



HAL
open science

L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable en Bretagne

Cécile Coudert

► **To cite this version:**

Cécile Coudert. L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable en Bretagne. Architecture, aménagement de l'espace. 2023. dumas-04219893

HAL Id: dumas-04219893

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04219893>

Submitted on 27 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.

Master Urbanisme et Aménagement (U&A)

Parcours Ingénierie du Développement et de
l'Aménagement des Territoires en Transition (IDATT)

L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable en Bretagne

Cécile COUDERT

Soutenu le lundi 11 septembre 2023
à la Cité des Territoires

Sous la direction de :

Kamila Tabaka Simon, maîtresse de
conférences et enseignante-chercheuse à
l'IUGA.

Daria Hains-Ferland, ingénieure d'études
au LABERS de l'UBO.



Affiche du marathon créatif, CréaMOBZH, organisé
par Ti MOBZH et le LABERS, 2023.

NOTICE analytique

Projet de Fin d'Études Master Urbanisme et Aménagement parcours Ingénierie du Développement et de l'Aménagement des Territoires en Transition

AUTEUR	COUDERT Cécile		
TITRE	L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable en Bretagne		
Date de soutenance	11/09/2023		
Organisme d'affiliation	Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine		
Organisme dans lequel le stage a été effectué	Laboratoire d'études et de recherche en sociologie, Université de Bretagne Occidentale (Brest).		
Directeur/directrice du Projet de Fin d'Études	Kamila Tabaka Simon		
Collation	Nombre de pages	Nombre d'annexes	Nombre de références bibliographiques
	107	10	31
Mots-clés analytiques	Conseil en mobilités, mobilités durables, réseau d'acteurs		
Mots-clés géographiques	Région Bretagne, Pays de Brest		
RÉSUMÉ français			
<p>Face aux enjeux environnementaux et sociaux engendrés par la mobilité, les autorités publiques ont éprouvé une préoccupation croissante. Par de nouvelles législations et réglementations, l'Etat porte une réelle volonté d'agir dans la transition des mobilités par la décarbonisation des transports. L'enjeu est d'autant plus important en Bretagne où 50 % des émissions de CO2 sont dues aux transports (ADEME, 2019). Les acteurs de la mobilité bretons doivent donc agir rapidement afin d'atteindre les objectifs nationaux et régionaux. Pour ce faire, ces derniers peuvent être accompagnés dans leurs stratégies et projets de mobilités durables. Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéressons aux acteurs du conseil en mobilités durables et de la structuration de ce réseau en Bretagne. Ce travail s'appuie sur une observation participante dans le cadre d'un stage de fin d'études réalisé au sein du laboratoire d'études et de recherche en sociologie de l'Université de Bretagne Occidentale, d'entretiens semi-directifs et d'un diagnostic du terrain d'étude, la Bretagne.</p>			
RÉSUMÉ anglais			
<p>Faced with the environmental and social challenges generated by mobility, public authorities have experienced growing concern. Through new legislation and regulations, the State has a real will to act in the transition of mobility through the decarbonization of transport. The stakes are even higher in Brittany where 50% of CO2 emissions are due to transport (ADEME, 2019). The actors of Breton mobility must therefore act quickly to achieve national and regional objectives. To do this, they can be supported in their strategies and sustainable mobility projects. In the framework of this thesis, we are interested in the actors of sustainable mobility consulting and the structuring of this network in Brittany. This work is based on a participant observation within the framework of a final internship realized in the laboratory of studies and research in sociology of the University of Western Brittany, semi-directive interviews and a diagnosis of the field of study, Brittany.</p>			

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier ma tutrice de stage, Daria Hains-Ferland, pour son accompagnement et ses conseils avisés tout au long de mon stage et de la réalisation de ce mémoire. Je tiens également à remercier Jérôme Sawtschuk pour les nombreux conseils et recommandations qu'il a pu me donner tout au long de mon stage.

Je souhaite exprimer ma reconnaissance envers ma tutrice universitaire, Kamila Tabaka Simon, pour ses conseils éclairés et son suivi attentif tout au long de mon travail.

Mes remerciements les plus chaleureux s'adressent également à toute l'équipe du Laboratoire d'études et de recherche en sociologie, de l'Université Occidentale de Bretagne, pour m'avoir accueilli pour la réalisation de mon stage de fin d'études.

Mes remerciements s'étendent également à tous les professeurs qui ont enrichi mon parcours académique par leur enseignement de qualité.

Enfin, je remercie le soutien de ma famille et de mes amis qui m'ont donné la force de persévérer et d'atteindre cette étape importante de ma vie académique et professionnelle.

Liste des acronymes

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité.

AOT : Autorisation d'occupation temporaire.

Bapav : Brest à pied et à vélo (association située à Brest).

CCI : Chambre de commerce et d'industrie.

CO2 : Dioxyde de carbone

DSP : Délégation de service public.

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale.

FABMOBZH : Fabrique des mobilités en Bretagne (projet de recherche-société).

LABERS : Laboratoire d'études et de recherche en sociologie (Université de Bretagne Occidentale).

LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

LOM : Loi d'orientation des mobilités.

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs.

MAPTAM : Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

NOTRe : loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.

PCAET : Plan climat-air-énergie territorial.

PDME : Plan de mobilité employeur.

SRADDET : Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

SRU : Loi solidarité et renouvellement urbain.

TER : Train express régional.

Ti-MOBZH : Maison des mobilités en Bretagne (association).

ZFE : Zones à faibles émissions.

Table des matières

Introduction	9
Partie 1 : Mobilité et territoire : évolutions, acteurs et conseil	17
Chapitre 1 : Evolution des mobilités : définitions et lois.....	17
1.1. <i>La mobilité quotidienne en France</i>	18
1.2. <i>Evolution de l'action publique : une approche des transports à une approche des mobilités.</i>	19
1.3. <i>Evolution législative des mobilités en France</i>	22
Chapitre 2 : Acteurs de la mobilité : un millefeuille territorial en perpétuelle évolution	25
2.1. <i>Une décentralisation des compétences de mobilité</i>	25
2.2. <i>Tableau récapitulatif des acteurs de la mobilité et de leurs compétences</i>	27
Chapitre 3 : Accompagner les acteurs : le conseil en mobilité	28
3.1. <i>Définitions et missions du conseil en mobilité</i>	29
3.2. <i>Un contexte de plus en plus favorable au conseil en mobilité ?</i>	31
3.3. <i>Typologie des acteurs du conseil en mobilité</i>	32
Partie 2 : Terrain d'étude et Enjeux	36
Chapitre 1 : Etude des caractéristiques socio-territoriales de la Bretagne	36
1.1. <i>Profil des habitants de la Bretagne : données générales</i>	36
1.2. <i>Une région avec une attractivité inégale : analyse de la répartition des habitants.</i>	38
1.3. <i>Organisation urbaine et accès aux services</i>	40
Chapitre 2 : Analyse de la mobilité en Bretagne : panorama des infrastructures, des services et des pratiques	42
2.1. <i>Evolution des infrastructures de mobilité en Bretagne : d'un retard de développement à la prédominance du tout voiture</i>	42
2.2. <i>Les services de mobilité</i>	44
2.3. <i>Exploration des habitudes de mobilité des Bretons</i>	45
2.4. <i>Focus sur le pôle métropolitain du Pays de Brest</i>	48
Chapitre 3 : La région Bretagne face aux enjeux liés à la mobilité	52
3.1. <i>Les enjeux liés à la mobilité</i>	53
3.2. <i>Les engagements de la région Bretagne</i>	54
3.3. <i>Des acteurs bretons engagés dans les mobilités.</i>	57
Partie 3 : L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable : un réseau en structuration, réunion d'une diversité d'acteurs.	62
Chapitre 1 : L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne.....	62
1.1. <i>Des acteurs divers pour répondre au besoin de conseil en mobilité en Bretagne.</i>	62
1.2. <i>Un écosystème des acteurs du conseil en mobilité complexe.</i>	64
1.3. <i>Les différentes formes de conseil en mobilité en Bretagne</i>	67
Chapitre 2 : Un écosystème fragile des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne : entre besoin d'interconnaissance et intégration de nouveaux acteurs.....	69
2.1. <i>Mise en concurrence des acteurs du conseil en mobilité.</i>	70
2.2. <i>La nécessité d'interconnaissance au sein de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne.</i>	74
2.3. <i>L'émergence des acteurs citoyens dans l'écosystème du conseil en mobilité</i>	75
Chapitre 3 : Une ouverture scientifique pour accompagner les acteurs de la mobilité.....	78
3.1. <i>« Faire la ville avec les chercheurs » pour faire face aux enjeux environnementaux.</i>	79
3.2. <i>L'émergence des projets recherche-action : intégrer l'acteur scientifique aux projets de territoire.</i>	80
3.3. <i>Exemple de l'association Ti MOBZH pour répondre aux besoins et enjeux du territoire.</i>	83
Conclusion	91
Bibliographie	94
Annexes	97
Annexe 1 : Grille d'entretien du Benchmark.....	97
Annexe 2 : Grille d'entretien projet de recherche-action / FABMOBZH.....	98
Annexe 3 : Tableau de référence pour les entretiens du conseil en mobilité en Bretagne.....	99
Annexe 4 : Carte du réseau routier en Bretagne.	100
Annexe 5 : Evolution du réseau ferroviaire en France.....	100

Annexe 6 : Répartition des aéroports en Bretagne et nombre de passagers en 2018.....	101
Annexe 7 : Les objectifs transversaux de la Breizh COP.....	101
Annexe 8 : Les acteurs de la mobilité au sein du Pays de Brest (compétences, documents d'aménagements, services).....	101
Annexe 9 : Les acteurs de la mobilité au sein du Pays de Brest (compétences, documents d'aménagements, services).....	105
Annexe 10 : Liste des activités de Ti MOBZH.....	105
Tables	106

Introduction

« Entre le deuxième trimestre 2021 et le deuxième trimestre 2022, le prix spot moyen du baril du Brent est passé de 69 euros à 112 euros (soit + 63 %), avec un pic à 123 euros au mois de juin 2022 » (Bourgeois, Lafrogne-Joussier, 2022).

Cette augmentation du coût du pétrole n'est pas la première en France. De nombreux chocs pétroliers ont frappé le pays ainsi que le monde entier. La crise énergétique à laquelle nous faisons face est amplifiée par la guerre en Ukraine dès le début de l'année 2022. La France importe la majorité de ses produits pétroliers ainsi que son gaz, par conséquent, le pays est totalement dépendant des coûts d'approvisionnement qui ne cessent de fluctuer à la hausse sur le marché mondial. Cette situation place la France et ses habitants en situation d'insécurité. Afin de pallier cette crise de l'énergie, le président Emmanuel Macron a mis en place un bouclier tarifaire afin de limiter l'impact de la crise sur les entreprises et les ménages. Aussi, *« entre les deuxièmes trimestres 2021 et 2022, en cumulant le renchérissement de l'électricité, du gaz et des produits pétroliers, les prix de l'énergie augmentent ainsi de 28 % pour les ménages ; cette hausse aurait été deux fois plus élevée sans mesure de bouclier (+ 54 %) » (Bourgeois, Lafrogne-Joussier, 2022).*

Malgré ce bouclier, dont les aides sont de moins en moins généralisées et de plus en plus ciblées, l'augmentation des prix de l'énergie augmente directement le prix des biens et services consommés par les habitants, notamment le carburant et le chauffage. Le carburant est une part importante dans le budget des ménages français. En effet, 84,1 % des ménages français possèdent une voiture et 36,3 % en possèdent deux ou plus (INSEE, 2020). Pour un grand nombre de français, la voiture est essentielle dans leur quotidien. Certains territoires, notamment ruraux, sont peu voire pas du tout desservis par les transports publics ce qui accentue la dépendance des ménages à l'automobile. Nous pouvons parler de dépendance à l'automobile (Dupuy, 1999). Aussi, la crise énergétique et l'augmentation du carburant qui s'ensuit a de nombreux effets sur la vie des ménages.

Cette dépendance à l'automobile est très présente en Bretagne. Le réseau routier dense et l'habitat dispersé favorisent et encouragent l'utilisation de la voiture. La région Bretagne comptabilise 3 354 854 habitants au recensement de 2019, il s'agit de la cinquième région la plus densément peuplée en France. La région Bretagne compte deux métropoles qui polarisent l'ensemble du territoire : Brest et Rennes. La Bretagne se distingue par son caractère littoral important puisque la mer entoure les quatre cinquièmes de la région. Aussi, nous pouvons distinguer les terres, l'intérieur de la région, aux façades littorales plus attractives et touristiques. Cette différenciation spatiale a des conséquences sur l'urbanisation et le développement des infrastructures de mobilités. L'intérieur de la région est certaines façades maritimes sont peu desservies en transports publics. Le plan routier de De Gaulle en 1969 renforce le maillage routier existant et accentue la dépendance à l'automobile des Bretons.

La mobilité quotidienne en Bretagne est très dépendante à l'usage de la voiture. Cette mobilité, caractérisée par des temporalités courtes et des distances de moins de 100 km, génère de nombreux flux. Les déplacements domicile-travail sont des déplacements quotidiens qui génèrent des flux qui structurent le territoire et font apparaître les bassins de vie de ce dernier. Au total, 66,8 % des actifs en Bretagne contre 66 % en France, travaillent dans une autre commune que leur commune de résidence (INSEE 2019). Ces déplacements domicile-travail sont principalement réalisés en voiture. En effet, 71 % des déplacements

domicile-travail inférieurs à 5 km s'effectuent en voiture, soit 10 % de plus qu'à l'échelle nationale (INSEE, 2017). Les déplacements quotidiens représentent donc un fort enjeu en région Bretagne.

La dépendance de la voiture en Bretagne a des impacts directs sur l'environnement. Selon les données de 2019 de l'ADEME, 50 % des émissions de CO2 en Bretagne sont dues aux transports. Ce nombre est très supérieur à la moyenne nationale de 35 %. Afin de faire face à ces enjeux, la région s'est fixé plusieurs objectifs à travers son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET). La région a pour objectif de mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagements afin de limiter les déplacements contraints, d'améliorer collectivement l'offre de transports publics, inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture individuelle et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires et transformer et réinvestir le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air. En plus de ces objectifs propres à la région, des législations viennent renforcer ces actions. C'est le cas des Zones à faibles Émissions (ZFE) renforcées suites aux lois d'Orientation des Mobilités (2019) et Climat et Résilience (2021). À la suite de ces lois, les métropoles de Brest et de Rennes devront mettre en place une ZFE avant le 31 décembre 2024. Cependant, à la suite du deuxième comité ministériel, en juillet 2023, ces deux métropoles n'ayant pas de ZFE et respectant les seuils réglementaires de qualité de l'air devront seulement mettre en place une restriction de circulation des voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 avant le 1er janvier 2025¹.

Afin de répondre aux enjeux de la mobilité et d'atteindre les objectifs de la région et les objectifs nationaux, les territoires bretons doivent agir et développer les mobilités durables. Ces actions doivent être réalisées dans des temps courts afin de respecter les directives de la région et de l'Etat. À la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, les acteurs de la mobilité et leurs compétences ont évolué. Les blocs communaux ont eu la possibilité de se saisir de la compétence mobilité. En Bretagne, seulement quatre communautés de communes ont laissé les compétences de mobilité à la région². Aussi, le paysage des acteurs de la mobilité en Bretagne s'est transformé et de nouveaux acteurs doivent rapidement se saisir de compétences et de connaissances afin d'aménager les mobilités sur leur territoire. Afin de les accompagner dans leurs projets, les collectivités ont la possibilité de faire appel à des acteurs de conseil en mobilité durable. Ces derniers ont pour rôle d'accompagner les acteurs de la mobilité dans leurs projets de territoire en réalisant des diagnostics, des études de faisabilité, de la sensibilisation ou encore de l'accompagnement. Le conseil en mobilité peut prendre de nombreuses formes et ne s'adresse pas seulement aux collectivités. En effet, les collectivités ne sont pas les seules concernées par les enjeux de mobilités et la législation. À la suite de la loi LOM, les entreprises de plus de 50 salariés sont soumises soit à une négociation avec le comité sociale et économique, soit à la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur. Ce plan est un véritable projet d'entreprise qui demande de l'investissement en temps, de l'animation et des compétences en matière de mobilité. Le conseil en mobilité est par conséquent également tourné vers les entreprises et employeurs. Le conseil en mobilité peut également être à destination des usagers afin de les conseiller sur leurs mobilités et de les informer des solutions existantes.

¹ Source : Service public. <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14587>

² Les quatre communautés de communes qui ont laissé la compétence AOM à la région sont la communauté de communes du Pays de Landivisiau, la communauté de communes de Leff Armor Communauté, la communauté de communes de Loudéac Communauté - Bretagne Centre et la communauté de communes Belle Ile en Mer.

