



**HAL**  
open science

# Prise de compétence mobilité dans les communautés de communes périurbaines : cas de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan

Lisa Hamour

## ► To cite this version:

Lisa Hamour. Prise de compétence mobilité dans les communautés de communes périurbaines : cas de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan. Gestion et management. 2021. dumas-04210235

**HAL Id: dumas-04210235**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04210235>**

Submitted on 18 Sep 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



# PRISE DE COMPETENCE MOBILITE DANS LES COMMUNAUTES DE COMMUNES PERIURBAINES

Cas de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la  
Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan

---

**Mémoire du Master TURP**

Présenté par :

**Lisa HAMOUR**

Sous la direction de :

**Geoffroy BRISCHOUX** : tuteur de stage du cabinet ITEM

**Aurélie MERCIER** : tuteur universitaire

Soutenance du 17/11/2021

---

# SOMMAIRE

<b>Remerciements</b> .....	2
<b>Introduction</b> .....	3
<b>PARTIE 1 : Analyse, et caractérisation de la mobilité dans les espaces périurbains : les causes et conséquences de l'hégémonie de la voiture particulière</b> .....	7
1. Pratiques de déplacement dans les territoires périurbains .....	8
2. La CCBBBO : un territoire périurbain de Lorient dynamique démographiquement, et où l'usage de la voiture particulière est quasiment hégémonique.....	14
3. Une dépendance à la voiture particulière expliquée par un double constat : la facilité de déplacement et la difficulté de déplacement par les autres modes de transport.....	17
4. Externalités négatives de la dépendance de la voiture particulière : des conséquences à la fois environnementales, économiques et sociales.....	27
<b>PARTIE 2 : La loi LOM pour diversifier la mobilité dans les territoires peu denses : du cadre législatif à la traduction opérationnelle</b> .....	35
1. Loi LOM : une volonté d'exercice de la compétence mobilité à l'échelle locale dans les territoires peu denses.....	36
2. Coordination entre stratégies de mobilité et d'urbanisme dans le milieu périurbain : une démarche complexe mais amorcée par la prise de compétence mobilité et la possibilité de réaliser un Plan de Mobilité Simplifié.....	43
3. Présentation de l'élaboration du Plan de Mobilité et du Schéma Directeur Cyclable de la CCBBBO (méthodologie ITEM).....	49
<b>PARTIE 3 : Des freins à la fois institutionnels et locaux au développement des mobilités alternatives en milieu périurbain</b> .....	61
1. Loi LOM : des enjeux de lisibilité et de gouvernance importants pour les acteurs locaux, vers une dislocation de la compétence mobilité ?.....	62
2. Des moyens supplémentaires jugés insuffisants pour changer la donne en termes de mobilité dans les territoires périurbains et ruraux .....	64
3. Des choix politiques locaux qui peuvent enrayer le développement des mobilités alternatives .....	68
<b>Conclusion</b> .....	74
<b>Bibliographie</b> .....	76
<b>Table des illustrations</b> .....	78
<b>Table des Matières</b> .....	80
<b>Annexes</b> .....	81

## REMERCIEMENTS

En préambule de la présentation de mon mémoire, je tenais à adresser mes remerciements à mon tuteur de stage, M. Geoffroy BRISCHOUX et aux deux autres chefs de projet M. Guillaume GIRERD et M. Bastien FROGER du bureau d'études ITEM, pour m'avoir accordé leur confiance et embauché en tant que stagiaire chargée d'étude. Très disponibles au cours de ma période de stage, ils ont su m'encadrer et me faire progresser dans l'exercice de mon futur métier.

Merci également à ma tutrice universitaire, Aurélie Mercier, qui m'a bien conseillée pour définir ma problématique, et orienter mes réflexions.

Je remercie mes collègues chargés d'étude du bureau d'études ITEM, qui ont toujours été disponibles pour répondre à mes questions, et ont participé grandement à ma formation.

Je remercie également les membres de ma famille, mes parents qui m'ont soutenue tout le long de la réalisation de mes études, ainsi que mes frères et sœurs. Merci pour finir à mon oncle et ma tante, ainsi que mes cousines de m'avoir hébergé pendant cette période de stage à Besançon.

## INTRODUCTION

La question des mobilités, et plus particulièrement la place de la voiture individuelle dans notre société, est un sujet brûlant ces dernières années. Il semble en effet complexe de remettre en question cette hégémonie hors des espaces urbains, tant elle y est indispensable. Cependant, compte tenu des objectifs fixés en termes de développement durable, il est également difficile d'ignorer que le secteur des transports est aujourd'hui le plus polluant en France, et représente 30% des émissions nationales de gaz à effet de serre, dont plus de la moitié sont rejetées par des véhicules particuliers (BENTAYOU & al, 2018).

Les mesures politiques envisagées en ce sens, notamment celles concernant l'augmentation des taxes sur les hydrocarbures, sont fortement impopulaires, notamment pour les habitants du périurbain ou du rural qui dépendent de la voiture pour leurs trajets quotidiens. Pour ces derniers, l'augmentation du coût de leurs déplacements aurait un poids souvent jugé insupportable sur leur pouvoir d'achat. La crise des Gilets Jaunes s'est avérée être le témoin majeur de la vulnérabilité d'une partie des habitants du périurbain et du rural, qui doivent chaque jour parcourir des kilomètres pour se rendre au travail, sans autre alternative que l'usage de la voiture particulière.

Les pouvoirs publics se retrouvent ici face à une double nécessité, dont les solutions sont bien souvent contradictoires : faire baisser la part modale de la voiture particulière pour des raisons environnementales, tout en prenant en compte la réalité des territoires peu denses, et en proposant à leurs habitants des solutions alternatives satisfaisantes. Cette question est centrale, en particulier pour le milieu périurbain. Les enjeux y sont majeurs car les déplacements des habitants du périurbain sont considérés comme les plus polluants (CUVELIER, 2019). En effet, ils sont à la fois caractérisés par la plus forte part modale de la voiture particulière, mais aussi par des distances parcourues importantes et des flux massifs en direction des métropoles où villes moyennes, qui aggravent au passage la congestion urbaine. D'autre part, les opportunités sont également plus importantes qu'en milieu rural : la proximité avec les villes et le caractère unidirectionnel des flux, offrent des potentialités intéressantes de développement des transports collectifs, mais également de modes alternatifs comme le covoiturage ou la pratique cyclable.

Si ces solutions sont encore insuffisamment déployées, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) adoptée en 2019, entend répondre aux défis précédemment évoqués. Avec la volonté d'achever le passage d'une notion technique d'organisation des transports à une notion dynamique et moderne de mobilité, la LOM a pour objectif de diversifier les modes de déplacement disponibles sur l'ensemble du territoire national, et entend pour ce faire mobiliser l'échelon local. Une des mesures phares de la LOM est en effet de donner la possibilité aux communautés de communes de prendre la compétence mobilité, et de devenir Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) locale sur leur ressort territorial. Une AOM est

définie comme « un acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire » (Site France Mobilité).

Cependant, cette prise de compétence est potentiellement complexe pour les communautés de communes qui n'ont jamais ou presque, mené de réflexion sur le sujet. Pour la faciliter, la LOM a créé un nouvel outil, le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS), document de planification des mobilités sur le ressort d'une AOM locale, dont le cadre juridique a été simplifié et assoupli pour faciliter sa réalisation par des territoires inexpérimentés.

Dans le cadre de mon stage au sein du bureau d'études ITEM, j'ai participé à l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan (CCBBO) en Bretagne dans le département du Morbihan (56). Territoire périurbain de Lorient composé de 5 communes et d'environ 18 000 habitants, la CCBBO présente actuellement, malgré sa proximité et ses liens forts avec la Communauté d'Agglomération de Lorient, une offre faible de transport en communs et très peu de solutions alternatives à la voiture individuelle pour effectuer les déplacements quotidiens. En effet, les élus de la CCBBO ont fait le choix depuis des années de refuser tout rapprochement avec la CA de Lorient, et à ce titre ne disposent pas de l'offre de transports en commun de l'agglomération. Les enjeux en termes de mobilité y sont particulièrement importants, et les opportunités intéressantes. Accompagner la CCBBO dans la mise en place d'une politique de mobilité cohérente avec des pistes d'actions concrètes sont les objectifs de notre travail de bureau d'étude.

Dans une optique professionnelle d'accompagnement de ces territoires, l'objectif de ce mémoire est d'appréhender les défis à relever pour les communautés de communes périurbaines suite à leur récente prise de compétence mobilité dans le cadre de la loi LOM. Cette connaissance des enjeux est en effet indispensable pour un accompagnement de qualité par les professionnels que sont les bureaux d'études. Il s'agit également d'étudier les outils mis à leur disposition pour développer une politique cohérente, notamment le Plan de Mobilité Simplifié instauré par la LOM, ainsi que les difficultés qu'elles peuvent rencontrer dans la mise en place de ses dispositions. La problématique de ce mémoire est ainsi la suivante : « Quels sont enjeux autour de la prise de compétence mobilité dans les communautés de communes périurbaines ? »

Dans une première partie nous étudierons les spécificités de la mobilité dans les territoires périurbains. Nous commencerons par montrer la complexité de leur définition du fait des nombreuses réalités couvertes par ce terme. Une brève présentation de la CCBBO sera faite, pour connaître quel positionnement elle occupe au sein des territoires périurbains et ainsi mieux y comprendre le fonctionnement de la mobilité. Nous caractériserons ensuite les raisons de l'hégémonie de la voiture particulière dans ces espaces, en regardant non seulement l'accessibilité en voiture mais aussi par les autres modes. Nous exposerons pour finir les effets néfastes induits par ce monopole de la voiture

particulière, et les raisons pour lesquelles une réflexion sur un meilleur partage modal est essentielle tout particulièrement dans les territoires périurbains.

La seconde partie sera centrée sur les dispositions prises par la LOM pour diversifier la mobilité dans les espaces peu denses. Nous commencerons par présenter la loi et ses objectifs, ainsi que les principales mesures adoptées. Ensuite, nous exposerons le lien nécessaire qui doit exister entre politique de mobilité et politique d'urbanisme, et comment la LOM permet d'y répondre en partie par la mise en place des Plans de Mobilité Simplifiés. Pour finir, nous présenterons la méthodologie du cabinet d'étude ITEM pour élaborer le Plan de Mobilité Simplifié, et donnerons des exemples concrets de réalisation au cours du stage.

Dans une troisième et dernière partie, nous montrerons certaines limites à la fois législatives et locales, qui peuvent entraver l'aboutissement des ambitions de la LOM concernant le développement des mobilités alternatives dans les espaces périurbains. Nous exposerons notamment des arguments de lisibilité faible et de morcellement de la compétence mobilité qui peuvent compliquer l'exercice de cette dernière dans les territoires inexpérimentés. Nous passerons également en revue les financements attribués à l'exercice de cette nouvelle compétence pour les communautés de communes, et montrerons en quoi ils paraissent insuffisants. Nous mettrons en avant pour finir un paramètre local qui peut empêcher l'application de dispositions législatives intéressantes sur le plan des mobilités dans les territoires périurbains, et qui est l'opposition politique à l'intégration des EPCI des « grandes » villes.





# **PARTIE 1 :**

## **ANALYSE, ET CARACTERISATION DE LA MOBILITE DANS LES ESPACES PERIURBAINS : LES CAUSES ET CONSEQUENCES DE L'HEGEMONIE DE LA VOITURE PARTICULIERE**

*La mobilité dans les territoires périurbains présente des dynamiques particulières. Ces derniers sont à distinguer sur ce plan des territoires urbains mais également des territoires ruraux, qui partagent pourtant cet usage quasiment hégémonique de la voiture particulière. Pour traiter ce sujet il s'agira dans un premier temps de définir ce qu'est un territoire périurbain, pour après faire le lien dans un second temps avec notre cas d'étude et une brève présentation de la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan (CCBBO). Par la suite, nous exposerons les raisons de cette hégémonie de la voiture particulière dans ces territoires, pour enfin mettre en avant les externalités négatives de cette dépendance.*

## 1. PRATIQUES DE DEPLACEMENT DANS LES TERRITOIRES PERIURBAINS

### *Qu'est-ce qu'un territoire périurbain : classification de COLARD & al (2021)*

PERRIN et BENTAYOU (2013) définissent le périurbain à la fois comme un phénomène économique et un phénomène spatial. Selon les auteurs, il est caractérisé par un « processus de diffusion de l'urbanisation en frange des agglomérations construites, qui s'est développé à partir des années 1960 ». Les auteurs précisent que ce phénomène a tout d'abord touché les villes attractives, pour ensuite se généraliser à l'ensemble des villes du territoire. Il est caractérisé par une prédominance de l'habitat en maison individuelle, tout comme les territoires ruraux, mais est tout de même proche des villes et dynamique démographiquement. Ces auteurs mettent également en avant une diversité sociale des espaces périurbains.

Dans un premier temps, nous essaierons de déterminer, en passant par une approche centrée sur les mobilités, quels sont les territoires dits périurbains. Leur définition et leur distinction est un exercice qui peut paraître complexe, car ce terme couvre des réalités multiples, et des problématiques diverses.

S'il est difficile de caractériser à l'échelle du territoire français la mobilité des espaces périurbains, il est en revanche possible de regrouper certains territoires par similarités, afin de tirer des conclusions plus précises. COLARD & al. (2021) ont émis un rapport pour France Stratégie, dans lequel ils ont établi une typologie en huit classes des différents types d'EPCI présents sur le territoire français. Pour ce faire, ils ont produit une analyse statistique afin d'identifier quels sont les territoires dits « périphériques et peu denses », et de cerner au mieux à une échelle macroscopique, les enjeux de mobilité qui y sont rattachés. Les huit classes d'EPCI en question qui ont été identifiées présentent des caractéristiques similaires sur le plan des mobilités :

- CLASSE M : « Les 22 métropoles administratives » (22 EPCI & 19.1M d'habitants, dont 55% en région parisienne)
- CLASSE A : « La proche banlieue parisienne » (12 EPCI & 2.9M d'habitants)
- CLASSE B : « Périurbain de la région parisienne et de certaines grandes métropoles ou zones transfrontalières » (19 EPCI & 3.9M d'habitants)
- CLASSE C : « Périurbain élargi et campagne autour des métropoles ou de villes moyennes : une population qui augmente et utilise de plus en plus la voiture » (376 EPCI & 12.4M d'habitants)
- CLASSE D : « EPCI des villes moyennes » (114 EPCI & 11.6M d'habitants)
- CLASSE E : « EPCI de villes moyennes ou petites du rural, EPCI XXL » (286 EPCI & 9.5 millions d'habitants)

- CLASSE F : « EPCI ruraux et périurbain des villes moyennes : un rapport déséquilibré emplois/actifs occupés pour des territoires de plus en plus périurbains » (201 EPCI & 3 millions d’habitants)
- CLASSE G « EPCI ruraux : territoires vieillissant avec une faible densité » (146 EPCI, 1,7 million d’habitants)

Le graphique suivant montre la comparaison de la population et du nombre d’EPCI pour chaque classe d’EPCI de cette typologie :

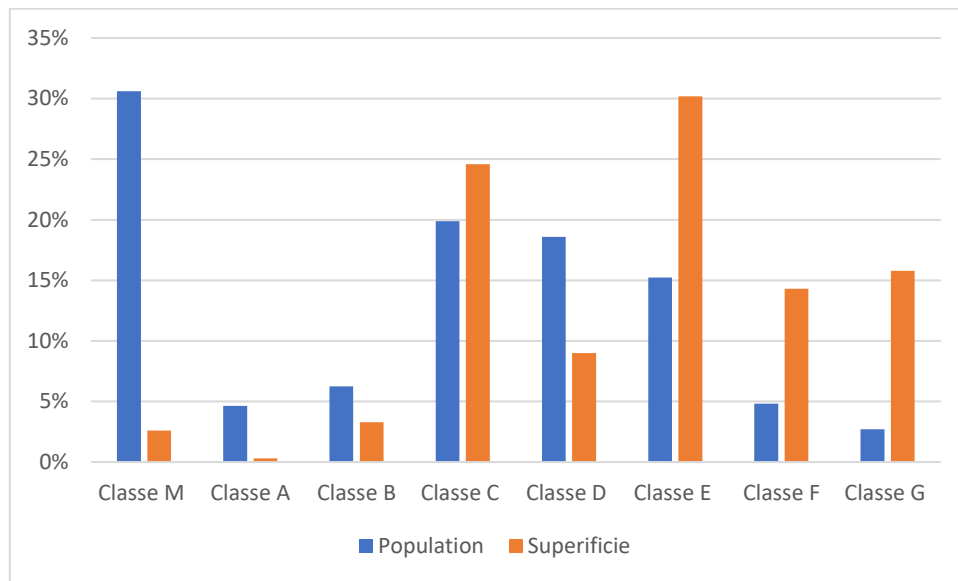


Figure 1 – Population et superficie couverte par classe de la typologie de COLARD & al (2021)

Source : production personnelle à partir des données de COLARD & al (2021)

Ce graphique met en avant une déconnexion entre les classes M, A, B et D qui concentrent une part de la population supérieure à la proportion d’EPCI concernés, et les classes C, E, F et G qui présentent la tendance inverse. Les classes d’EPCI périurbaines B et C sont ici à distinguer : les territoires périurbains proches des métropoles sont caractérisés par une plus forte densité, et se rapprochent plus des territoires urbains sur ce plan. La population de la classe C est cependant la plus nombreuse avec 20% de la population nationale contre seulement 6% pour la classe B.

Le tableau suivant issu du de ce même rapport COLARD & al (2021) donne les principaux indicateurs en fonction de chaque classe d'EPCI :

		CLASSE M	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C	CLASSE D	CLASSE E	CLASSE F	CLASSE G
	France métropolitaine								
Population 2016 (en millions)	64,5	19,1	2,9	3,9	12,6	11,6	9,5	3,0	1,8
En %		29,7	4,6	6,1	19,5	18,0	14,8	4,7	2,7
Superficie (km <sup>2</sup> )	543 753	13 868	1 594	18 042	133 749	48 793	164 249	77 731	85 727
En %		2,6	0,3	3,3	24,6	9,0	30,2	14,3	15,8
Nbre_epci	1236	22	12	79	376	114	286	201	146
En %		1,8	1,0	6,4	30,4	9,2	23,1	16,3	11,8
Taux d'évolution de la population annuelle moyenne 2011-2016	0,4	0,5	0,7	1,0	0,6	0,3	0,1	0,3	-0,3
Densité (habitants/km <sup>2</sup> )	119	1 379	1 846	217	94	237	58	39	21
Indice de concentration de l'emploi	1,0	1,2	0,9	0,6	0,7	1,2	1,0	0,6	0,8
Part de la pop travaillant hors de l'EPCI de résidence (en %)	32,8	26,7	58,8	47,5	41,0	33,7	26,6	31,1	27,0
Différence 2016-2006*	2,9	1,9	1,2	2,7	4,0	4,3	3,3	2,0	4,1
Part actifs occupés résidant à 30 minutes ou moins de leur lieu de travail (en %)	73,5	70,9	52,4	54,9	73,0	85,4	82,9	67,8	78,8
Différence 2016-1999	-3,3	-1,6	0,1	-3,4	-5,2	-3,3	-3,8	-6,9	-4,8
Mode principal pour le déplacement domicile travail									
Aucun mode	4,4	2,8	3,2	5,3	6,3	3,3	6,1	10,4	11,1
À pied	6,4	6,6	5,8	6,5	5,4	6,0	7,0	8,8	8,5
Deux roues	3,9	5,5	2,7	2,4	2,7	3,4	3,0	2,4	2,1
Voiture	70,0	52,8	67,1	77,6	83,4	81,8	81,8	76,8	77,5
Transport en commun	15,3	32,3	21,2	8,2	2,2	5,5	2,0	1,5	0,8
Part de la population ayant accès en moyenne aux 12 équipements de la gamme intermédiaire en 15 minutes ou moins (en %)	94,2	99,3	99,9	97,1	92,7	97,5	89,5	78,8	66,9
Différence 2017-1998	-1,1	-0,2	0,0	0,1	-1,3	-0,1	-2,5	-3,6	-9,6

Figure 2 – Valeur des principales variables pour chaque classe de la typologie EPCI - Source : COLARD & al (2021)

Cette typologie nous renseigne sur les caractéristiques principales des différentes classes d'EPCI. Trois types de territoires sont à distinguer :

- Les territoires urbains (classes M, A et D) représentent 12% du territoire pour 52% de la population

- Les territoires ruraux (classes E, F et G) occupent 60% du territoire, pour seulement 22% de la population.
- Les territoires périurbains (classes B et C) : couvrent à eux deux 37% du territoire français pour 26% de la population.

Les territoires périurbains occupent une place intermédiaire entre les territoire ruraux, caractérisés par une superficie importante et une population faible, et à l'inverse les territoires urbains caractérisés par une superficie faible et une population importante. Ils ont également la particularité de voir leur population augmenter plus vite que les autres catégories de territoires, y compris les métropoles et les villes moyennes. Le rural quant à lui, a tendance à voir sa population stagner voire baisser dans les zones les plus reculées.

Concernant le taux d'accès aux équipement principaux, les territoires périurbains sont dans la moyenne française, légèrement en dessous des territoires urbains, et largement au dessus des territoires ruraux (cf tableau ci-dessus). A noter que dans le rural profond (classe G), 30% de la population n'a pas un accès satisfaisant aux services en moins de 15minutes.

L'intérêt majeur de la classification de COLARD & al. (2021) est d'avoir mis en avant la diversité qu'il existe au sein même des territoires urbains, ruraux et périurbains, et surtout de les avoir classés un à un de manière fine dans les huit catégories. Concernant les espaces qui nous intéressent, deux types de périurbains sont à distinguer. La classe B, qui rassemble les EPCI des grandes métropoles et des zones transfrontalières et la classe C, qui elle regroupe les EPCI du périurbain élargi autour des métropoles et des villes moyennes. Le premier plus urbain, a une densité moyenne de population deux fois plus importante que la classe C (217 habitants/km<sup>2</sup> contre 94 habitants/km<sup>2</sup>).

Si les deux catégories sont caractérisées par une forte proportion de résidents travaillant en dehors de l'EPCI de résidence (environ 42%), les habitants des territoires de la classe B ont des trajets pour se rendre au travail en moyenne plus longs que ceux de la classe C : en effet 55% des actifs occupés de la classe B résident à moins de 30min de leur lieu de travail contre 73% pour la classe C. L'usage de la voiture particulière est en revanche plus élevée encore dans les territoires périurbains de la classe C avec une part modale de 83,4%, que dans ceux de la classe B dans lesquels la part modale moyenne est de 77,6%.

La carte suivante illustre la répartition des classes d'EPCI en France :

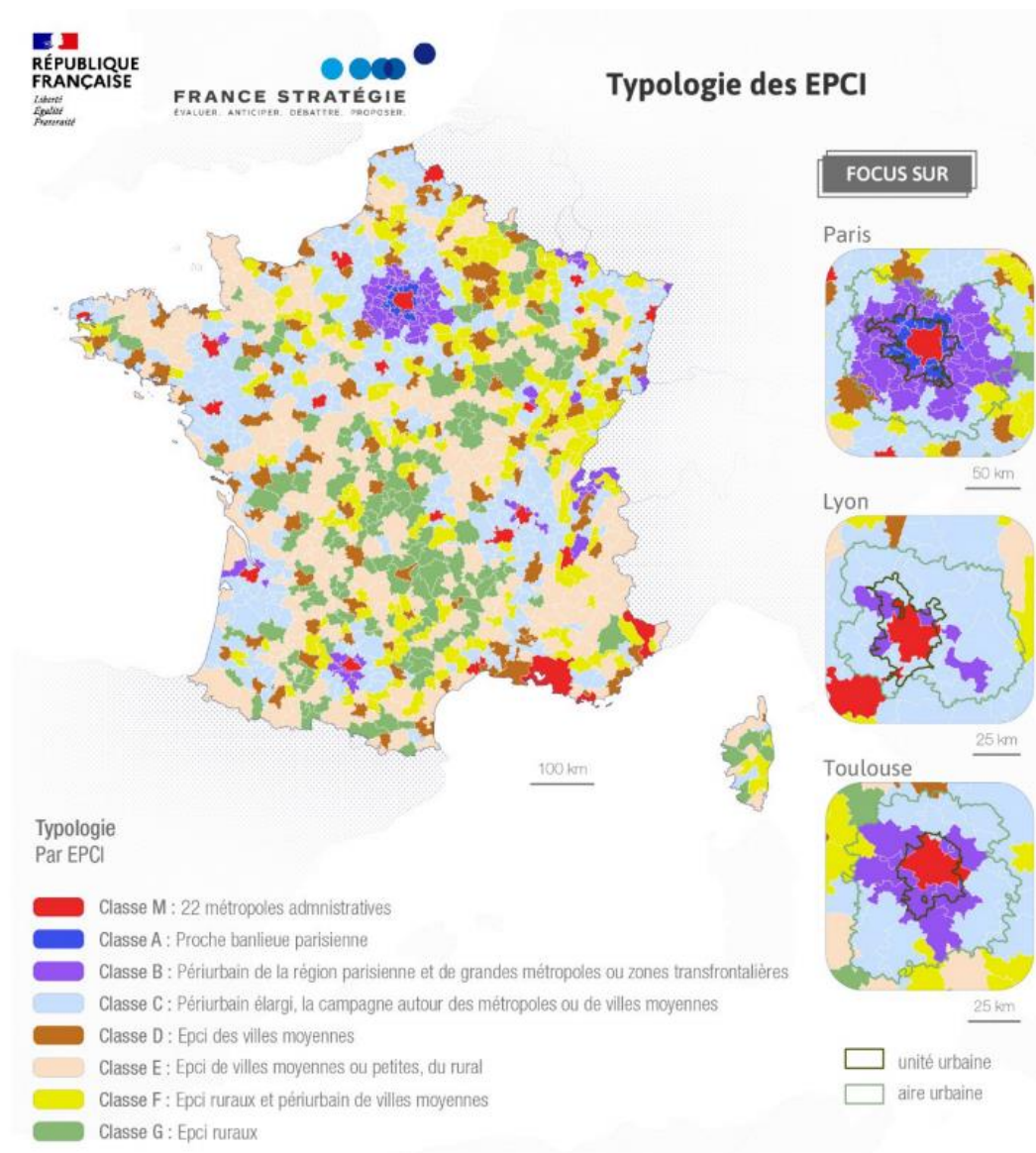


Figure 3 Carte de répartition des différents types d'EPCI en France - Source COLARD & al. (2021)

Concernant la répartition des différents EPCI sur le territoire français, on observe que, sans surprise, les métropoles ainsi que les villes moyennes, sont bordées sur de larges superficies (proportionnelles à la taille de la ville-centre) d'EPCI de classe C, dites du « Périurbain élargi ». La majorité des EPCI ruraux (classes E, F et G) peuplent quant à eux quasiment l'intégralité de la célèbre « diagonale du vide » française.

La Bretagne, région dans laquelle se trouve notre territoire d'étude, occupe une position intermédiaire sur le plan de l'urbanisation si on s'en tient à la classification établie ci-dessus. Elle contient à la fois peu

d'EPCI des classes purement rurales F et G, mais beaucoup d'EPCI de classe C « Périurbain élargi, campagne autour des métropoles et de villes moyennes » et E « EPCI de villes moyennes ou petites du rural ». A ce titre, elle est tout particulièrement concernée par la problématique des navetteurs, et de la gestion des flux pendulaires.

### ***La CCBBO définie comme communauté de communes périurbaine de la ville de Lorient par la typologie de COLARD & al (2021)***

COLARD & al. (2021) ont classé la CCBBO dans la classe C « Périurbain élargi et campagne autour des métropoles ou de villes moyennes ». Selon les auteurs, ces EPCI sont caractérisés par une population qui augmente et qui utilise de plus en plus la voiture pour effectuer ses déplacements. Il y a en général un déficit d'emplois sur le territoire, et les zones de travail privilégiées par les habitants sont les métropoles de province ou les villes moyennes environnantes. La voiture y est ultra-majoritaire avec une part modale de 83% pour se rendre au travail, et une augmentation de 17% du nombre de navetteurs. Ce sont les espaces où la voiture est la plus majoritaire, et sa part modale a tendance à augmenter. Ils sont de plus marqués par un processus rapide d'artificialisation des sols (+1% en 8ans), avec 79% de la population qui habite en maison.

La CA de Lorient voisine a quant à elle été classée dans la classe D « EPCI des villes moyennes ». Ces dernières ont pour population moyenne 100 000 habitants, et ont pour caractéristique d'avoir plus d'emplois que d'actifs. Ce déficit d'actifs est en général alimenté pour 14%, par des habitants des EPCI de classe C (comme la CCBBO) et pour 11% par des habitants de territoires plus ruraux.

