAM) - 2014

Les autorités organisatrices de transport deviennent les AOM (autorité organisatrice de la mobilité), En complément de l'organisation des transports urbains et non-urbains, la loi prévoie également pour les AOM de plus de 100 000 habitants :

A titre obligatoire :
- la mise en place d'un service de conseil en mobilité.
- la mise en place d'un service d'informations aux usagers
- « L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité »
- L'AOM doit permettre le développement de modes de transports terrestres non-motorisés.

A titre facultatif
-la mise en place d'un service d'autopartage si ce service est inexistant ou création d'un label
- La création d'une plateforme numérique pour le covoiturage
- mis en place d'un service de location de bicyclette si offre inexistante ou insuffisante
- L'organisation du TAD

- **Documents de références**

Plan local d'urbanisme facteur 4 (dernière modification en 2015)

Le document d'orientation d'aménagement et de programmation du PLUi de Brest métropole comprend une partie Transport et déplacement. Nous retiendrons ici 2 orientations :

Orientation 3 *: Assurer la continuité, la connexion, des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la région et le département.*
L'objectif est de renforcer les coopérations dans tous les domaines, pour un système de transport collectif unique à l'échelle du Pays :
- mettre en place une réflexion globale des transports collectifs à l'échelle du Pays
- Développer des aménagements pour articuler les réseaux et infrastructures de transports (pôle d'échanges multimodaux, parc relais, emplacements pour le covoiturage et l'auto-partage).

Le développement des titres de transports simplifiés est aussi un objectif pour optimiser la fréquentation des Transports collectifs.

Orientation 4 *: Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable.*
L'objectif est d'amener une mutualisation des moyens sur le territoire métropolitain, par la concertation entre acteurs et la mise en place d'outils de connaissance des déplacements

> « L'objectif est que **les principaux acteurs institutionnels** intervenant dans le périmètre du pays de Brest et concernés par la mobilité et les transports disposent d'un **espace d'échanges et de mutualisation de leurs données** ainsi que d'une valorisation des analyses qui peuvent en être tirées. »

L'accent est mis sur le développement des nouvelles pratiques de déplacement

> « Par ailleurs, les nouvelles pratiques de déplacement devront être favorisées par des **actions de communication**. Enfin, les nouvelles pratiques de déplacement devront être facilitées par **la mise à disposition d'outils performants**, bénéficiant du développement des communications numériques. »

Action 13 : *développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée*

- ➔ Politique cohérente de diffusion de donnée

En regroupant des données brutes disparates pour créer une « bibliothèque » de données. Cela permet la création de services innovants et tournés vers la diffusion des infos pour les structures et les voyageurs.

- ➔ Le numérique au service d'une gestion intelligente des déplacements (exemple breizhGo ou site de covoiturage).

Action 14 *: Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs.*
Différents moyens de communication et d'animation doivent être mis en place pour développer la mobilité durable.

- ➔ Conseil aux entreprises et administrations pour les PDIE.
- ➔ Animation autour de la sécurité routière et des pédibus. Animation autour du vélo et pédibus. Cela demande un accompagnement régulier.
- ➔ Favoriser le covoiturage (sécuriser les usagers et favoriser la faible distance).
- ➔ Développer le vélo au quotidien.
- ➔ Sensibiliser et informer aux modes actifs.

Action 15 : mesurer pour guider l'action

- ➔ Mettre en place un observatoire par l'Adeupa (pour centraliser les données)
  - -évolution structurelle des comportements de la mobilité, EMD à l'échelle du pays
  - -connaître la demande pour améliorer l'offre en transport collectifs

- ➔ Développer les outils de prospective

Le Plan climat énergie territoire

Un plan d'action 2012-2017 est établi pour la réduction des Gaz à effet de serre. Il est rappelé l'usage trop important de la voiture individuelle (Point 3 : promouvoir une mobilité diversifiée - 3.1 une mobilité aujourd'hui trop centrée sur l'automobile à usage individuel).

Les objectifs généraux :
-Viser la part modale du covoiturage à 25% d'ici 2050, soit environ +0,4% par an.
-Viser la part modale des modes doux à 31% d'ici 2050.
-Viser la part modale « bus et cars » à 12%, la part « Tram/TER/voiture électrique » à 15%

Des Actions :
Il faut réduire de manière structurelle la part modale de la voiture particulière, et ce, en mettant en place une offre conséquente de transports alternatifs.

- ➔ En premier lieu en optimisant les Transports collectifs (unification transports, déploiement de la carte KorriGo, développement des transports alternatifs)
- ➔ En développant les autres modes en complément des TC
- ➔ En Identifiant les problématiques principales d'articulation du plan de déplacement multimodal à l'échelle du Pays avec les autres échelles territoriales (CD 29, CR Bretagne)

Le Schéma directeur vélo adopté en 2010
Un programme d'action est défini pour développer l'usage du vélo.

En premier lieu en définissant un réseau cyclable prioritaire :

- la création d'armature d'aménagement pour la sécurité et le confort des cyclistes en fonction des aménagements globaux
- la création "d'espaces calmés".

En complément un programme d'action est défini avec 10 orientations :

- on peut retenir l'objectif d'augmentation du linéaire cyclables et les aménagements pour cycliste ainsi que l'expérimentation de service complémentaires.

En 2017, on constate que ces orientations doivent être davantage traduites en action si l'on veut développer davantage le mode cyclable sur le territoire.

- **Les services de la métropole**

Le réseau Bibus

A travers la délégation de service public *exploitation du réseau de transport collectif urbain de Brest métropole* de 2010 jusqu'à l'année 2018 incluse, la filiale Keolis Brest de la société Keolis est l'exploitant du réseau bibus.

Dans le contrat de DSP, Keolis Brest doit assurer les missions suivantes (points issues du contrat) :

L'Exploitation du réseau

- « L'exploitation technique et commerciale du service, y compris la ligne de tramway à compter de sa mise en service, les parcs relais. ».
- « L'entretien et la maintenance des biens mobiliers et immobiliers nécessaires à cette exploitation. ».

La relation aux usagers

- La mise en œuvre de la billettique.
- « La gestion des relations avec les usagers, et notamment l'information des usagers par l'édition des guides et fiches horaires, la mise à jour des panneaux d'information du public (abris-bus et poteaux d'arrêt), l'accueil et l'orientation de la clientèle par tous moyens de communication, le traitement des réclamations… »
- « La gestion commerciale du service (vente des titres de transport, lutte contre la fraude…) »

Conseil à la collectivité

- « L'information et le conseil à l'Autorité Organisatrice, particulièrement en matière de comptes rendus et d'analyse du service rendu, d'études d'amélioration de l'offre de transport , d'évolution juridique et technique de la profession… »

En 2010, la location de 200 « vélocibus », moyenne et longue durée, est mise en place
En 2012, 50 vélos à assistance électrique sont rajoutés
En 2015, la flotte passe à 100 vélos classiques et 100 vélos à assistances électriques.
Dans l'avenant n°9 en 2015, la charge d'exploitation est de 70 000€ HT
De plus, l'avenant n°5 comprend la gestion de 5 parcs à vélo (charges 2013-2018: 13 000€)

A terme, l'objectif est de passer à une flotte 100% VAE. Courant 2017, la flotte passera à 250 vélos dont 150 Vélo à assistance électrique.