Les acteurs du conseil en mobilité durable sont multiples, ensemble ces acteurs forment un écosystème complexe. Dans le cadre de ce travail, nous nous intéressons à l'écosystème des acteurs du conseil et de service en mobilité durable en Bretagne. L'objectif est de comprendre la structuration du réseau mais également les liens qui existent entre ces acteurs agissant à une mission commune qui est d'accompagner les acteurs de la mobilité dans leurs projets de mobilité durable. Nous nous appuierons plus précisément sur l'exemple du projet recherche-société Fabrique des Mobilités en Bretagne (FABMOBZH) et la création d'un nouvel acteur Ti MOBZH. A travers, ces exemples, nous étudierons l'intégration d'un nouvel acteur au sein de cet écosystème mais également la place de l'acteur scientifique. En conséquence, nous tenterons de répondre à la problématique suivante :

De quelles manières s'organisent les acteurs du conseil en mobilité durable en Bretagne afin de relever les défis et d'atteindre les objectifs régionaux ?

A travers ce travail, il est intéressant de faire une hypothèse quant à la structuration du réseau des acteurs du conseil et de service en mobilité durable en Bretagne. En effet, afin de comprendre l'organisation du réseau d'acteurs, il est important de connaître la structuration de ce dernier. C'est-à-dire comprendre la typologie des acteurs, les différents conseils proposés mais aussi les publics ciblés par les acteurs du réseau. Nous pouvons émettre l'hypothèse que le réseau d'acteurs de conseil en mobilité est plutôt bien développé en Bretagne, c'est-à-dire que l'écosystème des acteurs compte de nombreux acteurs qui se complètent par leurs actions et public cible. Aussi, chaque acteur de la mobilité peut être accompagné à son échelle.

L'étude de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable induit l'étude des relations qui nouent ces acteurs. Ces relations, de nature différente, sont au cœur de l'écosystème et influent sur l'organisation de ce dernier. Nous pouvons donc faire l'hypothèse que le type ou le statut de l'acteur de la mobilité durable a une importance dans la place qu'occupe ce dernier dans l'écosystème et dans la nature de ses relations avec les autres acteurs. En effet, chaque acteur intègre le réseau de manière différente. Cependant, nous pouvons penser que la nature de l'acteur, c'est-à-dire son modèle de développement influe ses relations avec les autres acteurs. C'est-à-dire qu'une association n'aura pas les mêmes relations dans l'écosystème qu'un bureau d'études. Dans ce contexte, nous pouvons également faire l'hypothèse que l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité est soumis à des concurrences.

Pour finir, nous pouvons émettre l'hypothèse que l'acteur scientifique, sous la forme des projets de recherche-action, est acteur neutre dans l'écosystème. Dans le sens où ce dernier ne prend pas part dans une situation de conflit. Dans un écosystème qui serait régi par une concurrence, l'acteur scientifique, du fait de sa capacité à étudier les situations, aurait pour volonté de stabiliser l'écosystème afin de le rendre plus efficace à faire face aux enjeux de la mobilité en Bretagne.

Afin de répondre à la problématique, nous allons tout d'abord dans une première partie étudier l'évolution des mobilités en France. Nous chercherons à comprendre l'évolution de la prise en compte de la mobilité dans les politiques d'aménagement ainsi que le rôle des acteurs de la mobilité et leurs compétences. Dans une deuxième partie, nous nous pencherons sur le territoire breton et ses enjeux en termes de mobilité afin de comprendre les défis à relever par les acteurs de la mobilité. Pour finir, nous étudierons l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durables en Bretagne.

Définitions

Dans le cadre de ce travail de recherche, nous avons la nécessité de définir plusieurs termes utilisés afin de mieux comprendre le sujet. Dans un premier temps, nous devons définir le terme d'acteur :

« Les acteurs sont, en géographie, l'ensemble des agents (individus, groupes de personnes, organisations) susceptibles d'avoir, directement ou indirectement, une action sur les territoires. [...] Les échelles de l'action vont de l'individu à l'État et aux structures transnationales, en passant par les entreprises, les collectivités locales, les associations, etc. Les acteurs ont leurs représentations mentales et patrimoniales, leurs pratiques socio-spatiales des territoires ; leurs intérêts, leurs objectifs et donc leurs stratégies. Ils peuvent passer des alliances, faire du lobbying, arbitrer, s'opposer, ou encore entrer en conflit. L'étude des acteurs permet de mettre en récit une situation géographique, autant que d'éclairer cette situation par des questionnements pertinents » (Géoconfluences³).

Aussi, les acteurs mobilisés sont ceux qui mettent en place des actions afin de développer les mobilités sur un territoire donné. Les collectivités, les entreprises ou encore les usagers actifs peuvent être des acteurs de la mobilité. Les acteurs scientifiques sont des acteurs de la recherche, qui mènent des actions de recherches afin de mieux comprendre le territoire et/ou des situations sur un territoire précis.

Ce travail de recherche nécessite également la définition d'un réseau d'acteurs :

« Un réseau d'acteurs est constitué d'un ensemble d'acteurs (par exemple, individus, organisations ou nations) et des liens qui les connectent. Les acteurs peuvent être liés par différents types de relations, tels que des collaborations, des interactions sociales, des transactions économiques ou des échanges d'informations ». (Wasserman et Faust, 1994).

L'analyse du réseau d'acteurs du conseil en mobilité en Bretagne nous permettra de comprendre les relations qui existent entre ces acteurs. La définition d'un réseau d'acteurs introduit celle de l'écosystème. En effet, dans le cadre de ce travail, nous allons utiliser le terme d'écosystème des acteurs du conseil en mobilité. En sociologie, un écosystème est

« l'ensemble des échanges autorégulés entre des individus interdépendants partageant la même situation et influence réciproque entre cette situation et son environnement. [...] L'écosystème inclut donc deux niveaux en relation, situationnel et contextuel, pris en compte dans les logiques de développement comme l'écologie urbaine ou développement durable » (LISRA, 2009).

Ce travail de recherche nécessite également de définir la mobilité et la mobilité durable. Ces deux termes seront étudiés dans le chapitre 1 de la partie 1. De même, le terme conseil en mobilité, au cœur de ce travail, sera introduit et défini dans le chapitre 3 de la partie 1.

Méthodologie

Ce travail de recherche s'inscrit dans le cadre de mon stage de fin d'études réalisé au sein du laboratoire d'étude et de recherche et de sociologie de l'université de Bretagne Occidentale (LABERS). Je travaille sur le projet de recherche-action Fabrique des Mobilités en Bretagne, FABMOBZH. Le projet de recherche est financé par la région Bretagne et s'intéresse aux mobilités durables (et plus particulièrement à l'autopartage entre particuliers, le covoiturage et le vélo). Je travaille également au développement de

³ Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/acteurs-spatiaux-action-spatiale>

l'association Ti MOBZH, dont l'objectif est de conseiller et accompagner les acteurs de la mobilité à l'échelle régionale. Dans ce cadre, j'ai été plongée au cœur du réseau d'acteurs de conseil en mobilité durable en Bretagne. En effet, l'une de mes missions a été d'étudier l'écosystème afin de définir le positionnement stratégique de Ti MOBZH. Aussi, j'ai activement participé à la planification d'un marathon créatif, CréaMOBZH, dont l'objectif est de développer des projets de mobilités durables en Bretagne. Ce marathon créatif porté par le LABERS et l'association Ti MOBZH a demandé beaucoup d'investissements et d'échanges avec les acteurs de la mobilité durable du territoire. De manière générale, une grande partie de mon stage a été consacré à faire vivre le réseau des acteurs de la mobilité en Bretagne. C'est dans ce contexte que je me suis interrogé sur la structuration du réseau des acteurs de conseil en mobilité durable en Bretagne.

Dans ce travail, je m'intéresse à l'échelle de la région Bretagne. En effet, cette échelle est celle du projet de recherche FABMOBZH ainsi que le rayon d'action de l'association TI MOBZH dont l'objectif est de fédérer les acteurs de la mobilité à l'échelle de la région Bretagne. Du fait que mon stage est réalisé à Brest, je réalise une analyse des enjeux et des acteurs de la mobilité sur le Pays de Brest. Ce focus est important puisque l'association Ti MOBZH, nouvellement créée, exerce pour le moment une influence locale. Aussi, les cas d'études de la partie 3 prennent principalement place dans le Pays de Brest. Nous devons tout de même ne pas oublier que chaque territoire AOM organise les mobilités de manière différente, aussi chaque territoire aura besoin de conseils différents selon les projets qu'ils souhaitent mettre en place.

Dans le cadre de ce travail, je cherche à comprendre de quelles manières les acteurs du conseil en mobilité durable s'organisent afin de répondre aux enjeux environnementaux et d'atteindre les objectifs de la région en matière de mobilités. Pour cela, il m'est nécessaire de répondre à des sous-questions :

- Quelles sont les particularités de la Bretagne en termes de mobilités ? (Enjeux, acteurs, besoins, objectifs...)
- Qu'est-ce que le conseil en mobilité ? (Définition, origine, objectifs ...)
- Comment se structure le réseau d'acteurs du conseil en mobilité en Bretagne ?
- Quelle est la nature des relations au sein de ce réseau d'acteurs de conseil en mobilité ?
- Quel est la place et le rôle de l'acteur scientifique dans ce réseau ? (A travers l'étude de FABMOBZH et de Ti MOBZH).

Ces sous-questions représentent la ligne directrice de la méthodologie mise en place pour ce travail de recherche. La figure 1, illustre de manière synthétique la méthodologie mise en place dans le cadre de ce travail de recherche. La méthodologie a été mise en place entre le 16 mars 2023 et le 13 juillet 2023.

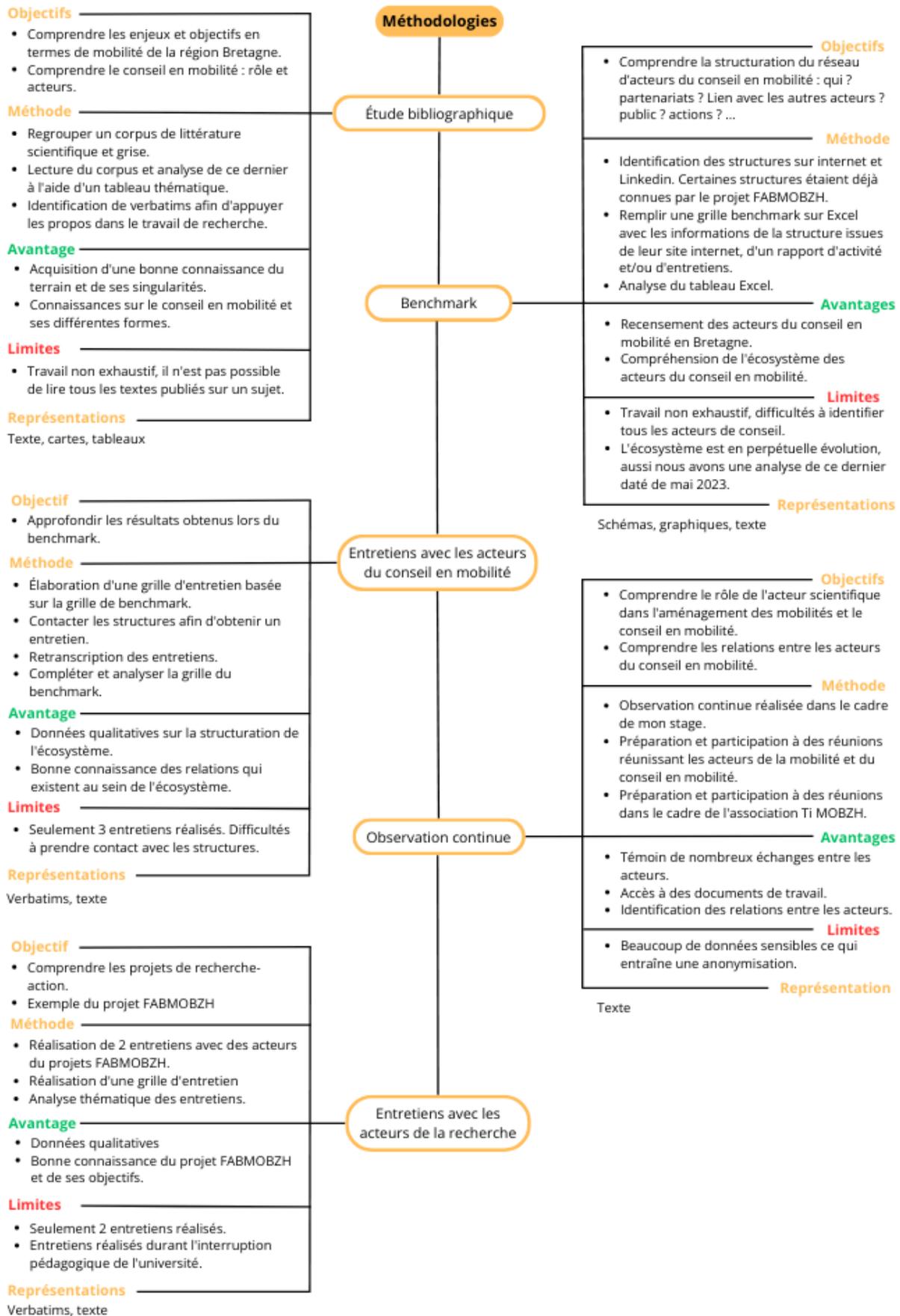


Figure 1 : Schéma synthétique de la méthodologie mise en œuvre dans le cadre de ce travail de recherche. Réalisé par Cécile Coudert sur Canva, 13 août 2023.

Pour ce travail de recherche, j'ai réalisé une étude de la littérature scientifique et grise afin de comprendre les mobilités et leurs spécificités en Bretagne. Cette approche m'a permis de rassembler et d'analyser un large éventail de documents, allant des articles de recherche à des rapports de collectivités, des séminaires et des webinaires. En analysant ces différentes sources, j'ai pu obtenir une vue d'ensemble des spécificités et enjeux liés à la mobilité en région Bretagne. J'ai également réalisé des recherches sur le conseil en mobilité à travers le temps, afin de comprendre la genèse de ce service et la typologie de ces acteurs.

Afin de prendre connaissance de l'écosystème du conseil en mobilité en Bretagne, j'ai réalisé un benchmark des structures qui interviennent dans la région. J'ai eu connaissance de certaines structures grâce aux connaissances des personnes qui travaillent sur le projet FABMOBZH⁴. J'ai également pris connaissance des structures par le biais de recherches Internet et LinkedIn. Il n'a pas été évident de trouver toutes les structures de conseil, aussi, le travail n'est pas exhaustif, mais a pour objectif de donner un aperçu du réseau des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne. Une fois l'identification des structures, j'ai entré les données récoltées dans un tableau Excel de benchmark dont le modèle est inspiré de celui du Tag29⁵. J'ai cherché à identifier une personne contacte au sein de la structure, sa localisation, le contexte géographique du territoire d'implantation et d'action ainsi que le statut juridique de la structure. L'objectif est également de comprendre les activités de la structure et les moyens mis en place pour les mener. Cette grille cherche aussi à identifier les relations que cet acteur entretient avec des acteurs du même champ, c'est-à-dire ses partenaires. Il s'agit également d'identifier le public recueilli et le rayon d'action. Le benchmark a pour objectif de comprendre ce qu'il se fait ailleurs. Il se réalise souvent au commencement d'un projet, aussi nous cherchons à comprendre les conditions de réussite et les difficultés rencontrées par ces acteurs. J'ai pu compléter la majorité de ces informations par le biais des sites Internet et des rapports d'activités des structures de conseil en mobilités. Afin de compléter mes données, j'ai contacté plusieurs de ces structures afin de réaliser des entretiens semi-directifs. Au total, j'ai réalisé trois entretiens⁶. La grille d'entretien reprend les questions de la grille du benchmark⁷. Une fois les entretiens retranscrits et le tableau Excel complété, j'ai traité les données récoltées. Pour cela, j'ai réalisé plusieurs graphiques sur Excel afin de représenter les données quantitatives obtenues comme la typologie des structures et leur public cible. Afin de comprendre l'écosystème, j'ai réalisé des schémas sur Canva. Ces derniers représentent les acteurs du conseil en mobilité et leurs relations au sein de l'écosystème. Enfin, j'ai réalisé un tableau afin de synthétiser les actions de ces acteurs vis-à-vis de chaque public cible différent.

Dans le contexte de ce travail de recherche, j'ai adopté la posture observation participante. Mon immersion au sein du LABERS et du projet de recherche-action FABMOBZH m'a procuré une position privilégiée pour comprendre et analyser de près l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne. Pendant mon stage, j'ai eu l'occasion de participer activement à de multiples réunions de travail impliquant les acteurs de la mobilité et du conseil en mobilité de la région. Ces réunions m'ont permis de saisir les enjeux, les préoccupations et les stratégies en jeu dans ce domaine en constante évolution. De plus, mon engagement

⁴ Le projet Fabrique des Mobilités Durables en Bretagne (FABMOBZH) est un projet de recherche-action mené par le Laboratoire de Recherche et de Sociologie de l'Université de Bretagne Occidentale et l'association le Lieu-Dit.