Selon COLARD & al. (2021), le cœur de problématique de la mobilité en zone rurale et périurbaine concerne les classes C, E et F, qui représentent 40% de la population pour 70% de la superficie du pays. Pour appuyer les politiques de mobilité et la transition vers une baisse de l'hégémonie de la voiture, il existe selon les auteurs de réels enjeux de structuration de la mobilité quotidienne, notamment l'évolution de l'aménagement du territoire vers une densification de l'habitat et des activités, et un équilibrage entre emplois et actifs.

La vertu de cette classification est de montrer d'un côté la diversité des situations en milieu périurbain et rural, mais aussi les similarités qu'il peut exister entre différents territoires. En effet, tous ne présentent pas les mêmes dynamiques ni les mêmes problématiques, et la mobilité ne doit pas y être appréhendée de façon homogène, mais plutôt de manière à cibler leurs particularités.

Si chaque territoire est unique, certaines tendances sont partagées en matière de mobilité. La répartition des EPCI en classes peut ainsi aider à comprendre le territoire et ses dynamiques, et ainsi à formuler des objectifs cohérents. Dans notre cas, l'approche par classe est tout à fait intéressante pour étudier les relations de mobilité entre la CCBBO et la CA de Lorient, et même en interne de la CCBBO.

## 2. LA CCBBO : UN TERRITOIRE PERIURBAIN DE LORIENT DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUEMENT, ET OU L'USAGE DE LA VOITURE PARTICULIERE EST QUASIMENT HEGEMONIQUE

Le territoire d'étude pendant la réalisation de mon stage est la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan (CCBBO), petit EPCI composé de 5 communes : Kervignac, Merlevenez, Nostang, Plouhinec et Sainte-Hélène. Il est situé en Bretagne, dans le département du Morbihan (56).

Au total, la population présente sur le territoire s'élève à près de 18 000 habitants en 2017 (source : Insee 2017) pour une densité de 154 hab./km<sup>2</sup> (source Insee 2017). La commune principale est Kervignac, avec environs 6 600 habitants en 2017, suivie de Plouhinec, avec un peu moins de 5 400 habitants. Le territoire connaît une dynamique démographique positive de long-terme, qui se poursuit encore aujourd'hui. Entre 1999 et 2017, la population a augmenté de 43%, passant d'un peu plus de 12 000 habitants en 1999 à près de 18 000 aujourd'hui. A noter que la commune de Kervignac est moteur de cette hausse de population : depuis 2007, plus de 50% des habitants supplémentaires de la CCBBO s'y sont installés.

Communes	Population			Densité de population en 2017	Taux annuel moyen 2012-2017	Taux annuel moyen 1999-2012
	2017	2012	1999		(%)	(%)
Kervignac	6 596	6 401	4 113	166,7	0,6	3,46
Merlevenez	3 207	3 151	2 294	181,5	0,35	2,47
Nostang	1 545	1 433	1 088	98,3	1,52	2,14
Plouhinec	5 353	5 214	4 143	150,4	0,53	1,78
Sainte-Hélène	1 247	1 126	906	154,3	2,06	1,69

Tableau 1 - Evolution de la population par commune dans la CCBBO



La CCBBO est située à proximité immédiate de l'agglomération de Lorient (plus de 200 000 habitants en 2018 – Source : Insee 2018) : elle est séparée de la ville par le fleuve du Blavet à l'ouest. Le territoire est également proche de l'agglomération d'Auray (AQTA : 87 500 habitants en 2018 dont 14 000 pour Auray – Source Insee 2018) à l'est, avec laquelle elle entretient des relations également, cependant moins soutenues qu'avec l'agglomération de Lorient. La carte suivante montre la localisation de notre territoire d'étude par rapport aux pôles environnants :



Figure 4 - Carte de localisation de la CCBBO

Source : production personnelle à partir d'un fond Open Street Map

Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous, la CCBBO a pour particularité d'avoir une urbanisation diffuse sous forme de hameaux parfois éloignés des centres-bourgs. Cet aspect complique l'organisation de la mobilité dans ces espaces, à la fois pour les scolaires et les actifs, et les rend peu adaptés à l'organisation de solutions de transport alternatives, notamment les transports en commun.

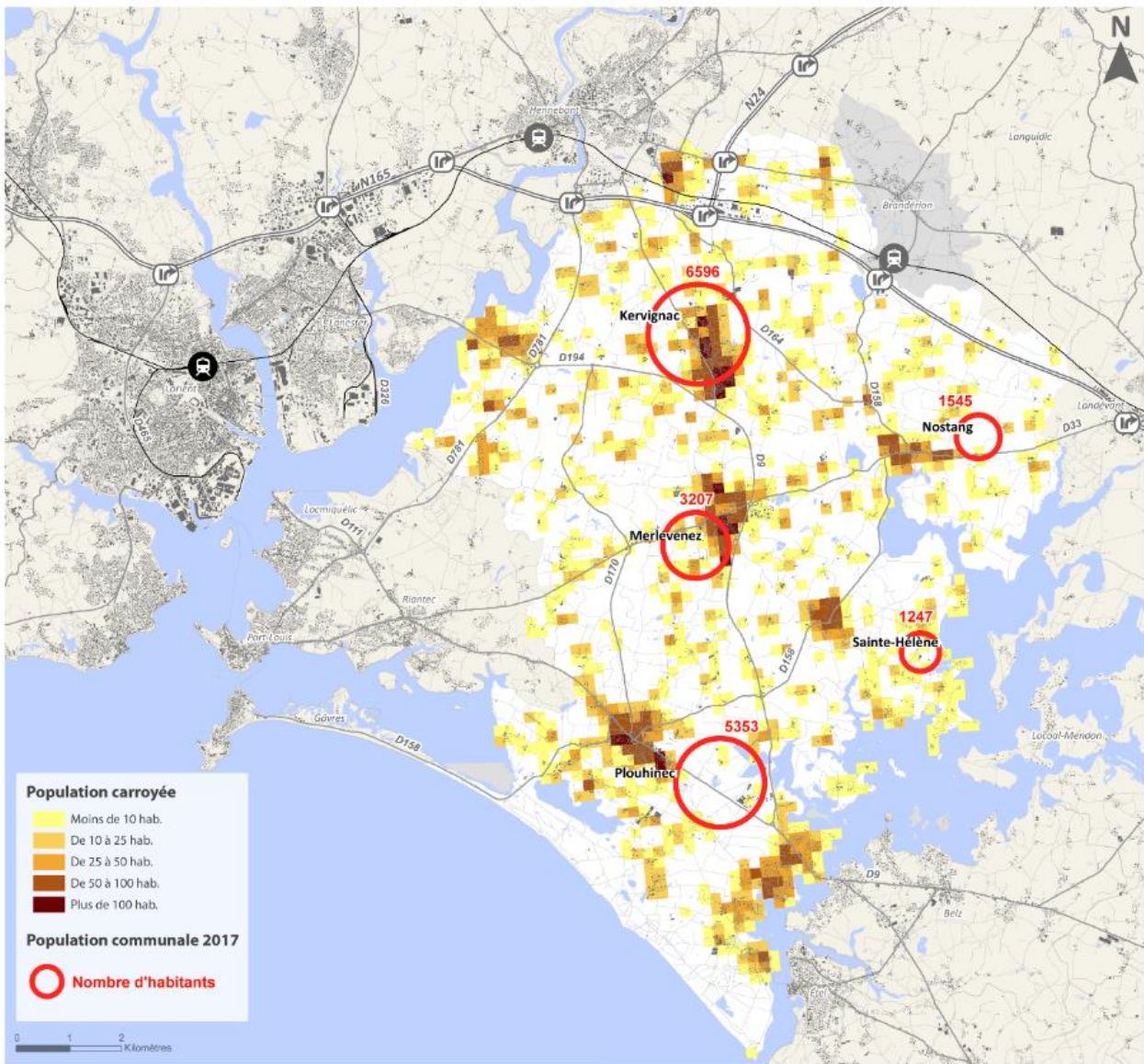


Figure 5 - Densité de population et répartition de l'habitat dans la CCBBO. Source – production personnelle à partir des données IGN et carroyées.

Cependant, les centre-bourgs des différentes communes, surtout Kervignac, Merlevenez et Plouhinec sont assez denses, ce qui offre tout de même des potentialités de développement des transports en commun.

La CCBBO est un territoire périurbain, du fait des interactions fortes qu'elle entretient avec l'agglomération lorientaise : les flux pendulaires notamment y sont particulièrement importants. En effet, 51% des actifs de la CCBBO vont en direction de la CA de Lorient, contre seulement 24% en interne (Insee 2017, flux d'actifs). Une grande majorité du public scolaire s'y rend également du fait de l'absence d'établissements du secondaire sur le territoire. Le diagramme suivant montre la répartition des flux d'actifs :

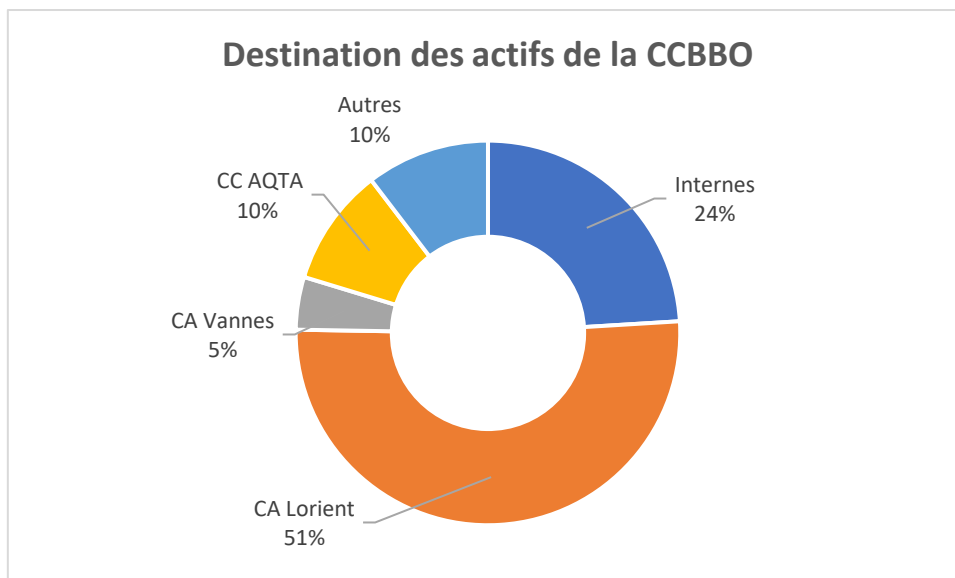


Figure 6 - Diagramme de répartition des flux d'actifs des habitants de la CCBBO en fonction de la destination de travail

Avec plus de 75% des actifs qui sortent du territoire pour se rendre au travail, particulièrement en direction de Lorient, la CCBBO est concernée de manière importante par la problématique des navetteurs. Cette proportion est d'ailleurs bien au-delà de la moyenne de 41% des EPCI de la classe C de COLARD & al (2021).

Au même titre que ces derniers, la CCBBO par ses caractéristiques, est un territoire fortement dépendant de la voiture individuelle. Les flux particulièrement importants en direction de la CA de Lorient ne sont pas structurés par une offre de transports en commun suffisante pour répondre aux besoins des habitants, ce qui se traduit par une hégémonie de la voiture particulière pour les déplacements du quotidien.

### **3. UNE DEPENDANCE A LA VOITURE PARTICULIERE EXPLIQUEE PAR UN DOUBLE CONSTAT :**

#### **LA FACILITE DE DEPLACEMENT ET LA DIFFICULTE DE DEPLACEMENT PAR LES AUTRES**

##### **MODES DE TRANSPORT**

Les territoires périurbains sont marqués par un usage très important de la voiture particulière, notamment pour les trajets pendulaires domicile-travail. Rappelons les chiffres issus de la classification de COLARD & al. (2021) qui annoncent une part modale de la voiture particulière de 83% pour les trajets domicile-travail dans les EPCI de classe C « périurbain élargi autour des métropoles et des villes moyennes ». Cet usage important ne relève cependant pas que d'un choix personnel.

En effet, la forte motorisation des ménages de ces territoires est expliquée par un double facteur : tout d'abord la facilité absolue de l'usage de la voiture individuelle pour tous les types de déplacements, et à l'inverse la complexité d'usage des modes alternatifs, comme les transports en communs et les modes actifs.

Ainsi, bien que la CCBBO soit un territoire périurbain très proche de Lorient, la part de la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail y est quasiment exclusive, avec une part modale de 95%, quand celle des transports en commun est de seulement 2%. Ce chiffre est même au-dessus de la moyenne des EPCI de la classe C, pourtant lauréats de l'usage massif de la voiture particulière. Le diagramme ci-dessous montre la répartition des parts modales pour les actifs de la CCBBO :

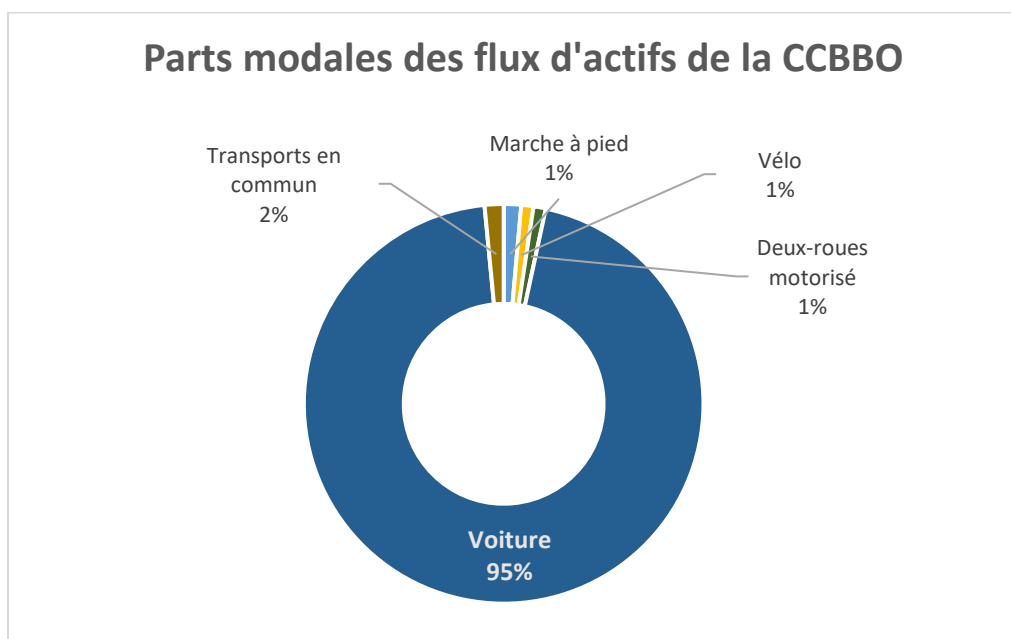


Figure 7 - Parts modales des flux d'actifs de la CCBBO

Cette suprématie de la voiture particulière semble d'autant plus étonnante compte tenu de la proximité de la CCBBO avec la CA de Lorient. Dans cette partie, nous expliquerons les raisons de ce quasi-monopole de la voiture individuelle dans les territoires périurbains, et plus précisément dans le cas de la CCBBO.

### ***Une motorisation voire une multi-motorisation dominante***

Les territoires périurbains sont marqués par une prédominance de la voiture individuelle. Ainsi, quasiment tous les ménages possèdent une voiture, et la plupart en possèdent même plusieurs. Dans la typologie de COLARD & al. (2021), les EPCI de classe C à laquelle appartient la CCBBO sont caractérisés

par un taux de motorisation très élevé de 90.3%. Le territoire de la CCBBO est encore au-dessus de ces chiffres avec un taux de motorisation de 95%. Le diagramme ci-dessous montre une comparaison des taux de motorisation entre la CCBBO, la CA de Lorient et la région Bretagne :

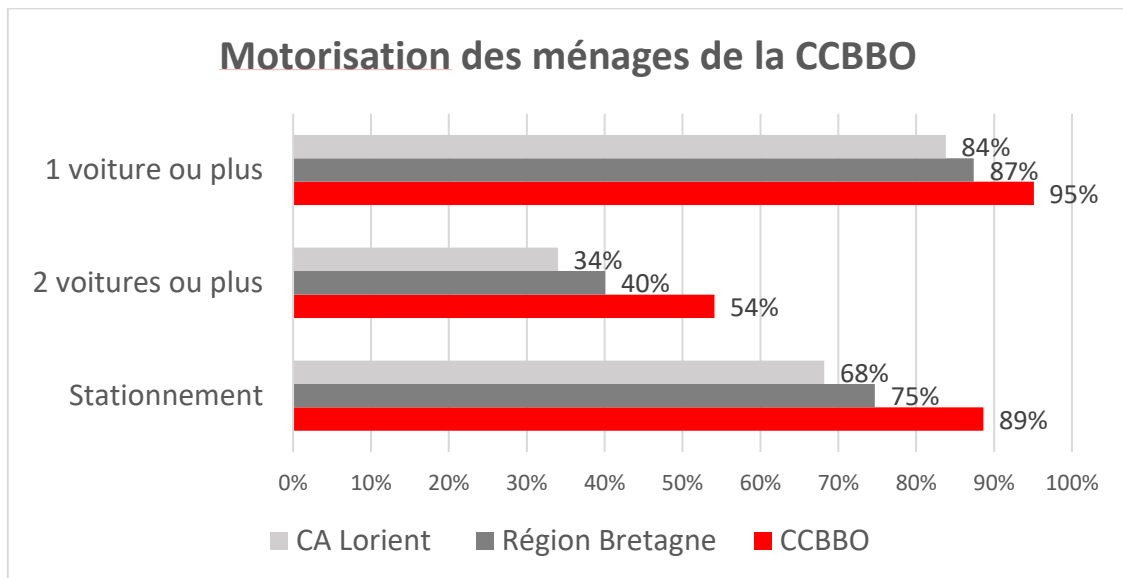


Figure 8 - Diagramme comparaison de la motorisation des ménages entre la CCBBO, la CA de Lorient, et la Région Bretagne

On remarque que la CCBBO présente des taux de motorisation naturellement plus élevés que la CA de Lorient. Cependant, ils sont également bien plus importants que ceux de la région Bretagne. Pour la multi-motorisation notamment, la moyenne de la région Bretagne est à seulement 40% contre 54% pour la CCBBO.

Un autre aspect important qui favorise l'usage de la voiture particulière est la disposition d'un espace de stationnement à domicile et sur son lieu de destination. Dans la CCBBO, près de 90% des ménages disposent d'un espace de stationnement à leur domicile.

***Une offre de transports en commun qui ne répond pas aux attentes des habitants dans le périurbain***

Les transports en commun, très développés dans les milieux urbains, sont envisagés comme des solutions privilégiées pour faire baisser la part modale de la voiture particulière. A la fois économiques et écologiques, ils ont été au cœur des politiques de développement des transports de ces dernières décennies.

Le tableau suivant (UTP, 2020) compare les émissions de CO<sub>2</sub> des transports publics et des véhicules particuliers motorisés :

**Emissions de CO<sub>2</sub> par mode de transport (g de CO<sub>2</sub>/passagers.km)**

	Transports publics	Véhicules particuliers
<b>En milieu urbain et périurbain</b>		
Tramway	3,3	
Métro	3,8	
Transilien	5,8	
Deux roues motorisés		110,7
Bus province	132,1	
Voiture particulière périurbain		161,7
Voiture particulière urbain		206
<b>Sur des distances nationales</b>		
TGV	3,2	
Trains grandes lignes	10,8	
Voitures particulières (distances nationales)		85,5
<b>Moyenne</b>	<b>26,5</b>	<b>141</b>

Source : ADEME

Figure 9 - Tableau de comparaison des émissions de CO<sub>2</sub>/passager.km entre les transports publics et les véhicules particuliers - Source : UTP 2019

On observe ainsi qu'en moyenne, les véhicules particuliers émettent cinq fois plus de CO<sub>2</sub> par passager.km que les transports publics. Dans un engagement de développement durable, ces derniers sont donc bien plus compétitifs que la voiture particulière. Ce chiffre général cache cependant des disparités importantes. En effet, si le tramway, le métro et le transilien (tous des modes urbains) ont des émissions très faibles (en moyenne moins de 5g de CO<sub>2</sub>/passager.km), les bus de province émettent en moyenne 132g de CO<sub>2</sub>/passager.km, contre 111g pour les deux-roues motorisés, et 162g pour la voiture particulière en milieu périurbain. Même s'il n'est pas question dans cette étude de l'UTP des liaisons interurbaines ou régionales en car mais des bus urbains, on peut tout de même relever cette tendance de baisse de compétitivité en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> en milieu périurbain.

Les faibles densités entraînent en effet un allongement des distances, pour une fréquentation finalement plus faible des transports publics. La progression des périmètres des autorités organisatrices ces dernières années vers des milieux plus périurbains, impose aux réseaux de transport de s'étendre vers des espaces moins denses, et donc d'ouvrir des lignes plus coûteuses que celles de la zone urbaine. La progression du périmètre des AOM peut poser à terme la question de la soutenabilité économique de ces modèles

Le tableau suivant montre la progression (en %) entre 2016 et 2017 pour les 148 réseaux adhérents à l'UTP, du nombre de communes, de la population, de la surface et de la densité de population à desservir (UTP, 2019).

<b>Communes, population et surface des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité : évolution sur 1 an</b>			
<b>148 réseaux de transport public urbain</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>N/N-1</b>
<b>Nombre de communes du périmètre à desservir par réseau de transport en moyenne</b>	28	39	+39%
<b>Population</b>	25 584 553	27 411 433	+7%
<b>Surface en km2</b>	60 632	82 967	+ 38%
<b>Densité de la population à desservir</b>	424,8	330,4	-22%

Source : Enquêtes annuelles TCU, DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP, juin 2019

Figure 10 - Tableau d'évolution du nombre de communes, de la population couverte, de la surface et de la densité de population dans le périmètre des AO entre 2016 et 2017- Source : UTP 2019

Parmi les 148 réseaux adhérents à l'UTP (dont le réseau CTRL de Lorient), on observe une progression de près de 40% du ressort territorial, pour une augmentation de seulement 7% de la population à desservir, soit une baisse de 22% de la densité de population sur le périmètre. Il est donc financièrement compliqué de mettre en place des offres de transports en commun compétitives (fréquences suffisantes et temps de parcours raisonnables) à la voiture particulière dans les communes périurbaines, y compris pour celles qui appartiennent au ressort territorial d'une AOM urbaine.

Pour ces différentes raisons, les réseaux de transports en communs sont encore peu développés dans les espaces périurbains. Ce développement insuffisant est également la conséquence de leur faible usage. En effet, ils ne répondent pas aux besoins des habitants.

Dans le cadre de notre étude sur la CCBBO au sein du bureau d'études ITEM, nous avons administré un questionnaire, et une des questions (à choix multiple) portait sur les raisons pour lesquelles les usagers n'utilisaient pas les transports en commun. Au final, 60% d'entre eux déclarent ne pas les utiliser car ils ne correspondent pas à leurs besoins, 37% estiment que le temps de parcours est trop long et 35% affirment qu'il n'y a pas d'arrêt à proximité de leur domicile.

L'offre de transports en commun au niveau de la CCBBO est caractérisée par une faible desserte interne, mais la présence de lignes importantes aux franges du territoire. En effet, contrairement à la tendance évoquée ci-dessus d'extension du périmètre des autorités organisatrices, la CCBBO refuse de s'intégrer

à la Communauté d'Agglomération de Lorient, et ne bénéficie donc pas de l'offre de transport urbain CTRL. La carte ci-dessous illustre l'offre de transport présente dans, et à proximité de la CCBBO.

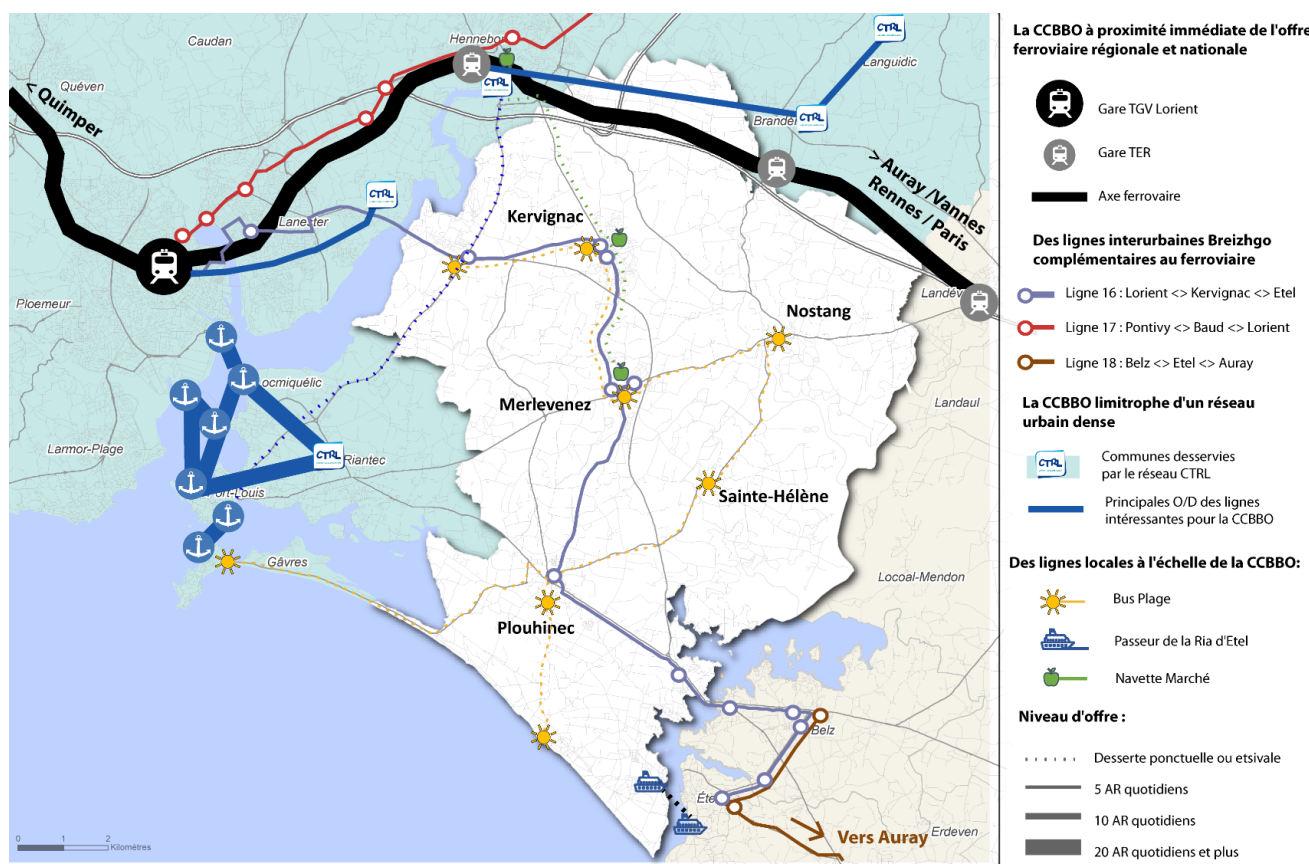


Figure 11 - Carte des transports de la CCBBO et ses environs

La seule ligne régulière est la ligne régionale L16 qui a pour départ Etel à l'est de la CCBBO et pour destination Lorient. Elle dessert les trois communes principales : Kervignac, Plouhinec et Merlevenez. En tout, il y a sept arrêts dans la CCBBO, quasiment tous situés en centres-bourgs. Si les arrêts sont agencés de manière à être accessible à une part importante des habitants de la CCBBO (6 225 habitants de la CCBBO habitent à moins de 500m d'un arrêt de la ligne 16, soit plus de 35% de la population), elle est en revanche inadaptée pour les actifs du fait d'une fréquence faible (seulement 6 services par jour, avec une amplitude horaire de 7h à 19h, et un temps de parcours presque deux fois plus important que la voiture). Les autres lignes qui desservent le territoire (Bus Plage, Navette Marché) sont ponctuelles ou estivales, et sont donc inadaptées pour répondre aux besoins de mobilité quotidiens des habitants.

En revanche, si les lignes internes n'ont pas d'intérêt majeur, il existe aux frontières de la CCBBO des offres de transport public développées et intéressantes pour les habitants de la CCBBO, notamment concernant les échanges avec Lorient. A la frontière nord de la CCBBO on retrouve la ligne TER Vannes – Lorient – Quimper qui dessert les communes limitrophes de Brandérion et Landévant avec 8 à 9 allers-



retours par jours en gare de Landévant, et 4 en gare de Brandérion (20% des habitants de la CCBBO habitent à moins de 5min en voiture de l'une des deux gare).