Les Services en mobilité durable

Au sein de Brest métropole, les questions de mobilité sont traitées au sein de la direction des déplacements :

Le service circulation et sécurité routière s'occupe des aménagements piétons et cyclables. Un 1er plan piéton devrait être adopté d'ici fin 2017. Le schéma directeur vélo de 2010 devait être mis à jour courant 2017 ou 2018.
On constate des freins au développement plus important de ces aménagements, nécessaire pour développer les modes actifs :

- le premier frein est politique et financier, on constate un manque de moyen pour un développement harmonieux des itinéraires doux sur l'ensemble du territoire. 60 000 € sont alloués pour des micros aménagements cyclables,
- il n'y a pas de vision d'ensemble sur ces aménagements, ces questions sont traitées au coup par coup lors d'autres aménagements de voirie,
- il n'y a pas assez de temps pour traiter au mieux les demandes des habitants et des associations d'usagers et développer une véritable expertise de terrain.

Le service transport et stationnement et mobilité durable s'occupe également de la mobilité durable. Les missions auprès des usagers d'éducation et de sensibilisation aux nouvelles pratiques de déplacements y sont traitées.

- ➔ 50 000 € sont alloués en 2017 pour "bougeons autrement" du plan d'action mobilité durable, Avenant au COTEC (Contrat d'Objectifs Territoire Energie Climat). Ce plan d'action mobilité durable est mise en place sur 2 ans à destination du jeune public et des actifs. Sont mis en place des actions d'animation et de sensibilisation qui ont pour objectifs l'éducation à la mobilité et l'incitation au changement de comportement. Une partie de ces missions est effectuée par l'association BaPaV (voir partie III)B)4)a) « l'association Brest à Pied et à Vélo »)
- ➔ 26000€ sont alloués à l'association BaPaV pour l'emploi d'un salarié, la location du local et le développement d'actions sur le territoire de la métropole.

Par ailleurs, Le site internet mobilité-durable renseigne sur les actions et les services en lien avec la mobilité durable mises en place sur les territoires, à destination des usagers et des employeurs.

L'accompagnement des employeurs pour l'élaboration des plan de déplacement d'entreprise (PDE) et plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) est également une mission de ce service, via l'atelier PDE mis en place depuis 2009.

4) Les employeurs et les PDE

- **Cadre législatif**

Loi pour la **Transition Energétique et la Croissance Verte** - 2015
d'ici le 1er janvier 2018, les entreprises de plus de 100 personnes (sur un même site) doivent élaborer un plan de mobilité pour améliorer la mobilité du personnel, afin de diminuer l'usage individuel de la voiture, d'encourager un report modal vers le vélo et la marche et vers les transports

collectifs routiers et ferroviaires, et d'inciter au covoiturage et à l'auto partage. Ce plan de mobilité d'entreprise vient remplacer les plans de déplacement d'entreprise.

- **L'atelier PDE**

Le service transport, stationnement et mobilité durable assure l'animation d'un atelier PDE (membres : base de défense de Brest, Brest métropole, Club Cezzab, CMB Arkea, DCNS, CHU, IKEA Guipavas, Technopôle Brest Iroise, télécom Bretagne…).

Les Entreprises sont accompagnées pour l'élaboration de leurs plans. L'aide apportée prend diverses formes (aide pour la mise en route du projet, à la réalisation du cahier des charges, animation, suivi…). Une réunion est aussi tenue une à deux fois par an.

- **Les freins**

Les démarches mis en œuvre dans les PDE sont peu suivies par les employés. Il manque une animation et une sensibilisation à moyen/long terme pour avoir des changements significatifs.

Il y a un manque d'évaluation. Il n'y a par exemple par de chiffre sur l'évolution des pratiques après la mise en place d'un plan d'actions. On ne peut donc mesurer l'efficacité des mesures. Mais une évaluation demandera également beaucoup de moyens.

5) Les associations

a) L'association Brest à Pied et à Vélo

En Annexe : le tableau complet des services de l'association

L'association Brest à Pied et à Vélo (BaPaV) se positionne dans le Pays de Brest, comme l'association de « promotion des mobilités actives ». Elle fête ses 15 ans d'existence cette année. On compte 500 adhérents en 2017. Un local qui accueille ses activités, est situé au 19 rue Bruat à Brest.
Deux salariés travaillent à temps plein : une coordinatrice et un chargé de projets et d'animation. En plus, il y a deux services civiques : l'un est attaché au suivi des projets et à l'animation et un autre est chargé de l'atelier de réparation. L'association vit aussi grâce à ces bénévoles, une vingtaine participent régulièrement aux activités.

- **diverses missions**

Les services autour du vélo

- Au sein du local, un atelier de réparation participatif assure une permanence tous les jours de la semaine. L'objectif est de permettre aux cyclistes qui viennent, de réaliser eux-mêmes leurs réparations sur leurs vélos. Les permanents sont là pour conseiller et aider
- La vélo-école : des modules sont proposés pour apprendre à rouler ou se perfectionner
- ponctuellement, un atelier de réparation mobile se déplace, par exemple à l'UBO ou au sein d'entreprises partenaires

- des vélos sont également récupérés pour être remis à neuf et vendus.

L'association est subventionnée dans le cadre du plan d'actions mobilité durable du Contrat Objectif Territoire Energie Climat (COTEC) par Brest métropole (de 2017 jusqu'à 2018 inclu). Elle a pour missions de promouvoir la mobilité durable selon 2 axes :

- éducation à la mobilité durable en milieu scolaire. L'association fait régulièrement des interventions pour sensibiliser les scolaires.
- inciter au changement de comportement pour une mobilité durable. A travers des évènements ponctuels pour le tout public ; par exemple lors de la semaine de la mobilité ou dans les entreprises pour promouvoir les mobilités actives auprès des salariés.

La structure assure aussi ponctuellement des missions d'**expertise et de conseil** :

- expertise d'usage pour les aménagements cyclables et piétons
- conseil lors de la rédaction de plan de déplacements d'entreprises.

- **Les relations avec Brest métropole**

Dans le cadre du COTEC, certaines missions de la collectivité sont externalisées à l'association. De ce fait, cette dernière assure des missions de services publics. On assiste donc à l'institutionnalisation de l'association qui était au départ uniquement militante. Les relations avec la collectivité étaient aux départs plus conflictuels. Les relations se sont pacifiées, si bien que la métropole se repose maintenant sur BaPaV pour les activités de mobilité durable.

L'association soutient la nécessité de développer les activités de conseil pour les employeurs et les collectivités. Ainsi que l'éducation à la mobilité et la sensibilisation aux nouvelles pratiques.

b) En Route Pour l'Emploi

L'association En route pour l'emploi intervient dans le domaine social et de l'insertion professionnel. Elle assure deux types de services :
- au sein de la centrale des mobilités : une activité de transport individualisé et la location de véhicule pour personne sans moyens de transport.
-Le Garage social : la réparation de véhicules de personnes économiquement précaire. Cela permet la mise en place d'un chantier d'insertion.

En 2017 L'association porte le projet d'une plateforme des mobilités. Deux objectifs seraient poursuivis :

- "lutte contre les discriminations professionnelles liées au transport" avec un axe fort "éducation à la mobilité"
- "coordination des acteurs de la mobilité" pour centraliser des démarches et ensuite pouvoir proposer des parcours individualisés

En pratique, les actions de la centrale seraient :

- la gestion d'une centrale d'appel/numéro vert et d'une plateforme numérique.
- la mise en place pour les individus avec des difficultés de déplacement d'un diagnostic mobilité individualisé et d'une formation à la mobilité
- un observatoire pour les questions de mobilités sur le territoire.