⁵ Le TAG29 a pour objectif de développer l'entrepreneuriat collectif dans le Finistère. Lien : <https://tag.bzh/nous-connaître/tag/tag29>

⁶ Dans ce travail, les acteurs du conseil en mobilité entretenues ont été anonymisés. Aussi, un tableau de référence est disponible en annexe 3 afin de décrire l'acteur et lui donner un système de référence.

⁷ La grille d'entretien est disponible en annexe 1.

au sein de l'équipe m'a donné l'opportunité de contribuer à la mise en place d'un nouvel acteur de conseil en mobilité, l'association Ti MOBZH. Ainsi qu'au développement du marathon créatif CréaMOBZH, une journée pour réinventer les mobilités durables en Bretagne. J'ai notamment travaillé à la préparation des réunions d'orientation stratégique, durant lesquelles les orientations associatives et les actions à entreprendre ont été définies. Au cours de ce processus, j'ai eu l'opportunité de prendre part aux échanges entre les membres de l'association, tout en observant les relations qui se tissent entre Ti MOBZH et d'autres acteurs engagés dans la mobilité et le conseil en mobilité en région Bretagne. Mon immersion m'a permis d'appréhender de manière approfondie l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne ainsi que les interrelations au sein de cet écosystème en constante évolution.

Mon stage au sein du laboratoire de recherche m'a également permis d'être au contact de l'acteur scientifique et de comprendre ses actions ainsi que sa place au sein de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité. J'ai réalisé deux entretiens auprès de personnes travaillant sur le projet de recherche-action FABMOBZH afin de notamment comprendre les origines du projet et ses ambitions. La grille d'entretien⁸ est divisée en deux axes : le premier pour comprendre les projets de recherche-action de manière générale et le second pour comprendre le projet FABMOBZH. Les deux entretiens ont été retranscrits puis traités afin d'analyser le projet FABMOBZH.

La méthodologie mise en place dans le cadre de ce travail de recherche fait face à plusieurs limites. En effet, le travail d'étude de textes scientifiques et de littérature grise n'est pas exhaustif. Tout comme le benchmark des structures de conseil en mobilité en Bretagne qui n'a pas vocation à l'être. L'analyse et la représentation de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité ne peuvent prendre en compte l'évolution de l'écosystème. Aussi, dans le cadre de ce travail, seule une représentation non exhaustive d'un instant donné est analysée. De plus, le travail de recherche prend principalement place durant la période estivale, aussi, le contact avec les acteurs du territoire a été rendu plus difficile. Cette période a restreint la prise de contact pour la réalisation d'entretiens. Pour finir, l'observation continue réalisée tout au long de mon stage m'a rendu témoin d'informations considérées comme sensibles qui ne peuvent être divulguées clairement. Aussi, certaines informations pourtant intéressantes ne sont pas présentes dans ce travail, d'autres ont été anonymisées.

⁸ La grille d'entretien est disponible en annexe 2 de ce mémoire.

Introduction de la partie 1

La mobilité est ancrée dans notre société, l'Homme, par sa nature se déplace afin de répondre à ses besoins et à ses envies. Aussi, l'aménagement des territoires ne peut se faire sans prendre en compte cette capacité de l'Homme à se déplacer. L'évolution technologique a permis à l'Homme moderne de se déplacer de plus en plus vite et de plus en plus loin. Les territoires se sont transformés par la construction d'infrastructures supports des mobilités. L'aménagement des territoires est encadré par une législation qui prend de plus en plus en compte les enjeux environnementaux et sociaux qu'engendrent la mobilité. Aussi, les acteurs de la mobilité doivent prendre en compte ces lois dans leurs projets d'aménagement et pour cela, ces derniers ont parfois besoin de conseil en mobilité. Cette partie a pour vocation de poser un cadre théorique à ce travail.

Dans le premier chapitre, nous explorerons l'évolution des mobilités à travers le prisme des définitions et des lois régissant les mobilités. En analysant l'évolution des concepts de la mobilité, nous pourrions comprendre les enjeux auxquels les territoires et ses acteurs font face aujourd'hui.

Le deuxième chapitre s'attardera sur les acteurs qui participent à l'aménagement des mobilités, formant un véritable « millefeuille territorial ». Nous étudierons l'ensemble des acteurs de la mobilité et leurs compétences qui ne cessent d'évoluer dans le temps.

Le troisième chapitre portera sur le conseil en mobilité, une activité essentielle afin d'accompagner les acteurs de la mobilité dans leurs projets. Nous étudierons notamment le besoin de plus en plus croissant des territoires à faire appel à des structures de conseil en mobilité.

Chapitre 1 : Evolution des mobilités : définitions et lois

Introduction du chapitre 1

Dans ce chapitre, nous étudierons dans un premier temps la mobilité quotidienne en France et ses caractéristiques. Ensuite, nous aborderons l'évolution de l'action publique en matière de mobilité, en passant d'une approche centrée sur les transports à une vision plus globale des mobilités. Nous étudierons comment cette nouvelle approche a permis d'appréhender les mobilités en intégrant les enjeux à la fois environnementaux et sociaux. Enfin, nous verrons l'évolution législative des mobilités en France. Nous analyserons de quelles manières les lois et les réglementations ont évolué afin de répondre aux nouveaux enjeux liés à la mobilité.

1.1. La mobilité quotidienne en France

Après la Seconde Guerre mondiale, certains territoires totalement détruits repartent de zéro, alors que d'autres tentent d'aménager avec l'existant. La mobilité est un enjeu important qui est pris en compte dans la reconstruction d'après-guerre. A cette période, se développent les approches géographiques de la mobilité. « *Celles-ci vont s'organiser autour des quatre formes principales de mobilité spatiale présentes dans les sociétés de l'époque, soit la mobilité quotidienne, les voyages, la mobilité résidentielle et les migrations* » (Kaufmann, 2021).

Les quatre formes principales de mobilité spatiale :

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	Voyage	Migration

Tableau 1 : Les quatre formes principales de mobilité spatiale. Source : Kaufmann, 2021.

La mobilité quotidienne relève d'une temporalité courte et est interne au bassin de vie (tableau 1). La mobilité quotidienne regroupe « *l'ensemble des déplacements réalisés par les résidents en France dans un rayon de 100 km de leur domicile* » (C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020). Dans les années 1950-1970, les études et aménageurs ne s'intéressaient qu'à la partie des déplacements domicile-travail. Dans les années 1980, la vision sur la mobilité quotidienne bascule et l'on commence à s'intéresser aux déplacements liés aux achats et aux loisirs qui représentent ¼ des déplacements quotidiens (cours M1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022).

Les mobilités quotidiennes, en 2020, représentent environ 8500 km/hab/an (C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020). En temps, les Français se déplacent en moyenne 10 heures par semaine (Enquête nationale et modes de vie, 2020). Aussi, le temps consacré aux mobilités dans un quotidien est important. Le tableau 2 nous informe que la majorité des déplacements quotidiens sont des déplacements domicile-travail (22 % des passagers/km effectués). Ensuite, les personnes se déplacent pour rendre visite à des amis ou de la famille (15 %) ainsi que pour se rendre à leurs loisirs (15 %). La mobilité quotidienne comprend également des déplacements professionnels (10 %), des déplacements pour faire des achats en grande surface (10 %) et accompagner ou aller chercher des personnes (10 %). La mobilité quotidienne peut aussi être une mobilité pour aider les autres personnes à être mobile. En effet, certaines personnes n'ont pas la capacité ou la possibilité de se déplacer à cause du manque de services de transports en commun, l'absence d'un véhicule (voiture ou vélo) ... Enfin, dans une moindre mesure, la mobilité quotidienne comprend également les achats dans des commerces de proximité (5 %), se déplacer pour les études (5 %) et se déplacer pour des soins ou démarches administratives (5 %).

Motif	Part des passagers.kilomètres effectués
Aller au travail	22 %
Visites à des amis ou de la famille	15 %
Loisirs	15 %
Déplacements professionnels (missions, tournées...)	10 %
Faire des achats en grandes surfaces	10 %
Accompagner ou aller chercher des personnes	10 %
Faire des achats dans des magasins de proximité	5 %
Études (école, collège, lycée, université...)	5 %
Soins, démarches administratives	5 %

Tableau 2 : Motifs de la mobilité quotidienne des Français. Source : C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020

Le tableau 3 explique que la mobilité quotidienne des Français est principalement réalisée en voiture (82 % des passagers/km effectués). Les modes de déplacement les plus utilisés pour la mobilité quotidienne sont les trains régionaux, les RER, les métros et tramways (8 %). Suivi par les autocars et autobus (5,5 %). Aussi, 13,5 % des passagers/km effectués utilisent les transports publics pour leur mobilité quotidienne. La marche à pied représente 2 % des passagers/km effectués et le vélo 1 %. Les modes actifs sont par conséquent peu utilisés dans le cadre des mobilités quotidiennes.

Mode	Part des passagers.kilomètres effectués
Voiture	82 %
Trains régionaux, RER, métro, tramway	8 %
Autocar ou autobus	5,5 %
Marche à pied	2 %
Deux-roues motorisés (motos, scooters)	1,5 %
Vélo	1 %

Tableau 3 : Mode utilisé pour la mobilité quotidienne des Français. Source : C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020.

Ces mobilités quotidiennes entraînent de forts enjeux environnementaux, en effet, dominée par la voiture thermique (82 %), la mobilité quotidienne représente 11 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de la France. De plus, la mobilité quotidienne dépend fortement de ressources naturelles, dont 95 % du pétrole (C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020).

Toutefois, les mobilités sont ancrées dans la vie quotidienne des personnes et dans le fonctionnement des territoires. L'impact des mobilités sur l'économie, la société, l'environnement et l'aménagement des territoires est considérable, ce qui oblige les autorités publiques à agir dans ce domaine afin de prendre en compte ces enjeux dans leurs actions.

1.2. Evolution de l'action publique : une approche des transports à une approche des mobilités.

L'action publique en matière de mouvement a évolué dans le temps, introduisant de nouvelles approches dans l'aménagement des mobilités (cf. figure 2). À la suite de la Seconde Guerre mondiale jusqu'aux années 1970, nous avons une approche des « Transports ». L'action publique se concentre sur les équipements et les infrastructures, c'est-à-dire les outils supports aux déplacements. Dès les années 1980, cette approche est dépassée par l'approche des « Déplacements ». Cette nouvelle focale a pour objectif

d'avoir une meilleure organisation des équipements afin d'optimiser leurs usages. Il s'agit d'organiser les flux, les différentes polarités et les rythmes que ces derniers peuvent avoir. Aujourd'hui et ce depuis les années 2000, nous sommes dans une approche des « Mobilités ». Cette approche pense le mouvement en fonction des besoins et pratiques des usagers, la vision du mouvement est plus globale. Les pratiques sont différentes pour chaque personne, alors la mobilité doit pouvoir être accessible pour chaque profil et s'adapter au mode de vie du plus grand nombre. L'évolution de la focale des politiques publiques en termes de mouvement laisse apparaître le triptyque Transports-Déplacements-Mobilités qui traduit la vision de plus en plus globale des aménageurs quant aux enjeux de la mobilité (Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022).

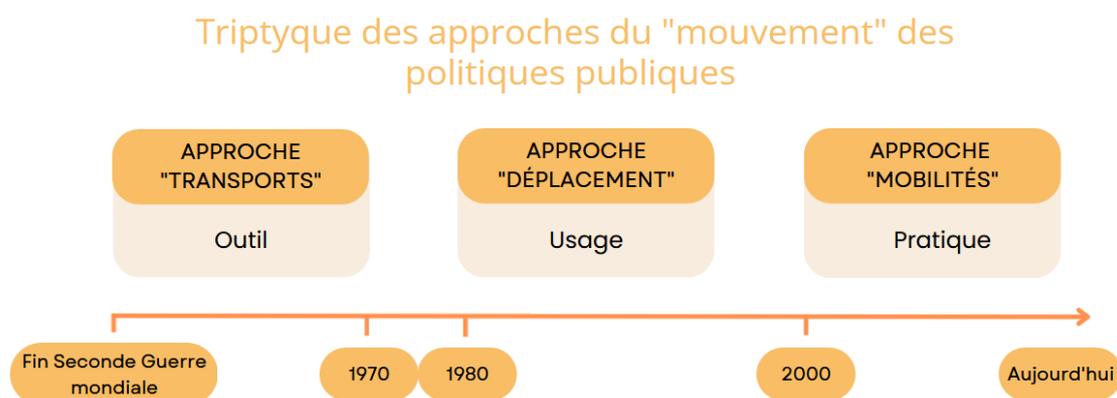


Figure 2 : Triptyque des approches du « mouvement » des politiques publiques. Source : Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022. Figure réalisée par Cécile Coudert, Canva.

Avec la multiplication des réseaux et des modes de déplacements, les territoires voient l'importance et le besoin de plus en plus croissant de mettre en correspondance les différents modes de transports. Apparaissent les termes de multimodalité et intermodalité. La multimodalité est le recours à plusieurs modes pour différents déplacements alors que l'intermodalité est le recours à plusieurs modes au sein d'un même déplacement. Ces deux concepts révèlent plusieurs enjeux dans l'organisation des transports. En effet, il est nécessaire d'assurer une bonne coopération entre les différents niveaux de compétences. De plus, il faut une bonne ingénierie des infrastructures et des flux afin de répondre aux besoins et pratiques des usagers sans engendrer de problèmes tels qu'une saturation des réseaux. Et pour cela, il faut acquérir une connaissance des usages et pratiques des transports dans le temps et dans l'espace (Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022).

Le terme de « mobilité » entre dans le langage des sciences sociales dans les années 1920 à la suite des travaux de Sorokin et ceux de l'École de Chicago. « La mobilité est alors définie en termes de changement et de franchissement de l'espace » (Kaufmann, 2021). Par la suite, le chercheur Sorokin introduit la notion de mobilité sociale qui définit le changement de statut social ou économique (Cours de mobilité Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022). Cette mobilité sociale est à dissocier de la mobilité spatiale même s'il existe des liens entre les deux notions. En effet, Robert Park explique que « la mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social entraîne toujours un changement de position dans l'espace et que tout changement social, même celui que nous décrivons comme progrès, entraîne une désorganisation sociale » (Kaufmann, 2021). Aussi, la mobilité sociale ne peut être pensée sans la mobilité spatiale.

Dans le temps, une distinction s'opère entre « Mobilité » et « Mobilités ». Le terme mobilité au singulier désigne la capacité de se déplacer d'un point à un autre. Alors que le terme mobilités, au pluriel, fait référence à la complexité des enjeux liés à la mobilité.

En 1987, le concept de mobilité durable est défini à la suite du rapport « Notre avenir à tous » de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU. Cette définition applique la notion de durabilité aux mobilités. Aussi, la mobilité durable est le développement des mobilités qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. (Guicheteau et Millette, 2012). Dans les années 1990, l'enjeu est de réduire l'utilisation de la voiture qui commence à congestionner les routes et à polluer l'air.

Dans la même période, d'autres concepts voient le jour. Dans les années 1990, les politiques publiques parlent de « modes doux ». Cette appellation montre « *l'effet (ou plutôt le manque d'effet négatif) que le mode a sur l'environnement et l'entourage (dont l'air, l'ambiance sonore ...)* » (cours de Mobilité du Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022). A partir des années 2000, le terme « mobilité active » est préféré à celui de « mobilité douce ». Cette nouvelle appellation souligne « *l'activité et les bienfaits pour la santé* » de ces modes puisqu'ils sont à propulsion humaine. La voiture est souvent critiquée pour la sédentarité qu'elle impose à ses usagers. Le trajet domicile-travail est parfois la seule occasion pour les personnes de réaliser une activité physique et sportive dans la journée. Les modes actifs sont donc positifs sur la santé des personnes qui peuvent exercer une activité physique combinée à leurs trajets quotidiens. A noter que la trottinette électrique n'est pas considérée comme un mode actif puisque aucun effort musculaire n'est fourni par l'utilisateur contrairement au vélo et à la marche.

L'approche des mobilités ne cesse d'évoluer, ces dernières années, le terme de mobilité partagée est apparu. Il désigne les modes de déplacements collaboratifs tels que le covoiturage, l'autostop, l'autopartage ou encore l'usage de vélos en location libre-service. L'objectif de la mobilité partagée est d'optimiser l'utilisation des véhicules et des infrastructures de transport en les partageant entre plusieurs utilisateurs. La mobilité partagée peut-être informelle, c'est-à-dire organisée entre citoyens sans passer par des intermédiaires comme l'autostop ou encore le covoiturage entre voisins ou collègues. Mais elle peut aussi être formelle, c'est-à-dire organisée par des politiques publiques, nous pouvons voir des villes qui mettent à disposition des habitants des vélos ou voitures partagées. D'autres développent le covoiturage en réservant des voies spécifiques comme à Grenoble. La mobilité partagée joue un rôle de plus en plus important dans l'aménagement des villes et dans la transition vers des mobilités plus durables et solidaires.