L'offre la plus intéressante pour les habitants du sud de la CCBBO est le rabattement vers les stations de batobus CTRL dans la commune voisine de Locmiquélic (adhérente à Lorient Agglomération), avec des fréquences de 15min en heure de pointe et une traversée en 10 minutes. Ainsi, 8% des usagers de la rade sont des habitants de la CCBBO. Notons l'intérêt de ce mode de transport pour la pratique cyclable : lors d'une enquête mobilité menée par Lorient Agglomération sur la fréquentation des bateaux Transrade, il a été révélé que 16% des personnes interrogées transportaient leur vélo avec elles. De plus, une offre de stationnement pour voitures est disponible à proximité de l'embarcadère pour faciliter le report modal.

Cependant, malgré l'existence d'une offre de report intéressante, force est de constater que les transports en commun sont peu utilisés par les actifs, avec une part modale de seulement 2%. La voiture reste le mode le plus compétitif pour se rendre à Lorient à la fois en temps, et en argent. Le tableau ci-dessous réalisé pendant mon étude chez ITEM compare le temps de parcours et le coût des trajets en direction de Lorient depuis les communes de la CCBBO, entre le mode routier, la batobus, et la ligne 16.




	Mode routier 			Voiture + Batobus 		Ligne 16 + CTRL 	
	Temps	Coût sans stationnement	Coût avec stationnement	Temps	Coût	Temps	Coût
<b>Kervignac</b>	23 min	0,99€	2,76€	28 min	2,61€	40 min	4 €
<b>Plouhinec</b>	29 min	1,38€	3,15€	29 min	2,57€	45 min	
<b>Merlevenez</b>	26 min	1,18€	2,95€	28 min	2,61€	50 min	
<b>Nostang</b>	28 min	1,34€	3,11€	33 min	2,92€		
<b>Sainte-Hélène</b>	29 min	1,38€	3,15€	33 min	2,95€		

Figure 12 - Tableau de comparaison des coûts et temps de parcours en direction de Lorient entre la voiture, le batobus et la Ligne 16 dans la CCBBO

La voiture apparait ainsi comme le mode le plus avantageux pour se rendre à Lorient, sauf dans le cas de la ville de Plouhinec ou le batobus est plus avantageux. Les ratios ne sont cependant pas très différents, et le calcul que nous avons effectué ne prend pas en compte le prix d'achat, d'assurance et d'entretien de la voiture, mais seulement les frais d'essence. Reste que la voiture, par le confort et la flexibilité qu'elle procure (notamment hors milieu urbain) reste le mode privilégié des habitants pour effectuer leurs déplacements.

### ***Des espaces hostiles à la circulation en modes doux***

La forte motorisation et l'absence de solution de transport en commun compétitive ne sont cependant pas les seuls facteurs explicatifs de l'usage quasiment exclusif de la voiture particulière. En effet, la circulation dans les espaces périurbains, et notamment en dehors des centres-bourgs, est souvent très compliquée pour les piétons et les cyclistes, notamment du fait de la faible qualité des aménagements, voire de leur absence. Cet aspect est particulièrement marqué au niveau des routes départementales, sur lesquelles l'insécurité de circulation, notamment à vélo, est importante. Or, du fait de l'éloignement entre lieu de vie et de destination (travail, achats, loisirs) en milieu rural ou périurbain, les habitants doivent emprunter ces axes.

La présence d'aménagements cyclables est donc un paramètre essentiel pour sécuriser les déplacements et encourager la pratique du vélo. Cependant, en milieu périurbain, les réseaux sont rarement développés, et rarement continus. Ainsi, la part modale du vélo en milieu périurbain est quasiment inexistante. La CCBBO ne fait pas exception avec une part modale de moins de 1% pour les trajets domicile-travail. La carte suivante représente les aménagements cyclables sur le territoire :

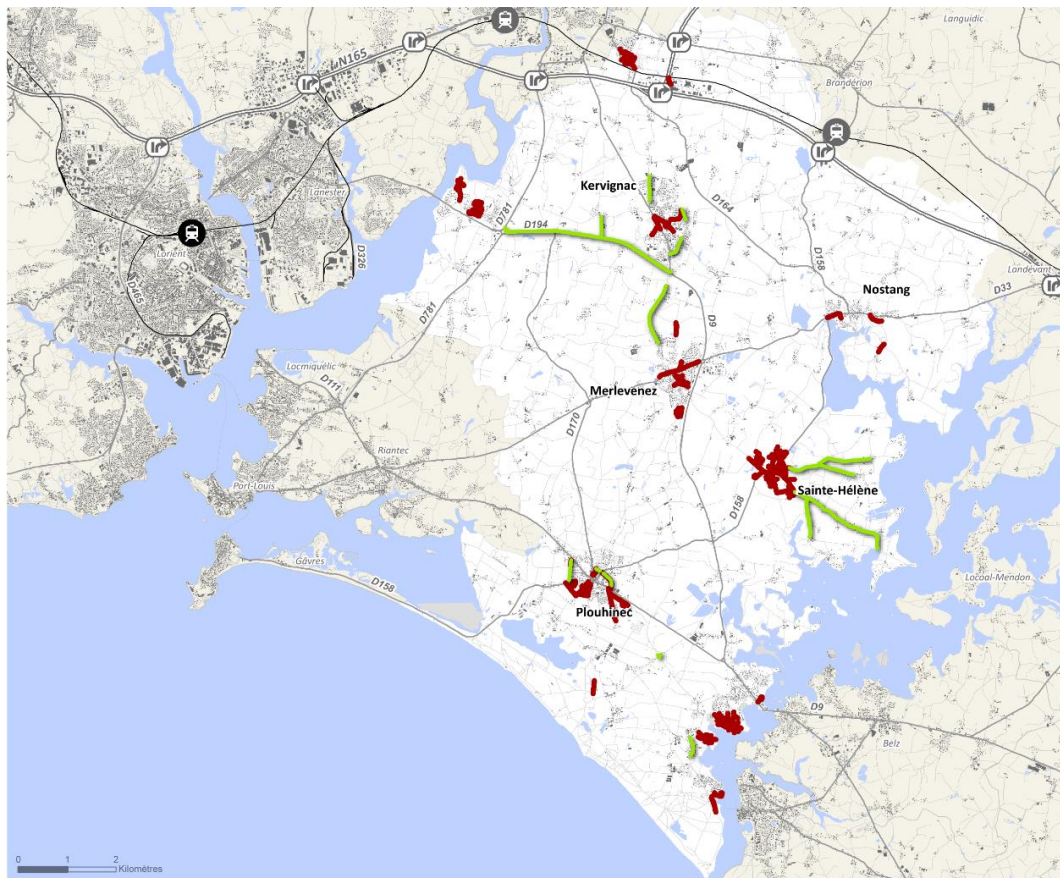


Figure 13 - Carte de répartition des aménagements cyclables dans la CCBBO

Au total, la commune comprend 13,5 km d'aménagements cyclables, et 23,9km de zones de modération de vitesses. Ce réseau a pour caractéristique ses discontinuités à la fois entre communes, en direction des zones urbaines, et vers les zones d'activité.

Pour évaluer la capacité des cyclistes à circuler sur un territoire il faut également étudier la « cyclabilité » sur celui-ci. Celle-ci est définie comme la « qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagées pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo » (Site Sécurité Routière). Souvent, cette dernière est estimée par l'utilisateur, en recueillant à la fois son expérience et son ressenti sous forme de vote en se basant sur des critères tels que la dangerosité, la présence d'aménagements cyclables, leur qualité, le caractère direct de l'itinéraire etc... Au sein du bureau d'études ITEM, nous effectuons ce travail d'évaluation de la cyclabilité des territoires que nous étudions. L'équipe de chargés d'études, composée à moitié de cyclistes sur leurs trajets quotidiens, évalue la qualité des cheminement cyclables sur le territoire à partir de visites de terrain et d'études Street View (site Google Maps).

La première étape est le recensement et l'évaluation de la qualité des aménagements. Un autre aspect important à étudier quand on étudie la « cyclabilité » sur un territoire sont les intersections sur les principaux axes. La sécurisation de leur traversée par les cyclistes est un aspect essentiel : même si les aménagements sur le territoire sont de qualité, des traversées d'intersections dangereuses peuvent décourager la pratique cyclable. Cet aspect est évalué par la présence d'aménagements ou non, la visibilité de la traversée et l'intensité de circulation routière. Dans le cadre de notre étude sur la CCBBO, nous avons ainsi dressé la carte ci-dessous, qui recense et évalue la sécurisation de ces franchissements sur les voies principales :

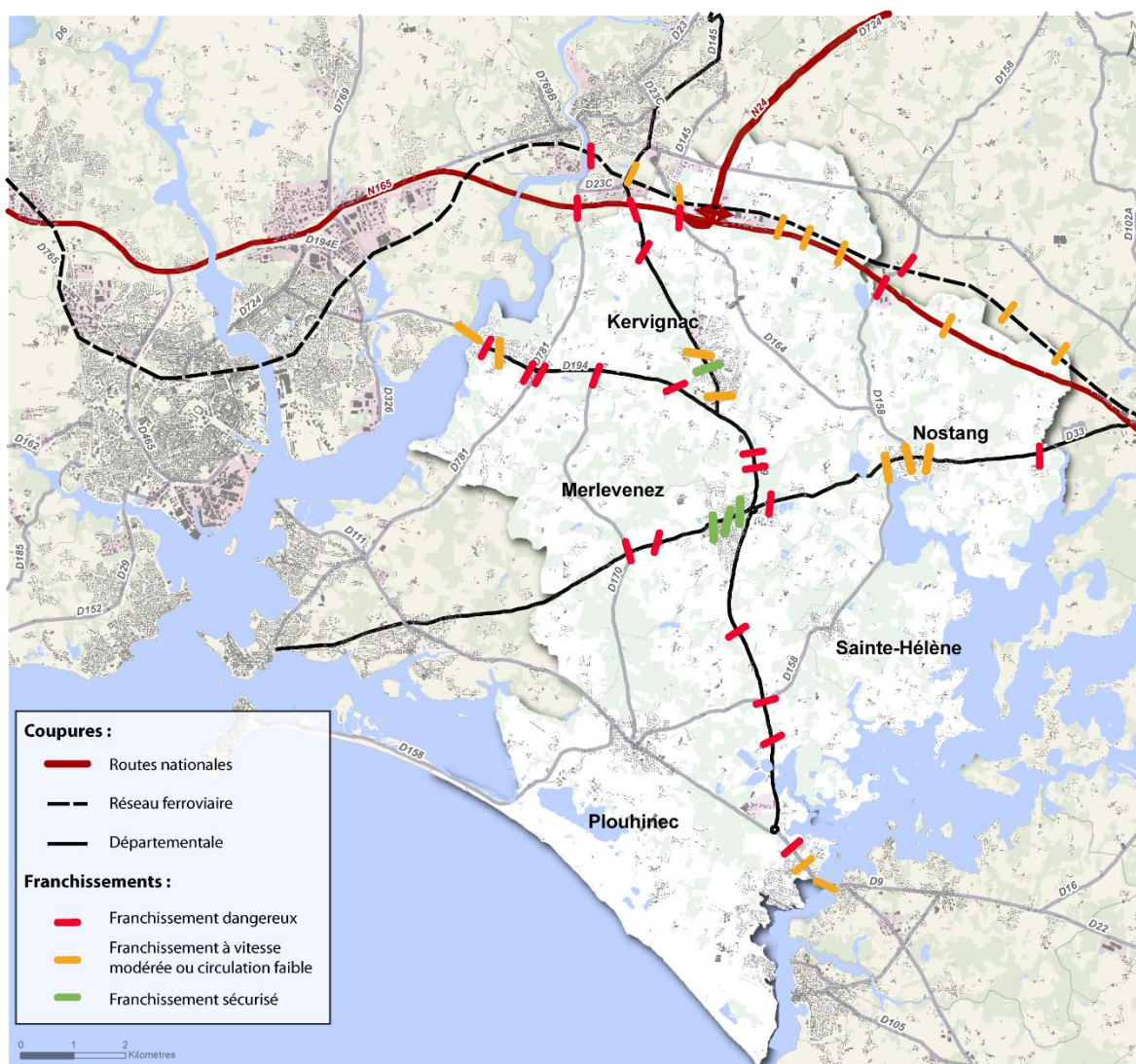


Figure 14 - Carte d'évaluation de la sécurisation des franchissements pour les cyclistes –  
Source : Réalisation personnelle

Nous avons ainsi conclu à une dangerosité globale des traversées sur la CCBBO, en dehors des centres-bourgs, qui sont eux un peu plus sécurisés.

Dans les milieux périurbains, les sites qui drainent le plus de déplacement sont les zones industrielles ou commerciales, et sont également souvent inaccessibles par les modes doux, car éloignés des zones d'habitation. Les infrastructures routières qui les relient et les traversent sont inadaptées à la circulation à la fois des cycles et des piétons. Le meilleur exemple de pôle quasiment inaccessible en mode doux sur le territoire de la CCBBO est la zone industrielle du Porzo.

Située au Nord de Kervignac au niveau d'un échangeur autoroutier qui permet de rejoindre Lorient et Auray, la zone industrielle du Porzo est composée de 32 entreprises, dont la principale est la Cité Marine, industrie agroalimentaire spécialisée dans les produits de la mer, qui embauche près de 1 000 salariés, et dont l'expansion de la masse salariale a été importante ces dernières années, avec également un

doublage du chiffre d'affaires en cinq ans. Cet espace dynamique, qui draine tous les jours de semaine environ 1 500 salariés, du fait de sa morphologie, de son emplacement, et de l'absence d'aménagements cyclables à proximité, est quasiment inaccessible en modes doux, alors qu'il représente un fort potentiel en termes de flux.

Dans les espaces périurbains et ruraux, il convient de questionner les politiques d'aménagement menées qui poussent à concentrer l'activité économique dans des zones éloignées des zones d'habitation. Ces pratiques, quoique compréhensibles sur d'autres aspects (qualité de vie, disponibilité du foncier, proximité avec les axes autoroutiers) pose tout de même des problèmes d'acheminement des salariés, et oblige quasiment à l'usage de la voiture individuelle.

#### **4. EXTERNALITES NEGATIVES DE LA DEPENDANCE DE LA VOITURE PARTICULIERE : DES CONSEQUENCES A LA FOIS ENVIRONNEMENTALES, ECONOMIQUES ET SOCIALES**

L'usage quasiment exclusif de la voiture particulière, bien qu'il présente des avantages importants notamment en termes d'accessibilité, soulève également des problèmes à la fois environnementaux, économiques et sociaux.

##### ***Un impact environnemental démontré sur la qualité de l'air et la production de gaz à effet de serre, principalement pour les déplacements périurbains***

Tout d'abord sur le plan environnemental, l'impact des transports sur les émissions de gaz à effet de serre n'est plus à démontrer. Le secteur est en effet le premier émetteur et représente 30% des émissions en France, dont plus de la moitié sont rejetées par des véhicules particuliers en 2014 selon le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (BENTAYOU & al, 2018). COLARD & al (2021) dans leur rapport pour France Stratégie, soutiennent que l'enjeu le plus important en termes d'émissions concerne les zones périurbaines « proches ». En effet, ces territoires concentrent à la fois un volume de déplacements très élevé, mais aussi une part modale de la voiture quasiment hégémonique. Ainsi, les habitants du périurbain, dans leurs déplacements sont plus polluants que les urbains, mais aussi que les ruraux. Le graphique suivant montre la répartition des émissions annuelles

de CO2 par habitant en fonction du type de territoire de résidence des ménages. Il fait également la distinction entre mobilité locale et mobilité longue distance :

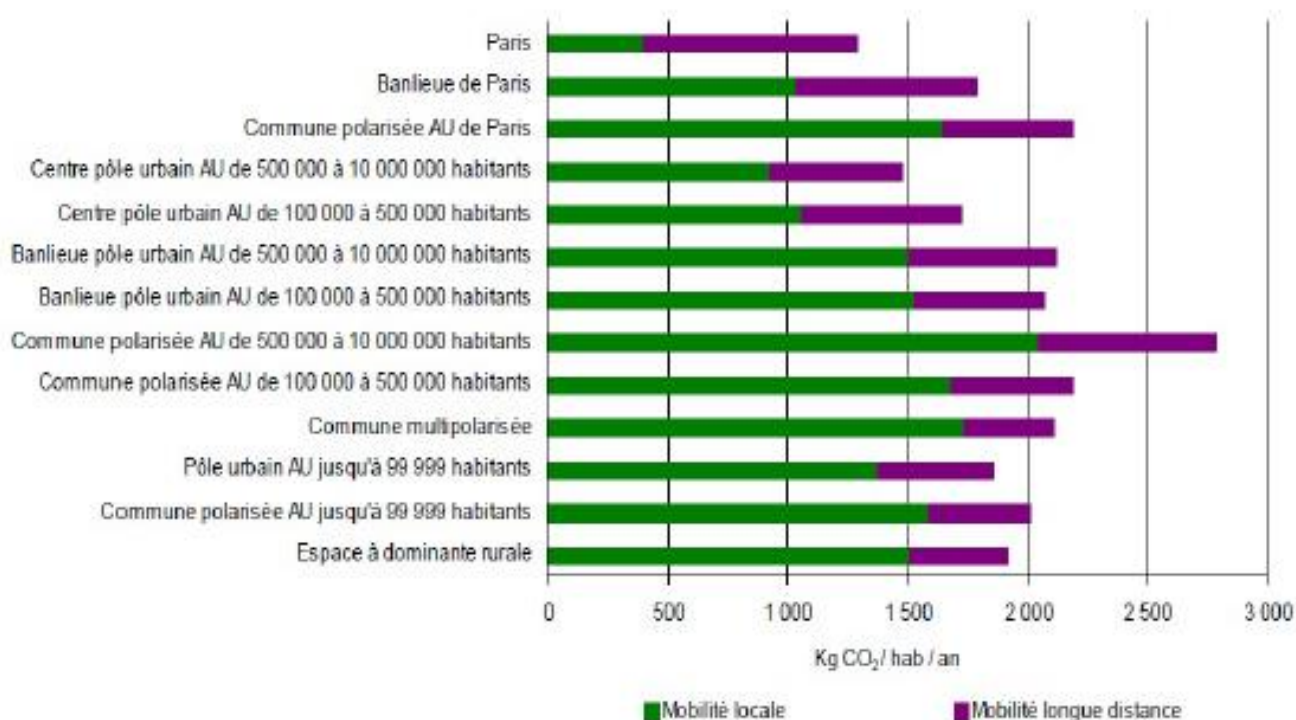


Figure 15 - Emissions annuelles de CO2 par habitant liées aux déplacements par lieu de résidence des ménages, selon le découpage territorial de l'Insee

Source : COLARD & al (2021)

Sur le graphique, on voit ainsi que les déplacements des habitants des communes « polarisées » par des aires urbaines (soit les communes périurbaines) sont plus polluants que ceux du rural et des centres urbains, avec une mention spéciale pour les communes polarisées par les aires urbaines des grandes villes (de 500 000 à 10 000 000 d'habitants) qui sont de loin celles dont les émissions sont les plus importantes avec près de 2 800Kg de CO2 par habitant et par an. CUVÉLIER (2019) affirme d'ailleurs dans son article que les déplacements des ménages périurbains et ruraux génèrent deux fois plus de CO2 que ceux des pôles urbains.

Outre la production de gaz à effet de serre, le secteur des transports est également une des causes importantes d'émission d'oxyde d'azote et de particules fines qui ont des effets très néfastes sur la santé. BENTAYOU & al (2018) font à ce titre référence à une étude de l'OMS qui estime que ces émissions sont responsables de 7 millions de décès chaque année dans le monde. D'autres externalités négatives liées à l'usage massif de la voiture particulière font également baisser la qualité de vie, comme la congestion importante aux heures de pointe, qui rallonge considérablement les temps de parcours

pour les automobilistes et entraîne une production plus importante de polluants, mais aussi d'autres paramètres comme la pollution sonore ou l'augmentation de problèmes de santé liés à la sédentarité.

### **Une dépendance à la voiture particulière source de dépenses importantes pour la collectivité**

Sur le plan économique, le secteur des transports est également le poste de dépenses le plus important et représente plus de 17% du PIB français en 2016 (BENTAYOU & al, 2018). Il représente un coût important pour les ménages et pour la collectivité.

En effet, l'usager de la route génère des externalités négatives qui ont un coût pour les autres usagers, (lié à l'usure de la route, la congestion et les accidents de la circulation) et également pour la collectivité (pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, pollution sonore ...). BERGEROT & al (2021) dans le rapport n°283 du Trésor Public d'avril 2021, montrent que les prélèvements supportés par les usagers de la route, notamment la fiscalité sur les carburants et les péages, n'est pas suffisante pour compenser les dépenses liées aux externalités négatives induites par l'usage de la voiture particulière. Selon le Trésor Public, en 2015, les prélèvements ne couvraient en moyenne qu'un tiers de ces externalités de la circulation automobile. Les auteurs du rapport concluent à une sous-tarifcation, particulièrement marquée en milieu urbain du fait des embouteillages importants et de l'aggravation de la pollution de l'air générés. Le graphique suivant tiré de ce rapport du Trésor compare les coûts externes et les prélèvements marginaux moyens pour différents types de véhicules :

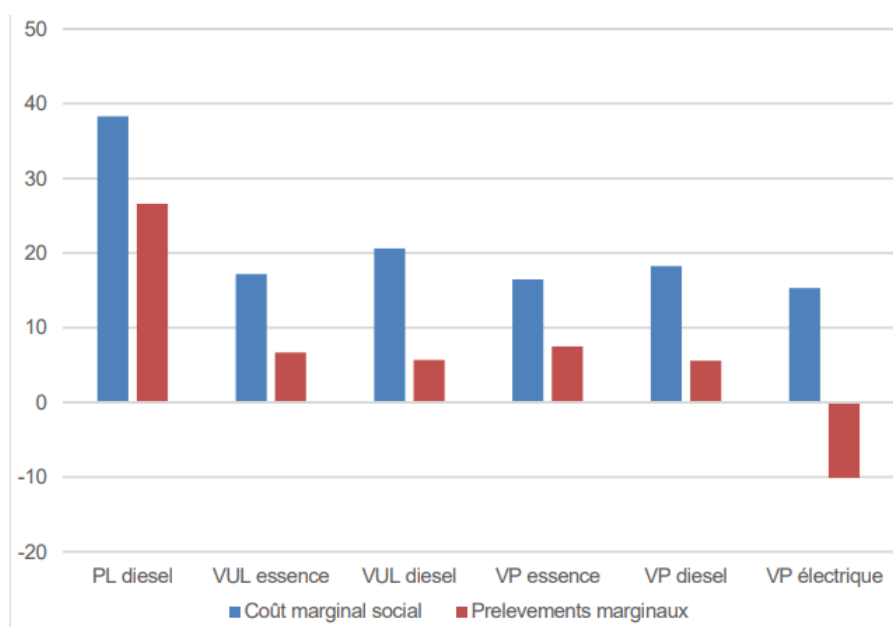


Figure 16 - Diagramme de comparaison des coûts externes et des prélèvements marginaux moyens par type de véhicule (en c€2015/véhicule-km)

Source : Rapport n°283 du Trésor (Avril 2021).

Le graphique montre qu'il y a une différence importante entre le coût marginal social engendré par la circulation de tous les types de véhicules et les prélèvements marginaux moyens. Cette affirmation est particulièrement vraie pour les véhicules électriques : ces derniers ont en effet un coût marginal social à peine inférieur à celui des véhicules particuliers essence, mais bénéficient de subventions importantes (supérieures en moyenne aux prélèvements marginaux moyens des autres catégories de véhicules hors poids lourds).

Les poids lourds sont évidemment les véhicules qui ont le coût social le plus important, mais ils sont également les plus taxés, à hauteur d'environ 70% de leur coût marginal en moyenne, contre moins d'un tiers en moyenne pour les véhicules légers (hors électrique). On remarque également que le coût marginal social est légèrement moins élevé en moyenne pour les véhicules essence que pour les véhicules diesel, et qu'inversement les prélèvements marginaux moyens sont un peu plus élevés. L'usage de véhicules diesel est donc à ce titre jugé plus coûteux que celui des véhicules essence.

Le rapport du Trésor suggère une réduction des externalités de la circulation routière (véhicules plus propres, limitation de la vitesse dans les centres-villes) mais également une tarification plus proche des externalités, afin d'atteindre une meilleure internalisation des coûts externes, notamment pour les véhicules diesel. Cette démarche est déjà en route, mais les oppositions sociales sont nombreuses face à l'augmentation du coût de la mobilité, déjà important pour de nombreux ménages qui ne disposent pas de solutions de transport alternatives, notamment dans les territoires peu denses.

### ***Un système du tout voiture dans les espaces peu denses qui fragilise à la fois les utilisateurs de la voiture, mais aussi ceux qui n'y ont pas accès***

Le coût de la mobilité est globalement jugé très important par la population, notamment pour les personnes contraintes à utiliser leur voiture pour leurs déplacements quotidiens, en particulier pour se rendre au travail. Dans leur rapport pour France Stratégie de 2021, COLARD & al évaluent le coût mensuel d'une voiture individuelle entre un tiers et un quart d'un SMIC. Ce coût est particulièrement pesant pour les habitants du périurbain lointain des grandes agglomérations, qui doivent parcourir tous les jours des distances importantes pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces ménages, souvent obligés de posséder deux véhicules, sont particulièrement vulnérables à une hausse du prix des carburants. Souvent contraints à acquérir des logements de plus en plus éloignés des centre-ville pour pouvoir accéder à la propriété à des prix abordables, ces ménages sous-estiment souvent au moment de l'achat les coûts supplémentaires de transport induits par cet éloignement vis-à-vis de leur lieu de travail (COLARD & al, 2021).

Le mouvement des gilets jaunes est le parfait témoin de ce sentiment de relégation que connaissent les habitants du périurbain lointain et du rural profond. Ils dénoncent non seulement l'obligation de prendre la voiture pour se rendre au travail et l'impact trop important de cette mobilité sur leur pouvoir d'achat, mais aussi le recul des services publics sur leur territoire de vie, qui les pousse encore à utiliser



davantage la voiture. Le diagramme suivant issu du rapport de COLARD & al. (2021) (à partir des données de ma société d'études et de conseils ObSoCo de 2019) illustre la perception de l'accès à différents équipements en fonction du degré d'adhésion au mouvement des gilets jaunes :

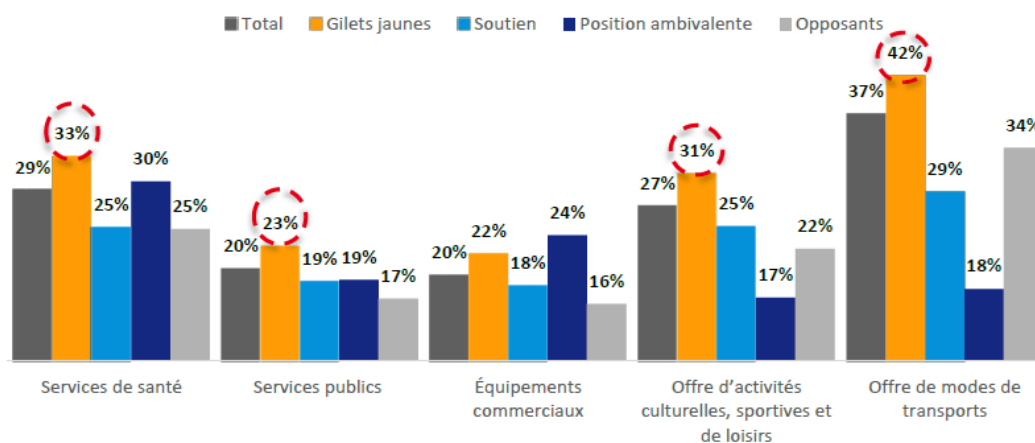


Figure 17 Diagramme de perception de l'accès aux équipements en fonction du degré d'adhésion au mouvement gilets jaunes

Source COLARD & al (2021) à partir des données ObSoCo 2019

On observe que les personnes interrogées appartenant au mouvement des gilets jaunes considèrent davantage que les autres catégories ne pas disposer de services de santé, de services publics, d'offres d'activités culturelles, sportive ou de loisirs, et d'offre de modes de transports. Cette question de la mobilité est la moins satisfaisante pour les répondants en général, avec 37% des enquêtés qui déclarent ne pas disposer d'offre de transport. Pour les gilets jaunes, ce chiffre monte même à 42%.