En bref

Les deux associations sont des acteurs clefs de la mobilité sur la métropole et le Pays. Les deux structures sont déjà régulièrement en contact. Les deux projets –centrale des mobilités et maison des mobilités – pourraient se rapprocher

Il faudrait mener un questionnement de fond pour rapprocher ses actions avec des buts et publics différents mais avec des intérêts convergents.

C) Les autres acteurs de la mobilité

1) L'agence de l'environnement et de la maitrise de l'énergie (ADEME)

L'ADEME accompagne localement les acteurs dans la mise en place des actions de développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités territoriales, des administrations et du grand public.

L'ADEME finance déjà le COTEC. Elle est un acteur clef pour le financement des initiatives qui vont dans le sens d'une maitrise de l'énergie.

2) Le réseau associatif

- Le Pôle de développement de l'économie sociale et solidaire peut accompagner et mettre en réseau des initiatives et structures

- d'autres associations et initiatives citoyennes peuvent être pris en compte comme Roul'Age, Les partageur ou Octopouce. Dans un contexte de participation grandissante des citoyens, il est intéressant de se tourner vers eux pour qu'ils prennent part au développement des activités d'éco-mobilité.

3) Covoiturage +

L'association née en Ille et Vilaine s'implante aujourd'hui dans le Finistère. Elle est aujourd'hui conventionnée avec Brest métropole et le département. Elle intervient dans les entreprises pour mettre en place du covoiturage.

IV) Benchmarking

Cette partie présente des projets sensiblement similaires, pour s'imprégner des idées déjà fonctionnelles, d'en tirer les atouts et de les réinvestir en les adaptant au territoire brestois. La récupération de données c'est fait par le biais de différentes sources (études, rencontres etc.). Pour ce faire nous avons définis des thématiques qui nous paraissaient intéressantes tel que le recensement des différents acteurs et leurs rôles dans la création et le maintien du projet. Ce qui nous a permis d'appréhender l'origine des initiatives et les intérêts du porteur de projet. Aussi nous avons étudié son coût, les objectifs et actions.
5 structures ont été retenues, présentant des objectifs similaires mais avec des missions et formes différentes. Dans un deuxième temps, une étude plus approfondie a été mené sur 3 structures :
L'Agence de maîtrise de l'énergie et du climat du Pays de Brest : Energ'ence
L'agence de mobilité Nord-Isère
l'Agence d'Eco-mobilité Savoie Mont Blanc

A) Tour d'horizon des initiatives liées à la mobilité durable

PARC NATUREL REGIONAL DU PILAT - *PILATTITUDE*

L'association Pilattitude crée par des habitants volontaires a pour but de faire la promotion des modes de transports conciliant liberté de déplacement et respect de l'environnement. C'est en partenariat avec le PNR du Pilat que cette association a fait naître la Maison de la Mobilité du Pilat (MOPI) en 2007. Il n'y a qu'un salarié à la charge de ce projet uniquement informatique.

Son objectif est de promouvoir et animer la multimodalité sur son territoire. Afin de pallier aux problèmes de déplacement des personnes non motorisées et géographiquement isolés, mais aussi de promouvoir les bus déjà existants. Pour ce faire, il y a, à la disposition des usagers des informations sur les divers transports mis en place par le Pays, mais aussi des autres moyens comme le covoiturage. Ce projet a aussi conduit à la création d'un rapport méthodologique et logistique pour que les riverains puissent être à l'initiative de Pédibus.

Quatre ans après la création de la Maison de la Mobilité, 76 animations ont été réalisées, 605 personnes se sont inscrites, 12 aires de covoiturage et 5 arrêts d'autostop ont été mis en avant, 121 personnes ont bénéficié des services de renseignements personnalisés. L'opération "Pilat sans voiture" a mit trois vélos à assistance électrique à disposition des adhérents de l'association ce qui équivaut à 2 500 km parcourus et à sensibiliser plus de 500 personnes à la problématique. Aussi, en 2014 on compte 1 400 inscrits sur le site de covoiturage et plus d'une centaine s'inscrivent chaque année. Pour finir 2 parcours pédibus environ par an se concrétisent.

Malgré la variabilité des financements d'une année à l'autre, le coût annuel de la mission « MOPI » est de 80 000 €. L'Etat, via l'ADEME et la maison de l'emploi, donne 15 %, la Région Rhône-Alpes et l'Europe 70 %, le Conseil général et les intercommunalités 10 % et l'autofinancement du Parc est de 5 %.
Le coût des actions s'élève aux alentours de 8 000 €. La communication coute 8 000 €. Le logiciel de covoiturage, son fonctionnement et son animation reviennent à environ 6 000 €.

PAYS DE REDON – *MEDEFI*

Dans le cadre d'une mission pour le Pays de Redon - Bretagne Sud, la Maison de l'Emploi du Développement de la formation et de l'Insertion du Pays de Redon Bretagne-Sud (MEDEFI) a créé la mission Mobilités. Née à partir de questionnements sur l'insertion, l'emploi, le devenir de l'industrie automobile et des stratégies de développement régional, la démarche Mobilités Durables est une proposition globale à l'échelle du Pays de Redon.

La position géographique, La morphologie, et l'éclatement des services sur ce territoires peu denses accentue la pratique de l'autosolisme et ce, quels que soient les publics. En cherchant à diminuer ce phénomène, le projet viser à réduire les émissions de gaz à effets de serre, à améliorer la qualité de l'air, mais aussi diminuer à les nuisances sonores et la consommation de l'espace. Dans un esprit plus sociétal il a aussi pour ambition de permettre l'accès aux déplacements pour tous et d'assurer la sécurité économique des ménages, des entreprises et des collectivités locales.
Les actions sont essentiellement tournées vers la communication puisque la MEDEFI organise des évènements tels que des séminaires, la Semaine Européenne de la Mobilité ou des ateliers de découverte.
Une application a été mise en place, les usagers peuvent faire remonter les problèmes rencontrés sur la voirie en le signalant sur l'application. Les agents des collectivités peuvent informer sur leur travail et avoir un retour des usagers. La collaboration permet d'améliorer les liens entre les collectivités et la société civile.

Le budget consacré pour la plateforme déplacement est de 61 480 €. L'Europe (FEDER – ITI) lui reverse 40 000 €. Le reste de l'argent provient du financement public.

MOBILIMOUSIN

En 2004, le conseil régional fonde la centrale des mobilités. Dans un premier temps il ne s'agit que d'une plateforme d'information téléphonique. Six ans après le site internet est lancé ainsi qu'une application pour téléphones mobiles, constituant une centralité de mobilité régionale appelé « Mobilimousin ».

C'est dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre, que la région souhaite limiter l'usage individuel de la voiture et développer l'utilisation des moyens de transport collectif de voyageurs (trains, autocars, bus, transports en commun, covoiturage) et les modes de mobilité douce. C'est à travers le site Web que l'usager a accès à cinq services : le calcul d'itinéraires mélangeant les différents modes de transport. Leurs horaires sont également mis en ligne avec l'état du trafic et sur l'accessibilité des transports à la demande, des vélos, parcs relais, du covoiturage, des taxis etc. Sur cette même plateforme informatique, il y a la carte et les plans des arrêts et lignes de transports collectifs avec les arrêts desservant les lieux publics et touristiques.