Nous pouvons également aborder la notion de micro-mobilité qui fait référence aux modes de transports urbains axés sur des véhicules individuels légers (les trottinettes électriques, les vélos en libre-service ...). Ces modes de déplacements permettent de se déplacer plus rapidement dans les pôles urbains où les transports en communs et l'usage de la voiture sont ralentis par l'importance du trafic. Cependant, la micro-mobilité peut poser des problèmes quant à la sécurité des usagers et la gestion du parc. En effet, de nombreuses villes sont confrontées à des accidents de trottinettes électriques ou encore au stationnement encombrant de ces dernières. Nous pouvons prendre l'exemple de la ville de Paris qui face à ces problèmes a voté lors d'un référendum l'interdiction des trottinettes en libre-service dès la rentrée de septembre 2023.

Face aux inégalités sociales et l'importance de la mobilité dans notre société actuelle, la notion de mobilité inclusive ou mobilité solidaire s'est développée. La mobilité est pensée de manière qu'elle réponde aux besoins de chacun et plus spécifiquement aux besoins des personnes qui se trouvent en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

L'évolution des approches de la mobilité met avant la prise de conscience croissante des politiques face aux enjeux liés aux mobilités carbonées. Un tournant s'opère à la fin des années 1990 avec une approche d'aménagement tournée vers les mobilités durables et la promotion des modes de déplacements actifs et partagés. Afin d'agir et de faire face aux enjeux sociaux et écologiques qu'engendre les mobilités, il est important que chaque territoire agisse. Pour ce faire, plusieurs mesures législatives ont été formulées.

1.3. Evolution législative des mobilités en France

L'évolution législative des mobilités en France souligne l'approche du triptyque Transports-Déplacements-Mobilité des autorités publiques. Les enjeux environnementaux sont de plus en plus pris en compte dans la législation. Dès 1996, la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) a pour objectif de lutter contre la pollution en intégrant les enjeux de développement durable. Les enjeux sociaux sont pris en compte dès 2000 avec la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) qui a pour objectif de mettre en cohérence les enjeux de déplacements avec les politiques d'habitats et sociales.

La figure 3 met en avant les effets des différents actes de la décentralisation. Les compétences de mobilité sont redistribuées entre les différents échelons de collectivités. L'organisation des mobilités est de plus en plus locale. La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 offre la possibilité aux blocs communaux de se saisir de la compétence mobilité et ainsi organiser la mobilité à l'échelle du bassin de vie.

ÉVOLUTION LÉGISLATIVE DES MOBILITÉS



28 janvier 2014

Loi de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles (MAPTAM)

Création du statut de métropole. La loi élargit le domaine de compétence de l'AOTU qui devient autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et voit ses compétences élargies au transport à la demande, à la logistique urbaine et à l'appui au développement des nouveaux services à la mobilité. De plus, la loi MAPTAM met en place le schéma régional de l'intermodalité (SRI).

7 août 2015

Loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)

Elle confie de nouvelles compétences aux régions et redéfinit les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale.

26 décembre 2019

Loi d’Orientation des Mobilités (LOM)

Cette loi compte trois piliers : investir plus et mieux dans les transports du quotidien, faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer et engager la transition vers une mobilité plus propre.

22 août 2021

Loi Climat et Résilience

Cette loi instaure les Zones à Faibles Émissions (ZFE) pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants dès 2024. L'objectif est également d'atteindre une part modale du vélo de 9 % d'ici 2024 et 12 % en 2030.

21 février 2022

Loi de différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification de l'action publique locale

Cette loi finalise la répartition des compétences entre les AOM ainsi que le transfert des routes nationales aux départements et régions.

Figure 3 : Evolution législative de la mobilité. Source : Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022. Figure réalisée par Cécile Coudert, Canva, 2023.

Conclusion chapitre 1

L'évolution de l'approche des mobilités ainsi que la succession des législations montrent l'intérêt de plus en plus croissant, des politiques publiques et des aménageurs, de prendre en compte les enjeux sociaux et écologiques de la mobilité. L'un des leviers d'action afin de diminuer ces enjeux est d'agir sur les mobilités quotidiennes, caractérisées par une temporalité courte et des déplacements internes au bassin de vie. Malgré la courte distance de ces trajets, 82 % sont réalisés en voiture. Ces déplacements en voiture pourraient être remplacés par l'utilisation de mobilités actives ou partagées. Cependant, il n'est pas facile de changer les habitudes des usagers. Les acteurs publics de la mobilité ont un rôle important à jouer dans le changement de comportement des usagers en leur proposant des alternatives à la voiture

individuelle. Aussi, le chapitre suivant est consacré à l'étude des acteurs de la mobilité et de leurs compétences.

Chapitre 2 : Acteurs de la mobilité : un millefeuille territorial en perpétuelle évolution

Introduction chapitre 2

Les différentes lois de la mobilité ainsi que les actes de la décentralisation ont eu pour conséquence de faire évoluer le paysage des acteurs de la mobilité et de leurs compétences. Ce chapitre a pour objectif de dessiner un portrait des acteurs de la mobilité et de leurs compétences. Pour cela, nous verrons dans un premier temps l'impact de la loi de Modernisation Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles, de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République ainsi que de la loi d’Orientation des Mobilités sur les compétences de la mobilité. Puis nous présenterons une synthèse des acteurs de la mobilité actuelle et de leurs compétences au moyen d'un tableau récapitulatif.

2.1. Une décentralisation des compétences de mobilité

« À partir de la fin des années 1970, l'État français a en effet entamé un processus de décentralisation de ses pouvoirs décisionnaires et des compétences administratives qui lui sont liées en faveur d'entités territoriales de plus petite échelle : les communes, les départements et les régions » (Flipo, Sallustio et al, 2022). Aussi, le paysage des acteurs de la mobilité a été, à plusieurs reprises, modifié. Jusqu'il y a peu, l'organisation de la répartition des compétences était régie notamment par la Loi d’Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Cependant, la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles MAPTAM, ainsi que la loi du 7 août 2015 sur une Nouvelle Organisation Territoriale de la République NOTRe, ont modifié l’attribution des compétences en mobilité.

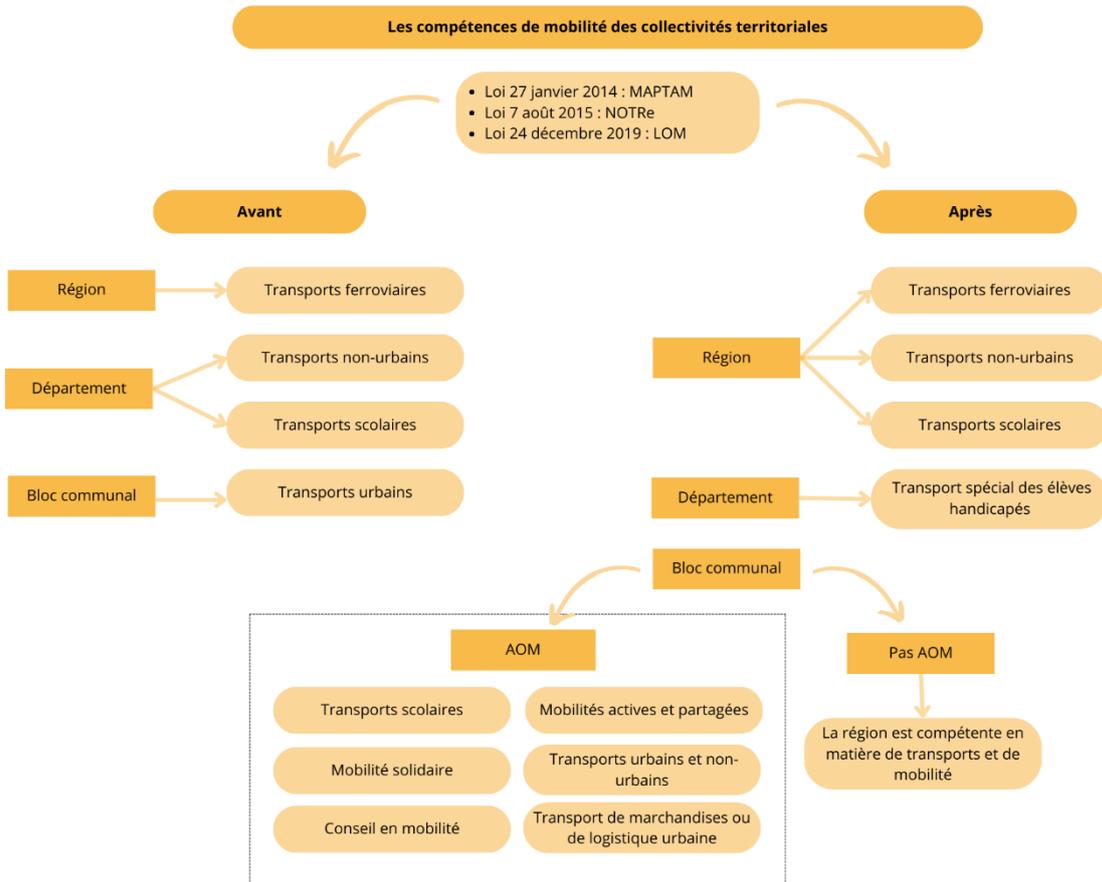


Figure 4 : Les compétences de mobilité des collectivités territoriales. Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilité-en-france> (Réalisé par Cécile Coudert sur Canva, 2023).

La figure 4, montre que la région a gagné en compétence à la suite des nouvelles lois. En effet, elle est maintenant chargée des transports ferroviaires, mais aussi des transports non-urbains et des transports scolaires. Au contraire, le département a perdu en compétences puisqu'il s'occupe désormais seulement du transport des élèves handicapés. Pour finir, les blocs communaux ont également gagné des compétences sur la mobilité. Depuis le 24 décembre 2019, la nouvelle loi d'orientation des mobilités a de nouveau modifié le paysage des mobilités. Aussi, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et la métropole de Lyon ont l'obligation de devenir l'autorité d'organisation de la mobilité AOM. En ce qui concerne les communautés de communes, ces dernières ne sont pas obligées de prendre cette compétence. En effet, elles ont pu faire le choix jusqu'au 1er juillet 2021, de laisser la compétence mobilité à la région.

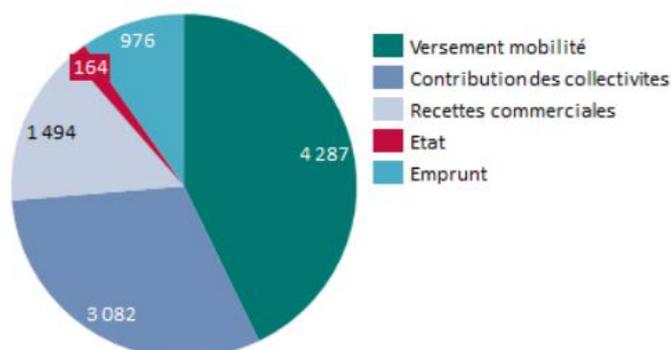
Les AOM ont par ailleurs plusieurs missions à réaliser sur leurs territoires qui sont appelés Ressorts Territoriaux RT. La figure 4 illustre les missions des AOM, ces dernières sont chargées d'organiser des services réguliers de transport public de personnes ou des services à la demande, des services de transport scolaire, des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées (comme les services de covoiturage, d'autopartage et de location de bicyclettes), des services de mobilité solidaire, des services de conseil en mobilité (pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux comme les commerces et les hôpitaux) ainsi que des services de transport de marchandises ou de logistique urbaine.

Un rapport sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité mené par la commission des finances du Sénat en 2023, nous informe que les AOM locales sont principalement financées par les

versements mobilités des entreprises (graphique 1). Les AOM sont ensuite financées par les contributions des collectivités, les recettes commerciales et les emprunts. Finalement, l'Etat participe peu au financement des AOM locales.

Couverture des dépenses¹ des AOM locales en 2019

(en millions d'euros)



Graphique 1 : Couverture des dépenses AOM locales en 2019. Source : Commission des finances du Sénat, d'après les réponses du GART au questionnaire des rapporteurs, 2022.

La répartition des compétences sur le territoire montre le nombre de collectivités impliquées dans la mise en place et l'organisation des transports sur le territoire français. Les compétences des acteurs sont complémentaires et une gouvernance adaptée doit s'opérer lors de la mise en place d'un projet. Nous faisons face à un millefeuille institutionnel de la mobilité (Flipo, Sallustio, Ortar, Senil et Cariou, 2022).

2.2. Tableau récapitulatif des acteurs de la mobilité et de leurs compétences

Le tableau 4 a été réalisé lors du projet RE-ACTEURS, 2022 « Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité. La transition mobilitaire en territoire peu dense » (Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., Senil, N., & Cariou, K., 2022).

	Voirie	Aménagement et planification	Transport
Commune	Compétence par défaut sur voirie communale (ex : installation de stationnement vélo sur voie publique)	POS, PLU, Plan de mobilité local	Transport scolaire, transport intercommunal
Intercommunalité	Compétence optionnelle (si transfert depuis la Commune)	PLUi, PCAET, Schéma Directeur cyclable	Transport intercommunal si AOM, sinon possibilité de délégation de la Région
Département	Compétence par défaut sur voirie départementale (ex. : aménagement de bandes cyclables sur route départementale)	Tourisme (politique vélo), développement d'aires de covoiturage	Transport intercommunal si délégation de la Région, transport solidaire et transport scolaire des personnes porteuses de handicaps

Région		Politique de mobilité régionale	Compétence par défaut sur le transport intercommunal (AOM) + train régional
Etat	Compétence par défaut sur voirie nationale, compétence d'accompagnement et de contrôle de tous les aménagements (DDT)		Trains interrégionaux
Syndicat			Transport urbain par délégation de la commune et intercommunal par délégation de la Région
Centres sociaux			Transport solidaire

Tableau 4 : Les acteurs de la mobilité et leurs compétences. Source : Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., Senil, N., & Cariou, K. (2022)

Conclusion chapitre 2

La multitude d'acteurs de la mobilité a pour conséquence d'engendrer un mille-feuille territorial pouvant complexifier l'action publique. Cette superposition des échelles d'actions est accentuée avec la Loi d'Orientation des Mobilités, datant du 24 décembre 2019. À la suite de cette loi, les blocs communaux ont eu la possibilité de devenir AOM et de se saisir de la compétence mobilité sur leur territoire. Ces territoires, nouvellement dotés de compétences, peuvent avoir le besoin d'être accompagnés par des acteurs de conseil en mobilité durable.

Chapitre 3 : Accompagner les acteurs : le conseil en mobilité

Introduction chapitre 3

Élaborer des stratégies et des projets de mobilité exige une maîtrise des connaissances et des compétences spécifiques à ce domaine. Les nouvelles structures AOM ne disposent pas toujours en interne de ces savoir-faire nécessaires. De plus, mener des projets de mobilité demande un investissement en termes de temps et d'efforts. Aussi, certains acteurs peuvent avoir besoin d'être accompagnés dans la mise en place d'une stratégie et de projets. Dans ce chapitre, nous étudierons le conseil en mobilité et ses missions. Puis nous étudierons le contexte législatif favorable aux acteurs du conseil en mobilité. Enfin, nous procéderons à une classification des différentes catégories d'acteurs du conseil en mobilité au moyen d'un tableau synthétique.

3.1. Définitions et missions du conseil en mobilité

La reconfiguration des compétences liées à la mobilité bouleverse l'écosystème des acteurs de la mobilité. Depuis 2021, les communautés de communes AOM se retrouvent en charge de nouvelles compétences et ne disposent parfois pas de l'ingénierie et des compétences nécessaires en interne pour les mener. Il est de même, sur ces territoires, pour des entreprises dans l'obligation de mettre en place des Plans de Mobilité Employeur. Ces acteurs peuvent être accompagnés dans leurs stratégies et projets par des structures réalisant du conseil en mobilité.

Le conseil en mobilité est un outil plus ou moins ancien, il émerge dès les années 1990 dans les pays et collectifs européens⁹. La définition et les missions du conseil en mobilité se sont élargies dans le temps et dans l'espace. En 2003, le CERTU (aujourd'hui CEREMA) définit le conseil en mobilité comme une activité qui consiste à :

« aider les acteurs de la mobilité quotidienne à réduire leur utilisation quotidienne de l'automobile ».

L'objectif à cette époque est de décongestionner les centres-villes. Pour cela, le conseil en mobilité consiste à informer sur la multimodalité et à accompagner les entreprises et administrations dans la mise en place de PDME et PDMA. Le CEREMA accompagne cette définition d'un schéma qui explique les différentes actions du conseil en mobilité (figure 5).