Outre les problèmes socio-économiques liés à l'usage contraint et rallongé de la voiture particulière, cette question pose également des problèmes sociaux en direction des personnes vulnérables. En effet, l'hégémonie de la voiture particulière et l'absence de solutions alternatives dans les territoires peu denses, ne permet pas de répondre aux besoins à la fois des jeunes et des personnes âgées ou handicapées dans leurs déplacements quotidiens. L'enquête « Mobilité et Accès à l'emploi » du Laboratoire de Mobilité Inclusive de 2016, montre les difficultés de certaines catégories de population pour accéder à l'emploi du fait de l'absence de moyen de transport : 43% des 18-24 ans déclarent dans cette enquête avoir renoncé à un entretien (embauche ou recherche d'emploi), faute de pouvoir s'y rendre (Rapport du CEREMA – Mobilité dans les territoires peu denses). Ce même rapport du CEREMA affirme d'ailleurs que les personnes vulnérables (personnes âgées non autonomes dans leurs déplacements, personnes en situation de handicap, personnes précaires) qui ne peuvent pas posséder de véhicule se retrouvent parfois en grande difficulté pour accéder à l'emploi et aux services essentiels du fait de l'absence de solutions de transport alternatives.

CUVELIER (2019) va même plus loin dans cette analyse, et estime que la dépendance automobile n'affecte pas les automobilistes, mais plutôt ceux qui sont exclus ou sortent du système. La dépendance est définie selon elle par les préjudices de ceux qui souffrent des externalités négatives du système automobile, sans en bénéficier.

La question de la mobilité des publics jeunes et des publics fragiles est centrale dans les réflexions de diversification des solutions de transport dans les milieux peu denses. En effet, dans ces territoires, on retrouve une proportion importante de personnes âgées, mais aussi une « certaine jeunesse » (COLARD & al. 2021). Ces deux catégories de population sont dépendantes du fonctionnement de la mobilité dans leur territoire car ils ne peuvent pas accéder à la voiture particulière pour diverses raisons (en dessous de l'âge minimum, pas de permis de conduire, pas de voiture, problèmes de santé, incapacité ...) pour assurer leurs trajets quotidiens en toute autonomie. Afin d'améliorer la situation de ces captifs sur le plan de la mobilité, il est important de développer des solutions dans les milieux peu denses. Face à ces défis, la loi LOM entend, par une réflexion à toutes les échelles, faciliter les mobilités du quotidien dans une logique de développement durable.

### ***Conclusion de la première partie***

Le périurbain présente des spécificités par rapport aux territoires urbains et ruraux, et occupe une situation intermédiaire en termes de densité de population. Situés en périphérie plus ou moins lointaine des métropoles ou villes moyennes, ces zones d'habitation à dominante pavillonnaire sont caractérisées par un usage quasiment hégémonique de la voiture particulière (part modale de 83% pour les déplacements domicile-travail), et également par des distances parcourues pour se rendre au travail qui sont plus longues que la moyenne, notamment dans la périphérie des grandes villes.

La CCBBO, petite communauté de communes périurbaine très proche de l'agglomération de Lorient, ne fait pas exception aux tendances observées dans ces espaces. Dynamique démographiquement et urbanisée en hameaux, elle est fortement polarisée par Lorient à la fois pour les déplacements pendulaires, mais aussi pour l'accès aux loisirs et aux activités culturelles. La part de la voiture y est largement dominante, avec 95% des trajets domicile-travail effectués en voiture, soit une valeur plus élevée que la moyenne des territoires périurbains.

Cette tendance est liée non seulement à une motorisation voire une multi-motorisation massive et une facilité de circulation en direction de Lorient, mais aussi par une offre de transports en commun qui ne répond pas aux attentes des habitants. En effet, la CCBBO ne souhaite pas rejoindre la CA de Lorient, et ne bénéficie donc pas de l'offre de transport urbains de l'agglomération. A cela s'ajoute la difficulté de circulation pour les modes doux dans ces espaces voués à la circulation automobile.

Cette hégémonie de la voiture particulière entraîne des externalités négatives à la fois environnementales par le rejet de CO2 et de particules fines important dans le déplacements des périurbains ; économiques car coûteuses pour la collectivité du fait d'une taxation des usagers de la route inférieure aux coût de revient de leur circulation ; et aussi sociales par la précarité qu'elle induit à la fois pour les usagers modestes de la voiture particulière, mais aussi pour les personnes fragiles qui sont exclues de ce système automobile.

Face à ces constats, le législateur a décidé de s'armer davantage pour répondre aux problématiques contemporaines sur les questions de mobilité, avec l'adoption en 2019 de la Loi d'orientation des Mobilité (LOM). En effet, la politique française sur ce plan a été pendant longtemps dominée par une logique technique, celle des transports en commun. Aujourd'hui, face à l'incapacité de déployer ces outils traditionnels dans les espaces peu denses, et du fait de la nécessité d'y faire baisser la part modale de la voiture particulière, la transition vers une notion plus large de mobilité est nécessaire.



## **PARTIE 2**

### **LA LOI LOM POUR DIVERSIFIER LA MOBILITE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES : DU CADRE LEGISLATIF A LA TRADUCTION OPERATIONNELLE**

*L'outil législatif est dans le cadre français, un élément indispensable pour accompagner et structurer le développement de pratiques vertueuses pour la société. La LOM en ce sens, entend favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture particulière dans une logique de développement durable, afin de faire baisser les émissions polluantes induites par l'hégémonie de la voiture particulière, notamment dans les espaces peu denses.*

*Dans cette partie, l'objectif est de présenter plus en détail la LOM et ses principales dispositions. Dans un premier temps, nous montrerons la volonté affichée d'exercice de la compétence mobilité au niveau local, notamment par la possibilité pour les communautés de communes de devenir autorité organisatrice sur leur ressort territorial. Nous étudierons ensuite la nécessaire coordination des politiques d'urbanisme et de mobilité dans les milieux périurbains, et comment la LOM à travers la création Du Plan de Mobilité Simplifié initie cette réflexion. Cette partie s'achèvera avec une présentation de la méthodologie ITEM et de l'étude réalisée pour la production du Plan de Mobilité Simplifié de notre territoire d'étude : la CCBBO.*

## 1. LOI LOM : UNE VOLONTE D'EXERCICE DE LA COMPETENCE MOBILITE A L'ECHELLE LOCALE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

### *LOM : la transition d'une notion de transport à une notion de mobilité*

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019 et vise à faciliter les mobilités du quotidien en réduisant l'impact environnemental de ces dernières, en particulier les émissions de CO2. Elle prévoit également des investissements importants dans les infrastructures, notamment ferroviaires. Les quatre objectifs énoncés dans l'exposé de la loi LOM sont la réussite de la transition écologique et énergétique des systèmes de transport, le fait de donner à tous les habitants le choix de leur mobilité sur l'ensemble du territoire national, d'accorder les politiques de mobilité avec la réalité du territoire et les priorités en matière d'aménagement et enfin de mieux connecter la France aux grands systèmes d'échange européens et mondiaux.

Cette loi s'organise en cinq grands « chantiers », chacun décliné en une dizaine de mesures clés (source : Ministère de la Transition Ecologique) :

- Apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires (exemple de mesure : l'ensemble du territoire sera couvert par des autorités organisatrices de mobilité).
- Accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité (exemple de mesure : le développement du covoiturage comme solution de transport au quotidien).
- Réussir la transition écologique des mobilités (exemple de mesure : soutien à l'acquisition des véhicules propres).
- Investir au service des transports du quotidien (exemple de mesure : 13,4 Milliards d'euros à investir sur la période 2018 – 2022).
- Assurer le bon fonctionnement des transports (exemple de mesure : un permis de conduire plus rapide et moins cher).

Cette loi a pour ambition d'inscrire les politiques de transport dans une nouvelle dynamique qui est celle de la mobilité. ROMBAUTS (2020) la décrit comme une loi faisant la transition « d'une notion de transport public jugée dépassée vers une organisation innovante de toutes les mobilités ». Sur le plan terminologique, on observe une bascule vers un vocabulaire moins centré sur la dimension technique de l'organisation des transports publics.

La notion de droit au transport a en effet évolué vers une notion plus étendue de « Droit à la mobilité » défini dans la loi comme « *le droit qu'a toute personne de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-*

*même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de lutte contre la sédentarité et de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre » (art. L. 1111-1 du Code des transports).*

Selon IZEMBARD (2020) cette loi a pour intérêt d'aborder le domaine des transports avec des prises de position et des problématiques contemporaines et de moderniser le champ juridique des transports en le faisant rentrer dans « l'ère de la mobilité connectée et durable ». Elle marque ainsi définitivement la rupture avec l'approche principalement technique de la fondamentale LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) adoptée en 1982 et qui structurait depuis la réflexion sur l'organisation des transports en France. La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) adoptée en 2000 comprenait déjà une logique d'intégration des politiques de transport, d'aménagement et d'urbanisme, et privilégiait une logique de « déplacement » (IZEMBARD, 2020). La LOM intègre finalement les composantes sociales, environnementales et économiques, et achève le glissement vers une notion plus globale de mobilité.

### ***Une volonté de traiter cette question de la mobilité de l'échelle locale : possibilité pour les communautés de communes de prendre la compétence mobilité***

Une des ambitions phares de la LOM est la disparition de toute « zone blanche de mobilité », c'est-à-dire de zone qui ne soit pas couverte par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Une AOM est définie comme « un acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire, le ressort territorial » (Source : site France Mobilités). Elle a pour vocation à animer la politique de mobilité au niveau local en association avec les acteurs du territoire dans une optique de développement durable. Sur son ressort territorial, elle peut notamment organiser des services réguliers de transport, de transport scolaire mais également les services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées comme le vélo ou le covoiturage par exemple. Elle peut également organiser des services de mobilité solidaire et du conseil pour les personnes vulnérables, ainsi que le transport de marchandises et la logistique urbaine.

Cette ambition de disparition des zones blanches de mobilité part d'un constat : sur 80% du territoire, comprenant 30% de la population, aucune collectivité publique n'organise effectivement les mobilités des personnes et des biens à l'échelle locale. En effet, ROMBAUTS et CHABROL (2020) mettent en avant le fait que les communes, censées être AOM locales par défaut, n'ont en effet pour la plupart mené aucune réflexion en la matière, et n'en ont souvent pas les moyens techniques, humains, et financiers.

Le but de la loi LOM est d'encourager l'exercice de cette compétence au niveau intercommunal, jugé plus adapté que le niveau communal. Ainsi, les communautés de communes non couvertes par un AOM ont dû statuer avant le 1<sup>er</sup> juillet 2020 pour décider si elles voulaient exercer la compétence mobilité sur

leur ressort territorial. Les communes doivent décider à l'unanimité de prendre la compétence, et si elles ne le décident pas, ce sera la région qui organisera la compétence mobilité à l'échelle locale sur leur territoire, sans possibilité pour la communauté de communes de reprendre cette compétence par la suite. En revanche, elles peuvent choisir de déléguer à la région certaines (voire toutes) de leurs prérogatives, qu'elles pourront décider par la suite de reprendre.

La région, qui est quant à elle Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) régionale, doit également faire le lien entre mobilité locale et mobilité régionale au niveau des « bassins de mobilité ». Ils sont définis sur le site France Mobilités de la manière suivante : « Un bassin de mobilité est l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. Son territoire regroupe un ou plusieurs EPCI à fiscalité propre, généralement autour d'un pôle d'attractivité (une grande agglomération par exemple) ». La Région doit par ailleurs définir ces bassins en concertation avec les différents EPCI concernés, mais aucun délai n'est défini actuellement par la loi.

Le schéma suivant issu du rapport du CEREMA sur les communautés de communes et la prise de compétence mobilité, résume les démarches nécessaires pour prendre la compétence, ainsi que les échéances principales :

### DEVENIR AOM – COMMENT FAIRE ET DANS QUEL CALENDRIER ?

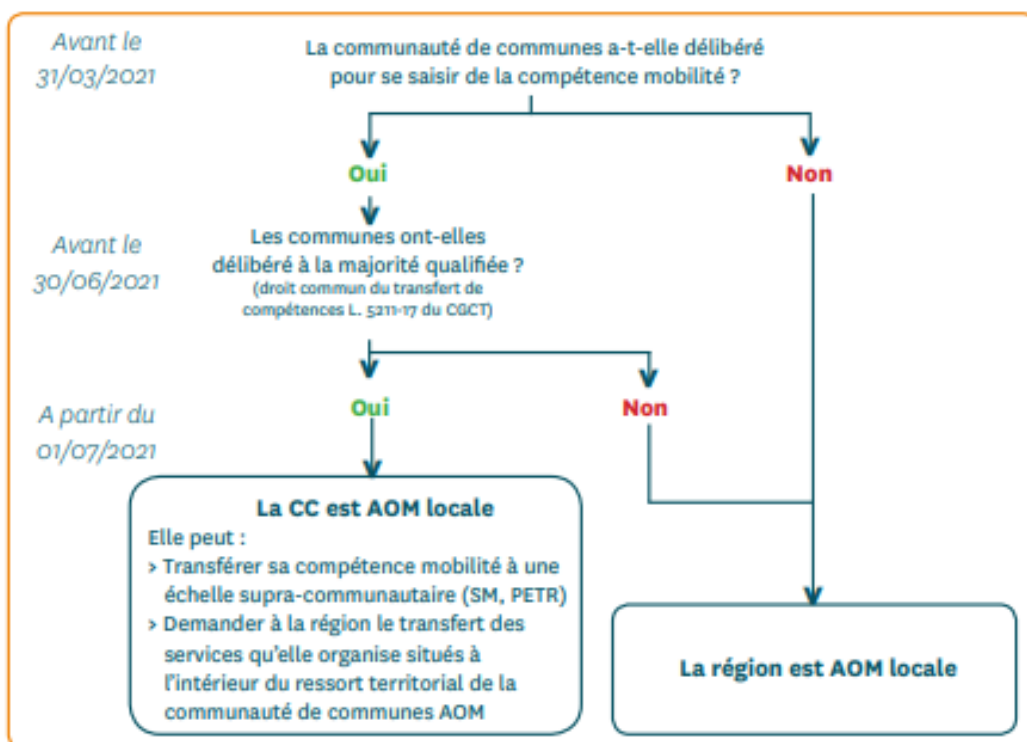


Figure 18 Schéma sur la prise de compétence mobilité pour les communautés de communes suite à la loi LOM



Finalement, au 15 juillet 2021, pour l'ensemble des 965 communautés de communes françaises, 53 % sont devenues AOM locales, et 47% n'ont pas pris la compétence, la région est devenue AOM locale sur leur territoire. A noter que pour organiser la mobilité à une échelle plus large que la communauté de commune, les EPCI ont la possibilité de transférer la compétence mobilité à un syndicat mixte, ou encore au SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) ou au PETR (Pôle d'Equilibre Territorial et Rural).

Concernant le type de communautés de communes qui ont pris la compétence, la base de donnée du CEREMA sur la prise de compétence AOM des communautés de communes ne distingue pas les CC périurbaines et rurales. Cependant, il semble que l'importance de la population soit un critère favorisant la prise de compétence. Le tableau suivant, établi à partir de la base de données précédemment citée du CEREMA, donne la moyenne de la population pour chaque statut de prise de compétence :

Statut de la CC	Nombre de CC	Moyenne de population par CC
CC déjà AOM au 1/1/2020	30	33 590
CC au sein d'un syndicat AOM au 1/1/2020	16	31 924
Transfert de compétence à la CC	358	23 645
Demande le transfert de la compétence à la CC en attente de validation par le préfet	79	21 167
Pas de transfert : la Région devient AOM locale	455	18 890

**Figure 19 – Comparaison des populations moyennes des communautés de communes en fonction de leur statut vis-à-vis de la prise de compétence mobilité**

*Source : Production personnelle à partir de la base de données du CEREMA sur la prise de compétence mobilité des communautés de communes*

Ainsi, on observe que statistiquement, plus la population est importante, plus la communauté de communes est en moyenne engagée dans une prise de compétence mobilité. Ainsi, les communautés de communes qui étaient déjà AOM ou au sein d'un syndicat AOM ont en moyenne des populations qui dépassent les 30 000 habitants. Celles qui ont pris nouvellement cette compétence, ou sont en demande de transfert dépassent les 20 000 habitants, et les communautés de communes qui n'ont pas souhaité prendre la compétence ont une population moyenne inférieure à 20 000 habitants.

La carte suivante établie par le CEREMA montre la répartition des territoires ayant pris la compétence AOM au 15 juillet 2021 :

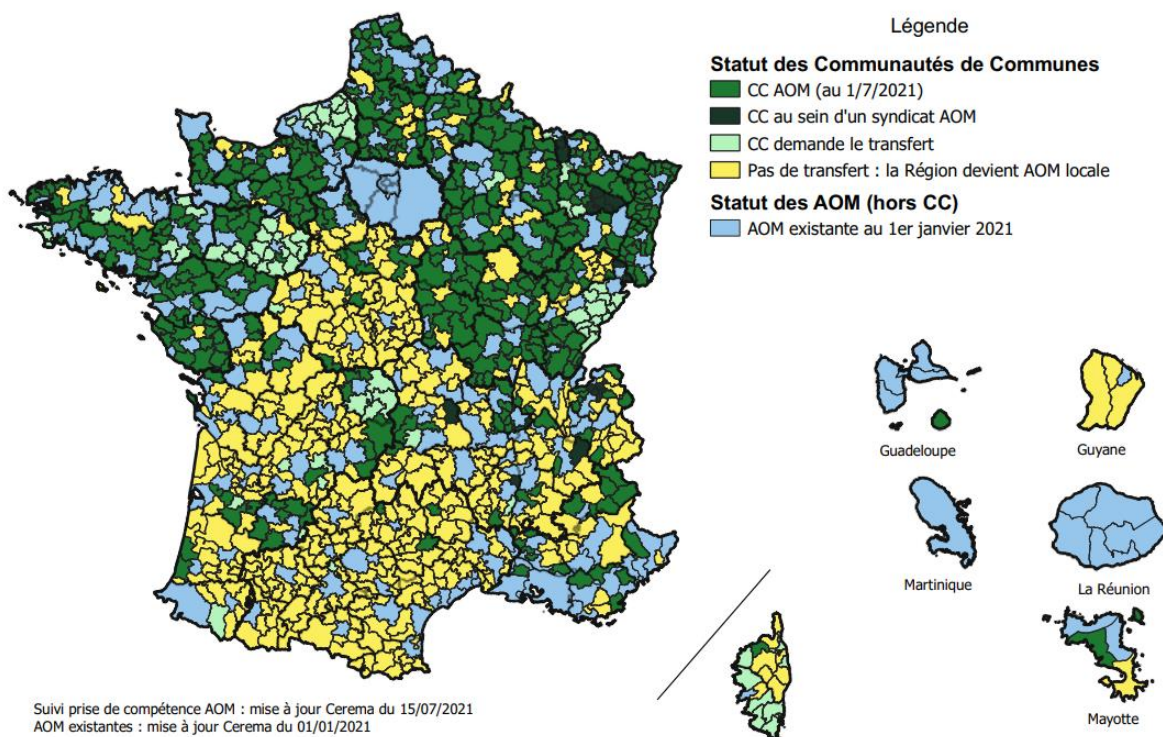


Figure 20 Carte de la prise de compétence mobilité au 15 juillet 2021 - Source Cerema

La prise de compétence mobilité est très contrastée sur le plan régional. La moitié sud de l'hexagone a été plus frileuse à la prise de compétence, et les différentes régions ont été souvent désignées comme AOM locale. Le graphique suivant établi par le CEREMA montre la répartition de la prise de compétence AOM par les communautés de communes entre les différentes régions :

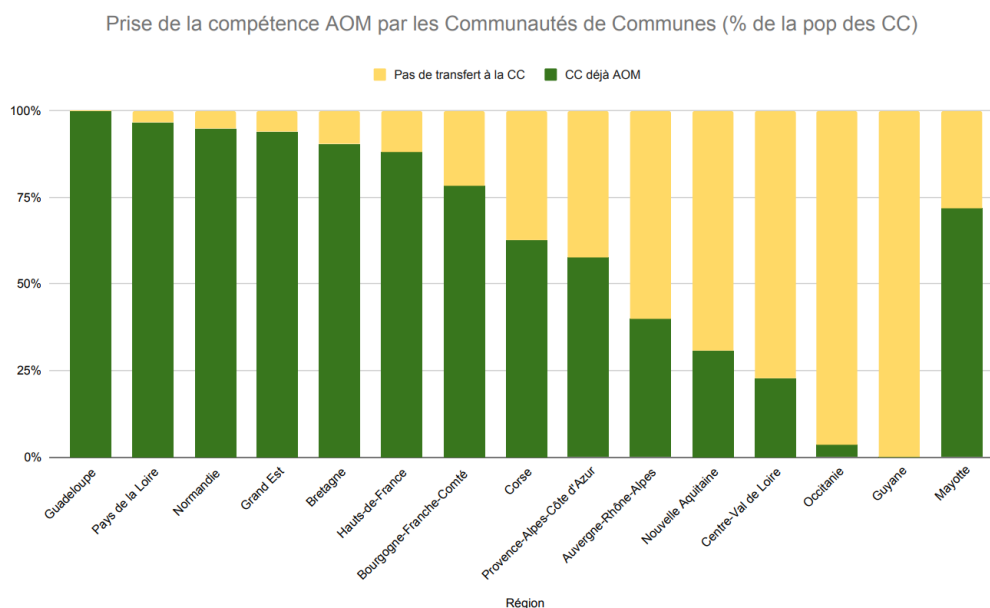


Figure 21 Prise de la compétence AOM par les communautés de communes (en pourcentage de la population) - Source Cerema

Ce diagramme confirme le sentiment de différences régionales fortes entre les Régions. Des régions comme les Pays de la Loire, ou encore la Normandie ou la Grand-Est, ont vu presque la totalité des communautés de communes opter pour la prise de compétence mobilité, alors que des régions plus au sud, comme l’Occitanie, comptent moins de 5% de communautés de communes qui prennent la compétence.

La région Bretagne dans laquelle se trouve le territoire de la CCBBO, est caractérisée par un niveau élevé de territoires ayant la compétence d’Autorité Organisatrice de la Mobilité : environ 90% des communautés de communes sont AOM sur leur territoire. La carte suivante est un zoom sur la Bretagne, et montre la prise de compétence au niveau régional :

Prise de compétence AOM au 15 juillet 2021  
Région Bretagne

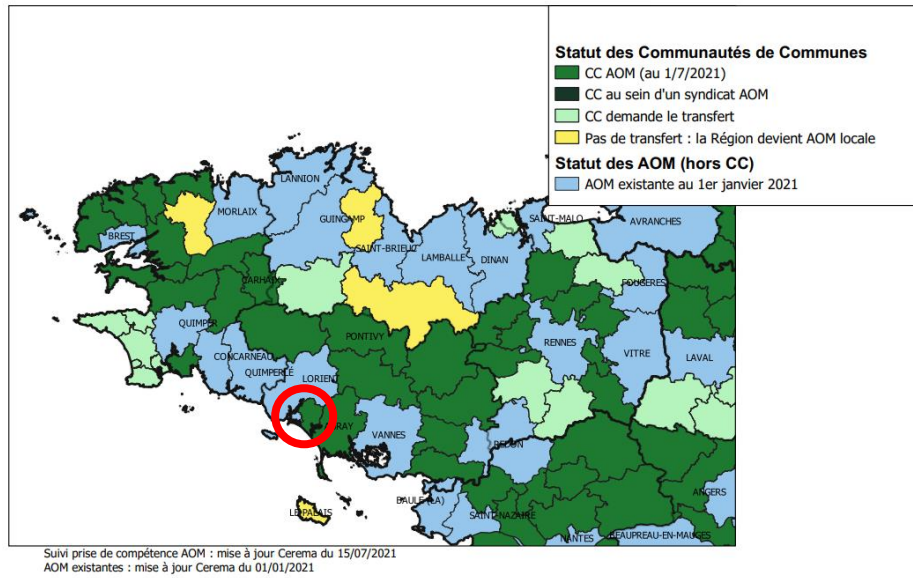


Figure 22 Carte de la prise de compétence AOM dans la région Bretagne

On observe qu'en règle générale, les territoires côtiers, plus urbanisés, étaient déjà souvent couverts par des AOM existantes avant la loi LOM. La majorité des communautés de communes ont opté pour l'adoption de la compétence, et c'est le cas de la CCBBO, entourée sur la carte ci-dessus en rouge. Elle et la communauté de commune voisine, l'AQTA, ont décidé toutes deux de devenir AOM locale. Les agglomérations de Lorient et de Vannes, situées à proximité de chacune d'elle, étaient déjà AOM locales et disposent donc d'une politique de mobilité.

Dans le cas des territoires périurbains, un enjeu de la prise de compétence AOM est ainsi d'intégrer la dimension externe de leur demande de mobilité en direction des villes proches, en rentrant en cohérence avec des politiques de transport déjà existantes sur ces territoires. La CCBBO par exemple, ne peut envisager les transports sur son territoire, sans se projeter vers l'extérieur, et notamment Lorient Agglomération qui est la destination principale des flux domicile-travail de ses riverains.

Un aspect indispensable de la réussite de cette prise de compétence mobilité est également la prise en compte des problématiques qui y sont liées dans le développement urbain du territoire. Comme nous l'avons vu, le périurbain est caractérisé par une croissance démographique plus importante que le reste des territoires et par une augmentation de la part modale de la voiture individuelle. Cette particularité n'est pas uniquement liée aux dimensions de transport, mais également au développement urbain diffus sur ces territoires. Dans le cadre de la CCBBO, nous avons constaté une urbanisation en hameaux, qui rend complexe la mise en place de solutions de transport en commun notamment. Un enjeu majeur pour ces territoires, est donc de pouvoir coordonner politique de mobilité et politique d'urbanisme.

## **2. COORDINATION ENTRE STRATEGIES DE MOBILITE ET D'URBANISME DANS LE MILIEU**

### **PERIURBAIN : UNE DEMARCHE COMPLEXE MAIS AMORCEE PAR LA PRISE DE COMPETENCE**

#### **MOBILITE ET LA POSSIBILITE DE REALISER UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE**

La question du lien entre politique d'urbanisme et politique de transport est une thématique ancienne, mais qui se pose de manière croissante à l'heure des engagements pris en matière de développement durable. Les chercheurs du CEREMA, BENTAYOU & al, dans leur publication de 2018, affirment que le lien entre ville et mobilité est un fait évident et historique, car indispensable pour optimiser les potentialités de rencontre et d'échanges dans les villes. La gestion des flux est indissociable de la réflexion sur la localisation de l'habitat et des activités. Ainsi, pour agir sur la mobilité, il faut également agir sur l'aménagement urbain, et inversement.

#### ***Le lien essentiel entre politique d'urbanisme et politique de mobilité***

De plus en plus, l'usage massif de la voiture particulière en milieu dense est remis en question, avec la mise en place de politiques orientées vers le développement des transports en commun, des modes doux, et aussi d'un usage plus partagé de la voiture. Cependant, la périurbanisation importante des dernières décennies couplée à la polarisation croissante des marchés de l'emploi (du fait du phénomène de métropolisation) a éloigné de manière structurelle les zones d'habitation des zones d'emploi. Or, comme nous l'avons vu précédemment, l'étalement des zones d'habitation loin des centres d'agglomération entraîne une baisse importante de la densité et un allongement des distances domicile-travail, qui rendent inadaptés à la fois les transports en commun et les modes doux. La transition ne peut donc être efficace que si pensée en synergie avec un urbanisme proactif en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle.

BENTAYOU & al. (2018) ont ainsi explicité trois leviers de l'action publique en la matière : Le premier concerne la planification. Sur cet aspect, des outils de planification territoriale comme le SCOT, le PLU ou PLUI-HD, ont profondément renouvelé depuis les années 2000 la manière de penser le développement d'un territoire, notamment pour qu'il soit appréhendé de manière plus intégratrice avec les questions de gestion des mobilités. Ces documents ont pour objectif que la localisation des activités d'habitat, des activités économique, culturelles ou de loisir, d'organisation des déplacements etc... soient abordées de manière conjointe dans un objectif de réduction de la pollution atmosphérique, de protection environnementale et de justice sociale.