En 2013, la première évaluation montre que 250 000 pages ont été visitées, et 90 000 itinéraires ont été calculés et 8 000 appels téléphoniques ont été traités.

Le coût global de la centrale des mobilités est de 300 000 € par ans, sans prendre en compte le reste des charges. Les financements proviennent de différents partenaires : le Conseil régional du Limousin a financé à hauteur de 492 000 €, la DREAL 105 000 €, l'UE pour 75 000 €, l'ADEME 11 360 € (pour les études) et les collectivités pour 237 000 €. Pour finir, l'Etat attribue 19 880 €.

DIJON - *LA BECANE A JULES*

Crée en 2006, Cette ancienne association est depuis janvier 2015 une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) comptant huit salariés permanents.

L'objectif est de faire du vélo un mode de déplacement à part entière et accessible à tout le monde, en accompagnant et en conseillant les cyclistes. La Société souhaite aussi développer une économie circulaire autour du vélo en créant leur marque « RE FAB-DIJON ». Leurs actions sont divisées en trois catégories d'activités : Techniques avec des cours de mécanique, de réparations et des ateliers en libre-service. Il y a aussi l'activité commerciale à travers la vente de pièces neuves ou d'occasion et la vente ou locations de vélos. La SCIC fait aussi des animations en milieu scolaire et en entreprise.

Depuis un peu moins de 10 ans, plus de 5 700 adhérents ont rejoint l'association et ce sont plus de 3 700 vélos qui ont été récupérés. En octobre 2012, la bécane à Jules ouvrait un second local.

CAEN - *LA MAISON DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION DE L'AGGLOMERATION CAENNAISE (MEFAC)*

La MEFAC est une association créée en 2006 sur la base d'une volonté partagée par l'Etat et la communauté urbaine Caen la mer. Elle est ouverte aux professionnels de l'emploi, de l'insertion et de la formation ainsi qu'aux acteurs du développement économique. Elle n'a pas vocation à accueillir de publics. Son but est de contribuer au maintien et au développement de l'emploi sur le territoire.

Une de ses actions est la plateforme des mobilités initiée en 2009 par le Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE). - Accueil, diagnostic mobilité, accompagnement, ateliers, services, coordination technique et est aujourd'hui tenu par 10 salariés (essentiellement des conseillers en mobilité)**.** Le principe est d'offrir un accompagnement et des services qui permettent d'accroitre l'autonomie de la personne. L'objectif central est que la mobilité ne soit plus un frein à l'accès ou au maintien dans l'emploi, ni à l'évolution personnelle des personnes qui sont bénéficiaires de minimas sociaux, demandeurs d'emploi, salariés précaires ou en situation transitoire.

Il y a un riche panel de partenaires, que ce soit des financiers publiques tel que : Caen la mer, DIRECCTE UT14, AGEFOS PME sur fonds programme européen IMPRESS, MEFAC PLIE sur fonds FSE, Pole Emploi et la CAF du Calvados. Aussi des fondations soutiennent cette initiative comme la SNCF, MACIF ou PSA Peugeot Citroën. Pour finir, il y a un financement à l'aide du Fonds Caisse d'Epargne Normandie pour l'initiative solidaire. La MEFAC, pour sa plateforme a aussi des aides techniques pour la Location de véhicules (REVIVRE), de scooters (AAJB), auto-école associative (ESPACE TEMPS CONDUITE)…

En 2016, plus de 620 personnes sont reçues et 150 diagnostics mobilité sont réalisés avec 80 ateliers réalisés et 35 entretiens individuels de recherche d'aides financières. Il en est ressorti 274 suites de parcours professionnel plus ou moins long.

B) Pour aller plus loin : trois exemples

1) Ener'gence, l'Agence de maîtrise de l'énergie et du climat du Pays de Brest

- Historique

l'Agence de *Energie et du Climat du Pays de Brest*, est créée en 1998 à l'initiative de la Communauté Urbaine de Brest (Brest Métropole Océane), de l'Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Energie (Ademe), des partenaires publics et industriels de l'énergie (SOTRAVAL, EDF, Gdf Suez), du logement social (Office Public de L'Habitat, Brest Métropole Habitat), des transports (Keolis Brest), des énergies renouvelables (Avel Pen Ar Bed) dans le cadre du programme européen SAVE.

- Missions et équipe

L'objectif de l'agence répond à celui du Plan Climat Energie Territoire, à savoir la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans le Pays de Brest.

Les activités de l'agence sont réparties en 4 missions :
-sensibiliser tous les publics aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables
-promouvoir l'habitat économe et lutter contre la précarité énergétique
-aider les gestionnaires de patrimoines à réduire les consommations d'énergie de leurs bâtiments
-mettre leur expertise au service des politiques climatiques.

Ener'gence dispose de ses propres locaux où elle peut accueillir du public. Elle s'est aussi annexée à des communes avoisinantes.

18 salariés travaillent à temps complet, réparties sur plusieurs pôles

- Direction et Administratif (2 personnes)
- Pôle Collectivités et Tertaires (6 personnes)
- Pôle Habitat (6 personnes)
- Mission Précarité énergétique (1 personne)
- Mission Plan Climat (1 personne)
- Communication et Animation (2 personnes)

Le *Conseil en Energie Partagé* est un dispositif mis en place pour accompagner les petites et moyennes collectivités vers une politique de maîtrise de l'énergie. Les compétences d'un technicien spécialisé sont mutualisées permettant de partager les frais d'un poste tout en répondant aux besoins de chaque collectivité.

- ## Statut juridique et gouvernance

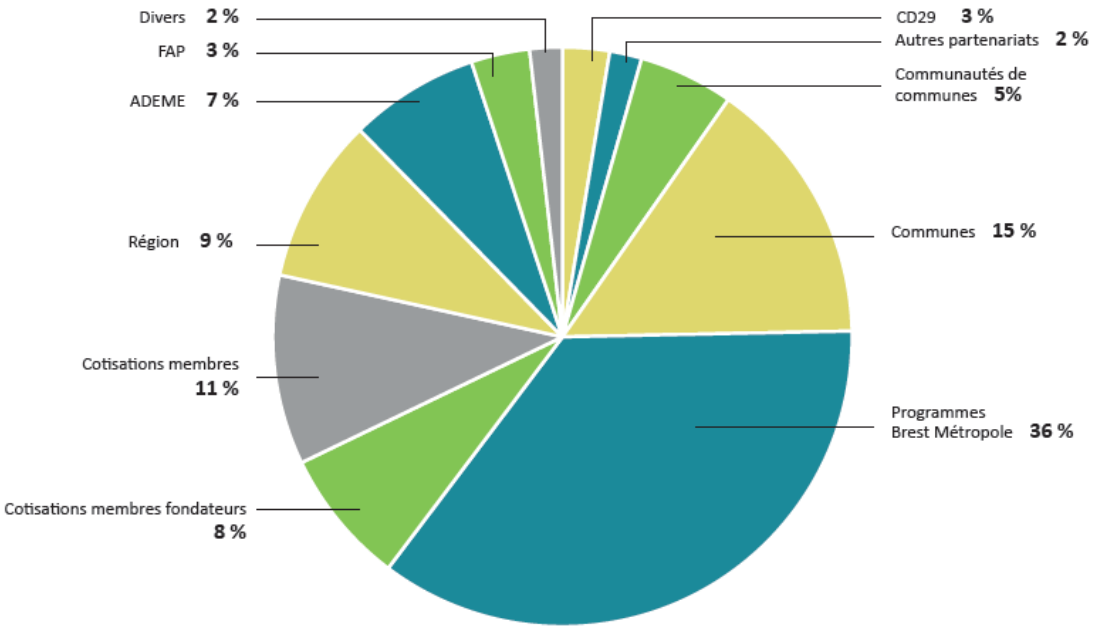
L'agence est sous statut associatif loi 1901.