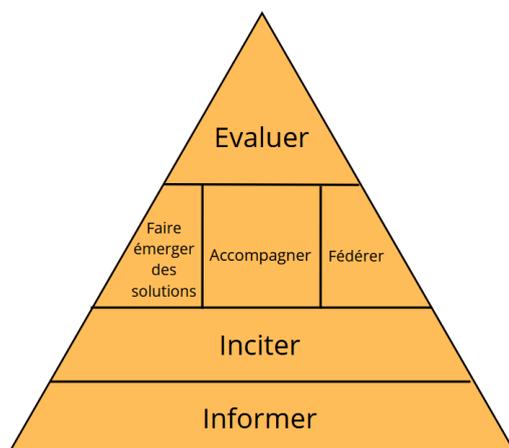


Figure 5 : Les étapes du conseil en mobilité. Source : Webinaire CEREMA, « Conseil en mobilité : idée ancienne, solutions nouvelles ? » 22 juin 2023, intervention de Joris Marrel, conseiller en mobilité. Réalisation : Cécile Coudert, Canva, 2023.

Nous pouvons noter que le conseil en mobilité a avant tout pour mission d'informer la population ou les employés sur les différents moyens de se déplacer, alternatifs à la voiture. C'est-à-dire rendre visible les offres de transports et les possibilités existantes pour se rendre d'un point A à un point B. La deuxième mission est d'inciter les personnes à utiliser ces modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Aussi, le conseil en mobilité encourage le changement de comportement. Il est important pour cela de comprendre les besoins et situations particulières des personnes afin de faire émerger des solutions et de les accompagner vers l'utilisation d'un nouveau mode de déplacement, alternatif à l'automobile. Enfin, le conseil en mobilité a également pour mission d'évaluer les actions mises en place. Le changement de comportement se fait sur le temps long et il est parfois difficile pour une personne conseillée de mener

⁹ CEREMA, 22 juin 2023 : RNMM Rencontre nationale du management de la mobilité "Conseil en mobilité : idée ancienne, solutions nouvelles ?" Intervention de Joris Marrel, conseiller en mobilité.

jusqu'au bout cette transition d'un mode de déplacement à un autre. C'est pourquoi il est important d'évaluer les freins au changement et d'accompagner la personne à trouver de nouvelles solutions.

En effet, la voiture individuelle reste aujourd'hui souvent un mode de déplacement qualifié de « pratique » avec plutôt une bonne image chez ses utilisateurs. Considérée comme une solution rapide et peu coûteuse, les habitants des territoires aux offres de mobilité réduites ont du mal à se défaire de leur habitude de se déplacer en voiture. De manière générale, le calcul du temps de trajet d'un point A à un point B est réalisé en comptant seulement le moment où l'on monte dans la voiture à celui où l'on éteint le moteur ; aussi, le temps de se garer et de marcher jusqu'au lieu de travail n'est pas comptabilisé. De même, seul le prix de l'essence est pris en compte et non pas celui de l'achat, de l'assurance et de l'entretien du véhicule (Guicheteau et Millette, 2012). Nous pouvons parler de dépendance à la voiture (Dupuy, 1999)¹⁰. Le schéma de l'addiction sur le modèle des psychologues Prochaska et DiClemente (observatoire des fumeurs), est même employé par les chercheurs travaillant sur le changement de comportements de mobilité car il montre l'addiction d'une personne et les différentes étapes du changement de comportement (cf. C. Teran Escobar, 2022).

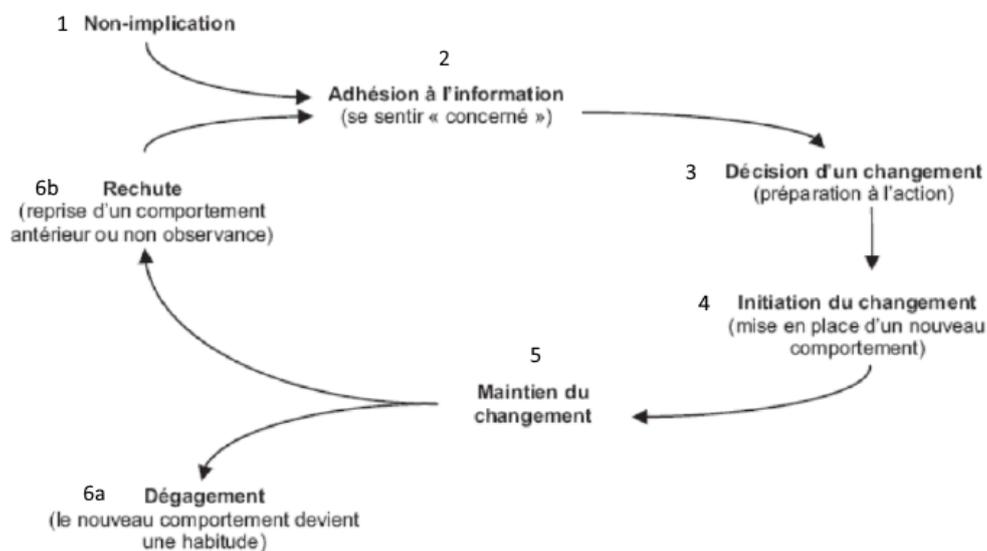


Figure 6 : Schéma de l'addiction. Source : Prochaska et DiClemente, 1984

La figure 6 montre qu'il est important de réaliser les quatre étapes proposées par le CEREMA, à savoir : informer, inciter, accompagner (afin de maintenir le changement) et d'évaluer (afin de comprendre les raisons d'un abandon de la nouvelle habitude ou l'adaptation du nouveau comportement).

Une nouvelle définition du conseil en mobilité émerge en 2008, celle de l'Agence parisienne du Climat (ARENE Ile-de-France). Selon cette définition, le conseil en mobilité :

« a pour but d'encourager les différents acteurs (particuliers, entreprises, établissements d'enseignement, collectivité) à rationaliser leurs pratiques et choix modaux en fonction de critères socio-économiques (santé, budget, gestion du temps) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espace...) »¹¹.

¹⁰ Gabriel Dupuy, 1999 « *La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements* », Anthropos-Economica.

¹¹ Source : CEREMA : RNMM Rencontre nationale du management de la mobilité "Conseil en mobilité : idée ancienne, solutions nouvelles ?" Intervention de Joris Marrel, conseiller en mobilité

Le conseil en mobilité intègre un plus large public dans cette définition, de plus, les enjeux sociaux et environnementaux liés aux mobilités sont pris en compte dans ses missions. Cette nouvelle définition est plus explicite quant à l'objectif principal du conseil en mobilité qui est de diminuer la part modale de l'automobile. En effet, cette nouvelle définition promeut des modes de déplacements bons pour la santé, adaptés aux plus petits budgets et qui respectent la définition du développement durable.

Pour finir, une troisième définition du conseil en mobilité voit le jour à la suite de la loi d'orientation des mobilités LOM de 2019. Cette définition apparaît dans l'article L.1231-1-1 du code des transports, dans les missions des AOM. Aussi, les AOM peuvent également :

« offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ».

De plus, les AOM peuvent

« mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants »¹².

Cette nouvelle définition apporte un élargissement des publics et des missions (public en insertion, Personnes en Situation de Handicap PSH).

Les trois définitions successives, rapportées ici, mettent en avant que le conseil en mobilité est une notion empirique, il n'y a pas de définition définitive et partagée par tous. Cependant, le CEREMA, lors de la rencontre nationale du management de la mobilité organisée en visioconférence le 22 juin 2023, relève quelques spécificités établies du conseil en mobilité. La première est d'accompagner (des habitants, des employeurs, des PMR ...) pour aider à changer de comportement de mobilité. Le conseil en mobilité a aussi pour mission de rendre lisible l'offre de transport disponible, dont les solutions multimodales. Le conseil en mobilité a également pour mission d'informer et de former sur les solutions alternatives à la voiture individuelle telles que le vélo et l'utilisation des transports en commun. Enfin, l'évaluation des actions menées et des campagnes de sensibilisation est nécessaire pour adapter le service aux besoins.

3.2. Un contexte de plus en plus favorable au conseil en mobilité ?

Le conseil en mobilité est le résultat d'un besoin. En effet, l'activité de conseil se traduit par le besoin des acteurs de la mobilité à être accompagnés dans leurs projets. Par conséquent, le contexte favorable au conseil en mobilité résulte d'un besoin de plus en plus croissant des acteurs de la mobilité à être accompagné.

À la suite de la loi d'Orientation des Mobilités LOM (2019), depuis le 1er janvier 2020, les entreprises de plus de 50 salariés ont l'obligation de mettre en place du Plan de Mobilité Employeur PDME. Il est parfois difficile aux entreprises de mettre en place un PDME, en effet, il faut compter environ six à douze mois pour mettre en œuvre les premières actions concrètes. Un PDME comprend un diagnostic de mobilité, des actions, une mise en œuvre et de l'animation ainsi qu'un suivi et une évaluation¹³. Aussi, toutes les entreprises ne disposent pas des capacités en interne pour mettre en place de telles actions. Ces étapes requièrent des compétences propres et un fort investissement dans le temps. Cette obligation des entreprises à mettre en

¹² Source : CEREMA : RNMM Rencontre nationale du management de la mobilité "Conseil en mobilité : idée ancienne, solutions nouvelles ?" Intervention de Joris Marrel, conseiller en mobilité

¹³ Source : ADEME

place un plan de mobilité est un levier pour l'émergence d'acteurs du conseil en mobilité. Les entreprises peuvent déléguer cette tâche en faisant appel à un bureau d'études.

Cette même LOM a instauré également les zones à faibles émissions (ZFE). Ces dernières étaient obligatoires dans les secteurs urbains où la qualité de l'air dépassait le seuil limite. Depuis la loi Climat et résilience 2021, les ZFE sont étendues. En 2025, toutes les agglomérations en France de plus de 150 000 habitants, soit 45 agglomérations, seront concernées par les zones à faibles émissions¹⁴. Face à cette situation, l'accès aux grands pôles urbains en voiture sera limité. Seules les voitures les moins polluantes pourront circuler dans certaines zones des villes. Ce dispositif fonctionne par des macarons Crit'Air placés sur le pare-brise du véhicule. Ainsi, de nombreuses personnes ne pourront plus rejoindre les centres-villes en voiture, aussi, il est important de les accompagner dans un report modal. C'est-à-dire de les informer et conseiller sur de nouvelles possibilités pour se déplacer. Pour cela, ces personnes ont besoin de lieux pour trouver de l'information ou de structures pour les accompagner dans le changement de comportement.

Pour finir, la démultiplication successive des autorités organisatrices de la mobilité dans le temps a rendu favorable l'émergence du conseil en mobilité. En effet, ces AOM sont à l'initiative de projets d'agences et de maisons des mobilités. « Une centrale ou agence de mobilité est l'un des outils du management de la mobilité sur un territoire. Elle permet d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, ainsi que du conseil et des services à la mobilité. La centrale ou agence de mobilité peut également réaliser des animations locales, mettre en réseau les acteurs et opérateurs de services de mobilité du territoire. Elle peut aussi accompagner une collectivité territoriale dans sa politique de mobilité » (Moritz, Rideau, Ad et Kozal, 2016).

3.3. Typologie des acteurs du conseil en mobilité

Le conseil en mobilité peut prendre une multitude de formes. Lors de la rencontre nationale du management de la mobilité de 2023, le CEREMA a présenté une brève typologie des acteurs du conseil en mobilité. Ces acteurs peuvent prendre la forme d'agences de mobilité, des plates-formes d'insertion, des CCI ou des services annexes d'acteurs économiques comme des agences immobilières. Cependant, cette typologie des acteurs est brève et prend peu en compte les initiatives citoyennes et associatives.

Aussi, dans le cadre de mon stage, j'ai pu participer à l'écriture d'un article avec Daria Hains-Ferland et Jérôme Sawtschuk intitulé « Les acteurs de la mobilité durable : un retard à l'allumage pour un accompagnement à la transition sur les territoires ? ». Dans cet article, une typologie des acteurs de la mobilité a été réalisée. Elle est synthétisée dans le tableau 5 :

Type	Type de service / outils	Émergence	Gouvernance	Exemples
Maison ou agences des mobilités durables dédiées	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagnement plans - Gestion de services - Observatoire 	Trajectoire de coopération avec les acteurs locaux	Collectivités	France : Agence écomobilité Savoie mont blanc,

¹⁴ Source : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/286848-qualite-de-lair-preparer-lextension-des-zfe-zone-faibles-emissions>

	- Sensibilisation		partenariats : acteurs de la mobilité et AOT	Maison des mobilités Lyon, Dromolib <u>Bretagne</u> : La Maison du vélo, Rennes
Guichet d'information multimodal	- Guichet d'information physique et numérique	Obligation légale métropole	Collectivités (régie) ou DSP	<u>France</u> : Grenoble Alpes Métropole Métromobilité <u>Bretagne</u> : Espaces Korrigo
Agences publiques étatique	- Financeur - Conseil - Mise en réseau	Plans nationaux	Etat	Cerema ADEME DREAL Cellule France mobilité
Services publics et parapublics locaux des mobilités et des transitions	- Conseil - Etudes - Financeurs - Planification (plan de mobilité, plan mobilité employeurs, vélo...) - Sensibilisation	A l'initiative de programmes politiques, porté par des élus	Elus et partenaires	Services mobilité des collectivités, Agences d'urbanismes, Syndicats d'énergie, ALEC
Observatoire recherche formation	- Etudes - Prospectives - Conseil - Mise en réseau - Représentation	Réponse à un besoin des acteurs	Privé / public	<u>France</u> : Forum vie mobile / Observatoire de la mobilité inclusive / Observatoires/ agences régionales, ADMA (académie des mobilités actives) Terristory <u>Bretagne</u> : Kerlab ADEUPA OEB
Réseaux d'acteurs travaillant sur la mobilité durable	- Conseil aux membres - Mise en réseau - Représentation plaidoyer - Développement de services	A l'initiative des acteurs	Structures membres du réseau	<u>France</u> : Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB), Association des acteurs de l'autopartage, Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT). <u>Bretagne</u> : CBB, Bruded, Ti MOBZH, Breizh Alec

Collectifs d'habitants et ou d'usagers locaux	<ul style="list-style-type: none"> - Plaidoyer - Sensibilisation grand public - Développement de service - Etudes 	Militantisme	Citoyenne Association déclarée ou non, collectifs	<u>Bretagne</u> : Brest à Pieds et à Vélo (BAPAV), Clim'action Collectifs transitions citoyennes, Les partageurs
Bureaux d'études /associations spécialisés ou non en mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes - Conseil - Plans de mobilités - Animations - Formation... 	Réponse à une demande du marché	Fonctionnement divers / acteur de l'économie classique. Acteurs de l'économie sociale et solidaire	<u>France</u> : Auxilia <u>Bretagne</u> : Mobil'ID À VéLo, en route vers l'écomobilité, Ehop
Acteurs de la mobilité inclusive / solidarité	- Accompagnement personnalisé : .permis de conduire .Crédit voiture .Vélo école	Réponse à un besoin de territoire, solidarité	Citoyenne	<u>France</u> : MOBIN, WIMOOV, Croix rouge mobilité <u>Bretagne</u> : Don Bosco, Emmaüs, etc. MOBIN Bretagne
Employeur ou groupement d'employeurs (RSE)	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de services - Forfait mobilité durable 	<ul style="list-style-type: none"> - Obligation légale - Changement sociétaux - Image de marque 	A la discrétion de la gouvernance de l'organisation	Entreprises, établissements publics, tout employeur, dirigeant responsable de l'Ouest.

Tableau 5 : Typologie des acteurs du conseil en mobilité. Source : "Les acteurs de la mobilité durable : un retard à l'allumage pour un accompagnement à la transition sur les territoires ?", Jérôme Sawtschuk et Daria Hains-Ferland, 2023.

Cette typologie nous permet de prendre conscience de la grande diversité des acteurs du conseil en mobilité. Par ailleurs, leurs missions et publics-cibles sont également différents. Certaines typologies émergent à la suite d'une obligation légale comme c'est le cas pour les guichets d'information multimodale pour les métropoles. D'autres émergent à la suite d'un besoin territorial et une volonté citoyenne, comme les collectifs d'habitants et d'usagers locaux ou les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire. Cette typologie nous montre également que la gouvernance de ces acteurs du conseil est très diverse.

Conclusion chapitre 3

Le conseil en mobilité est le résultat d'un besoin des acteurs de la mobilité à être accompagnés dans leurs projets, que ce soient des collectivités, des employeurs ou encore des acteurs privés. Cette activité est également à destination des usagers afin de les aider à répondre à leurs besoins de mobilité tout en les encourageant à changer de comportement. La diversité des publics à accompagner peut expliquer la diversité des typologies des acteurs du conseil en mobilité. Chaque public cible nécessite un accompagnement différent. Aujourd'hui, les stratégies de mobilités sont en faveur des mobilités durables,

aussi, dans le cadre de ce travail, nous nous intéresserons aux structures de conseil en mobilité durable en Bretagne.