Le second levier que les auteurs ont mis en avant est la coordination. En effet, des acteurs et institutions multiples sont concernées par la planification, et parfois les ambitions d'une commune peuvent entrer en contradiction avec les objectifs généraux de planification engagés sur le plan intercommunal. Par exemple, certains territoires moins denses peuvent avoir pour projet d'urbaniser davantage sur leur commune, au détriment des logiques de maîtrise foncière exprimée dans le SCOT par exemple. Pour ce faire, des collectivités ont inventé depuis une vingtaine d'année des modalités originales de collaboration voire de contractualisation pour permettre une meilleure mise en œuvre des politiques territoriales choisies. Un des exemples les plus probants est celui des contrats d'axes, contrats signés entre l'Autorité Organisatrice de Mobilité, l'intercommunalité et la commune, qui définit les principes d'aménagement autour d'une nouvelle infrastructure (de transport en commun ou autre). Cet outil a pour avantage de mobiliser les petites communes souvent peu dotées en ingénierie et de les accompagner dans la valorisation de leurs infrastructures de transport (qualité du paysage urbain, densification des zones traversées par les transports en commun, cheminements cyclistes et piétons...).

Le troisième levier défini par BENTAYOU & al. (2018) est l'aménagement. En effet, l'articulation entre urbanisme et mobilité se joue également dans la manière dont on organise un espace, même à l'échelle micro-locale. Concernant la construction de nouveaux quartiers, ou encore la requalification de quartiers existants, des partis pris d'aménagement en faveur de pratiques de mobilités alternatives peuvent participer grandement aux changements de comportement.

### ***Une réflexion et une démarche qui se veut structurante dans le milieu urbain***

En France, cette démarche de réflexion entre urbanisme et mobilité est largement développée dans les territoires urbains. En effet, une partie de ces deniers est soumise à l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilité (PdM), anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU) avant la loi LOM. Le PdM est un document de planification qui détermine l'organisation des mobilités et du transport de marchandises, ainsi que celle de la circulation et du stationnement. Ils doivent être en cohérence avec les grandes orientations du SCOT, et doivent être pris en compte de façon obligatoire dans l'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Ainsi le PdM définit une organisation des transports qui fait à la fois le lien avec un fonctionnement territorial à l'échelle large du SCOT, et avec la politique d'urbanisme.

En ce sens, le dictionnaire de l'environnement définit le plan de déplacements urbains comme « une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser le développement harmonieux et maîtrisé du territoire [et] l'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux ».

Seuls les territoires urbains sont conditionnés à l'élaboration d'un Plan de Mobilité. Les critères pour tomber sous l'obligation d'en produire un, sont d'ailleurs assez stricts. En effet, n'ont pour obligation de produire un PdM seulement les AOM incluses ou qui intersectent une unité urbaine de plus de 100 000 habitants. Au sens de l'Insee, l'unité urbaine est définie comme « une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie ». Notons que les communautés de communes et les régions, même si elles sont AOM et intersectent une unité urbaine de plus de 100 000 habitants, n'ont pas pour obligation de produire un Plan de Mobilité.

Seuls les territoires urbains avaient donc une obligation de planification et de réflexion pour faire correspondre développement urbain et politique de transport dans une logique de développement durable. A noter que le critère d'unité urbaine de 100 000 habitants est également assorti d'autres obligations, comme la réalisation d'un compte déplacement, l'instauration d'un service d'information multimodale, la mise en place d'un conseil en mobilité, la coordination des services de transport organisés par le ou les AOM recoupant d'unité urbaine et l'inscription de certaines entreprises de transport public routier collectif au registre des exploitants VTC.

Selon cette définition, la Communauté d'Agglomération de Lorient voisine de la CCBBO, qui inclut une unité urbaine de plus de 100 000 habitants est soumise à l'obligation d'établir un Plan de Mobilité. Au sens de l'Insee, l'unité urbaine de Lorient inclut seulement six communes : Caudan, Lanester, Larmor Plage, Lorient, Ploemeur et Quéven. L'obligation d'établir un PDU est cependant appliquée à l'AOM regroupant les 25 communes de la communauté d'agglomération. Selon cette même définition, les communes de la CCBBO n'appartiennent pas à l'unité urbaine de Lorient. En effet, bien qu'elles en soient des communes périurbaines, elles ne sont pas rattachées à son aire urbaine du fait de la discontinuité du bâti. De plus, la loi LOM stipule que les communautés de communes ne sont pas soumises à l'obligation d'établir un Plan de Mobilité. Si elle intégrait la CA de Lorient, elle bénéficierait de ce document et de cette réflexion.

***Une volonté d'initier cette réflexion en milieu rural : la prise de compétence mobilité et la création du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) par la loi LOM en 2019.***

Si la démarche de cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilité est amorcée largement dans le milieu urbain, elle est encore marginale dans les milieux périurbains et ruraux. L'objectif de réduire la part des déplacements réalisés en voiture particulière au profit d'autres modes de transports jugés plus durables comme les transports en commun et les modes doux notamment, a été fixé de manière

nationale. Cependant, dans le périurbain, la part modale de la voiture reste quasiment monopolistique : COLARD & al. (2021) ont montré que ces zones, qui voient leur population progresser, voient également croître l'usage de la voiture particulière. Dans ces territoires, il est très complexe d'envisager un mode concurrent. Cependant, il est tout de même indispensable, pour des questions environnementales, mais aussi sociales, de proposer des alternatives à cette dernière dans les milieux moins denses.

La loi LOM a donné la possibilité pour les communautés de communes de prendre la compétence mobilité afin de prendre en main cette question de la modération du nombre de trajets réalisés en voiture particulière. Cependant, ces dernières sont inexpérimentées en matière de gestion des mobilités, et n'ont pas forcément les moyens financiers d'embaucher des experts dans le domaine pour gérer la mobilité sur leur territoire.

Pour les aider à prendre en main cette nouvelle compétence le Plan de Mobilité Simplifié a été créé en 2019 par la loi LOM (cf code des transports L1214-31-1). Ce document non obligatoire et volontaire s'inscrit dans la lignée du Plan de Mobilité Rurale (PMR) mis en place de 2015 à 2019 pour aider la planification des mobilités dans les zones rurales et faiblement urbanisées. Ce changement terminologique montre la vocation qu'a ce document d'être produit dans tous les territoires qui ne sont pas soumis à l'obligation d'établir un Plan de Mobilité, y compris les territoires périurbains et les villes moyennes, alors que le PMR était dédié aux territoires ruraux.

Le succès des plans de mobilités ruraux a été également assez faible. La carte ci-dessous montre la localisation des plans de mobilités ruraux réalisés en France entre 2015 et 2019, il y en a 25 en tout :

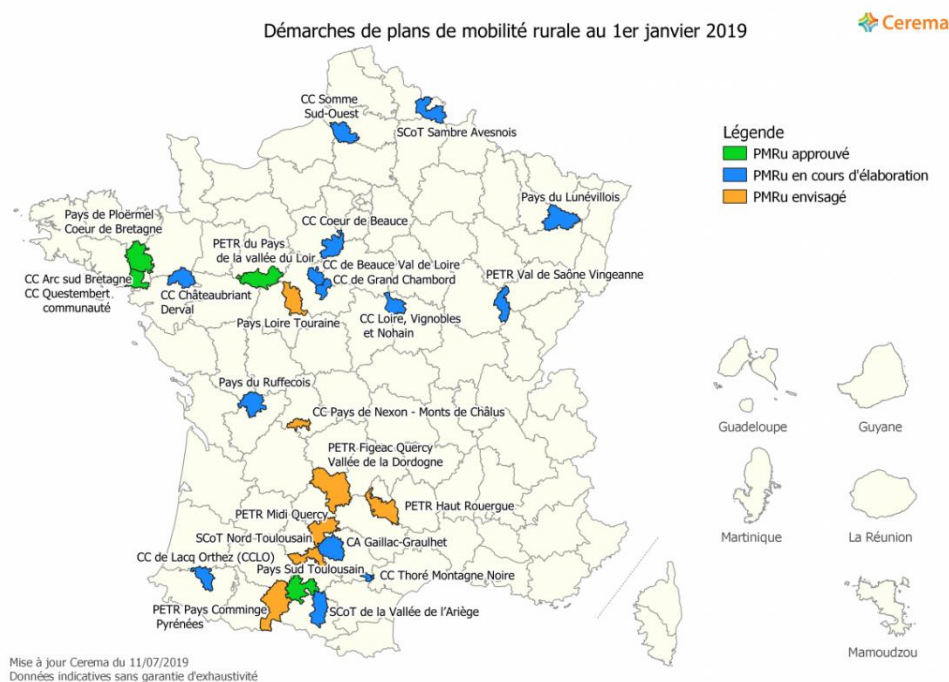


Figure 23 – Carte de répartition des structures ayant réalisé un Plan de Mobilité Rural



Seulement 4 ont été approuvés, 14 sont en cours d'élaboration, et 7 sont envisagés. Au final, une très large majorité des territoires n'avaient pas amorcé de réflexion en termes de mobilité avec le PMR. A l'inverse, les Plans de Mobilité Simplifiés semblent rencontrer un plus grand succès. En effet, 48 ont été entamés ou réalisés uniquement en 2020 (Base de données des PdMS, CEREMA, 2020), dont quasiment la moitié par des communautés de communes ayant pris la compétence AOM. Le graphique suivant montre la répartition des structures ayant réalisé un PdMS :

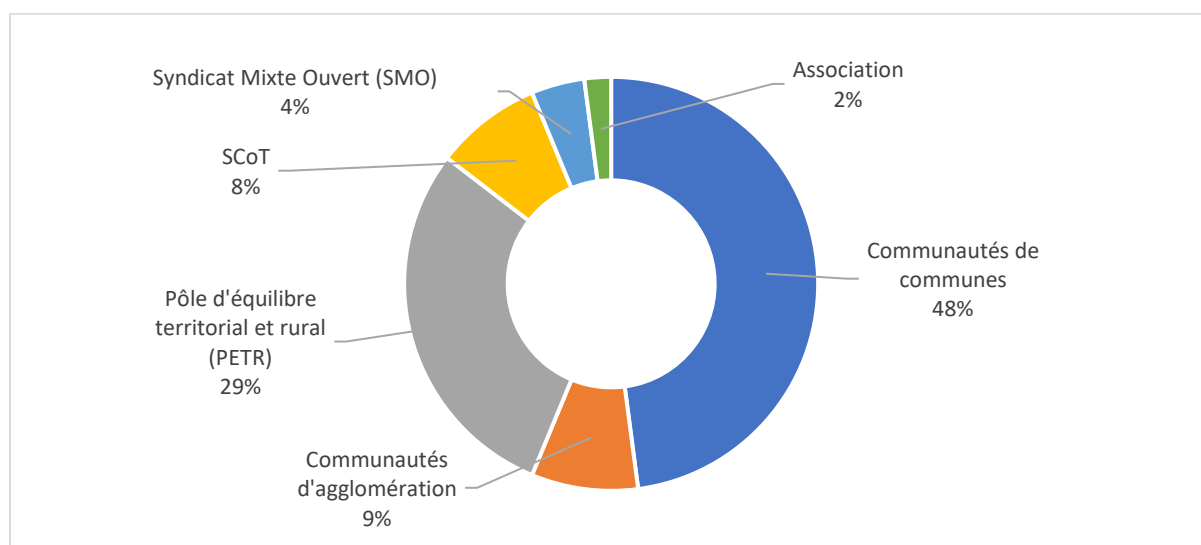


Figure 24 – Répartition des structures ayant réalisé un Plan de Mobilité Simplifié en 2020

Source : Réalisation personnelle à partir de la base de données 2020 des PdMS du CEREMA

En règle générale, les PDMS sont réalisés par des structures de taille intermédiaire : 41% par des structures comprenant entre 25 000 et 50 000 habitants, et 37% par des structures comprenant entre 50 000 et 100 000 habitants :

Nombre d'habitants par structure	Nombre de PDMS réalisés	Nombre de PDMS réalisés (%)
Moins de 10 000	2	4%
Entre 10 000 et 25 000	5	11%
Entre 25 000 et 50 000	19	41%
Entre 50 000 et 100 000	17	37%
Entre 100 000 et 250 000	3	7%

Figure 25 – Tableau de répartition des Plans de Mobilité Simplifié en fonction de la population de la structure concernée

Source : Réalisation personnelle à partir de la base de données 2020 des PdMS du CEREMA

Les petites structures de moins de 25 000 habitants, parmi lesquelles figure la CCBBO, ne représentent que 15% des cas de réalisation. Souvent, les petites communautés de communes ne le réalisent pas seules, mais par le biais d'un SCOT ou d'un PETR.

Le CEREMA décrit le Plan de Mobilité Simplifié comme l'outil de référence qui va permettre aux AOM locales d'élaborer leur politique de mobilité en cohérence avec l'urbanisme et l'aménagement. A l'inverse des Plans de Mobilités classiques en milieu urbain, leur cadre juridique est souple et adaptable aux besoins du territoire et ne sont pas soumis à enquête publique et évaluation environnementale. En effet, les territoires concernés par les Plans de Mobilité Simplifiés n'ont pas forcément les moyens techniques ou financiers pour mettre en place un Plan de Mobilité classique. Cette démarche leur permet donc de mener une réflexion en termes de mobilité, sans les contraintes du Plan de Mobilité.

Cependant, ce document n'est pas opposable et donc sans effet juridique, et les élus ne sont pas tenus de mettre en œuvre ce qui a été inscrit au PdMS. Notons également que dans une unité urbaine de plus de 100 000 habitants, si plusieurs AOM coexistent, elles ont une obligation de coordonner leurs services de transport, ce qui n'est pas le cas entre une AOM urbaine et une AOM périurbaine non incluse dans l'unité urbaine, comme c'est le cas entre Lorient et la CCBBO. La coordination entre ces deux niveaux paraît cependant essentielle pour organiser de manière cohérente les déplacements périurbains.

Afin de faciliter la démarche des communautés de communes souhaitant produire un Plan de Mobilité Simplifié, le CEREMA a émis un guide qui retrace et détaille les principales étapes d'élaboration du PDMS. Les étapes sont les suivantes :

1. Cadrage de la démarche : cette phase préalable est indispensable et consiste à identifier les partenaires et personnes ressources en interne à associer à l'élaboration du projet, à recenser les premières données disponibles, identifier les grandes étapes importantes et expliciter les raisons de l'engagement de la collectivité dans cette démarche volontaire.
2. Le diagnostic : produire un état des lieux des pratiques et de l'offre de mobilité sur le territoire pour analyser les forces et les faiblesses du territoire.
3. La stratégie : cette étape consiste en la formulation argumentée de la stratégie d'action sous forme d'objectif à atteindre pour faire le lien entre le diagnostic et le plan d'action.
4. Le plan d'action est la feuille de route opérationnelle qui permet la mise en œuvre de la stratégie et qui va guider l'AOM ainsi que les partenaires concernés pour améliorer la mobilité sur le territoire. Il doit être à la fois ambitieux et réaliste.
5. L'approbation du plan : au-delà de cette phase, le document sera rendu public
6. La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation : cette étape constitue la concrétisation opérationnelle de la stratégie de mobilité. Cette réalisation doit être suivie afin d'identifier les points de blocage et pour être également évalué pour fournir une base pour le cadrage des prochains plans.

Cette méthodologie du CEREMA a été largement reprise dans les appels d'offre formulés par les communautés de communes sollicitant les services de prestataires extérieurs pour réaliser leurs PDMS. Elle a pour vertu principale d'exiger la formation d'une stratégie claire, avec des pistes d'actions concrètes et des objectifs de mise en œuvre,

### **3. PRESENTATION DE L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE ET DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA CCBBO (METHODOLOGIE ITEM)**

Pour encadrer sa prise de compétence mobilité et établir une stratégie, la CCBBO a lancé un appel d'offre sous forme de marché public pour l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié. Ce marché a été remporté par le bureau d'études dans lequel je faisais mon stage : ITEM. Le calendrier de réalisation de ce document a été estimé à 7 mois. L'objet de cette partie est de présenter la méthodologie du bureau d'étude l'établir. L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié a été organisée en trois phases différentes :

- Phase 1 : Diagnostic de l'offre de mobilité
- Phase 2 : Construction de la Stratégie de Mobilité
- Phase 3 : Réalisation d'un Plan d'Actions

Chacune de ses étapes a été définie en termes de contenu, de temps de réalisation et de prix lors de la réponse à appel d'offre.

#### ***Une phase transversale de concertation et suivi***

En parallèle de ces étapes, le bureau d'étude propose une phase transversale de concertation et de suivi. Aujourd'hui l'aménagement d'un territoire et les réflexions menées sur la planification des transports doivent s'inscrire dans une dynamique participative : cela permet à la fois de faciliter le travail de prospective sur le territoire, de comprendre plus rapidement et plus précisément les dynamiques et de connaître les besoins des usagers et leurs attentes en termes de développement des mobilités. La mobilisation des acteurs est ainsi un élément essentiel de la réussite de ce projet.

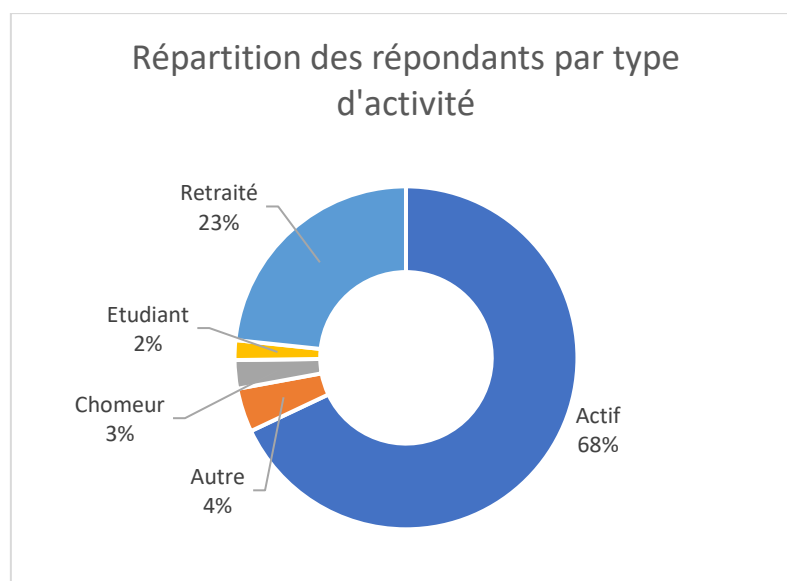
Pour ce faire, des instances de travail et de concertation ont été mises en place pour favoriser la co-construction de la stratégie de mobilité. Des groupes de travail composés d'élus, de techniciens des collectivités, des partenaires institutionnels, des acteurs socioéconomiques et de représentants de la société civile sont mobilisés dans une démarche collective. Des séances d'ateliers de 2-3h environs sont réalisées ainsi à chaque phase du projet :

- En première phase, le premier atelier était orienté sur la définition des enjeux à partir des constats du diagnostic.

- En deuxième phase, un atelier est organisé au cours duquel les pistes d'action à intégrer à la stratégie de mobilité sont déterminées avec les participants.
- En troisième phase, un atelier est prévu pour affiner le contour opérationnel des actions les plus structurantes.

En plus des ateliers de concertation, nous avons réalisé un questionnaire en ligne à destination de la population (Voir Annexe N°1, p.84), qui avait pour objectif de connaître les motifs et destinations des déplacements des habitants de la CCBBO, leur perception quant aux conditions de déplacement, l'équipement des ménages (voitures, vélos), les freins à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile et également les leviers potentiels à mobiliser pour les favoriser. Il comprend un peu plus d'une vingtaine de question, et prend une dizaine de minutes pour y répondre.

Au total, il y a eu 520 réponses au questionnaire, ce qui représente un nombre significatif, d'autant plus que le territoire est petit et compte moins de 18 000 habitants. L'échantillon est composé de 63% de femmes et 37% d'hommes. Le diagramme ci-dessous montre la répartition des répondants par type d'activité exercée :



**Figure 26 Diagramme de répartition par activité des répondants au questionnaire population de la CCBBO**

Les actifs sont la population la plus représentée avec 68% des répondants suivis par les retraités avec 23%. Les personnes sans emploi représentent seulement 3% et les étudiants 2% : il est ainsi difficile de déterminer les attentes de ces deux catégories de population avec les résultats du questionnaire.

Un des résultats principaux du questionnaire sont les attentes formulées par les répondants au sujet de l'offre de mobilité sur le territoire. Le diagramme suivant montre leur classement en fonction du degré de priorité estimé par les enquêtés :

## Priorités pour la mobilité pour les enquêtés

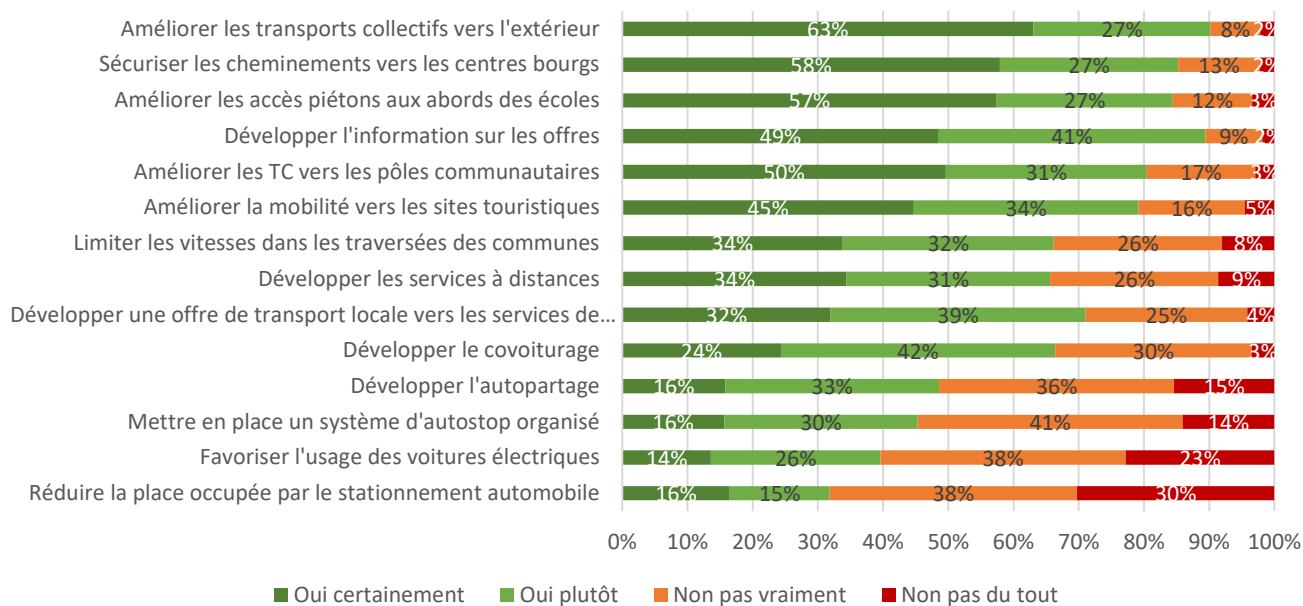


Figure 27 Classement par degré priorité des solutions de mobilité par les répondants du questionnaire population de la CCBBO

L'attente principale des enquêtés en termes de mobilité est l'amélioration des transports collectifs vers l'extérieur (notamment l'agglomération de Lorient) suivie de la sécurisation des cheminements vers les centres-bourgs et de l'amélioration des accès piétons aux abords des écoles. On note tout de même une réticence importante au fait de réduire la place occupée par le stationnement automobile avec près de 70% d'enquêtés qui jugent cette mesure non prioritaire. Malgré la volonté de faire progresser les modes alternatifs à la voiture individuelle, la question de la voiture et de sa facilité d'usage semble rester une question essentielle pour les habitants de la CCBBO, et plus largement pour les habitants du périurbain.

Au cours de cette enquête, les participants ont émis beaucoup d'attentes concernant le développement de l'offre de mobilité, pas toujours en cohérence avec les constats établis lors du diagnostic. Concernant la demande communautaire par exemple, il a été conclu que le potentiel était faible. Les besoins des habitants de la CCBBO semblent davantage orientés vers l'extérieur du territoire et à l'inverse vers l'ultra-local (sa commune, l'école). Or, les répondants estiment également que le développement d'un service de transport en commun vers les pôles communautaire est important (80% estiment que c'est une mesure prioritaire). Ce sera ensuite le rôle des élus de d'arbitrer et de décider quelles orientations adopter en fonction des constats du diagnostic, des attentes de leurs administrés et de leur connaissance du territoire.

## ***Phase 1 : Diagnostic des pratiques de déplacement et de l'offre de mobilité sur le territoire de la CCBBO***

La première étape de l'étude est relative à l'état des lieux et le diagnostic des offres de mobilité. La phase de diagnostic est la plus longue et la plus laborieuse de toute l'étude. En effet, pour connaître un territoire et comprendre les enjeux en termes de mobilité, il est nécessaire d'étudier de manière fine à la fois les habitudes de déplacement, l'offre existante, les attentes des habitants, les projets des élus concernant le territoire etc... afin de proposer les offres et services qui correspondent le mieux possible aux besoins des habitants. Cette partie n'a pas pour objectif de résumer l'ensemble des conclusions du diagnostic, mais plutôt d'exposer les éléments étudiés, et de proposer quelques exemples de réalisation.

Le premier volet étudié lors de cette phase diagnostique est lié à l'analyse des flux et des besoins de déplacement à partir notamment des données de l'enquête Insee liée aux déplacements domicile-travail et domicile-études. La question des flux actifs et scolaires a été abordée sur deux plans à partir des données Insee :

- En interne : il s'agissait de regarder la répartition des flux entre les communes de la CCBBO
- En externe : il s'agissait alors d'étudier les flux depuis, ou vers l'extérieur du territoire, afin de confirmer la polarisation urbaine de Lorient, en particulier concernant l'emploi.

Les flux pour autres motifs de déplacements (achats, santé, loisirs...), ont été abordés de manière qualitative via les réunions avec les communes pour estimer l'intensité des besoins de déplacements selon les motifs et les destinations, ainsi que les manques et obstacles identifiées par les élus en matière d'offre de mobilité.

Le second volet d'étude concerne les différentes offres de mobilité existantes sur le territoire de la CCBBO. Loin d'être un simple résumé des offres de transports en commun, il consiste en une analyse complète des différentes possibilités offertes pour les habitants ou les actifs de la CCBBO pour réaliser leurs déplacements quotidiens.

Dans un premier temps, nous avons étudié le réseau routier et les conditions de circulation sur le territoire de la CCBBO, et également en direction de Lorient. Cette analyse consiste en la caractérisation du réseau principal et l'étude du niveau de trafic, afin de qualifier l'accessibilité des pôles internes et externes en voiture. L'offre de stationnement est également étudiée, dans une optique d'adéquation offre / demande en fonction des différents secteurs, mais surtout dans une optique de report modal.

Un autre point essentiel est l'organisation de la desserte régionale composée de la ligne de car L16 et de l'offre de TER sur la ligne Auray – Lorient qui passe au nord de la CCBBO. Il s'agissait à ce stade de s'interroger sur l'apport du réseau au regard des différents besoins de déplacements, notamment domicile-travail. Pour mieux comprendre l'organisation des transports en commun et pour chacun des

réseaux, il a été effectué une analyse sur la vocation des lignes, au regard du niveau d'offres (amplitude horaire, fréquence, jours et période de fonctionnement), leur fréquentation, le type de public, les logiques de desserte (communes et pôles générateurs de déplacements desservis) internes et externes au territoire, la lisibilité de l'information au travers des différents outils existants (plans, fiches horaires, centrale de mobilité...) et la concurrence de l'offre face à l'automobile (temps de parcours, tarification).

Dans le cas de la CCBBO, l'étude du réseau de transport urbain de Lorient, et plus particulièrement de l'offre de Batobus a également été étudiée sous les aspects précédemment listés, comme solution de report modal intéressante pour se rendre au centre-ville de Lorient.

Dans le contexte des territoires périurbains, l'enjeu autour du développement de solutions alternatives à l'autosolisme, comme le covoiturage ou l'autopartage, est également important. Il s'agissait de faire le point sur les initiatives visant à diminuer l'autosolisme et ses impacts. Concernant le covoiturage, la pratique est méconnue et les études restent limitées sur le sujet. Au travers des documents de planification mais aussi et surtout via les réunions avec les communes, nous avons effectué un recensement des aires de covoiturages officielles et informelles, en décrivant, dans la mesure du possible à la fois le niveau d'offre et les niveaux d'occupation de ces aires.

Pour finir, cette phase diagnostique consistait également en une étude des réseaux modes doux, et plus particulièrement de la pratique cyclable sur le territoire. Tout d'abord, l'objectif était de recenser et analyser les aménagements existants ou projetés pour constituer une base de données SIG (ITEM utilise pour ce faire le logiciel SIG ArcGis). Cette analyse porte à la fois sur le type (aménagement cyclable, zones 30, rue piétonne, zones de rencontres, mixte...) leur classification : (réseau communautaire structurant/secondaire, réseau communal), les vitesses réglementaires automobiles dans le cas d'aménagement cyclable « partagé », la longueur, la qualité de l'aménagement (continuité, revêtement), le jalonnement/ la signalétique liée, les difficultés comme la sécurité, des points durs (traversée délicate, stationnement gênant...) et le type d'utilisateurs présents (utilitaire ou loisirs).