Dans l'objectif d'impliquer les acteurs en lien avec les activités de l'agence, les assemblées générales sont organisées avec plusieurs collèges correspondants aux différentes catégories de partenaires.

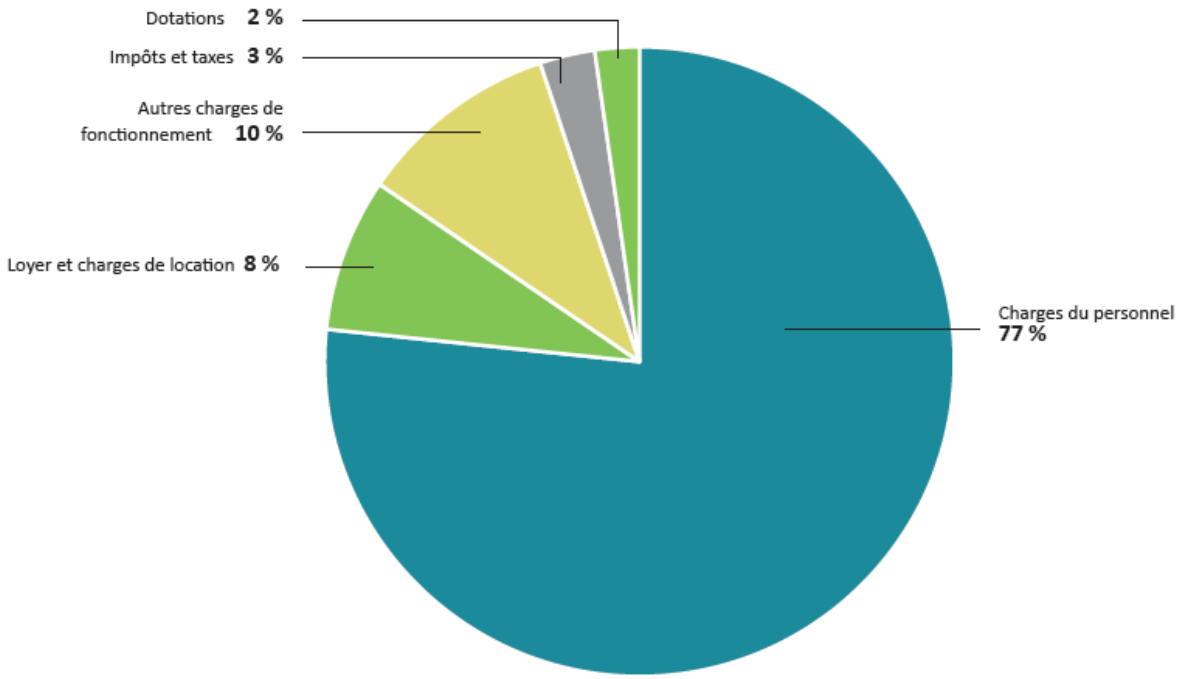
- Collège N°1 : les membres fondateurs
- Collège N°2 : Collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale
- Collège N°3 : Entreprises publics ou privés intervenants dans le domaine de l'énergie
- Collège N°4 : Etablissement d'enseignement, syndicats et associations professionnelles
- Collège N°5 : Associations et personnes physiques concernées par le domaine d'activité de l'agence
- Collège N°6 : Membres d'honneur
- Collège N°6 : membres associés

- ## Financement

Ener'gence dispose de 762 926 € de ressources en 2016. Le plus gros donateur est Brest Métropole (36%), les communes sujettes (15%), puis les cotisations des membres (11%) et des membres fondateurs (8%), la région (9%), les Communautés de communes (5%). L'Ademe participe à hauteur de (7%).



Ses dépenses s'élève à 755 301 €.



---

2) L'Agence de Mobilité Nord Isère

- ### Historique

L'Agence de mobilité Nord-Isère est née en 2012 à l'initiative de trois intercommunalités dans le cadre du contrat de développement durable de la région Rhône-Alpes (CDRA) avec le soutien du conseil départemental et de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Les missions de l'agence couvrent les trois intercommunalités (106 communes et 250 000 habitants) :
Boucle du Rhône en Dauphiné
Isère Porte des Alpes
Vals du Dauphiné.

- ### Missions et équipe

Extrait du rapport d'activité de 2016

Axe 1 : L'animation multimodale sur l'ensemble de l'offre de transport
- Points d'Information Transport grand public, formations des prescripteurs, ambassadeurs
- Veille multimodale et guide mobilité
- Mise en place d'une base de données de personnes cibles
- Semaine Européenne de la Mobilité

Axe 2 : Le développement du covoiturage et de l'auto-stop organisé
- Parkings de covoiturage et schéma de covoiturage
- Plateforme mutualisée de covoiturage à l'échelle régionale
- Animations, sensibilisation et communication auprès des covoitureurs potentiels
- Extension du réseau VAP – Voiture A Partager – ou auto-stop de proximité

Axe 3 : Les animations pour développer le vélo, le vélo pliant et le vélo à assistance électrique

- Schéma Directeur Vélo
- Animations vélo grand public
- Aide à l'achat de vélos à assistance électrique
- Fête du Vélo

Axe 4 : Les trajets domicile-travail

- Animations PIT en entreprises
- Mise en place d'actions covoiturage au sein des entreprises
- Animation vélo en entreprise et remise en selle
- Challenge « Au travail, j'y vais autrement »

Axe 5 : Le développement de l'écomobilité scolaire

- Projets et animations dans les écoles, les collèges et les lycées
- Challenge scolaire « Marchons vers l'école »

Axe 6 : L'assistance conseil auprès des collectivités

- Projet de cheminement Modes Doux aux Avenières
- Transport à la Demande sur la Boucle du Rhône en Dauphiné
- Autres sollicitations

L'équipe de l'agence est composé d'une directrice et de deux animatrices-chargées de projet, l'une en charge des actions covoiturage et PDIE-PDE et l'autre des actions modes doux et écomobilité scolaire. S'ajoute des étudiants en alternance sur les actions de communications.

- Statut juridique et gouvernance

Schéma représentant les différentes entités prenant part au fonctionnement de l'agence (rapport d'activité)

L'agence est constituée en association Loi 1901

Le conseil d'administration décide des orientations de gestions. (7 personnes)

Une assemblée générale représente les trois structures porteuses des CDRA, les EPCI et communes isolées, les Autorités Organisatrices de Mobilité, les trois Conseils Locaux de Développement (CLD) et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord Isère. (17 personnes).

L'Assemblée Générale approuve annuellement les rapports moral et financier présentés par le Conseil d'Administration, décide des principales orientations d'actions sur proposition du Conseil d' Administration ou d'un de ses membres.

En plus un comité technique comprend les principaux partenaires de l'agence. Il apporte son appui technique aux actions mises en place par l'agence.