Conclusion partie 1

Cette première partie nous a permis de contextualiser l'activité de conseil en mobilité durable tout en étudiant les différentes typologies de ses acteurs. En effet, à la suite du changement de focale de l'aménagement des mobilités et de l'évolution du paysage des acteurs de la mobilité et de leurs compétences, le conseil en mobilité est apparu comme un besoin. Aménager le territoire demande de l'expertise et des compétences parfois non disponibles en interne. De plus, le changement de comportement demande un accompagnement. En parallèle, la prise en compte de plus en plus croissante des enjeux écologiques et sociaux liés à la mobilité a eu pour effet de faire évoluer les législations et d'imposer de nouvelles directives d'aménagement. Dans ce contexte, le besoin d'accompagnement s'est orienté en faveur des mobilités durables.

Après l'étude d'un cadre théorique à l'échelle nationale, nous allons nous pencher sur le territoire de la région Bretagne. Dans le cadre de ce travail, nous étudierons les acteurs de la mobilité en Bretagne ainsi que les enjeux spécifiques auxquels ils doivent faire face.

Introduction partie 2

Dans le cadre de ce mémoire, nous cherchons à comprendre l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable à l'échelle de la région Bretagne. Cette deuxième partie a pour objectif de présenter les caractéristiques de cette région et les acteurs de la mobilité qui y agissent.

Dans le premier chapitre, nous étudierons les caractéristiques socio-territoriales de la Bretagne afin de comprendre l'organisation et les dynamiques du territoire.

Dans le chapitre suivant, nous étudierons de manière plus approfondie la mobilité en Bretagne, offrant un panorama des infrastructures, des services et des pratiques de mobilités dans cette région.

Pour finir, nous étudierons les stratégies et objectifs mis en place par la région afin de répondre aux enjeux sociaux et environnementaux liés à la mobilité.

Chapitre 1 : Etude des caractéristiques socio-territoriales de la Bretagne

Introduction chapitre 1

Dans ce premier chapitre, nous étudierons les caractéristiques socio-territoriales de la Bretagne afin de dresser un portrait du territoire et de ses habitants. Dans un premier temps, nous étudierons le profil des habitants de la région. Puis nous verrons la répartition géographique de ces derniers sur le territoire afin d'étudier les pôles d'attractivités de la Bretagne. Enfin, nous étudierons l'accès aux services de la population afin de comprendre leurs habitudes de déplacements.

1.1. Profil des habitants de la Bretagne : données générales

La région administrative Bretagne est composée de quatre départements : les Côtes-d'Armor, l'Ille-et-Vilaine, le Morbihan et le Finistère. Le territoire breton forme une péninsule à l'Ouest du territoire français. La région se caractérise par l'importance de ses façades maritimes donnant à la fois sur la Manche au nord, la mer Celtique à l'ouest et l'océan Atlantique au sud. Au total, la mer entoure les quatre cinquièmes de la région.

La région Bretagne comptabilise 3 354 854 habitants au recensement de 2019¹⁵. Le tableau 6 montre que la population bretonne en 2019, est principalement composée de personnes âgées entre 45 et 59 ans (20,1 %). Puis de personnes âgées entre 60 et 74 ans (18,2 %), suivi des 30-44 ans représentant 17,6 % de la population. Les moins de 14 ans représentent quant à eux 17,3 % de la population et les 15-29 ans 16,4 %. Pour finir, 10,5 % de la population bretonne en 2019 avait 75 ans et plus. Aussi, les personnes âgées de plus de 60 ans représentent un peu plus de 28,5 % des habitants de la Bretagne en 2019. Ce taux est légèrement plus élevé

¹⁵ Source : Observatoire des territoires

que celui de la moyenne nationale, puisqu'environ 27,5 % des Français ont plus de 60 ans¹⁶. Aussi, le nombre de personnes âgées en Bretagne est plus élevé, cela explique le taux de 31,3 % de retraités en 2019. Nous pouvons observer sur le tableau ci-dessous que ce taux a augmenté entre 2008 et 2019.

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	3 149 701	100	3 258 707	100	3 354 854	100
0 à 14 ans	572 622	18,2	591 117	18,1	579 202	17,3
15 à 29 ans	555 632	17,6	548 978	16,8	548 828	16,4
30 à 44 ans	622 356	19,8	610 188	18,7	590 280	17,6
45 à 59 ans	643 147	20,4	649 579	19,9	672 994	20,1
60 à 74 ans	453 335	14,4	521 235	16,0	609 643	18,2
75 ans ou plus	302 610	9,7	337 610	10,4	353 906	10,5

Tableau 6 : Population bretonne par grandes tranches d'âges. Source : INSEE, 2022.

Le tableau 7 montre que le nombre d'exploitants agricoles diminue entre 2008 et 2019, passant de 1,8 % à 1,3 %. De même pour les employés dont le taux passe de 15,7 % en 2008 à 15,1 % en 2019. La catégorie socioprofessionnelle des ouvriers connaît elle aussi une décroissance, ils sont 14,6 % des Bretons actifs en 2008 et 13 % en 2019. Nous pouvons également observer que les personnes dans les professions intermédiaires, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont plus nombreux en 2019 qu'en 2008.

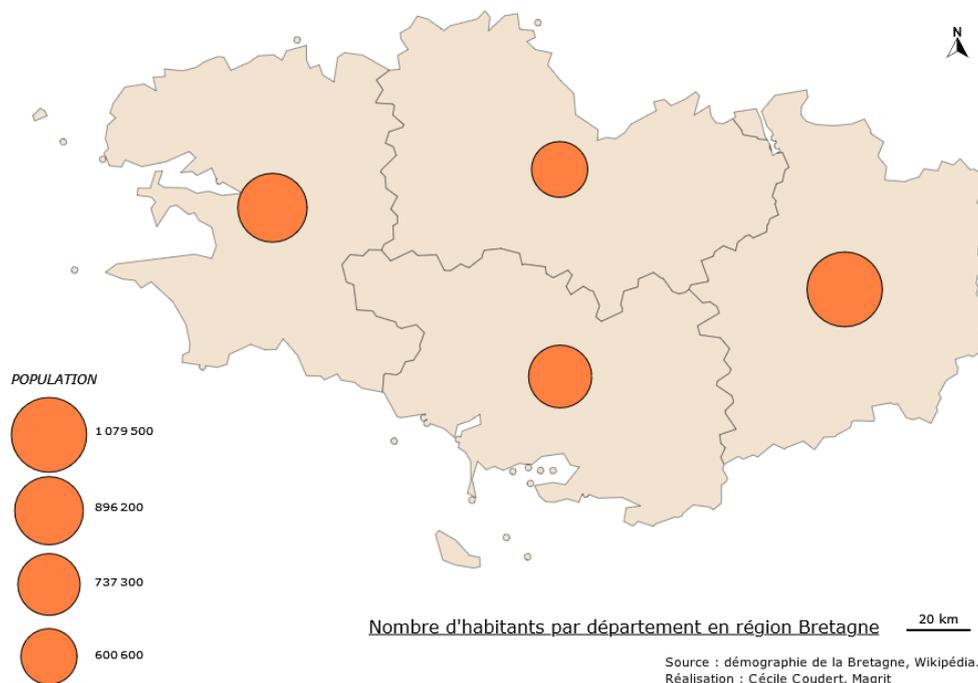
	2008	2013	2019
Ensemble	100 %	100 %	100 %
Agriculteurs exploitants	1,8 %	1,5 %	1,3 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3,4 %	3,5 %	3,5 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	6,7 %	7,1 %	7,6 %
Professions intermédiaires	12,9 %	13,5 %	13,7 %
Employés	15,7 %	15,6 %	15,1 %
Ouvriers	14,6 %	13,9 %	13 %
Retraités	29,6 %	30,6 %	31,3 %
Autres personnes sans activité professionnelle	15,4 %	14,3 %	14,6 %

Tableau 7 : Catégorie socio-professionnelle des plus de 15 ans en Bretagne. Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2019, exploitation complémentaire géographie au 01/01/2022.

¹⁶ Source : INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381474#figure1_radio2)

1.2. Une région avec une attractivité inégale : analyse de la répartition des habitants

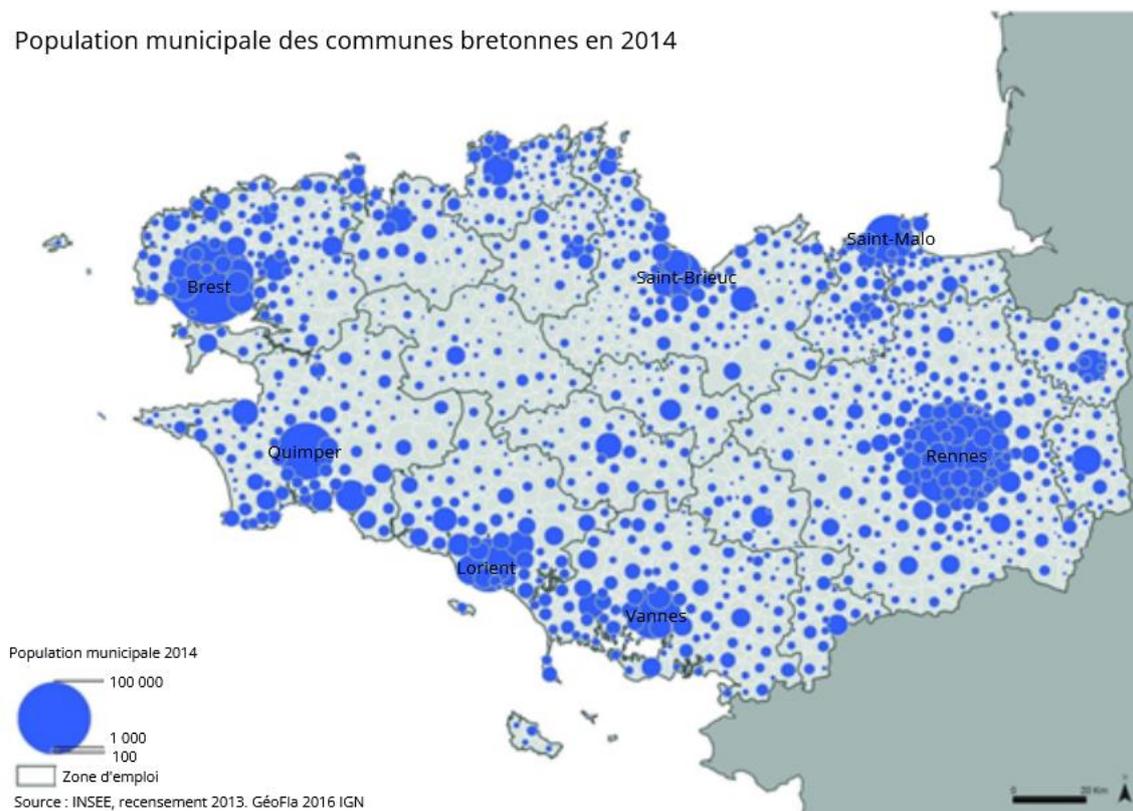
La répartition de la population bretonne sur les quatre départements n'est pas équilibrée (carte 1). En effet, nous pouvons constater que c'est le département de l'Ille-et-Vilaine qui accueille le plus d'habitants suivi du Finistère.



Carte 1 : Nombre d'habitants par département en région Bretagne. Source : démographie de la Bretagne, Wikipédia.
Réalisation : Cécile Coudert, Magrit, 2023.

La carte 2 représente la population municipale des communes bretonnes en 2014. Nous pouvons constater que les principaux pôles d'attractivité de la région sont Rennes et Brest. Mis à part la polarité de Rennes, les autres villes centres se situent sur les côtes littorales du territoire comme Saint-Brieuc, Vannes ou encore Quimper. Le centre de la Bretagne, dit « les terres » semble moins habité.

Population municipale des communes bretonnes en 2014



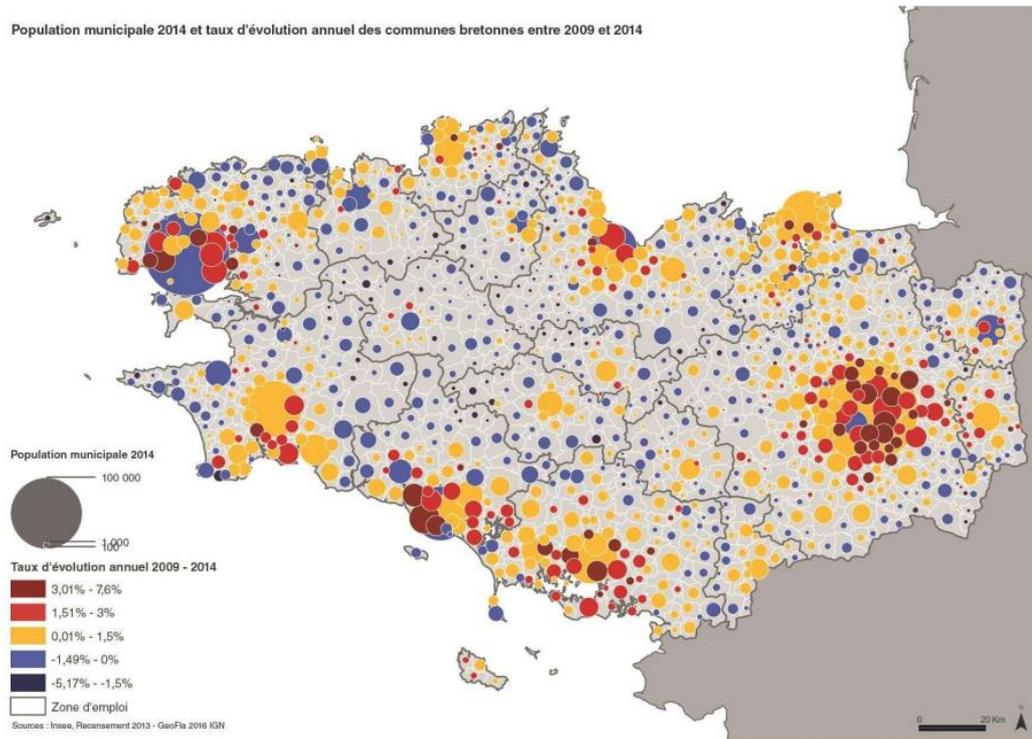
Carte 2 : Population municipale des communes bretonnes en 2014. Source : diagnostic du SRADDET de la région Bretagne.

En ce qui concerne l'évolution de la démographie, la région Bretagne a une évolution annuelle moyenne entre 2011 et 2021 de 0,46 % (contre 0,34 % en France métropolitaine)¹⁷. Cependant, le solde naturel de la région est négatif puisque l'évolution annuelle moyenne entre 2011 et 2021 est de -0,01 % (contre 0,27 % pour la France métropolitaine). Aussi, la croissance démographique de la Bretagne est due au solde migratoire dont l'évolution annuelle moyenne entre 2011 et 2021 est de 0,47 % (contre 0,07 % pour la France métropolitaine). La Bretagne est par conséquent un territoire attractif qui attire chaque année de nouvelles populations. Il s'agit principalement d'actifs et de retraités (INSEE, 2017¹⁸).

¹⁷ Source : INSEE, recensement de la population, estimations de la population, statistiques de l'état civil.