Comme le développement de la pratique cyclable est également lié au développement de services associés, une analyse spécifique a également été menée sur le stationnement vélo et sa qualité, mais aussi les autres services et outils de communication pour faciliter la pratique cyclable.

Nous avons également estimé le potentiel de développement cyclable au sein, et entre les différentes communes de la CCBBO et également en direction de l'extérieur. Le potentiel cyclable est une estimation du report modal possible vers le vélo pour les trajets domicile-travail et domicile-étude. Le potentiel réel est cependant plus important car au report modal des flux pendulaires s'ajoute le report modal des autres déplacements (loisirs, achats légers ...). Cette estimation est calculée à partir de :

- Les données Insee sur les flux d'actifs et de scolaires entre les communes, et au sein des communes. Le potentiel cyclable est tout d'abord lié à l'importance des flux sur cette liaison.

- L'analyse des distances intercommunales, afin d'identifier vers quelles polarités du territoire, depuis les communes rurales, le développement de la pratique cyclable peut avoir un intérêt. En effet, au-delà de 10 km, nous estimons que le mode cyclable est moins attractif pour un déplacement cyclable.
- L'analyse topographique du territoire et la présence des coupures (naturelles ou anthropiques) pour mettre en lumière les endroits où la pratique cyclable peut être freinée pour des questions de relief ou de présence de cours d'eau ou d'infrastructures.

Pour calculer le potentiel cyclable entre deux communes ou au sein de la même commune, on multiplie les flux existants (actifs et scolaires) par un taux de report modal potentiel vers le vélo, qui dépend non seulement du public (on considère que le potentiel de report modal des scolaires vers le vélo est supérieur à celui des actifs), mais surtout de la distance à parcourir. On considère notamment qu'au-delà de 8km (qui correspondent environs à un trajet de 30min en vélo), il n'y a pas de potentiel de report vers le vélo. Le tableau suivant explicite les taux appliqués pour le calcul du potentiel captable à vélo :

<b>Taux appliqués pour le calcul du potentiel captable</b>		
<b>Type de trajet</b>	<b>Actif</b>	<b>Scolaire</b>
<b>Intra-communal</b>	10%	15%
<b>Intercommunal [0 - 5km]</b>	10%	10%
<b>Intercommunal [5 - 8km]</b>	5%	5%

**Figure 28 – Taux appliqués pour le calcul du potentiel captable**

Au total, nous avons estimé le potentiel captable à 676 usagers par jour pour les habitants de la CCBBO. A noter que ne sont pris en compte que les trajets pendulaires, qui ne constituent en moyenne qu'un quart des déplacements. Potentiellement, ce chiffre est donc plus élevé.

Afin d'avoir une idée plus précise des liaisons intéressantes à aménager pour les cyclistes, nous avons cartographié le potentiel captable intra-communal, entre les communes de la CCBBO, mais aussi avec les principales liaisons externes :



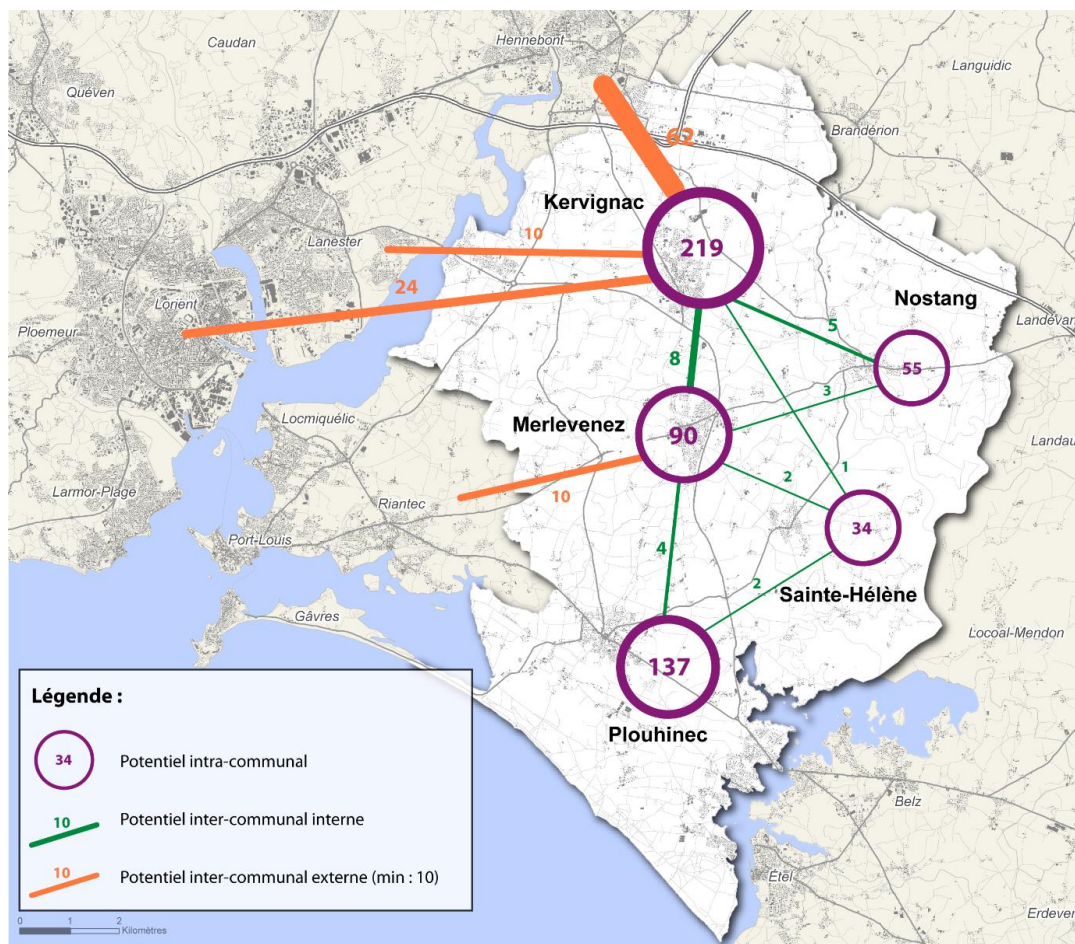


Figure 29 Carte du potentiel cyclable dans la CCBBO

Le potentiel captable dans la CCBBO est essentiellement intra-communal avec près de 80% du potentiel total. Quant à eux, les trajets intercommunaux internes à la CCBBO sont faibles, et représentent seulement 4% du potentiel. Les liaisons externes en revanche présentent un intérêt plus fort, notamment depuis la ville de Kervignac au nord du territoire, plus proche de la CA de Lorient. La liaison avec Hennebont notamment paraît intéressante avec un potentiel de 62 usagers pendulaires par jour, mais aussi celle avec Lorient (24 usagers pendulaires/ jour).

Ces analyses de potentiel captable ont pour intérêt de donner une idée aux élus des territoires sur les liaisons potentiellement intéressantes à aménager pour la pratique cyclable.

### **Phase 2 – Construction de la stratégie du Plan de Mobilité**

Au regard des constats du diagnostic et des enjeux identifiés, cette seconde phase de l'étude a pour objectif de définir la stratégie à adopter au travers de propositions de pistes d'actions. Cette phase est caractérisée par une collaboration importante avec les acteurs du territoire pour la co-construction d'une stratégie de mobilité. Il est organisé principalement sur la base d'ateliers avec les acteurs du territoire, les techniciens et les élus.

En accord avec les recommandations du CEREMA, ITEM opère en fin de diagnostic à sa présentation aux acteurs et élus, pour déterminer de manière conjointe les grands objectifs pour le territoire en termes de mobilité. Au cours de l'atelier, nous leur demandons de déterminer les publics cibles prioritaires des politiques de mobilité à mener, ainsi que l'échelle à privilégier. Les participants à l'atelier étaient répartis en trois groupes, et chacun d'entre eux devait donner une note entre 0 et 5 à chaque catégorie de population, en fonction du degré de priorité estimé pour la cible. Les résultats sont exposés dans le graphique suivant :

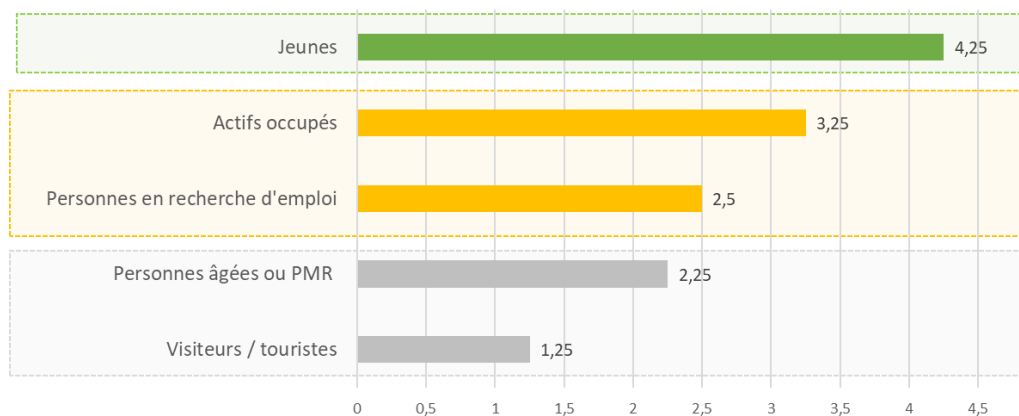


Figure 30 - Cibles prioritaires identifiées par les acteurs de la CCBBO

La cible prioritaire identifiée par les acteurs sont les jeunes, et les deux cibles secondaires sont les actifs occupés et les personnes en recherche d'emploi. Les personnes âgées/PMR ou les visiteurs et touristes ne sont pas considérées par les acteurs comme des cibles prioritaires.

Avec le même exercice, nous avons demandé aux participants d'évaluer quelle(s) échelle(s) de mobilité étai(en)t la plus pertinente à développer. Les résultats sont présentés dans le graphique ci-dessous :

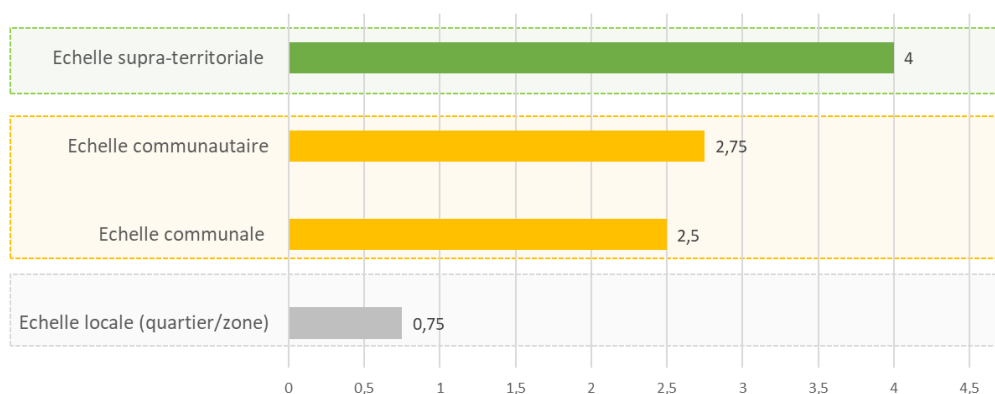


Figure 31 - Echelles de déplacement qui ont été identifiées comme prioritaires par les acteurs de la CCBBO

Concernant l'échelle de développement prioritaire des services de mobilité, les participants ont déterminé l'échelle supra-territoriale comme prioritaire. Cette décision n'a rien d'étonnant étant donné le niveau important d'échanges avec l'agglomération de Lorient. Les échelles communautaires et communales ont été considérées comme secondaires et l'échelle locale du quartier comme non prioritaire.

L'atelier suivant consiste en la définition des pistes d'action avec les acteurs. Au regard des cibles et échelles prioritaires définies dans l'atelier précédent, nous leur proposerons une trentaine de pistes d'actions plus ou moins ambitieuses déclinées de façon modale. Ils voteront ensuite toujours par groupe, pour savoir si cette piste d'action est à déployer de façon prioritaire, secondaire, ou non prioritaire. Ils pourront également proposer d'autres pistes d'actions. Du fait de retards survenus dans le planning, cet atelier n'a pas encore eu lieu au moment de la rédaction de mon mémoire, et je ne pourrais donc pas présenter les résultats.

### ***Phase 3 – Réalisation d'un Plan d'Actions***

La stratégie et les différentes pistes d'action retenues vont être approfondies et déclinées dans un programme d'actions qui formera ainsi la stratégie du Plan de Mobilité Simplifié. Ce programme sera composé de fiches qui devront présenter les différentes actions retenues et leurs échelles d'intervention et être proposées à différents horizons de réalisation. La construction des actions jugées comme les plus structurantes se fera lors d'un atelier de travail, durant lequel il s'agira de définir leur contour opérationnel. Chacune des fiches actions reprendront les informations suivantes :

- Le type d'action et les mesures à mettre en œuvre ;
- Les éléments issus du diagnostic qui justifient la mise en œuvre de l'action et les objectifs stratégiques visés par l'action et son niveau d'intérêt ;
- Le calendrier de mise en œuvre soit de manière annualisée (2022/2023/2024...) soit sur des périodes (ex : 2022 à 2025 / 2026 à 2029...) ;
- Le périmètre d'application de l'action (accompagné d'une cartographie) et/ou le public cible.
- Les effets attendus (à l'aide de photomontages, croquis... par exemple pour les aménagements) ;
- Les éventuels freins à sa mise en place et son niveau de faisabilité ;
- Les acteurs concernés en distinguant le pilote du projet, le maître d'ouvrage, les partenaires techniques, juridiques et financiers (gouvernance, mode de gestion, ...) ;

- Le coût d'investissement et de fonctionnement, pour la mise en œuvre et/ou les éléments de rentabilité ;

### **Conclusion de partie :**

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a pour objectif principal de faciliter les déplacements du quotidien et de réduire les inégalités d'accès à la mobilité sur l'ensemble du territoire, y compris les espaces peu denses et périphériques. Pour ce faire, elle entend opérer un glissement d'une logique technique d'organisation des transports publics vers une notion de mobilité, moins restrictive, qui comprend l'ensemble des modes de déplacement, y compris les mobilités actives. Cette transition doit se faire dans une logique de développement durable, afin d'atténuer les effets nocifs d'un usage trop important de la voiture particulière.

La loi part d'un constat majeur : 70% du territoire, comprenant 30% de la population, n'est pas couvert de manière effective par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (les communes sont AOM par défaut mais n'exercent pas cette compétence dans l'immense majorité des cas), ce qui forme des « zones blanches de la mobilité », c'est-à-dire des espaces où la mobilité n'est pas planifiée, au détriment des modes alternatifs. Une des mesures phares de la loi LOM est d'encourager les communautés de communes à prendre la compétence mobilité et de devenir AOM sur leur ressort territorial car elles sont considérées comme un échelon intéressant pour organiser les déplacements. En cas d'absence de décision à l'unanimité des communes membres, la région prendra la compétence AOM au niveau local.

Ainsi, 53% des communautés de communes sont maintenant AOM sur leur territoire, bien que ce chiffre cache des disparités régionales fortes : la moitié nord de la France est quasiment entièrement couverte à l'inverse de la moitié sud où la prise de compétence a été bien plus timide. La région Bretagne dans laquelle se situe la CCBBO est caractérisée par un niveau élevé de prise de compétence avec 90% des communautés de communes qui ont la compétence AOM sur leur territoire.

Cependant, le succès d'une politique de mobilité dépend également de la bonne coordination de cette dernière avec le développement urbain. Les modalités de localisation des quartiers d'habitation et des activités économiques structure les flux et rendent ou non possible l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière. Cette démarche de coordination est déjà structurante dans les EPCI urbains, qui ont l'obligation de produire des Plans de Mobilité afin de faire correspondre modes de transport et développement de la ville. Dans le cadre de notre territoire d'étude, la CA de Lorient voisine de la CCBBO est soumise à la production de ce document.

Dans les milieux périurbains, cette démarche est encore peu développée et l'expansion urbaine ne se fait pas toujours en accord avec des logiques favorisant l'usage de modes alternatifs. La LOM a introduit

le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS), document de planification moins contraignant que le Plan de Mobilité (PdM) et qui a pour vocation de permettre aux territoires qui n'ont pas d'expérience dans le domaine de la mobilité et peu de moyens financiers, de tout de même réfléchir sur leur politique de mobilité et sur sa coordination avec les politiques d'urbanisation.

Afin d'aider ces territoires inexpérimentés, le CEREMA a mis en place un guide pour aider à l'élaboration du PdMS et dont la méthodologie a été largement reprise dans les appels d'offre formulés par les collectivités qui ont sollicité les services de prestataires extérieurs pour réaliser ce document. Dans le cas de la CCBBO, la structure a également été similaire et a débouché sur la réalisation d'une étude en trois phases (diagnostic, construction de la stratégie de mobilité et réalisation d'un plan d'actions) préalables à la production du document final.



## **PARTIE 3 :**

### **DES FREINS A LA FOIS INSTITUTIONNELS ET LOCAUX AU DEVELOPPEMENT**

#### **DES MOBILITES ALTERNATIVES EN MILIEU PERIURBAIN**

*Si les objectifs présentés dans la LOM sont porteurs d'ambitions certaines, quelques limites peuvent tout de même être soulevée quant à la capacité réelle de changement que cette loi porte. L'objectif dans cette partie est de mettre en avant certains points de blocage potentiels dans le déploiement des politiques locales de mobilité, à la fois sur le plan institutionnel, mais également à l'échelle locale.*

*Le premier reproche que nous pouvons faire à la loi LOM concerne sa complexité, en effet, si elle a pour mérite d'aborder le domaine des transports avec des prises de positions ancrées dans les problématiques contemporaines, elle peut également poser des problèmes en termes de lisibilité du fait de sujets et solutions très nombreux et de natures diverses. Ensuite, nous verrons que les moyens financiers déployés pour développer les mobilités dans les territoires peu denses sont insuffisants au regard des enjeux. Pour finir, nous mettrons en avant qu'au-delà des considérations législatives, certains positionnements locaux sont en défaveur du développement des politiques de mobilité, comme c'est le cas pour la CCBBO qui refuse la coopération avec l'agglomération de Lorient.*

## **1. LOI LOM : DES ENJEUX DE LISIBILITE ET DE GOUVERNANCE IMPORTANTS POUR LES ACTEURS LOCAUX, VERS UNE DISLOCATION DE LA COMPETENCE MOBILITE ?**

Comme nous l'avons mis en avant précédemment, la notion de mobilité recoupe une réalité bien plus large que celle des transports publics. Elle ne se limite pas en effet à l'organisation des transports en communs, dont l'attractivité pour les trajets quotidiens est importante surtout en zone urbaine, mais plutôt à la mise en place d'un système plus global qui permettrait aux habitants de tous les territoires, y compris les moins denses, de pouvoir choisir leur mode de déplacement en dehors du système hégémonique de la voiture particulière.

L'introduction de ce principe de mobilité dans la loi, et surtout sa traduction en orientations opérationnelles, relèvent d'une plus grande complexité. En effet, la mobilité est un concept qui envisage les déplacements de manière multimodale à plusieurs échelles et nécessite donc une réflexion et une coordination plus poussée. La loi LOM, qui achève ce glissement entre politique de transport et politique de mobilité en est le témoin majeur.

### ***Des champs balayés trop nombreux qui compliquent la lisibilité de la loi et de ses objectifs principaux***

IZEMABRD (2020) affirme que les champs balayés par la LOM sont trop nombreux. La loi est en effet composée de 189 articles, « *qui vont de la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports au renforcement du dispositif encadrant l'orpillage en Guyane en passant par le statut des véhicules autonomes et connectés ou la compétitivité des grands ports maritimes* ». Par cette phrase, l'auteur met en avant l'extrême diversité des sujets traités, non seulement par leur nature (on passe des questions de financement, aux questions de répartition des compétences, aux dimensions opérationnelles ...), mais aussi par leur échelle (d'une échelle nationale voire européenne et internationale, à une échelle ultra-locale), leur milieu (rural, périurbain, urbain et métropolitain) etc...

Toujours selon l'auteur, on ne retrouve pas de cohérence immédiate dans la LOM : il y a à la fois des programmes, des prescriptions, des mesures techniques ... et on ne voit pas de cohérence immédiate à la loi, ce qui la rend plus difficile à appréhender et donc à appliquer. Cet aspect semble d'autant plus problématique que la LOM a pour ambition d'intégrer les territoires ruraux et peu denses à la réflexion. Dans cette optique, la complexité du cadre et les difficultés de lisibilité peuvent compliquer la compréhension de l'esprit de la loi, et son application dans des EPCI inexpérimentés tels que les communautés de communes des territoires peu denses. Les rôles de plus en plus nombreux et parfois contradictoires peuvent de plus éloigner des objectifs premiers.



### ***Gouvernance de la mobilité : d'une « compétence morcelée » à un « éclatement assumé » avec la LOM***

La loi LOM a également pour objectif de rénover la « gouvernance » de la mobilité (ROMBAUTS 2020) . Cependant, si la compétence était en effet morcelée avant sa mise en place, elle l'est encore autant aujourd'hui, si ce n'est davantage. ROMBAUTS (2020) parle même du passage d'une « compétence morcelée » à un « éclatement assumé » de la compétence mobilité, avec des acteurs de plus en plus nombreux qui interviennent sur le sujet.

Premièrement, les communautés de communes, qui ont le choix de prendre ou non la compétence sur leur ressort territorial. Comme nous l'avons vu, ces dernières exerceront les prérogatives de cette compétence « à la carte » et pourront déléguer à la région les prérogatives qu'elles ne veulent pas exercer. On se retrouvera donc avec des communautés de communes qui ne sont pas AOM, et parmi celles qui le sont, il est impossible de savoir à priori quelle communauté de commune exerce quelle prérogative. La lisibilité est donc compliquée quant aux rôles des communautés de communes vis-à-vis de la mobilité.

Ensuite, la région, désignée comme chef de file de la mobilité par la loi LOM, est à la fois AOM régionale et AOM locale sur les communautés de communes n'ayant pas choisi de prendre la compétence. L'exercice de son rôle d'AOM locale semble extrêmement compliqué. On demande en effet à une entité de taille importante, qui a une vision globale et non localisée de la mobilité sur son territoire, d'avoir une approche extrêmement précise au niveau des intercommunalités, ce qui nécessite une connaissance fine du terrain, qu'elles n'ont pas et n'ont pas vocation à avoir. De plus, il est encore plus compliqué d'organiser la mobilité à l'échelle locale avec des discontinuités : prenons l'exemple de deux communautés de communes voisines, l'une ayant choisi de prendre la compétence et l'autre non, il est impossible pour la région d'organiser la mobilité à l'échelle des deux intercommunalités même si elles sont dans le même bassin de vie.

D'autres échelons ont également des prérogatives secondaires en matière de mobilité. Les communes, qui ne sont plus AOM, conservent tout de même les services actuellement organisées dans leur ressort territorial, et les départements, qui ne le sont pas non plus, conservent la responsabilité du transport des élèves et personnes à mobilité réduite, quant bien même la région a acquis la compétence d'organisation de la mobilité solidaire.

Pour rationaliser la mobilité et promouvoir les modes alternatifs, il est ainsi nécessaire de faire collaborer tous les niveaux de collectivités. Le renforcement annoncé du rôle de la région ne lui permet pas en effet d'assumer une compétence de plus en plus partagée.

Si le fait d’initier une réelle réflexion sur le sujet de la mobilité dans les territoires qui le souhaitent est un bénéfice incontestable de la loi LOM, le problème des zones blanches de mobilité est peut-être moins une question d’échelle d’exercice de la compétence que celle des moyens accordés.

## **2. DES MOYENS SUPPLEMENTAIRES JUGES INSUFFISANTS POUR CHANGER LA DONNE EN TERMES DE MOBILITE DANS LES TERRITOIRES PERIURBAINS ET RURAUX**

La loi LOM a prévu le déblocage d’environ 14 milliards d’euros sur la période 2019 – 2023, afin d’augmenter notamment les capacités de financement de nouvelles infrastructures, en particulier les infrastructures ferroviaires. Si cet effort d’investissement est remarquable, le renforcement des ressources pour financer les dépenses d’exploitation des AOM est bien plus timide. Or, ce sont ces ressources qui manquent, notamment dans les territoires périurbains et ruraux. Si la loi LOM a redistribué la compétence mobilité sous motif de son non-exercice, elle n’a pas pris assez en compte le motif réel de ce non-exercice qui est en fait le manque de moyens financiers. Elle n’a en effet pas permis aux territoires moins denses de bénéficier de ressources nécessaires pour désenclaver leurs populations (ROMBAUTS, 2020).

En amont du dépôt de projet de la loi LOM, des assises de la mobilité avaient eu lieu au cours desquelles avaient été identifiées de nouvelles sources et dispositifs potentiels de financement, afin de faire émerger un nouveau modèle économique efficace pour le financement des politiques de mobilité, y compris en milieu peu dense. Au final, le texte adopté est en dessous des espérances sur ce sujet, et a été vivement critiqué par les sénateurs qui ont déploré l’absence de mesures de financement de la compétence mobilité pour les communautés de communes (RAMEL & FLOCCO, 2020). En effet, la fin des zones blanches ne se limite pas seulement à couvrir tout le territoire d’AOM, mais plutôt de donner les moyens à ces AOM de mettre véritablement en place une politique de mobilité.

### ***Des dispositifs de financement envisagés qui auraient pu contribuer à financer durablement les mobilités alternatives, mais qui ont été abandonnés pour des questions sociales***

Certaines sources de financement envisagées lors des Assises de la Mobilité ont été finalement abandonnées. Parmi elles, les péages urbains. Ce dispositif a pour objectif de faire baisser la circulation automobile au sein de certaines zones ou sur certains axes en rendant leur accès payant aux usagers automobiles. Sa création avait été envisagée dans le droit français, et la version de la LOM soumise au Conseil d’Etat avait proposé ce dispositif sous forme de « tarif de congestion » potentiellement applicable dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants qui le souhaitent (RAMEL & FLOCCO, 2020). Malgré le succès de ce dispositif dans les villes à l’étranger où il a été mis en place comme Londres ou des villes plus petites comme Trondheim en Norvège, il n’a pas été retenu dans la loi LOM, et ne

figurait finalement pas dans le projet de loi présenté au Sénat. Le principal argument à l'encontre de la mise en place de péages urbains dans les grandes agglomérations concerne la justice sociale. En effet, l'application d'un tarif de congestion rendrait davantage compliqué l'accès au centre-ville pour les classes populaires.

Le deuxième dispositif envisagé dans la loi LOM qui a finalement été abandonné sont les mesures portant sur l'augmentation des taxes liées à la consommation énergétique, comme notamment la TIPCE (RAMEL & FLOCCO, 2020). Comme nous l'avons évoqué précédemment, le Trésor Public dans son rapport d'Avril 2021, a affirmé que les usagers routiers étaient sous-taxés compte tenu du coût des externalités négatives engendrées par la circulation automobile importante. Suite à la crise des gilets jaunes, ces mesures ont été totalement abandonnées, car jugées non acceptables par la population (RAMEL & FLOCCO, 2020). Cette mesure aurait pourtant permis de fournir des ressources importantes à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) : il était en effet prévu que l'ensemble des revenus supplémentaires issus de l'augmentation des taxes sur les produits pétroliers soient affectés intégralement à l'AFITF. Des ressources complémentaires pour pérenniser ses dépenses n'ont d'ailleurs pas été déterminées dans la loi.

### ***Des dispositifs de financement mis en place qui ne répondent pas aux ambitions affichées de la LOM, et qui reposent principalement sur les entreprises***

Finalement, les sources de financement qui ont été retenues dans la LOM sont les moins ambitieuses, et ne permettront pas de d'apporter les fonds nécessaires aux territoires qui en ont besoin pour désenclaver leur population. De plus, elles sont essentiellement centrées sur la participation des entreprises à l'effort de mobilité du fait de l'adoption de deux mesures : la possibilité pour les communautés de communes AOM de prélever le versement mobilité, et la mise en place du forfait mobilité durable.