Les ambassadeurs apportent bénévolement leur aide à l'Agence pour les actions d'animations (15 personnes)

- ## Financement

Nous reprenons ici les chiffres issus du rapport d'activité de 2016.

La structure est financée à moitié par les financements des 3 territoires via une convention tri-annuelle (pour les 6 axes).

Des subventions financent l'autre moitié de la structure.

- Financement du conseil départemental de l'Isère sur les différentes missions de l'Agence
- Financement du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) sur les actions relatives au covoiturage et au VAP
- subvention de la Région et du SYMBORD sur la réalisation de l'étude relative à la mise en place d'un service de transport à la demande
- Subvention du SYMBORD sur les outils de communication liés au VAP dans la Boucle du Rhône en Dauphiné
- Financement régional d'aide à la réalisation du Challenge « Au travail j'y vais autrement »

	COMPTE DE RESULTAT SIMPLIFIE	2016	Rappel 2015
PRODUITS	Subventions BDR, IPA et VDD (cotisations)	138 450	150 000
	Subvention Région salaires	0	38 767
	Subvention CD 38 animations	50 000	45 700
	Subvention Région Challenge Mobilité	3 400	3 400
	Subvention Région + CD 38 covoiturage BDR	0	9 360
	Subvention Région CDRA BRD étude TAD	12 500	0
	Subvention SYMBORD étude TAD	5 000	0
	Subvention FEDER via Région Covoiturage	31 530	0
	Produits financiers	1 196	1 262
	Prestations de service	1 053	0
	Quote-part subventions d'investissement	2 350	2 371
	Transferts de charge	10 726	0
	Remboursements formation	6 376	1 316
	TOTAL PRODUITS	**262 581**	**252 176**
CHARGES	Frais de personnel (y compris charges et taxes)	155 475	142 073
	Personnel intérimaire	1 171	0
	Formation	1 954	1 902
	Frais de structure (loyer, assurance, comptable, CaC)	14 896	20 633
	Frais de communication	7 414	14 632
	Prestations	28 296	4 104
	Aide achat vélo	6 225	10 000
	Frais de fonctionnement	15 690	18 419
	Charges except. (subv. réelles 2015 < celles enregistrées en 2015)	3 222	4 110
	Impôts	145	464
	Dotation aux amortissements	10 986	7 851
	TOTAL CHARGES	**245 474**	**224 188**
	RESULTAT (Excédent)	**17 107**	**27 988**

	BILAN SIMPLIFIE	2016	Rappel 2015
ACTIF	Immobilisations corporelles nettes	20 534	23 206
	Immobilisations financières	605	455
	Subventions à recevoir	141 745	104 460
	Disponibilités	210 977	227 781
	Autres créances	13 777	36
	Charges constatées d'avance	7 128	7 269
	TOTAL DE L'ACTIF	**394 766**	**363 207**
PASSIF	Fonds associatif (report à nouveau)	130 832	287 419
	Réserves - Trésorerie	124 575	
	Réserves - Cofinancement	60 000	
	Résultat de l'exercice	17 107	27 988
	Subventions d'investissement nettes	2 348	4 698
	Concours bancaires	24 514	2 961
	Fournisseurs	12 309	16 160
	Dettes divers	23 081	23 981
	TOTAL DU PASSIF	**394 766**	**363 207**

Compte de résultat et bilan simplifiés pour l'année 2016 (issue du rapport d'activité)

3) L'agence d'éco-mobilité Savoie Mont-Blanc

Chambéry métropole est une communauté d'agglomération qui comprend 24 communes de 120 000 habitants. Les missions de l'association couvrent aujourd'hui les départements de Savoie et de Haute Savoie.

- #### Historique

Dans les années 1990, l'association *roue libre* soumet l'idée de créer une vélo station à Chambéry métropole. Il faut attendre 2001 pour la concrétisation avec la naissance d'une association de loi 1901 pour gérer la vélo station nouvellement créée, sous convention avec la collectivité. On note l'investissement des élus pour la création de la structure.

Par la suite, la métropole confie à l'association, la mission de conseil en mobilité qui devient *l'agence d'éco-mobilité de Chambery*. Sont engagés des chargés de missions pour effectuer du conseil en mobilité à destination des établissements scolaires et des entreprises.

Les enjeux sont essentiellement environnementaux. La démographie dans le bassin Chambérien étant dynamique, l'augmentation de population laissait présager un développement des déplacements automobiles. L'objectif était donc de repenser les déplacements en proposant des solutions alternatives à l'autosolisme, adaptées aux Collectivités territoriales, entreprises et associations.

Depuis, l'agence à élargie son champ d'action afin de pallier l'exclusion géographique et l'isolement de certains publics. Et ce, toujours en proposant des solutions alternatives à la voiture individuel.
Avec une augmentation constante du territoire, d'action et le développement de ses activités, l'association est devenue l'agence d'éco-mobilité Savoie-Mont Blanc.

- #### Missions et équipe

La structure à une mission d'animation et de conseil en mobilité par le biais de diagnostics, de formations, d'animations et d'outils pédagogiques.

- Son crédo : Faire de l'ingénierie pour créer de la plus-value sur un territoire. En ce sens, l'éco-mobilité est présenté en tant qu'atout et non comme une contrainte.
- **Vision transversale** de la mobilité sur un territoire élargie, le périmètre d'intervention est une grosse problématique, le noyau dur reste à Chambéry mais il s'agit d'avoir une action sur l'ensemble du bassin de vie.

Les activités sont réparties sur deux postes :

- La gestion de service public, lié à l'exploitation de la vélo station, associé à un rôle d'animation. On compte 9 salariés (animateurs, techniciens cycle et gestionnaires de la vélostation)

- **services et animations vélo**
    - Gestion de la Vélostation de Chambéry
    - Animations pour la promotion du mode cyclable
    - la vélo-école

- La compétence conseil (surtout en milieu scolaire et entreprise). On retrouve aussi une dimension animation. La contractualisation de ces actions passe par des conventions (avec le conseil général, la Direccte, le conseil général…)
  12 salariés sont répartis dans les deux pôles : *accompagnement et développement* ainsi que *animation et conseil en mobilité*

  - **mobilité des jeunes** : sensibilisation et formation aux pratiques éco-mobiles et accompagnement des établissements scolaires
    - élaboration de plan de déplacement des établissements scolaires
    - Formation du personnel encadrant/scolaire
    - Animations et éducation à l'environnement

  - **mobilité des salariés** pour optimiser les déplacements domicile-travail. Les actifs sont une cible prioritaire, les déplacements travail, s'ils ne représentent que 20 à 25% des déplacements, concentrent 50% des km parcourus en semaine en voiture sur le territoire
    - élaboration de PDE et PDIE
    - animations (réunions, journées découvertes…)
    - aide à la gestion des déplacements
    - étude et enquêtes

  - **mobilité solidaire**, à destination des publics « fragiles », c'est à dire non motorisés et en en attente de solutions adaptés. La lutte contre l'isolement est aussi un nouvel objectif depuis 2014. Dans la région, 80% de la population vit en milieu urbain donc les actions sont davantage concentrés en milieu urbain mais deux salariés sont quand même attachés aux territoires ruraux pour développer l'auto-stop, le covoiturage ou le prêt de vélo-électrique.
    - ateliers mobilité
    - vélo école
    - ateliers réparation

  - **projets innovants** : suivre l'évolution et des modes de vies
    - expertise en éco mobilité et multimodalité (pour communautés de communes, association, office de tourisme…)
    - information et sensibilisation
    - développement du covoiturage (un site est dédié au covoiturage, avec aussi une permanence téléphonique)

A ces deux postes s'ajoute une dimension « santé », en partenariat avec des acteurs de la santé (le Comité départemental et sportif, l'Association régionale de santé et la Caisse primaire d'assurance maladie). Il s'agit de promouvoir les modes actifs comme outils pour amener le public à pratiquer des activités physiques régulières.