¹⁸ Source : Bretagne : une région attractive pour les actifs et les retraités

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2880138>



Carte 3 : Population municipale 2014 et taux d'évolution des communes bretonnes entre 2009 et 2014. Source : diagnostic du SRADET de la région Bretagne

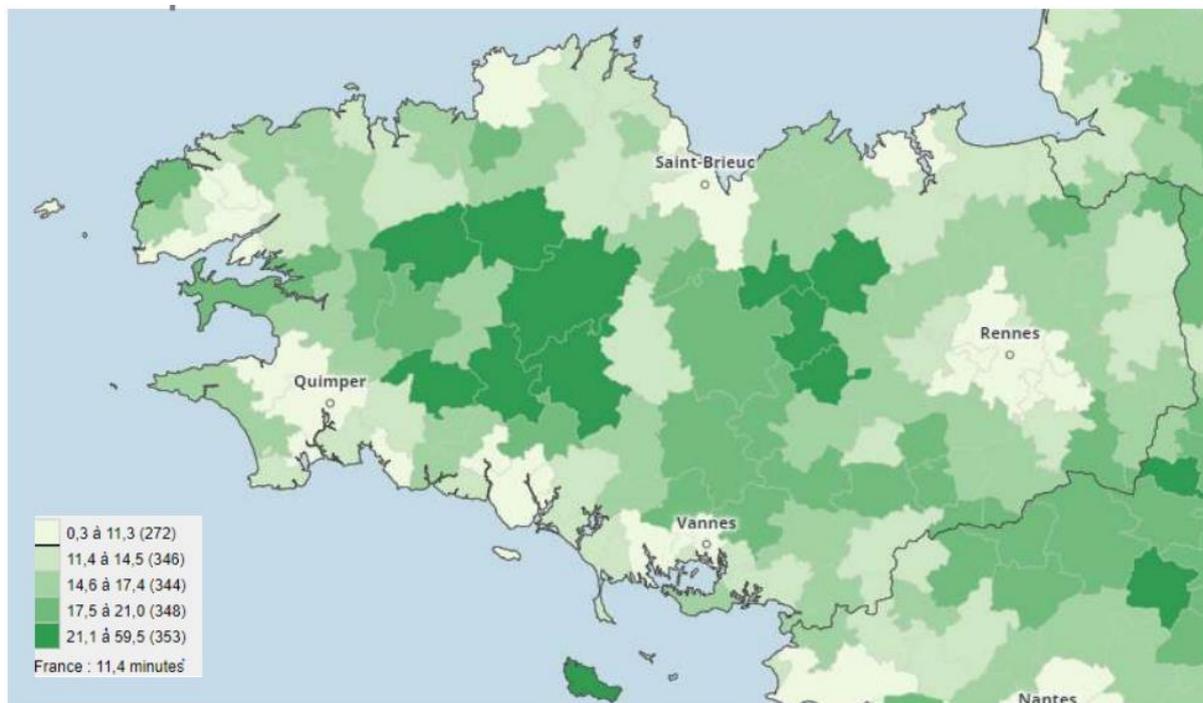
La carte 3 représente la population municipale en 2014 et le taux d'évolution annuel des communes bretonnes entre 2009 et 2014. Aussi, nous pouvons remarquer que l'est de la Bretagne gagne plus de population que l'ouest et le nord de la région. Sans surprise, ce sont notamment les communes des agglomérations des grandes villes qui voient leur population augmenter : la périphérie de la métropole de Rennes est très attractive tout comme celle de Brest, puis Saint-Brieuc, de moindre mesure Saint Malo, et la façade atlantique sud du territoire (Quimper, Saint Nazaire et Vannes). Les terres de la Bretagne, au centre, connaissent une stagnation de la population voire une diminution de cette dernière. Ces communes sont par conséquent moins attractives.

1.3. Organisation urbaine et accès aux services

L'habitat en Bretagne est très dispersé, de plus, certains territoires (notamment ceux des agglomérations des grandes villes) gagnent de la population alors que d'autres en perdent. L'urbanisation des grands pôles entraîne l'aménagement des périphéries. Cette urbanisation en périphérie est principalement favorisée par l'efficacité et le développement du réseau routier. En effet, l'automobile « *force la ville à s'étendre horizontalement et à générer d'importants espaces morts et inutilisables pour les habitants* » (Hamann, 2009). Les activités de la ville se fragmentent, on ne vit plus au même endroit où l'on travaille. Aussi, les habitants se retrouvent de plus en plus éloignés de leurs besoins. Par ce phénomène, le nombre de déplacements quotidiens augmente.

En parallèle, les territoires ruraux se trouvent dépourvus en services et en commerces concentrés davantage dans les pôles urbains. Aussi, les habitants des territoires ruraux peu ou mal desservis par les transports en communs se retrouvent dépendant à l'automobile (G.Dupuy, 1999).

Le Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Durable et d'Égalité des Territoires SRADDET de 2020 de la région Bretagne fait le constat que « les temps d'accès aux équipements courants sont très liés à la densité : si 88 % de la population accède aux équipements courants en moins de 7 minutes, l'accessibilité est forcément plus faible en Bretagne centrale et dans les îles. » La carte 4 montre que seuls les grands pôles urbains offrent une accessibilité inférieure à 11,3 minutes aux services en voiture. La majorité de la Bretagne a un temps d'accès supérieur à celui de la moyenne nationale qui est de 11,4 minutes.



Carte 4 : Temps d'accès aux services d'usage courant au plus près du domicile par bassin de vie. Source : CGET – INSEE 2014

Conclusion chapitre 1

Ce premier chapitre introduit le territoire breton en abordant ses caractéristiques socio-territoriales. Aussi, la région est polarisée par deux grands pôles métropolitains que sont Rennes et Brest. Malgré l'attractivité de la région, certains territoires, notamment au centre de la Bretagne, connaissent un manque de dynamisme. Cette attractivité des territoires au détriment d'autres joue un rôle essentiel dans le développement des services et commerces. En effet, le nombre de services correspond généralement au nombre d'habitants. Aussi, les territoires peu attractifs, les territoires ruraux et périphériques, sont soumis à l'influence des grands pôles. Dans ce contexte, le temps d'accès aux services et commerces n'est pas le même pour chaque habitant du territoire breton. L'éloignement aux services joue un rôle dans les habitudes de déplacements, privilégiant la voiture qui raccourcit les temps de trajets.

Chapitre 2 : Analyse de la mobilité en Bretagne : panorama des infrastructures, des services et des pratiques

Introduction chapitre 2

Ce deuxième chapitre a pour ambition de dresser un portrait de la mobilité en Bretagne afin de comprendre les habitudes des habitants et l'importance des enjeux de mobilité pour la région. Pour cela, nous verrons l'évolution des infrastructures de mobilité sur le territoire. Passant des infrastructures routières, aux infrastructures ferroviaires et des transports maritimes. Puis nous étudierons les différents services de mobilité mis en place par la région afin de faciliter les déplacements des Bretons. Ensuite, nous explorerons les habitudes de mobilité quotidienne des Bretons afin de comprendre les flux qui structurent le territoire. Pour terminer, nous nous focaliserons sur la mobilité au sein du territoire du Pays de Brest.

2.1. Evolution des infrastructures de mobilité en Bretagne : d'un retard de développement à la prédominance du tout voiture

Par l'importance de ses façades maritimes, la Bretagne est confrontée à une situation péninsulaire. Les infrastructures à la fois routières, ferroviaires ou encore portuaires sont importantes afin de se déplacer au sein du territoire et pour relier le territoire au reste du Pays.

a. Le développement de la voirie en Bretagne

A la fin des années 1960, la région Bretagne avait pour particularité d'être la seule région de France à ne pas disposer de voies rapides. Cette caractéristique est principalement due au caractère péninsulaire de la région ainsi que par sa faible industrialisation¹⁹. Afin de développer les infrastructures routières en Bretagne, en 1969 Charles de Gaulle alors président de la République, annonce le plan routier breton. L'objectif est de créer un réseau routier à la fois moderne et gratuit. La réalisation du plan routier a eu pour effet de créer un maillage routier dense et efficace. Aussi, la ville de Rennes est à la fois reliée par la RN12 à Brest et par la RN24 et RN165 à Quimper. Les villes de Brest et Quimper sont également reliées par la RN165. Cette même infrastructure routière relie les villes de Quimper, Lorient, Vannes et Nantes. De plus, de nombreux tronçons routiers ont été aménagés afin de rejoindre les villes portuaires jusqu'alors isolées (Annexe 4²⁰).

Aujourd'hui, la RN164 allant de Montauban-de-Bretagne jusqu'à Châteaulin est en travaux avec pour objectif d'élargissement de sa capacité : 2 fois 2 voies afin de desservir en voie rapide le centre de la région. A ce jour, 65 % de l'itinéraire est aménagé²¹.

¹⁹ Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_routier_breton

²⁰ Une carte du réseau routier de la Bretagne est disponible en annexe 4. Cette carte est un support à la représentation des routes nationales qui structurent le territoire.

²¹ Source : <https://www.bretagne.bzh/actions/transports/routes/>

b. Le développement du transport ferroviaire

Le développement du chemin de fer se fait également tardivement en Bretagne. En France, le chemin de fer se développe dès 1837 du côté de Lyon. Dès 1846, des voies se développent en partant de Paris. C'est seulement à partir de 1875 que la région Bretagne est équipée (Annexe 5)²².

Aujourd'hui, le territoire breton dispose de deux lignes TGV qui relient Paris à Brest en 3 h 50. A noter, que la ligne TGV s'arrête à Rennes et que Rennes et Brest sont reliés par une ligne TER. Cette ligne ne passe pas par Saint-Malo, ce qui oblige les habitants de Saint-Malo à rejoindre Rennes (environ 53 minutes) afin de prendre le TGV. Une autre ligne TGV existe afin de relier Paris à Quimper en 4 heures en moyenne. Ces deux lignes TGV passent par Rennes reliée en 1 h 45 à Paris. Plusieurs lignes TER complètent le réseau ferré. Cependant, elles ne forment pas un maillage suffisamment dense afin d'être efficaces. En effet, Le centre de la Bretagne n'est pas relié par TER mis à part Carhaix.

c. Le transport maritime

Au vu de sa localisation, la Bretagne compte de nombreuses interfaces portuaires, à la fois des ports de commerces comme Brest, Lorient et Saint Malo²³, mais aussi des ports de pêche dont les plus importants sont Guilvinec et Lorient²⁴. La région Bretagne se caractérise également par l'importance de ses îles et de ses îlots. En effet, la Bretagne concentre 70 % des îles de la France métropolitaine. La Bretagne compte environ 1000 îles et îlots et 12 îles et archipels habités²⁵. La carte 5 présente les principales îles habitées. Aussi, nous pouvons observer que 864 personnes habitent l'île de Ouessant, 242 personnes habitent l'île de Sein, l'île de Batz compte 489 habitants alors que l'île de Groix en compte 2 322.

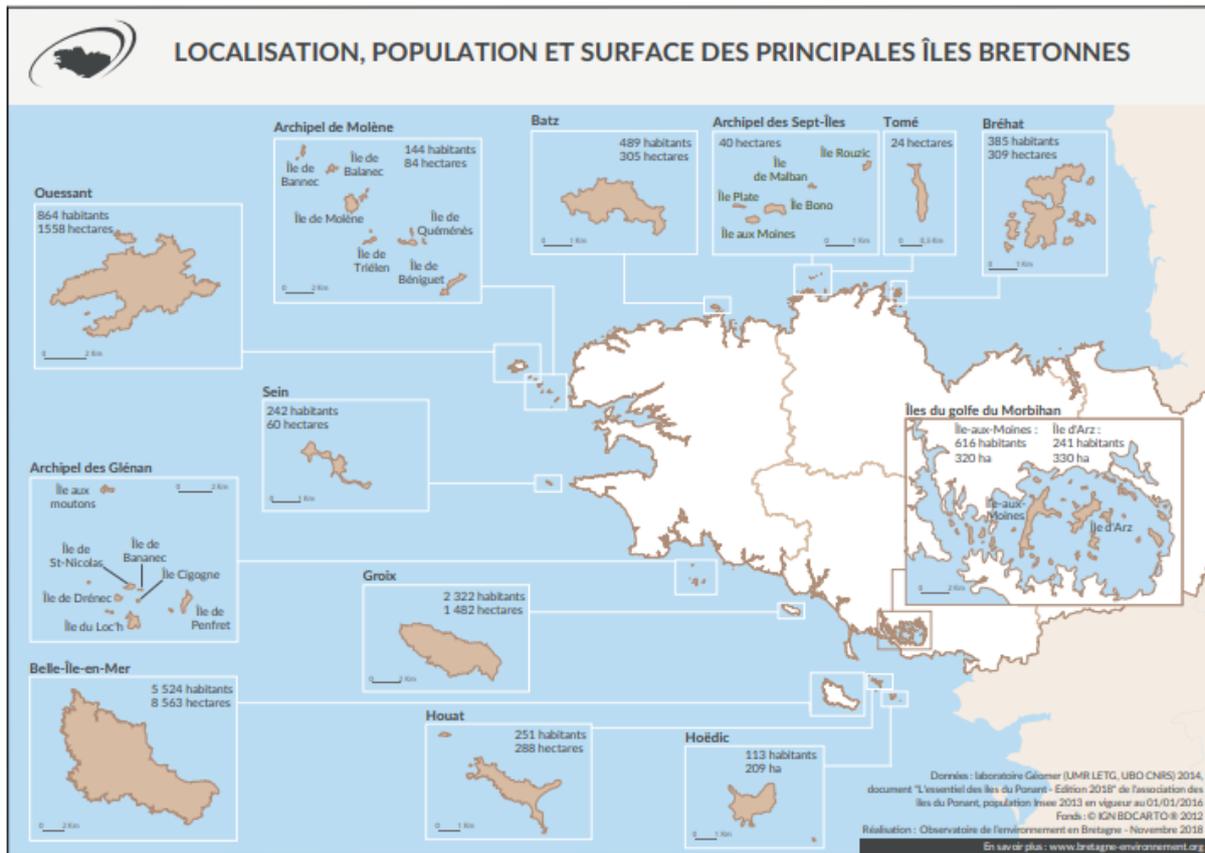
²² Une carte de l'évolution du réseau ferré est disponible en annexe 5.

²³ Source : <https://journals.openedition.org/norais/70>

²⁴ Source : Géo Confluences

²⁵ Source : Observatoire de l'environnement en Bretagne :

<https://bretagne-environnement.fr/iles-ilots-bretagne-article>



Carte 5 : Localisation, population et surface des principales îles bretonnes. Données : laboratoire Géomer (UMR LETG, UBO CNRS) 2014, document « L'essentiel des îles du Ponant - Edition 2018 » de l'association des îles du Ponant, population Insee 2013 en vigueur

Par conséquent, les îles et archipels sont tous singuliers avec des superficies et un nombre d'habitants différents. Ces territoires sont reliés au reste du territoire breton par des voies maritimes. Pour cela, il existe des compagnies bretonnes telles que Penn Ar Bed qui permet de relier l'île d'Ouessant, l'île de Molène et l'île de Sein à Brest.

d. La Bretagne en avion

La Bretagne compte plusieurs aéroports dont les principaux sont celui de Brest avec 1 104 699 passagers en 2018 et celui de Rennes avec 856 791 passagers en 2018 (Annexe 6)²⁶.

Les liaisons aériennes permettent de relier le territoire breton au reste du territoire national mais aussi à l'international. Aussi, Brest est relié à Paris en seulement 1h20 en vol direct, relié à Lyon en 1h35 et à Marseille en 1h45.

2.2. Les services de mobilité

Afin de développer les transports en région Bretagne et ainsi favoriser et faciliter les déplacements pour les habitants, la région a lancé en 2018 son réseau Breizhgo. À la suite de la loi NOTRe, la région prend la compétence mobilité des départements pour l'organisation des transports interurbains réguliers et

²⁶ Une carte des aéroports de Bretagne est disponible en Annexe 6. Cette carte recense également le nombre de passagers par aéroports en 2018. Source :

<https://www.capital.fr/economie-politique/neuf-aeroports-en-bretagne-est-ce-bien-raisonnable-1337801>

scolaires. Le réseau Breizhgo reprend les lignes de cars départementaux, en plus des TER et des liaisons maritimes. Par ailleurs, ce réseau est lié avec le calculateur intermodal Mobibreizh, conçu pour conseiller les habitants de la région sur leur trajet et les possibles modes de déplacements à utiliser pour le réaliser.

Les habitants de la Bretagne peuvent également se munir de la carte KorriGo. Cette carte a pour objectif de faciliter l'utilisation des transports en commun en Bretagne. En effet, cette carte est commune à 12 réseaux de transports : car BreizhGo en Ille-et-Vilaine, réseau urbain STAR de Rennes Métropole, IZILO de Lorient Agglomération, QUB de Quimper Bretagne Occidentale, Bibus de Brest Métropole, TUB de Saint-Brieuc Armor Agglomération, MAT de Saint-Malo Agglomération, TBK de Quimperlé Communauté, Axéo de Guingamp-Paimpol Agglomération, SURF de Fougères agglomération et Distribus de Lamballe Terre & Mer. Les habitants de ce territoire peuvent donc charger leur titre de transport sur un seul et même support. Sur le territoire de Rennes métropole, la carte KorriGo permet également d'avoir accès à un grand nombre de services tels que les piscines municipales, un parc de vélos en libre-service ou encore le système d'autopartage Citiz.

Afin de faciliter l'intermodalité, il est également possible de réserver des billets vélo dans les TER de la région sur la période estivale afin de s'assurer de pouvoir embarquer avec son vélo. Ces services à la population ont pour objectif de simplifier les déplacements et l'utilisation des transports en commun.

Les acteurs de la mobilité de la région Bretagne se sont réunis afin de développer en 2016 OuestGo, une plateforme de covoiturage bretonne réalisée par Mobicoop. Cette plateforme est portée collectivement par la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole, la CARENE St Nazaire Agglomération et l'Etat (DREAL Bretagne). Le projet est également soutenu par l'ADEME. Aujourd'hui, la gouvernance de la plateforme s'est étendue à plus de 70 collectivités et EPCI. Des acteurs locaux se sont saisis du dispositif comme c'est le cas de l'association Ehop, spécialisée dans le covoiturage et dans le changement de comportement. L'association est financée par la région afin d'animer le dispositif sur le territoire. OuestGo est donc un service de covoiturage, matérialisé par une plateforme gratuite, afin de mettre en relation les habitants du territoire pour leurs trajets quotidiens. Cette plateforme a pour ambition de concurrencer les services payants tels que Blabla daily. Toutefois, la plateforme est pour le moment peu efficace, en effet, peu de trajets sont proposés. Malgré l'adhésion des acteurs de la mobilité à l'échelle de la Bretagne, la plateforme n'est pas une habitude dans les pratiques de covoiturage des habitants.