La première mesure concerne la possibilité pour les communautés de communes de lever le versement mobilité (anciennement versement transport), ce qui autrefois ne leur était pas possible. Les entreprises de onze salariés ou plus seront potentiellement soumises depuis la loi LOM au versement mobilité, qui remplace le versement transport. Ce dernier peut être prélevé par toute commune ou établissement public qui organise au moins un service de transport régulier sur son ressort territorial. Pour justifier du taux de versement arrêté, l'AOM doit énumérer les services de mobilité mis en place. Le taux plafond dépend cependant de la taille de l'EPCI concerné et de la présence ou non d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP). Il a eu tendance à augmenter depuis sa création en 1971 au départ uniquement en région parisienne. Le tableau suivant montre l'évolution des taux de versement mobilité sur les 50 dernières années :

	1971	1981	1991	2011	2021	Evolution 1981-2021
Zone 1 : Paris et Hauts de Seine	1,7	2	2,4	2,60	2,95	+47,5%
Zone 2 : Seine Saint Denis et Val de Marne	1,7	2	1,8	1,70	2,95	+47,5%
Zone 3 : Grande Couronne (Essonne, Val d'Oise, Yvelines, Seine et Marne)	/	1,2	1,2	1,40	2,01	+67,5%
Grande Couronne hors unité urbaine	/	1,2	1,2	1,40	1,6	+33%
EPCI de plus de 100 000 hab. avec TCSP	/	1,5	1,75 %	1,80 <i>si statut de communauté</i>	2 <i>si statut de communauté et commune touristique</i>	+33% <i>(+20% en l'absence de commune touristique)</i>
EPCI de plus de 100 000 hab. sans TCSP	/	1	1	1,05 <i>si statut de communauté</i>	1,25 <i>si statut de communauté et commune touristique</i>	+25% <i>(+5% en l'absence de commune touristique)</i>
EPCI de moins de 100 000 hab.	/	0,55 % <i>(1982)</i>	0,55 %	0,6 <i>si statut de communauté</i>	0,80 <i>si statut de communauté et commune touristique</i>	+45% <i>(+9% en l'absence de commune touristique)</i>

Figure 32 – Tableau d'évolution des taux plafond de versement mobilité depuis 50 ans –

Source : RICHER (2021)

On observe une progression à la fois du montant de cette taxe, mais également des EPCI où elle est potentiellement appliquée. La principale limite de cette mesure de possibilité mise en place du versement mobilité dans les communautés de communes réside dans le fait qu'elles n'ont pour la plupart pas les moyens d'organiser de service de transport public régulier, et ne pourront bénéficier de ce versement pour améliorer la mobilité sur leur territoire. De plus, une partie d'entre elles possède une faible offre d'emploi et les bénéfices dégagés seraient minimes.

L'acceptabilité de ce type de cette mesure est également problématique, et des conflits sont réguliers entre d'un côté le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics (UTP), et de l'autre côté les représentants d'entreprises, notamment le MEDEF et les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI). Les premières étant naturellement favorables à l'application de taux élevés, et les secondes mettant en avant le préjudice engendré (RICHER, 2021). RICHER (2021) met en avant que le prélèvement du versement transport a même été un motif important de sortie de l'agglomération Rennaise et Montpelliéraine de communes périurbaines.

Dans le cas de la CCBBO, la zone industrielle du Porzo a Kervignac comprend de nombreuses entreprises de taille importante, et la mise en place d'un tel dispositif pourrait être intéressant pour la communauté de communes dans le cadre du financement d'un service de mobilité régulier. Cependant, l'attractivité de la zone est conditionnée également par le taux de taxation plus faible que dans l'agglomération de Lorient dont elle est très proche. La mise en place d'un taux de versement mobilité important du fait de l'appartenance à Lorient Agglomération est également un frein pour une éventuelle fusion des deux EPCI.

RICHER (2021) met également en cause le mode de prélèvement du versement mobilité, sur l'effet néfaste qu'il a sur la cohérence territoriale des AOM et donc sur l'efficacité d'organisation des mobilités. En effet, il avance qu'il a une influence importante dans la géographie des périmètres intercommunaux. Il déclare que « l'impôt alimente des positionnements défensifs et le refus d'intégrer les intercommunalités métropolitaines », comme c'est le cas pour la CCBBO. L'auteur affirme que le versement mobilité participe au morcellement et à la complexité des ressorts territoriaux des AOM ainsi qu'à leur étroitesse, en témoigne le décalage observé entre les aires d'attraction des villes et le périmètre des AOM. Cette dimension complique ainsi la gestion des mobilités avec des plans de réseaux qui s'arrêtent aux limites du ressort territorial de l'AOM, quand les besoins sont cependant plus lointains.

RICHER (2021) reconnaît également l'intérêt fort du versement mobilité dans le développement interne des transports en communs, mais regrette son effet néfaste sur l'articulation des réseaux entre différents AOM. L'intérêt d'intégrer l'AOM de la ville centre pour les communes périurbaines est souvent faible : elles bénéficieront d'une offre urbaine inintéressante, et perdront en compétitivité pour l'installation des entreprises

Le deuxième outil de financement mis en place par la LOM est le forfait mobilité durable. Les employeurs ont la possibilité de prendre en charge selon le montant et les critères d'attributions qu'ils souhaitent, les frais de déplacement de leurs salariés effectués en vélo, en covoiturage, en transports publics ou par le biais d'autres services de mobilité partagée. En contrepartie, une défiscalisation plafonnée à 400€ par an et par salarié pourra être appliquée. Pour finir, des allocations financières publiques en matière de covoiturage pourront être versées de la part des AOM locales et régionales pour soutenir financièrement la pratique du covoiturage par le biais de versements directs aux conducteurs et passagers (même en cas d'absence de passager).

Ces mesures de financement, bien qu'existantes, sont insuffisantes pour envisager une transition vers un partage modal plus équilibré dans le milieu rural. Désenclaver les populations des territoires périurbains et ruraux a un coût important quoiqu'on en dise, et le changement des pratiques est conditionné également par un investissement important en la matière.

COLARD & al (2020) ont développé dans leur rapport l'exemple suisse, qui a un positionnement affiché des transports en commun comme service public essentiel. En effet, la loi prévoit que dans toute localité de plus de 100 habitants doit être desservie trois fois par jour minimum par un service de transport en commun, souvent assuré dans le rural par des cars postaux. Ce principe est admis quel qu'en soit le coût car ce principe est jugé essentiel pour la cohésion territoriale de la confédération : parfois les taux de couverture des recettes par les dépenses (R/D) sont inférieurs à 10%.

### 3. DES CHOIX POLITIQUES LOCAUX QUI PEUVENT ENRAYER LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ALTERNATIVES

Si l'aspect législatif est essentiel dans le développement des politiques de mobilité, certaines spécificités locales peuvent cependant influencer fortement sur leur déploiement, et donc leur efficacité. Des oppositions politiques, par exemple entre une agglomération et ses territoires périurbains peuvent ainsi restreindre l'application des dispositifs urbains et priver les habitants du périurbain de solutions bien plus attractives. C'est le cas de la CCBBO, qui s'oppose fermement depuis plus d'une vingtaine d'années à tout rattachement, et même « rapprochement » avec Lorient Agglomération.

#### *Un mouvement général d'expansion du périmètre des AOM qui n'est pas suivi dans le cas de la CCBBO*

Ces dernières années, suite à la mise en place de la loi NOTRE en 2015 et de la création des métropoles en 2016, le périmètre des autorités organisatrices a beaucoup progressé sur l'ensemble du territoire, du fait de la fusion de plusieurs EPCI. Le rapport de l'Observatoire de la Mobilité de 2019 (UTP, 2019) indique que ce mouvement de regroupement des AOM et donc des ressorts territoriaux s'est fait surtout entre les villes centres et les milieux périurbains proches qui les entourent. Ces regroupements permettent ainsi d'organiser les mobilités à une échelle plus cohérente. Le tableau suivant issu du rapport de l'UTP (2019) montre l'évolution des caractéristiques des autorités organisatrices de la mobilité de 2002 à 2017

<b>Panel de 148 réseaux de transport public urbain (1)</b>	<b>2002</b>	<b>2007</b>	<b>2012</b>	<b>2017</b>
Nombre de communes dans le périmètre de l'autorité organisatrice de transport	<b>2 847</b>	<b>3 870</b>	<b>4 653</b>	<b>8 917</b>
Population du périmètre à desservir <i>En milliers d'habitants</i>	<b>23 680</b>	<b>26 179</b>	<b>28 236</b>	<b>35 338</b>
Surface du périmètre à desservir <i>En km<sup>2</sup></i>	<b>44 179</b>	<b>58 060</b>	<b>75 521</b>	<b>140 104</b>

Source : Enquêtes annuelles TCU, DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP, juin 2019.

Figure 33 Evolution du nombre de communes, de la population et des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité sur 15 ans

De 2002 à 2017, on observe une croissance importante du nombre de communes dans les périmètres des autorités organisatrices de transport (cette période précède la loi LOM et n'est donc pas concernée par la prise de compétence AOM des communautés de communes), pour passer de 2 847 communes intégrées en 2002 à 8 917 en 2017, soit un triplement du nombre de communes dans les ressorts territoriaux des AOM. Cette augmentation a été particulièrement marquée entre 2012 et 2017. Comme nous l'avons vu précédemment, cette augmentation du nombre de communes s'est accompagnée d'une baisse de densité moyenne sur le périmètre, et donc d'une rentabilité plus faible. Cette rentabilité plus faible a tout de même permis aux communes péri-urbaines de bénéficier d'une offre de transport bien plus performante, car rattachée aux réseaux urbains des métropoles ou villes moyennes.

En effet, la mobilité dans les espaces périurbains est souvent envisagée en direction de la ville centre. Sur le plan de la mobilité, il existe un intérêt fort à rejoindre les réseaux urbains. Cependant, d'autres éléments rentrent parfois en compte, comme le montant des impôts locaux qui est plus important dans les grandes agglomérations, ou encore des considérations plus personnelles, comme la perte de souveraineté pour certains maires sur leur territoire, la peur d'être réduit au silence dans un territoire qui les « dépasse », la peur de perte de l'identité rurale, « villageoise ».

***Un refus de s'intégrer aux grandes agglomérations expliqué par un attachement à l'ultra-local, même en milieu périurbain, et par un rejet de la « métropole » dans le cas de la CCBBO et Lorient Agglomération***

Parfois, les territoires périurbains peuvent être opposés à s'intégrer administrativement à leur aire urbaine pour des raisons diverses et variées. Ce refus peut être motivé par un attachement à leur cadre de vie, une imposition plus avantageuse, la volonté de certains maires de ne pas perdre leurs prérogatives et leur poids de décision en étant intégré à un territoire plus large ... Dans ce type de territoire périurbain, l'attachement au local est valorisé en opposition à la grande ville proche.

Loin d'être un espace de relégation des classes moyennes qui n'ont pas les moyens financiers de se loger en centre-ville, le périurbain représente pour beaucoup un choix de vie agréable, une « campagne » proche de la ville, de ses activités économiques, de ses commerces, des activités socio-culturelles ... En effet s'il est régulièrement critiqué, pour son incompatibilité avec le développement durable mais aussi du fait d'un sentiment de relégation de certains de ces espaces les plus lointains, le périurbain reste tout de même très attractif pour ceux qui souhaitent accéder à la propriété sous la forme de maison individuelle.

AGUILERA & al. (2017) affirment que vivre dans le périurbain est un véritable choix. En effet, certains d'entre eux rentrent même dans des phases plus matures, plus qualitatives, et offrent un cadre de vie important avec une image renouvelée. On y observe ainsi selon les auteurs une hétérogénéité croissante de la population et un renouvellement des logiques résidentielles. L'implantation périurbaine est ainsi considérée comme un véritable choix sur la durée, avec pour volonté d'améliorer son cadre de

vie. De plus en plus d'aménités sont disponibles à proximité et les bassins de vie se resserrent dans ces espaces.

Parfois accusés d'être des territoires de l'« entre soi », les espaces périurbains les plus anciens ont créé leur propre identité et revendiquent un cadre de vie meilleur. Dans le cas de la CCBBO, cette appétence pour le milieu périurbain est adossée à une identité villageoise forte. Cette dernière est structurée notamment autour de l'opposition à l'intégration de Lorient Agglomération. Territoire à la fois proche et extrêmement lié à la CA Lorient, la CCBBO refuse fermement de rejoindre l'agglomération. La revendication de cette indépendance, voire de cette opposition, est exposée clairement dans les revendications des élus locaux.

Elodie le Floch, maire de Kervignac, a par exemple déclaré dans un poste sur le réseau social Facebook pendant la campagne municipale de 2020 : « Chers Kervignacoises Chers Kervignacois. Il me paraît important à moins de 15 jours du scrutin de vous rappeler mon attachement à la CCBBO, et ma volonté de poursuivre mon engagement pour défendre et promouvoir notre communauté de communes ! Vous pouvez compter sur moi pour refuser tout rapprochement avec Lorient Agglomération. »

Dans son entrevue donnée en 2018 au journal « Le Télégramme », Jacques Le Ludec, qui a été maire de Kervignac pendant 35ans, attribuait le dynamisme du territoire à la qualité de vie qu'il offre, et à la qualité des services publics. Loin de penser que la proximité avec Lorient est une opportunité, il craint d'y être englobé, et de voir le cadre de vie se dégrader. Il déclare même que « les métropoles vont nous bouffer, elles prennent tout l'emploi, mais un jour ou l'autre, elles vont implorer, nous, on fait tout pour survivre face à ça ».

Ce refus d'intégrer la CA Lorient, motivé par des arguments de défense du territoire et de préservation des emplois, a cependant certains effets néfastes avérés. Par exemple, la zone industrielle du Porzo située au nord de Kervignac, embauche principalement des ouvriers en provenance de la CA de Lorient et l'absence de transports en commun est un frein pour le développement de la zone. L'usine principale du Porzo, « La Cité Marine », producteur de l'industrie agroalimentaire, peine à recruter davantage du fait de la faible offre de transports en commun. Toujours dans un article du journal « Le Télégramme » publié le 19/01/2021 intitulé « A Kervignac, Cité Marine peine à recruter à cause du manque de transports », la DRH de la Cité Marine de Kervignac déclare que « les agences intérim refusent du monde faute de moyens de transports ». Même si les horaires des activités industrielles ne sont pas forcément compatibles avec les transports en commun, le manque de coopération entre les deux AOM ne permet pas de trouver des solutions viables qui permettent de soutenir le développement de cette usine en pleine croissance.



### **Un potentiel de desserte pourtant important par le réseau urbain de Lorient (CTRL)**

Le SCOT du Pays de Lorient, qui comprend la CA de Lorient et la CCBBO, a identifié et hiérarchisé les zones de développement potentielles des transports en commun, en fonction de leur potentiel. La carte ci-dessous reprend et illustre cette classification sur SCOT :

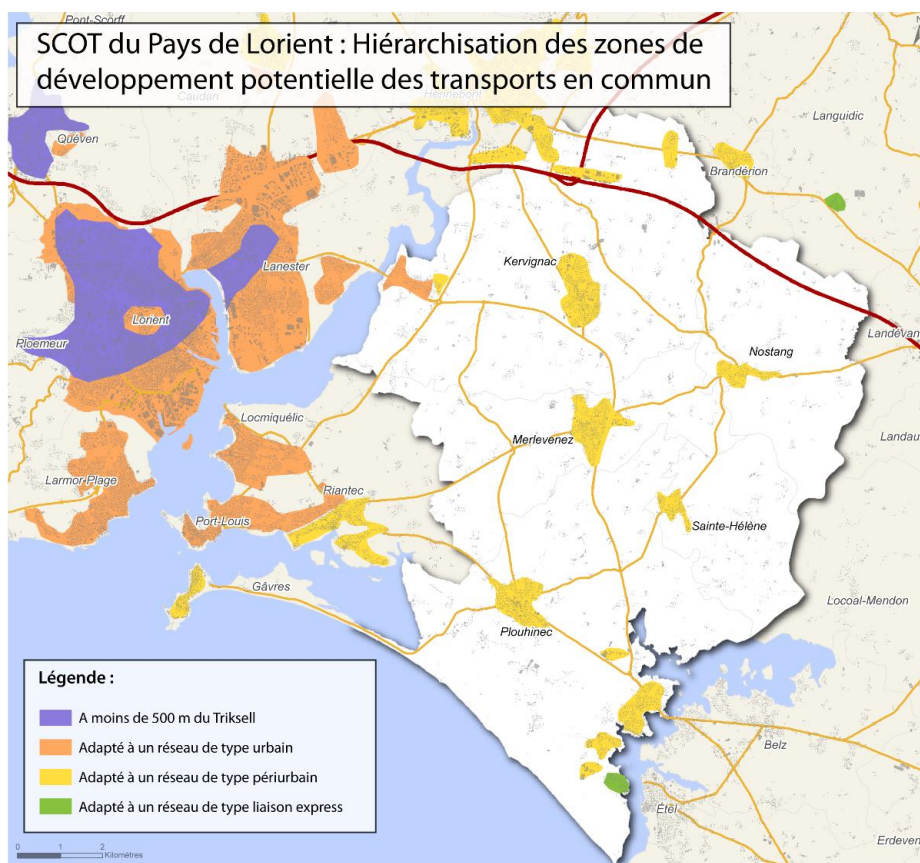


Figure 34 - Cartographie des différentes zones de desserte évaluées par le SCOT du Pays de Lorient

Source : Reproduction personnelle de la carte du SCOT centrée sur la CCBBO

Nous constatons ainsi que le SCOT identifie les hameaux proches de Kervignac comme potentiellement adaptés à un réseau de type urbain. Les centres bourgs de toutes les communes de la CCBBO, ainsi que la zone du Porzo à Kervignac et les hameaux de la rive d'Étel à Plouhinec, sont quant à eux adaptés à un réseau de type périurbain. Ces zones ne sont actuellement pas toutes desservies par la ligne régionale 16, et quand ils le sont, les fréquences sont insuffisantes. L'identification de ces zones dans la CCBBO par le SCOT démontre du potentiel de desserte en transports en commun qui existe sur le territoire, dans une éventualité d'extension du réseau urbain de Lorient (CTRL).

Le potentiel d'amélioration de l'offre de mobilité sur le territoire de la CCBBO est lié à l'extension sur leur territoire du réseau Lorientais. Pour contourner leur refus d'intégrer la CA de Lorient, nous allons

leur faire des propositions de coopération. En effet, plusieurs dispositifs permettent une coopération entre deux AOM voisins afin d'organiser la mobilité sur les deux ressorts territoriaux (source : site France Mobilité – Les AOM et la coopération) :

- Le contrat opérationnel de mobilité : **contrat conclu entre deux AOM appartenant à un même bassin de mobilité, la Région, les syndicats mixtes SRU, les gestionnaires de gare de voyageurs pour systématiser la collaboration sur un territoire**
- L'organisation d'une ligne de transport par les deux AOM, en délégation de la région
- Confier l'organisation d'un service à un syndicat mixte SRU : **Les AOM sont membres d'un même syndicat mixte SRU qui assure l'organisation de ces services, en plus de sa mission de coordination des services de ses AOM membres.**
- Les deux AOM transfèrent leur compétence à un syndicat mixte : **Les AOM transfèrent leur compétence d'AOM respective à un syndicat mixte qui deviendra alors AOM et organisera les services sur son périmètre**

En fonction du degré de coopération souhaité et de la qualité des services attendus, les AOM voisines peuvent choisir différentes formes de collaboration. Ces dernières sont classées ci-dessus de la plus légère à la plus complète. En choisissant l'une de ces dispositions, la CCBBO et la CA de Lorient peuvent ainsi s'entendre sur une politique plus intégrée de mobilité, tout en gardant leur indépendance en tant que collectivité territoriale.

De plus, dans le cas du transfert de compétence à un syndicat mixte, la LOM a ouvert la possibilité d'appliquer des taux de versement mobilité différenciés en fonction des EPCI et de la qualité de l'offre de transport qui y est déployée (RISACHER,2021). Cette option ouvrirait donc la possibilité pour la CCBBO de bénéficier d'un taux de versement mobilité inférieur à celui de Lorient Agglomération, et de ne pas perdre son attractivité en termes d'emploi.

### ***Conclusion de partie :***

La LOM, par le glissement qu'elle opère d'une logique de transport vers une logique de mobilité, est nécessairement ambitieuse du fait des nombreuses thématiques à aborder dans cette nouvelle approche qui se veut davantage multimodale. Cependant c'est cette diversité, vertueuse sur beaucoup d'aspects, peut se révéler par ailleurs problématique notamment en termes de lisibilité de la loi. En effet, de nombreux sujets y sont traités, sur des points divers et des échelles variées et les risques majeurs sont ainsi le manque de cohérence apparente dans l'esprit de la loi, mais aussi les complications pour s'en saisir, tout particulièrement pour les territoires peu expérimentés qui sont pourtant des cibles privilégiées de la LOM.

Cette loi peut également être questionnée sur la complexification de la répartition des compétences. Historiquement, la compétence mobilité est partagée entre différents acteurs institutionnels, mais la loi

LOM l'a encore davantage morcelée avec la possibilité pour les communautés de communes d'exercer la compétence, si elles le veulent, et « à la carte », tout en laissant des prérogatives en la matière aux autres échelons territoriaux de manière permanente (Région, Département ...) ou ponctuelle (communes). Également, la région qui a été renforcée comme « chef de file de la mobilité » et exerce le rôle d'AOM régional, est également tenue d'assurer la compétence d'AOM localement dans les communautés de communes qui n'ont pas souhaité prendre la compétence. Cette dimension semble compliquée pour une entité qui a une vision globale du territoire régional, et non pas précise sur le plan local.

Sur le plan des financements accordés pour favoriser la mobilité dans les territoires peu denses et permettre aux communautés de communes de financer leurs politiques, les dispositions de la LOM ont également été jugées insuffisantes. En effet, les dispositifs envisagés qui auraient pu drainer durablement des financements intéressants comme les péages urbains ou l'augmentation des taxes sur les produits pétroliers, ont été abandonnées pour des questions d'acceptation sociale. Ceux qui ont été mis en place en revanche, reposent principalement sur des aides ponctuelles pour l'investissement ou des contributions employeurs pour les déplacements de leurs salariés, et ne permettront pas à long terme le financement de lignes régulières. L'exception est la possibilité donnée par la LOM pour les communautés de communes devenues AOM de lever le versement mobilité auprès des entreprises de plus de 11 salariés. Cependant, une grande partie des territoires n'est pas capable d'organiser des services réguliers, même avec le versement mobilité, d'autant plus qu'il n'y a pas toujours des emplois en nombre important.

Cependant, les seuls freins au développement de la mobilité ne sont pas uniquement législatifs. En effet, certains positionnements locaux peuvent compliquer l'organisation des mobilités et l'application optimale des mesures adoptées dans la loi. L'attachement au local dans les milieux périurbains peut en effet déboucher sur des oppositions aux villes proches, pour conserver un cadre de vie auquel les habitants sont attachés. Dans le cas de la CCBBO, cet attachement au local est structuré en partie par une forte opposition à Lorient Agglomération et un sentiment de vulnérabilité face aux « métropoles » avec des arguments de préservation du cadre de vie et de l'emploi.

Cette opposition a cependant des effets néfastes sur le plan de la mobilité. Les habitants ne bénéficient pas de l'offre urbaine pourtant intéressante, et l'absence de transports en commun peut également pénaliser les entreprises du territoire, qui ont plus de mal à recruter une main d'œuvre non véhiculée. Le potentiel de desserte de la CCBBO est pourtant important, et l'intégration au réseau lorientais pourrait apporter des avantages certains en termes de mobilité. Au-delà des oppositions locales, il existe tout de même des modes de contractualisation pour assurer une meilleure coopération sur le plan de la mobilité entre deux AOM voisins, encore faut-il que les deux soient partants.

## CONCLUSION

Les enjeux autour de la prise de compétence mobilité dans les communautés de communes périurbaines sont nombreux, et de natures diverses. L'objectif de ce mémoire n'était pas d'en faire la liste exhaustive, mais plutôt de mener une réflexion concrète appuyée sur mon expérience de stagiaire, en prenant pour fil directeur l'étude principale à laquelle j'ai participé, c'est-à-dire l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié pour la Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan (CCBBO).

Un préalable essentiel à la définition de ces enjeux, qui en est finalement un à lui seul, était de connaître et de caractériser la mobilité dans ces territoires périurbains, et plus spécifiquement dans le cas de la CCBBO. Ces derniers ont pour particularité un usage important voire quasiment hégémonique de la voiture particulière. Si cette caractéristique est également commune aux territoires ruraux, nous avons montré que non seulement l'importance de ces flux était largement supérieure dans le périurbain que dans le rural, mais également que la distance parcourue y était plus longue. Cette double caractéristique fait des déplacements quotidiens des habitants des périurbains les plus polluants, avant ceux des ruraux et des urbains, ce qui en fait des cibles prioritaires des politiques de mobilité dans une optique de développement durable.

Nous avons déterminé que plusieurs facteurs expliquent cette hégémonie de la voiture particulière, tout d'abord l'accessibilité importante induite par l'usage de celle-ci ainsi qu'un taux de motorisation élevé de la population périurbaine, et à l'inverse l'insuffisance voire l'absence de solutions alternatives (transports en commun, pistes cyclables, covoiturage ...). A ce titre, la CCBBO, loin de faire exception, est même au-dessus de la moyenne des EPCI périurbains en termes d'usage de la voiture particulière, avec des flux essentiellement tournés vers l'agglomération de Lorient. Nous avons mis en avant que cette dépendance a des conséquences néfastes à la fois donc sur le plan environnemental, mais aussi économique du fait du surcout engendré pour la collectivité par la circulation routière, et finalement social par la vulnérabilité qu'elle entraîne vis-à-vis des usagers les plus modestes et des personnes exclues de ce système automobile.

Le deuxième enjeu majeur est la prise en main par les territoires des outils de la loi LOM que sont la compétence AOM ainsi que l'élaboration de la stratégie de mobilité à travers le Plan de Mobilité Simplifié. La question n'est pas en effet d'en rester au constat, mais de pouvoir traduire les enjeux en pistes d'action. Pour aborder ce problème de la mobilité hors milieu urbain, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) part d'un constat majeur : 70% du territoire, comprenant 30% de la population, n'est pas couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité, et aucune réflexion n'y est donc menée sur le sujet. La LOM, par la transition qu'elle opère d'une notion de gouvernance centrée sur l'aspect technique de l'organisation des transports, a une notion plus englobante et moderne de mobilité, a

pour objectif de diversifier les modes de déplacement en milieu périurbain et entend répondre aux défis préalablement cités dans une optique de développement durable.

En ce sens, la mesure principale de la LOM était de donner la possibilité aux communautés de communes de prendre la compétence AOM sur leur ressort territorial, et au total 53% d'entre elles sur le territoire français l'ont adoptée, dont la CCBBO. La prise de compétence dans des territoires inexpérimentés en matière d'organisation des mobilités pose par ailleurs un enjeu important de prise en main, auquel la LOM tente de répondre par la création d'un nouveau document, le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS). Ce document qui s'appuie sur un diagnostic fin du territoire, débouche sur une stratégie claire et des actions concrètes pour améliorer la mobilité sur le territoire. Cette démarche facilite par ailleurs l'essentielle réflexion pour allier politique de mobilité et politique d'urbanisme, et qui est pourtant moins développée dans les EPCI périurbains.

Ce document a par ailleurs eu bien plus de succès que son prédécesseur le Plan de Mobilité Rurale (PMR) : le PDMS a connu en effet pour la seule année 2020 un nombre de réalisations plus importantes que le PMR en cinq ans. La réalisation des PDMS a été encouragée par la publication d'une méthodologie par le CEREMA qui a par ailleurs été largement reprise dans les appels d'offre des communautés de communes qui ont souhaité solliciter les services de prestataires extérieurs pour la réalisation de leur PDMS. La sollicitation d'experts que sont les cabinets d'études est par ailleurs un apport majeur pour la professionnalisation des EPCI périurbains sur la question des mobilités.

Mais si la LOM et les outils qu'elle a déployés constituent une avancée majeure pour répondre aux défis posés en milieu périurbain, restent des limites importantes à la fois institutionnelles et locales, qui contraignent le déploiement d'une stratégie de mobilité cohérente dans les territoires. En effet, si l'appel à des prestataires extérieurs experts pour l'élaboration des PDMS contribue à faciliter la mise en place de stratégies de mobilité, la complexité de la gouvernance territoriale de la mobilité renforcée par la LOM rend à l'inverse certains aspects plus flous notamment sur le rôle de la Région au niveau local. La question de la coopération entre tous ces échelons concernés est en ce sens un enjeu majeur.