A cette équipe, s'ajoute un directeur et un salarié au pôle administratif. L'association compte aujourd'hui 23 salariés.

Les dispositifs d'accueil, de déplacement et d'information :

- un site internet
- un local agence situé à Chambéry
- une camionnette

- ## Evaluation

Le changement de comportement est difficile à « quantifier » dans la mesure où le changement de comportement est davantage qualitatif que quantitatif. Néanmoins des « enquêtes spontanées » sont menées pour évaluer l'impact des actions de l'agence.

On constate une diminution du taux d'autosolisme dans les entreprises régionales à travers L'enquête flash qui s'est déroulé sur un peu moins de 3 semaines sur un total de 1938 salariés répartis en 16 établissements ayant précédemment participé aux dernières campagnes d'enquête (2011 et 2014).
Il en est ressorti que la part de voitures (-2.4 points), de transport en commun (-3.7 points), du vélo (-0.5 points) et des deux roues motorisées (-1.8 points) ont diminué. A contrario, le covoiturage familial (+ 8.9 points) et non familial (+ 0.7 points), la marche (0.4 points) et la multimodalité (+ 6.8 points) ont augmenté.

Concernant la vélostation, crée en 2002 il y a eu une augmentation de 12.4 % de location, et 35 % des clients VAE s'en ont acheté un par la suite. Aussi, 327 animations soit 3 918 personnes touchées et 197 tonnes de CO2 ont été économisé (plaquette évaluation).

- ## Statut juridique et gouvernance

La structure juridique est une association loi 1901. Elle se présente en tant qu'association à vocation environnementale, ce qui lui permet entre autre d'avoir une activité non imposable.

Le conseil d'administration est composé d'une vingtaine de personnes, avec quelques personnes morales mais surtout des personnes physiques. Il n'y a pas d'élus, l'indépendance de la structure est un souhait partagé par les élus de la collectivité et les salariés.
Le président est élus parmi les adhérents de l'association.

- ## Financement

Le Budget annuel de l'Agence est de 1,1 millions d'€

Le financeur principale est Chambéry métropole avec 50% du budget, jusqu'à maintenant ces financements sont alloués via une convention.

Du fait d'un financement qui s'élève maintenant à 600 000€, en 2018 sera passé un appel d'offre pour une DSP velobulle-vélostation et conseil en mobilité.

Le choix a été fait de diversifier les sources de financement en allant chercher de nouveaux partenaires (notamment pour la sécurité des financements) :

- via la région auvergne, les collectivités territoriales et l'europe (conventions)
- via des missions d'accompagnement avec des partenaires privés.

L'association mène une veille pour se positionner sur les appels d'offre de la région.

Dépenses	Prévisionnel	Réalisé au 31/12/2016	Ecart
Charges d'exploitation			
Achats de Fournitures et Consommables	30 800.00	24 642.00	-6 158.00
Salaires et Traitements et Charges Sociales	682 257.00	704 548.42	22 291.42
Services Extérieurs et Autres	82 783.00	88 867.03	6 084.03
Dotations aux Amortissements et PPR	12 500.00	17 886.19	5 386.19
Total I	**808 340.00**	**835 943.64**	**5 312.22**
Charges financières			
Charges Bancaires	2 500.00	0.00	-2 500.00
Total II	**2 500.00**	**0.00**	**-2 500.00**
Charges exceptionnelles			
Charges Except.	1 500.00	3 825.00	2 325.00
Total III	**1 500.00**	**3 825.00**	**2 325.00**
Autres Charges			
Autres Missions	43 508.00	102 559.16	59 051.16
Total IV	**43 508.00**	**102 559.16**	**59 051.16**
Total Général	**855 848.00**	**942 327.80**	**86 479.80**
Résultat :		**1 425.20**	
Totaux :	**855 848.00**	**943 753.00**	

Dépenses de l'Agence de 2016 (issue du Compte Rendu de l'assemblée générale 2017)

Recettes	Prévisionnel	Réalisé au 31/12/2016	Ecart
Produits d'exploitation			
Vélostation	60 895.00	67 144.14	6 249.14
Vélobulle	0.00	1 483.00	1 483.00
PDIE Region Territoires	33 895.00	31 690.00	-2 205.00
Région AO	28 000.00	18 283.00	-9 717.00
APTV	0.00	5 000.00	5 000.00
Communes Péri-Scolaires	6 307.00	6 332.00	25.00
CC Val de Guiers	4 900.00	7 300.00	2 400.00
Stac Accompagnement	37 918.00	38 382.00	464.00
Artysère : SEM	0.00	1 550.00	1 550.00
Subvention d'Exploitation			
CM Direction des Transports	498 633.00	492 633.00	-6 000.00
CM Vélobulle	0.00	69 134.00	69 134.00
FEJ	30 000.00	30 000.00	0.00
CM Politique de la Ville + Chy	5 500.00	6 500.00	1 000.00
Direccte	14 000.00	9 000.00	-5 000
Etat Emploi	14 825.00	13 200.00	-1 625.00
Conseil Général	34 250.00	34 250.00	0.00
Région Auvergne Rhône-Alpes	72 848.00	53 140.00	-19 708
Conseil Général	34 250.00	34 250.00	0.00
Total I	**876 221.00**	**919 271.14**	**43 050.14**
Produits financiers			
Produits des Autres Val. Mobilières	100.00	481.00	381.00
Total II	**100.00**	**481.00**	**381.00**
Produits exceptionnels			
Produits Except.	651.00	381.76	-269.24
Total III	**651.00**	**381.76**	**-269.24**
Autres Produits			
Reprise Fonds Dédiés	14 085.00	9 085.00	-5 000.00
Autres Ressources	12 213.00	14 534.10	2 321.10
Total IV	**26 298.00**	**23 619.10**	**-2 678.90**
Total Général	**903 270.00**	**943 753.00**	**40 483.00**
Totaux :	**903 270.00**	**943 753.00**	

Recettes de l'Agence de 2016 (issue du Compte Rendu de l'assemblée générale 2017)

C) Récapitulatif

- Missions par enjeux des structures étudiées

	Enjeux Economique	Enjeux Social	Enjeux Environnemental
PAYS DE BREST - ENERGENCE			Lieu d'information et de ressources en conseillant, informant et sensibilisant.
PARC NATUREL REGIONAL DU PILAT - PILATTITUDE		Promouvoir et animer la multimodalité sur son territoire à l'aide de sa plateforme internet.	
CHAMBERY - L'AGENCE ECO-MOBILITE		Faciliter la mobilité alternative et d'accompagner les changements de pratiques.	
LIMOUSIN - CENTRALE DES MOBILITES			Plateforme d'information téléphonique, site internet et une application pour téléphones mobiles, constituant une centralité de mobilité régionale.
PAYS DE REDON – MEDEFI	Sensibilisation par l'évènementiel au niveau du département et de la région + application (plateforme) pour prévenir des circulations.		
DIJON - LA BECANE A JULES		Cours de mécanique, de réparations et des ateliers en libre-service. Activité commerciale à travers la vente de pièces neuves ou d'occasion et la vente ou locations de vélos. La SCIC fait aussi des animations en milieu scolaire et en entreprise.	
CAEN - MEFAC	Accueil, diagnostic mobilité, accompagnement, ateliers, services, coordination technique sur internet.		

On peut classer les actions étudiées en deux types :
-Celles ayant une visée sociales. Pour mettre à disposition des moyens de déplacement et améliorer la mobilité de personnes non motorisées, fragiles ou isolées.
-Celles ayant une visée environnementale. L'objectif principal est le développement de modes de transports alternatifs à l'autosolisme.

Ces deux visées se rejoignent souvent. Ces objectifs peuvent être pensés conjointement dès la création comme *pilattitude* ou les deux dimensions peuvent se rejoindre durant le développement des actions mises en place (exemple de l'agence d'éco-mobilité)

A noter que pour la grande majorité des structures étudiées leurs plus grandes difficultés ont été des problèmes de communication et de ce fait un manque de visibilité pour les utilisateurs. Une attention particulière doit être menée pour donner de la visibilité aux actions menées. Cela passe aussi par une concertation entre acteurs impliqués pour que les différentes missions soient mises en cohérences.

Un dernier exemple : les agences locales de mobilité

Une étude menée en 2008 par l'agence d'étude parisienne Arène a mené un diagnostic sur les agences locales de mobilité (ALM). 5 structures ont été analysées dans les villes de Marseille, la Ciotat, Chambéry et Labège.

3 vocations ressortent à travers les services proposés.

- Faciliter l'accès à la mobilité durable pour tous
- Développer l'usage de modes de déplacements alternatifs l'auto-solime
- Faire changer les pratiques de mobilité

L'utilité des ALM réside dans leur approche globale de la mobilité, de leur approche organisationnelle aussi bien qu'individuelle.
Elles peuvent jouer un rôle d'interface en coordonnant et en mettant en réseau des acteurs de la mobilité. Si elles sont bien intégrées aux instances de réflexions et de décision elles pourront s'insérer dans les politiques territoriales de développement durable. L'accompagnement des acteurs pour la mise en place d'une mobilité durable s'opère en optimisant l'offre disponible, en aidant à développer les modes alternatifs, et en apportant un soutien technique et humain aux associations et structures déjà présentes

Les ALM sont aussi proche des usagers, à travers les services multimodaux et l'accompagnement collectif et individuel. En facilitant l'accès aux modes de transports et en aidant au développement de modes alternatifs complémentaires elle peut contribuer à l'accès au droit à la mobilité. Cette proximité est aussi un outil pour comprendre les besoins de la population. Leur positionnement, à la fois institutionnel et proche du « terrain » permet de faire remonter les besoins.

Bibliographie

- **Ouvrages**

A.ABIDI, « introduction, fondements conceptuels des termes « gouvernance » et « mobilité urbaine durable » » *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable*, Sous la direction de Abelhamid Abidi et Jacques Fialaire, Sociologies et Environnement ISBN : 978-2-296-54200-6 • 450 pages, 2011

M.BASS, V.KAUFMANN, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions ? », *Les Territoires de la mobilité*, Presses Universitaires de France « Sciences sociales et sociétés », p. 127-140, 2000

T.PAQUOT « *D'une mobilité à l'autre »,* Dans *dossier écomobilité ,* revue Ecologik N°53, p 69.70, mars avril mai 2017

- **Articles**

J.P.ORFEUIL *Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ?* Metropolitique, 16/09/2011 URL :http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html

- **Enquêtes et rapports**

R.LAUGIER *Ville et mobilité durables Synthèse documentaire*, Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature, ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 2010

Etude Certu « La mobilité urbaine en France, Principaux enseignements des années 2000-2010 », *Le point sur : mobilité et transports,* éditions du certu, collection essentiel, Février 2012

Vers une nouvelle gouvernance de la mobilité à l'échelle du Pays de Brest, étude des élèves administrateurs de l'INET, 2017

- **Documents réglementaires**

Pays

- *Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Brest* - Document approuvé le 13 septembre 2011par le syndicat mixte des communautés du pays de Brest et rendu exécutoire le 27 novembre 2011 :
  - *Rapport de présentation,*
  - *Projet d'aménagement et de développement durable*
  - *Document d'orientation général*

- Enquête ménage déplacement dans le Pays de Brest, 2004

Département

- Contrats de territoire avec les communautés de communes (2012-2020)
- schéma départemental de l'accès des services au public (SDASP)
- Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports (diagnostic 2017)
- Schéma des déplacements du pays de Brest (2012)
- Schéma directeur vélo départemental (Schéma adopté en 2002, plan d'action 2010-2014)

Région

- Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) concertation jusqu'à l'été 2018. Adoption courant 2019
- Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (2009)

Brest métropole

- Plan local d'urbanisme facteur 4 (PLUi) Approuvé le 20 janvier 2014 Modifié les 12 décembre 2014
- Plan climat énergie (Plan d'action 2012-2017 pour la réduction des GES)
- Schéma directeur vélo de Brest métropole (2010)

- **Législatif**

- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains. Legifrance

URL: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005630252

- LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

URL: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028526298

- LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (1)

URL: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030985460&categorieLien=id

- *Les autorités organisatrices de la mobilité*, publication du groupement des autorités responsable des transports

URL: https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/

ANNEXES

Tableau des services de l'association Brest à Pied et à Vélo en 2017

services (physiques) autour du vélo	L'Atelier	accompagnement et formation des usagers pour réparation du vélo
		atelier fixe
		atelier mobile dans les écoles
		atelier mobile dans les structures de quartier
		atelier mobile à l'UBO
		atelier mobile dans les entreprises
		récupération de vélos
		vente de pièces
		vente de vélos réparés
		marquage bycicode
	L'accès au vélo	location de vélo aux étudiants- moyen et long terme
		prêt/essai de vae
		prêt ponctuel à d'autres structures (ex: festival astropolis)
		bourse à vélo

services aux usagers	education à la mobilité	vélo-école
		distribution de lumière
		intervention scolaire= sensibilisation
		accueil public à BaPaV et informations sur la mobilité
		organisation de pédibus-vélobus
	animations	évènements ponctuels (fête du vélo, semaine de la mobilité, etc)

la mobilité des entreprises	L'accompagnement des structures	accompagnement mise en place de l'indemnité kilométrique vélo
		accompagnement rédaction PDE
	changer les pratiques des usagers	accompagnement individuel au sein de l'entreprise pour pratiques de déplacements
		sensibilisation en groupe au sein de l'entreprise

expertise et conseil auprès de la collectivité	expertise	enquête aménagement
		enquête usagers - expertise d'usage
		veille sur les nouveautés réglementaires/innovations pour l'aménagement et les politiques de mobilité
	conseil	proposition d'aménagement
		lien entre usagers et services techniques
		lobbying auprès des élus

militantisme		vélorution
		actions militantes

vie locale et échange	vie locale	actions de communication (information et sensibilisation, réseaux sociaux)
		participation vie locale et associative
		aide à la création d'autres structures semblables
	échanges nationaux	mise en réseaux extra-Brest