Pour finir, nous avons mis en avant le fait que d'autres facteurs locaux peuvent compliquer l'application des dispositions législatives dans les territoires périurbains, comme le refus pour les territoires périurbains d'intégrer le ressort territorial des AOM urbaines pour des raisons diverses qu'elles soient politiques, relatives à l'impôt ou motivées par une volonté d'entre-soi. La CCBBO fait ici figure d'exemple parfait pour illustrer ces tensions locales, et les obstacles qu'elles peuvent induire sur la disponibilité de l'offre de mobilité dans les territoires périurbains. Un dialogue honnête et la recherche de compromis pour le bien commun entre territoires est également un enjeu important pour le développement d'une justesse et d'une justice dans ce domaine.

## BIBLIOGRAPHIE

### RAPPORTS OFFICIELS

**BERGEROT A, COMOLET G, SALEZ T**, 2021, « Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ? », Rapport n°283 du Trésor Public

**CEREMA**, 2020, « Loi mobilité : les communautés de communes et la compétence mobilité : Mode d'emploi »

**CEREMA**, 2020, « Le plan de mobilité simplifié, un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et territoires ruraux », Collection Références

**COLARD, DE LAPASSE & CLEMENT**, 2021, « Mobilité dans les espaces périphériques et peu denses : vers un territoire plus accessible », France Stratégie, Document de travail

**MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DE LA TRANSITION ÉNERGETIQUE**, 2019, « Fiche sur les mesures clés de la loi LOM »

**UNION DES TRANSPORTS PUBLICS**, 2019, « Observatoire de la mobilité 2019 : offre territoriale, usages, économie »

### TEXTES DE LOI

**PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES**, 2018, Texte soumis à la délibération du conseil des ministres

### ARTICLES UNIVERSITAIRES

**BENTAYOU, CAUHOPE, PERRIN & RICHER**, 2018, « Urbanisme et mobilité : défis et paradoxes de la transition écologique »

**CUVELIER & USTER**, 2020, Réinventer la mobilité pour et avec les habitants du périurbain,

IZEMBAR, 2020, « Loi d'orientation des mobilités : du transport à la mobilité »

PERRIN & BENTAYOU, 2013,

RICHER, 2021, « Le versement-Mobilité et la question territoriale : vers une redéfinition de la ressource suite à la Loi d'Orientation des Mobilités ? »

ROMBAUTS, 2020, « Loi d'orientation des mobilités : de quoi « gouvernance » est-il le nom ? »

### BASES DE DONNEES

CEREMA, 2020, « Base de données des plans de mobilité simplifiés »

CEREMA, 2021, « Base de données de la prise de compétence mobilité »

### ARTICLES DE PRESSE

LE TELEGRAMME, 2018, « Le Ludec, : « Les métropoles vont nous bouffer, on fait tout pour survivre »

LE TELEGRAMME, 2021, « A Kervignac, Cité Marine peine à recruter à cause du manque de transports »

RAMEL & FLOCCO, 2020, « LOM : les sources de financement de la mobilité », La Gazette des Communes

### SITES INTERNET

CEREMA, <https://www.cerema.fr/fr>, consulté pour la dernière fois en octobre 2021

France Mobilités, <https://www.francemobilites.fr/>, consulté pour la dernière fois en octobre 2021

Ministère de la Transition Ecologique, <https://www.ecologie.gouv.fr/>, consulté pour la dernière fois en octobre 2021

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – Population et superficie couverte par classe de la typologie de COLARD & al (2021) .....	9
Figure 2 – Valeur des principales variables pour chaque classe de la typologie EPCI - Source : COLARD & al (2021).....	10
Figure 3 Carte de répartition des différents types d'EPCI en France - Source COLARD & al. (2021).....	12
Figure 4 - Carte de localisation de la CCBBO.....	15
Figure 5 - Densité de population et répartition de l'habitat dans la CCBBO. Source – production personnelle à partir des données IGN et carroyées.....	16
Figure 6 - Diagramme de répartition des flux d'actifs des habitants de la CCBBO en fonction de la destination de travail .....	17
Figure 7 - Parts modales des flux d'actifs de la CCBBO .....	18
Figure 8 - Diagramme comparaison de la motorisation des ménages entre la CCBBO, la CA de Lorient, et la Région Bretagne.....	19
Figure 9 - Tableau de comparaison des émissions de CO2/passager.km entre les transports publics et les véhicules particuliers - Source : UTP 2019.....	20
Figure 10 - Tableau d'évolution du nombre de communes, de la population couverte, de la surface et de la densité de population dans le périmètre des AO entre 2016 et 2017- Source : UTP 2019.....	21
Figure 11 - Carte des transports de la CCBBO et ses environs.....	22
Figure 12 - Tableau de comparaison des coûts et temps de parcours en direction de Lorient entre la voiture, le batobus et la Ligne 16 dans la CCBBO.....	23
Figure 13 - Carte de répartition des aménagements cyclables dans la CCBBO.....	24
Figure 14 - Carte d'évaluation de la sécurisation des franchissements pour les cyclistes – Source : Réalisation personnelle.....	26
Figure 15 - Emissions annuelles de CO2 par habitant liées aux déplacements par lieu de résidence des ménages, selon le découpage territorial de l'Insee .....	28
Figure 16 - Diagramme de comparaison des coûts externes et des prélèvements marginaux moyens par type de véhicule (en c€2015/véhicule-km).....	29
Figure 17 Diagramme de perception de l'accès aux équipements en fonction du degré d'adhésion au mouvement gilets jaunes.....	31
Figure 18 Schéma sur la prise de compétence mobilité pour les communautés de communes suite à la loi LOM .....	38
Figure 19 – Comparaison des populations moyennes des communautés de communes en fonction de leur statut vis-à-vis de la prise de compétence mobilité .....	39
Figure 20 Carte de la prise de compétence mobilité au 15 juillet 2021 - Source Cerema .....	40
Figure 21 Prise de la compétence AOM par les communautés de communes (en pourcentage de la population) - Source Cerema .....	41



Figure 22 Carte de la prise de compétence AOM dans la région Bretagne .....	42
Figure 23 – Carte de répartition des structures ayant réalisé un Plan de Mobilité Rural .....	46
Figure 24 – Répartition des structures ayant réalisé un Plan de Mobilité Simplifié en 2020.....	47
Figure 25 – Tableau de répartition des Plans de Mobilité Simplifié en fonction de la population de la structure concernée .....	47
Figure 26 Diagramme de répartition par activité des répondants au questionnaire population de la CCBBO.....	50
Figure 27 Classement par degré priorité des solutions de mobilité par les répondants du questionnaire population de la CCBBO.....	51
Figure 28 – Taux appliqués pour le calcul du potentiel captable .....	54
Figure 29 Carte du potentiel cyclable dans la CCBBO .....	55
Figure 30 - Cibles prioritaires identifiées par les acteurs de la CCBBO .....	56
Figure 31 - Echelles de déplacement qui ont été identifiées comme prioritaires par les acteurs de la CCBBO.....	56
Figure 32 – Tableau d'évolution des taux plafond de versement mobilité depuis 50 ans – .....	66
Figure 33 Evolution du nombre de communes, de la population et des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité sur 15 ans.....	68
Figure 35 - Cartographie des différentes zones de desserte évaluées par le SCOT du Pays de Lorient. ....	71

# TABLE DES MATIERES

<b>Remerciements</b> .....	<b>2</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>PARTIE 1 : Analyse, et caractérisation de la mobilité dans les espaces périurbains : les causes et conséquences de l'hégémonie de la voiture particulière</b> .....	<b>7</b>
1. Pratiques de déplacement dans les territoires périurbains .....	8
Qu'est-ce qu'un territoire périurbain : classification de COLARD & al (2021) .....	8
La CCBBO définie comme communauté de communes périurbaine de la ville de Lorient par la typologie de COLARD & al (2021) .....	13
2. La CCBBO : un territoire périurbain de Lorient dynamique démographiquement, et où l'usage de la voiture particulière est quasiment hégémonique.....	14
3. Une dépendance à la voiture particulière expliquée par un double constat : la facilité de déplacement et la difficulté de déplacement par les autres modes de transport .....	17
Une motorisation voire une multi-motorisation dominante .....	18
Une offre de transports en commun qui ne répond pas aux attentes des habitants dans le périurbain .....	19
Des espaces hostiles à la circulation en modes doux.....	24
4. Externalités négatives de la dépendance de la voiture particulière : des conséquences à la fois environnementales, économiques et sociales .....	27
Un impact environnemental démontré sur la qualité de l'air et la production de gaz à effet de serre, principalement pour les déplacements périurbains.....	27
Une dépendance à la voiture particulière source de dépenses importantes pour la collectivité .....	29
Un système du tout voiture dans les espaces peu denses qui fragilise à la fois les utilisateurs de la voiture, mais aussi ceux qui n'y ont pas accès .....	30
Conclusion de la première partie .....	32
<b>PARTIE 2 : La loi LOM pour diversifier la mobilité dans les territoires peu denses : du cadre législatif à la traduction opérationnelle</b> .....	<b>35</b>
1. Loi LOM : une volonté d'exercice de la compétence mobilité à l'échelle locale dans les territoires peu denses	36
LOM : la transition d'une notion de transport à une notion de mobilité.....	36
Une volonté de traiter cette question de la mobilité de l'échelle locale : possibilité pour les communautés de communes de prendre la compétence mobilité .....	37
2. Coordination entre stratégies de mobilité et d'urbanisme dans le milieu périurbain : une démarche complexe mais amorcée par la prise de compétence mobilité et la possibilité de réaliser un Plan de Mobilité Simplifié.....	43
Le lien essentiel entre politique d'urbanisme et politique de mobilité .....	43

Une réflexion et une démarche qui se veut structurante dans le milieu urbain .....	44
Une volonté d’initier cette réflexion en milieu rural : la prise de compétence mobilité et la création du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) par la loi LOM en 2019. ....	45
3. Présentation de l’élaboration du Plan de Mobilité et du Schéma Directeur Cyclable de la CCBBO (méthodologie ITEM).....	49
Une phase transversale de concertation et suivi .....	49
Phase 1 : Diagnostic des pratiques de déplacement et de l’offre de mobilité sur le territoire de la CCBBO.....	52
Phase 2 – Construction de la stratégie du Plan de Mobilité .....	55
Phase 3 – Réalisation d’un Plan d’Actions.....	57
Conclusion de partie : .....	58
<b>PARTIE 3 : Des freins à la fois institutionnels et locaux au développement des mobilités alternatives en milieu périurbain</b>	<b>61</b>
1. Loi LOM : des enjeux de lisibilité et de gouvernance importants pour les acteurs locaux, vers une dislocation de la compétence mobilité ? .....	62
Des champs balayés trop nombreux qui compliquent la lisibilité de la loi et de ses objectifs principaux .....	62
Gouvernance de la mobilité : d’une « compétence morcelée » à un « éclatement assumé » avec la LOM .....	63
2. Des moyens supplémentaires jugés insuffisants pour changer la donne en termes de mobilité dans les territoires périurbains et ruraux .....	64
Des dispositifs de financement envisagés qui auraient pu contribuer à financer durablement les mobilités alternatives, mais qui ont été abandonnés pour des questions sociales .....	64
Des dispositifs de financement mis en place qui ne répondent pas aux ambitions affichées de la LOM, et qui reposent principalement sur les entreprises .....	65
3. Des choix politiques locaux qui peuvent enrayer le développement des mobilités alternatives .....	68
Un mouvement général d’expansion du périmètre des AOM qui n’est pas suivi dans le cas de la CCBBO.....	68
Un refus de s’intégrer aux grandes agglomérations expliqué par un attachement à l’ultra-local, même en milieu périurbain, et par un rejet de la « métropole » dans le cas de la CCBBO et Lorient Agglomération .....	69
Un potentiel de desserte pourtant important par le réseau urbain de Lorient (CTRL).....	71
Conclusion de partie : .....	72
<b>Conclusion.....</b>	<b>74</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>76</b>
<b>Table des illustrations .....</b>	<b>78</b>
<b>Table des Matières.....</b>	<b>80</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>82</b>

## ANNEXES

ANNEXE N°1 : Questionnaire habitants CCBBO

### QUESTIONNAIRE HABITANTS



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié et de sa déclinaison en Schémas  
Directeurs Cyclables des

Communautés de Communes de Blavet Bellevue Océan

La Communauté de Communes Blavet Bellevue Océan s'engage dans une réflexion visant à améliorer les déplacements et à favoriser l'usage du vélo. A ce titre, nous souhaitons mieux connaître vos pratiques quotidiennes de déplacements.

Ce questionnaire, totalement anonyme et d'une durée de 10 minutes environ, permettra également d'identifier vos besoins pour construire un Plan de Mobilité et le décliner en Schéma Directeur Cyclable, répondant à vos attentes afin d'améliorer vos déplacements.

Aussi, nous vous remercions par avance de répondre à cette enquête.

#### Partie 1 : renseignement

**RS1. Commune de résidence :**

- Kervignac
- Merlevenez
- Nostang
- Plouhinec
- Sainte-Hélène
- Autre commune : .....

*Si Autre commune :*

**RS1- Bis. Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre sur la Communauté de Communes Blavet Bellevue Océan ?**

- Voiture
- Covoiturage
- Marche
- Vélo
- Bus ou car
- Autre

*Pour tous :*

**RS2. Etes-vous ?**

- Un homme
- Une femme

**RS3. Quel âge avez-vous ? /\_\_\_/**

**RS4. Actuellement êtes-vous ?**

- En étude (lycéen ou étudiant)
- En activité (actif, apprenti, stagiaire)
- Retraité
- A la recherche d'un emploi
- Autre : .....

**RS5. Si vous êtes en activité ou étudiants : dans quelle commune travaillez-vous ou étudiez-vous ?**

- Kervignac
- Merlevenez
- Nostang
- Plouhinec
- Sainte-Hélène
- Autre commune : .....

**RS6. Avez-vous un vélo en état de marche à votre disposition dans votre foyer ?**

- Oui
- Non

*A ceux qui ont un vélo :*

**RS7. Si oui de quel type ? :**

- Vélo de ville
  
- Vélo Tout Terrain ou Vélo Tout Chemin

- Vélo de course
- Autres : .....

S'agit-il d'un vélo électrique ? :  oui       non

*A ceux qui n'ont pas de vélos :*

**RS8. Pour quelle raison n'avez-vous pas de vélo ?**

- Je n'en fais jamais
- Je n'en veux pas
- Je n'ai pas de place pour le stocker
- Un vélo coûte trop cher / je n'ai pas les moyens d'en acheter un
- Autre raison

## Partie 2 : Pratiques de déplacements classiques

*Pour cette première partie du questionnaire, nous vous demandons de nous préciser vos pratiques de déplacements classiques, antérieures au contexte du COVID.*

**QUESTION 1. Pour les motifs que je vais vous citer, pouvez-vous me dire... ?**

Motifs	<p>...Quel est le mode de transport principal, que vous utilisez le plus fréquemment ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voiture</li> <li>- Coiture en covoiturage (hors membre du foyer)</li> <li>- Moto</li> <li>- Bus ou Car</li> <li>- Train</li> <li>- Vélo</li> <li>- Marche</li> </ul>
1. Travail	
2. Achats de proximité (boulangerie, poste ...)	
3. Achats en moyenne et grande surface	

4. Activités culturelles ou sorties entre amis	
5. Activités sportives	
6. Démarches administratives	
7. Rendez-vous médicaux	
8. Visites familiales	
9. Scolarité (accompagnement des enfants vers écoles, collèges... )	

**QUESTION 2.** Pour les motifs que je vais vous citer, pouvez-vous me dire... ?

Motifs	Parmi les communes ci-dessous, vers quelle commune vous déplacez-vous le plus fréquemment pour ce motif ?  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Ma commune de résidence</i></li> <li>▪ <i>Kervignac</i></li> <li>▪ <i>Merlevenez</i></li> <li>▪ <i>Nostang</i></li> <li>▪ <i>Plouhinec</i></li> <li>▪ <i>Sainte-Hélène</i></li> <li>▪ <i>Lorient</i></li> <li>▪ <i>Riantec</i></li> <li>▪ <i>Port-Louis</i></li> <li>▪ <i>Locmiquélic</i></li> <li>▪ <i>Lanester</i></li> <li>▪ <i>Hennebont</i></li> <li>▪ <i>Landévant</i></li> <li>▪ <i>Etel</i></li> <li>▪ <i>Auray</i></li> <li>▪ <i>Vannes</i></li> <li>▪ <i>Autres.....(précisez)</i></li> </ul>
Achats de proximité (boulangerie, poste ...)	
Achats en moyenne et grande surface	
Activités culturelles et sorties entre amis, restaurants...	
Activités sportives	
Démarches administratives	
RDV médicaux	

**QUESTION 3.** A quelle fréquence utilisez-vous les modes de transport suivants, pour vous déplacer sur et depuis le territoire et rencontrez-vous des difficultés lors de leurs utilisations ?

<i>Fréquence d'utilisation</i>	<i>Difficultés rencontrées ?</i>
--------------------------------	----------------------------------

<b>La voiture (ou moto/scooter)</b>	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque <input type="checkbox"/> Deux à trois fois par semaine <input type="checkbox"/> Une fois par semaine <input type="checkbox"/> Une à deux fois par mois <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois <input type="checkbox"/> Jamais	<input type="checkbox"/> Je n'utilise pas ce mode <input type="checkbox"/> Je n'ai pas de voiture <input type="checkbox"/> Je n'ai pas le permis <input type="checkbox"/> Oui, je rencontre régulièrement des difficultés <input type="checkbox"/> Oui parfois <input type="checkbox"/> Non jamais
<b>Le covoiturage</b>	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque <input type="checkbox"/> Deux à trois fois par semaine <input type="checkbox"/> Une fois par semaine <input type="checkbox"/> Une à deux fois par mois <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois <input type="checkbox"/> Jamais	<input type="checkbox"/> Je n'utilise pas ce mode <input type="checkbox"/> Oui, je rencontre régulièrement des difficultés <input type="checkbox"/> Oui parfois <input type="checkbox"/> Non jamais
<b>La marche</b>	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque <input type="checkbox"/> Deux à trois fois par semaine <input type="checkbox"/> Une fois par semaine <input type="checkbox"/> Une à deux fois par mois <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois <input type="checkbox"/> Jamais	<input type="checkbox"/> Je n'utilise pas ce mode <input type="checkbox"/> Oui, je rencontre régulièrement des difficultés <input type="checkbox"/> Oui parfois <input type="checkbox"/> Non jamais
<b>Le vélo</b>	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque <input type="checkbox"/> Deux à trois fois par semaine <input type="checkbox"/> Une fois par semaine <input type="checkbox"/> Une à deux fois par mois <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois <input type="checkbox"/> Jamais	<input type="checkbox"/> Je n'utilise pas ce mode <input type="checkbox"/> Oui, je rencontre régulièrement des difficultés <input type="checkbox"/> Oui parfois <input type="checkbox"/> Non jamais
<b>Le bus ou car</b>	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque <input type="checkbox"/> Deux à trois fois par semaine <input type="checkbox"/> Une fois par semaine <input type="checkbox"/> Une à deux fois par mois <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois <input type="checkbox"/> Jamais	<input type="checkbox"/> Je n'utilise pas ce mode <input type="checkbox"/> Oui, je rencontre régulièrement des difficultés <input type="checkbox"/> Oui parfois <input type="checkbox"/> Non jamais
<b>Le train</b>	<input type="checkbox"/> Tous les jours ou presque <input type="checkbox"/> Deux à trois fois par semaine <input type="checkbox"/> Une fois par semaine <input type="checkbox"/> Une à deux fois par mois <input type="checkbox"/> Moins d'une fois par mois <input type="checkbox"/> Jamais	<input type="checkbox"/> Je n'utilise pas ce mode <input type="checkbox"/> Oui, je rencontre régulièrement des difficultés <input type="checkbox"/> Oui parfois <input type="checkbox"/> Non jamais

*Pour les répondants qui se déplacent en voiture et rencontre des difficultés*

**QUESTION 4. A quelle fréquence rencontrez-vous les difficultés suivantes sur le territoire des Communautés de Communes de Blavet Bellevue Océan?**

*Types de difficultés rencontrées et à quelle fréquence .....*

	<i>Tous les jours ou presque</i>	<i>Fréquemment</i>	<i>Plutôt occasionnellement</i>	<i>Jamais</i>
Des difficultés de circulation due à un trafic important	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le non-respect des règles de conduite par les autres usagers (sentiment insécurité routière, vitesse des usagers...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des difficultés dues à la forte présence de poids lourds	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Difficultés de stationnement à votre domicile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Difficultés de stationnement sur votre lieu de travail	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Difficultés de stationnement en général sur les pôles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Pour les répondants qui se déplacent rarement (moins d'une fois par mois) ou jamais en covoiturage*

**QUESTION 5. Concernant le covoiturage, quelles sont les raisons qui peuvent limiter votre pratique ?**

*(Deux réponses possibles)*

- Vous ne connaissez personne sur votre lieu de travail/trajet avec qui le faire
- Vos horaires sont trop contraignants et ne me permettent pas de le faire
- Il n'y a une absence d'aires de covoiturage
- Vous effectuez souvent d'autres déplacements avant de rentrer chez vous (achats, loisirs...)
- Vous préférez garder une certaine liberté
- Vous ne connaissez pas cette pratique
- Autre raison

*A tous*

**QUESTION 6. Merci de noter entre 1 et 10 les affirmations suivantes en fonction de la perception que vous avez de vos déplacements quotidiens (1 signifiant pas du tout d'accord et 10 tout à fait d'accord)**

	<i>Note de 1 à 10</i>
Vos déplacements quotidiens sont globalement satisfaisants ?	
L'offre de transport existante sur le territoire limite parfois vos déplacements ?	
L'offre de transport existante sur le territoire limite parfois les déplacements de vos enfants ?	

### Partie 3 : Vous et les transports collectifs

**QUESTION 7. Comment jugez-vous l'offre de transport collectif au départ de votre commune pour les destinations ou motifs suivants ?**

	<i>Totalement inadaptée</i>	<i>Plutôt inadaptée</i>	<i>Plutôt bien adaptée</i>	<i>Très bien adaptée</i>	<i>Ne Sais Pas - ne connais pas l'offre</i>	<i>Il n'existe pas d'offre</i>
Pour des déplacements quotidiens en lien avec le travail ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour des déplacements occasionnels vers le pôle le plus proche (courses, médecin...) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Hennebont ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Lorient ou Lanester ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Etel ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Auray ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Vannes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autre : .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*A ceux qui utilisent les transports collectifs (bus, car, train) au moins une à deux fois par mois*

**QUESTION 8. Pour quelles raisons utilisez-vous les transports collectifs ?**

*(Trois réponses possibles)*

- Vous avez un arrêt à proximité de votre domicile
- Vous n'avez pas le permis de conduire
- Vous n'avez pas de voiture à disposition
- A cause de mon âge avancé et/ou ma santé fragile
- Les transports en commun sont économiques
- Les transports en commun sont rapides
- Vous voulez éviter d'utiliser votre véhicule
- Vous voulez éviter d'acquérir un autre véhicule
- Les transports en commun sont plus écologiques
- Il est difficile de circuler ou de se stationner sur les trajets réalisés
- Autre raison

*A ceux qui n'utilisent pas du tout ou très peu les transports collectifs sur le territoire*

**QUESTION 9. Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas du tout ou très peu les transports collectifs sur le territoire ?**

*(Trois réponses possibles)*

- Vous ne connaissez pas le réseau et les lignes
- Les temps de trajets en bus/cars sont trop longs comparés à ceux effectués en voiture
- Les lignes et/ou les horaires ne correspondent pas à vos besoins de déplacements
- Vous n'avez pas d'arrêt à proximité de votre domicile
- Vous préférez utiliser votre voiture
- Le prix du bus est trop élevé
- Autre raison

**QUESTION 10.** Pour les motifs suivants, pouvez-vous préciser quelle est votre utilisation actuelle du vélo ?

Motifs	Jamais	Très rarement <i>(moins d'une fois par mois)</i>	Occasionnellement <i>(1 à 2 fois par mois)</i>	Souvent <i>(chaque semaine mais sur une période de l'année)</i>	Régulièrement <i>(toutes les semaines, toute l'année)</i>
Pour me rendre au travail/école	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour réaliser des achats de proximité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre chez des amis, réaliser des démarches administratives ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour me promener : loisirs / balades	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour la pratique sportive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*A ceux qui rencontrent des difficultés à vélo*

**QUESTION 11.** Quelles difficultés rencontrez-vous quand vous vous déplacez à vélo sur le territoire ?  
*(deux réponses principales- Difficultés 1 et difficultés 2 en menu déroulant ?)*

- Le relief est pénible
- Les trajets effectués sont généralement trop longs pour être réalisés à vélo
- Les aménagements cyclables sont trop limités
- Certains aménagements cyclables existants sont dangereux
- La dangerosité de certaines voies de circulation due à la cohabitation avec les voitures
- Le manque de stationnements vélo en général sur le territoire
- Autre raison

**QUESTION 12.** Pouvez-vous indiquer ci-dessous des lieux, intersections, axes... qui vous semblent dangereux ou accidentogènes pour les cycles et qui nécessiterait d'être prioritairement traités sur le territoire ?

*Exemples : l'intersection rue X rue Y sur la commune de ..., le giratoire ... sur la commune de ..., la rue X sur la commune de ....*

Lieux 1 à traiter : .....

Lieux 2 à traiter : .....

Lieux 3 à traiter : .....

**QUESTION 13. Quels sont selon vous les moyens à mettre en œuvre pour développer la pratique du vélo ?**

*(Notez par degré de priorité 1 : ce n'est pas du tout une priorité à 5 : c'est une priorité très importante)*

Les actions pour développer la pratique	Niveau de priorité				
	1	2	3	4	5
Créer et/ ou sécuriser les aménagements cyclables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pacifier davantage la voirie dans les centres bourgs avec des zones 20, zones 30...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer la location de Vélo à Assistance Electrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réaliser une meilleure signalisation / jalonnement des itinéraires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer les parkings / stationnements vélos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer l'intermodalité transport collectif / vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer la sensibilisation/communication sur les bienfaits du vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**QUESTION 14. Quels sont selon-vous les 3 itinéraires cyclables prioritaires à aménager sur le territoire ?**

*Exemples : liaison de commune à commune, d'une commune vers un lieu précis, entre deux lieux précis....*

Précisez l'itinéraire 1 à aménager :

.....

Précisez l'itinéraire 2 à aménager :

.....

Précisez l'itinéraire 3 à aménager :

.....

## Partie 5 : Vos autres attentes dans l'amélioration des déplacements

A tous

### QUESTION 15. Ces solutions vous paraissent-elles importantes à développer sur le territoire ?

	<i>Oui certainement</i>	<i>Oui plutôt</i>	<i>Non pas vraiment</i>	<i>Non pas du tout</i>
Améliorer les transports collectifs entre votre commune et les principaux équipements et pôles de la Communauté de Communes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer une offre de transport locale vers les services de santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Améliorer les transports collectifs entre votre commune et l'extérieur du territoire (vers Lorient, Vannes ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer le covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Favoriser l'usage des voitures électriques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mettre en place un système d'Auto-stop organisé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer l'autopartage				
Sécuriser les cheminements piétons dans les centres-bourgs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Améliorer les accès piétons aux abords des écoles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réduire la place occupée par le stationnement automobile sur l'espace public	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Limiter les vitesses dans les traversées de communes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer l'information sur l'offre de transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Améliorer les solutions de mobilité vers les sites touristiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développer les services à distance pour limiter les besoins de mobilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Partie 6 : Les évolutions envisageables de comportements de mobilité

A tous

**QUESTION 16.** Si des améliorations étaient apportées aux différentes offres de transport, seriez-vous prêt à utiliser les différents modes ci-dessous pour certains déplacements quotidiens et à quelle fréquence ?

	<i>Très souvent</i>	<i>Régulièrement</i>	<i>Occasionnellement</i>	<i>Pas du tout</i>
Covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus/car	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*A tous*

**QUESTION 17.** Comment percevez-vous l'impact du COVID sur vos futures pratiques de mobilité ?

- Je vais faire plus de télétravail ;
- Je vais réaliser plus d'achats en ligne ;
- Au regard des mesures de distanciation, je préfère délaissé les modes « collectifs » (transport en commun, covoiturage...) et reprendre ma voiture ;
- Au regard des mesures de distanciation, je préfère délaissé les modes « collectifs » (transport en commun, covoiturage...) et utiliser mon vélo...
- Autre : .....

*A tous*

**QUESTION 18.** Avez-vous des attentes au sujet de vos déplacements qui ne sont pas abordées dans ce questionnaire ?

.....

.....

**Merci de votre participation**