2.3. Exploration des habitudes de mobilité des Bretons

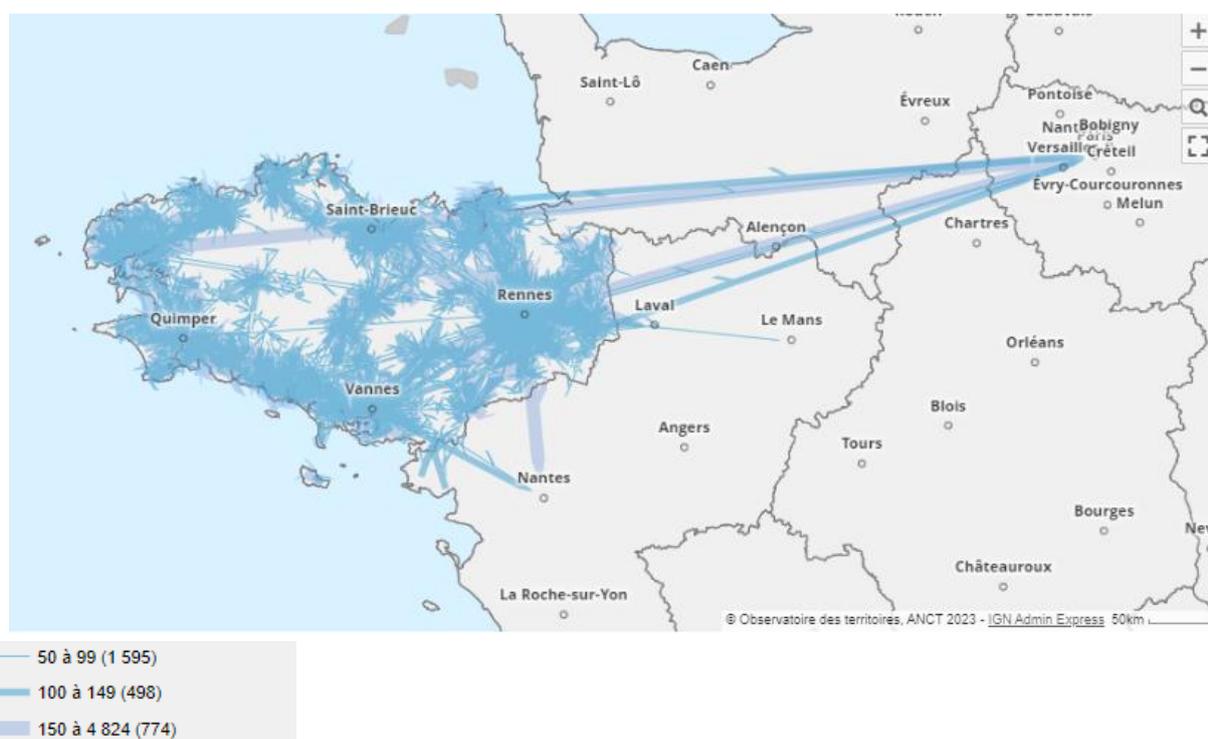
Dans le cadre de ce travail, nous nous intéressons à la mobilité quotidienne des habitants de la région Bretagne et plus particulièrement aux déplacements domicile-travail qui représentent une part importante des déplacements quotidiens.

Les déplacements domicile-travail sont des déplacements quotidiens qui génèrent des flux pendulaires sur le territoire breton. Par ailleurs, ce sont des flux sur la base desquels on définit les bassins de vie. Nous pouvons constater, sur la base du tableau 8, que deux-tiers des actifs en Bretagne (66,8 %), comme en France (66%), travaillent hors leur commune de résidence. De ce fait, la répartition des flux domicile-travail est accentuée et pose des questions des distances parcourues et d'adéquation des modes de déplacement.

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble des actifs de 15 ans et plus	1 297 919	100	1 315 184	100	1 342 949	100
Travaillent dans la commune de résidence	475 884	36,7	459 431	34,9	445 796	33,2
Travaillent dans une commune autre que la commune de résidence	822 035	63,3	855 753	65,1	897 153	66,8

Tableau 8 : Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi. Source : INSEE, RP 2008, RP 2013, RP 2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

La carte 6 représente le nombre de navettes domicile-travail en 2018 en Bretagne (Observatoire des territoires). Cette représentation des flux domicile-travail nous permet notamment de comprendre les différentes polarités de la région liées à ce type spécifique des déplacements quotidiens des habitants. Aussi, nous pouvons observer que les principaux bassins d'emplois de la Bretagne sont les grandes villes telles que Brest, Rennes, Saint-Brieuc, Vannes et Quimper. Nous pouvons tout de même observer les polarités plus lointaines de Nantes et celle de Paris.



Carte 6 : Flux domicile-travail des actifs de la région Bretagne. Source : Observatoire des territoires (carte interactive).

Cette représentation nous permet d'observer que les habitants du territoire sont mobiles, certains font de longs déplacements afin de se rendre au travail.

D'après une étude réalisée par l'INSEE sur l'année 2017, près d'un tiers des actifs en emploi (31%, 371 000 personnes) effectuent des déplacements de 5 km maximum pour se rendre sur leur lieu de travail en région Bretagne. Sur ces déplacements de, plutôt courtes distances, le mode de transport privilégié reste la voiture. En effet, nous pouvons constater dans le tableau 9, que près de trois-quarts de ces déplacements domicile-travail (71 %) inférieurs à 5 km s'effectuent en voiture (soit 10 % de plus qu'à l'échelle nationale). Ensuite, le

deuxième mode de déplacement le plus utilisé est la marche à 14,7 % suivi des transports en commun à 7,5 %.

Mode de déplacement	Petites distances (inférieures à 5 km) - Bretagne			Province	France
	Moins de 2 km	Entre 2 et 5 km	Ensemble		
Mode de déplacement actif	32,6	10,3	19,9	22,1	22,7
dont marche	27,1	5,3	14,7	16,9	17,7
dont vélo	5,5	5	5,2	5,2	5,0
Deux-roues motorisé	1,3	1,9	1,7	2,0	2,2
Voiture	62,4	77,3	70,9	66,7	60,3
Transport en commun	3,6	10,4	7,5	9,2	14,7
Total	100	100	100	100	100
Nombre d'actifs concernés	160 165	210 962	371 127	6 400 000	8 200 000
Par des actifs concernés (%)	13,4	17,6	31,0	33,7	33,3

Tableau 9 : Mode de transport principal en Bretagne pour les déplacements courts entre le domicile et le lieu de travail selon la distance. Source : INSEE, 2017.

Champ : personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré effectuer des déplacements domicile-travail ; France hors Mayotte.

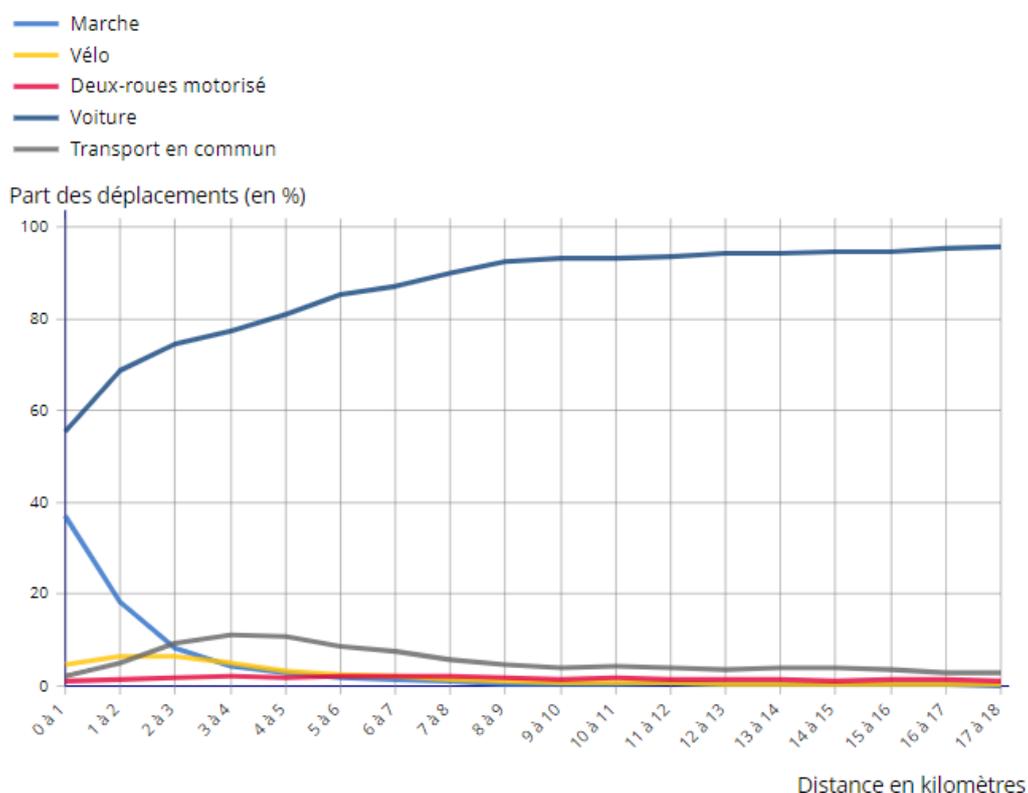
Par conséquent, la voiture est le premier mode de transport utilisé pour les déplacements de courtes distances domicile-travail ; ce mode de déplacement est favorisé par l'habitat dispersé et le réseau routier efficace de la Bretagne. L'indice de pluviométrie peut également impacter le choix du mode de déplacement. La région Bretagne est classée troisième région la plus pluvieuse avec une hauteur des précipitations de 692 mm en 2022²⁷. Ce taux peut notamment décourager la pratique des modes actifs. De plus, nous pouvons observer sur le tableau 10 que davantage des ménages bretons possèdent au moins une voiture (87,5 %), qu'à l'échelle nationale (84,1 %, INSEE, 2018). De même, quatre ménages bretons sur dix possèdent 2 voitures ou plus, contre 36,3 % à l'échelle nationale. Les habitants de la Bretagne semblent par conséquent plus dépendants de la voiture que l'ensemble des Français. Nous pouvons également noter que depuis 2008, le nombre de ménages bretons possédant une voiture augmente.

²⁷ Source : <https://www.linternaute.com/voyage/climat/classement/regions/precipitations>

	2008 en %	2013 en %	2019 en %
Au moins une voiture	86,1	86,8	87,5
1 voiture	47,5	47,4	47,5
2 voitures ou plus	38,6	39,4	40

Tableau 10 : Équipement automobile des ménages en Bretagne. Sources : RP 2008, RP 2013, RP 2019, exploitation principale, géographie au 01/01/2022 (INSEE).

Les déplacements en modes actifs, c'est-à-dire la marche et le vélo, représentent un déplacement sur cinq parmi ceux de moins de 5km, et un sur trois si la distance est inférieure ou égale à 2 kilomètres. Sur le graphique 2, nous pouvons observer que plus la distance en km entre le lieu de domicile et le lieu de travail augmente, plus la part des déplacements en voiture augmente. Dès une distance de 8 km, la part de la voiture est d'environ 90 %. Au-delà de 10 km, cette même part augmente à environ 95 %.



Graphique 2 : Répartition des actifs en emploi selon le mode de déplacement principal et la distance domicile-travail. Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Metric-OSMR (distances par la route).

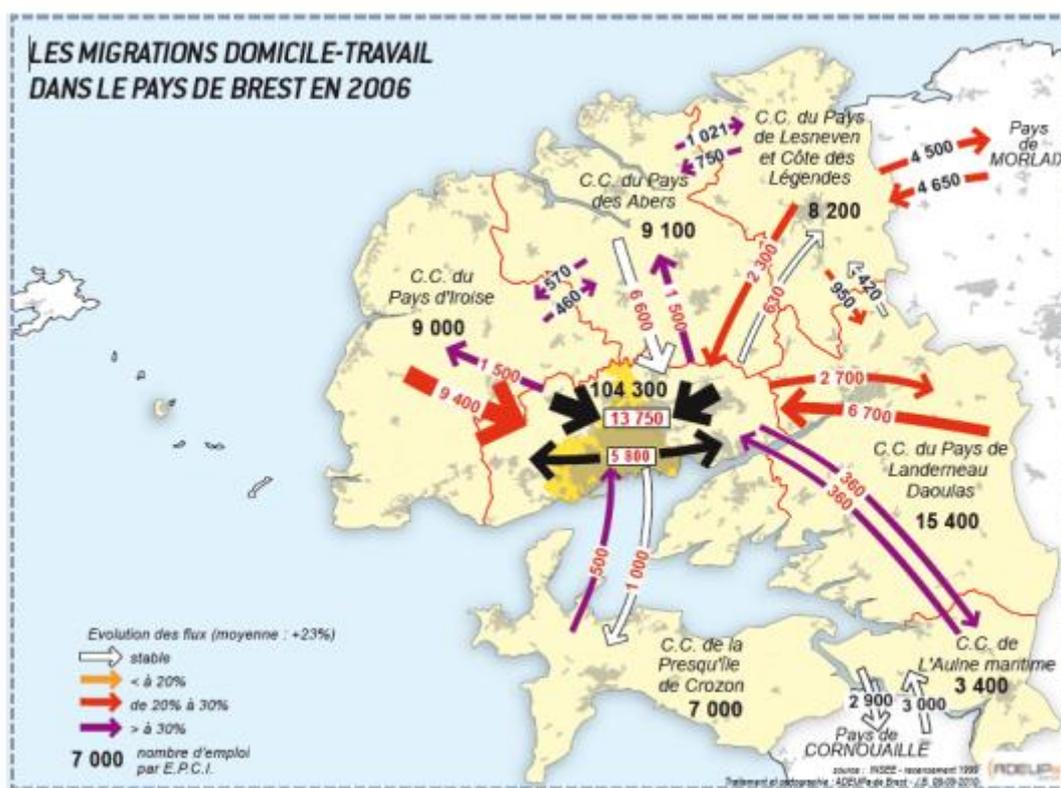
La part des déplacements réalisés en modes actifs reste globalement faible, même si l'utilisation du vélo en Bretagne a atteint le taux national, soit une part de 5 %.

2.4. Focus sur le pôle métropolitain du Pays de Brest

Le pays de Brest est composé de 7 intercommunalités : la communauté de communes du Pays d'Iroise, la communauté de communes du Pays des Abers, la communauté de communes du Pays de Lesneven et de la Côte des Légendes, la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas, la

communauté de communes de la Presqu'île de Crozon Aulne Maritime, la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay et Brest métropole. Au total, le Pays de Brest compte 420 000 habitants²⁸, soit environ 46 % de la population du Finistère. La démographie du Pays de Brest connaît une forte augmentation. Cependant, la démographie croît en dehors de Brest Métropole. En effet, entre 1999 et 2014, la population des communautés de communes augmente de 14,6 % alors qu'elle chute de 3,5 % pour la métropole de Brest²⁹. Aussi, les personnes ont tendance à s'installer en périphérie de Brest dans les communes alentours à caractères plus rural. Cependant, Brest reste le bassin d'emplois du Pays de Brest ce qui se traduit par une augmentation des distances et des trajets domicile-travail.

La carte 7 représente les migrations domicile-travail dans le Pays de Brest en 2006³⁰. Cette cartographie met en avant la centralité de la métropole de Brest au sein du territoire. En moyenne, les flux domicile-travail ont augmenté de 23 %. Nous pouvons également observer que de plus en plus de personnes sont prêtes à réaliser des trajets plus longs puisque les flux entre la communauté de communes de la presqu'île de Crozon et la communauté de communes de l'Aulne maritime³¹ ont augmenté de 30 %.



Carte 7 : Les migrations domicile-travail dans le Pays de Brest en 2006. Source : Diagnostic des mobilités, Brest à Pied et à Vélo, 2017.

Plusieurs infrastructures et services existent sur le territoire afin de soutenir ces déplacements. En effet, de nombreuses voies routières permettent de mailler le territoire et d'accéder rapidement à la métropole en voiture. De plus, L'axe TER Brest-Landerneau, permettant de relier les deux villes en 15 min, est très

²⁸ Source : Site internet du Pays de Brest : <https://www.pays-de-brest.fr/le-pole/territoire>

²⁹ Source : Site internet du Pays de Brest : <https://www.pays-de-brest.fr/le-pole/territoire>

³⁰ La communauté de communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay n'est pas représentée sur la carte puisqu'elle intègre le Pays de Brest en 2017 lors de sa création.

³¹ Les deux communautés de communes ont fusionné en 2015 afin de devenir la communauté de communes Presqu'île de Crozon- Aulne-maritime.

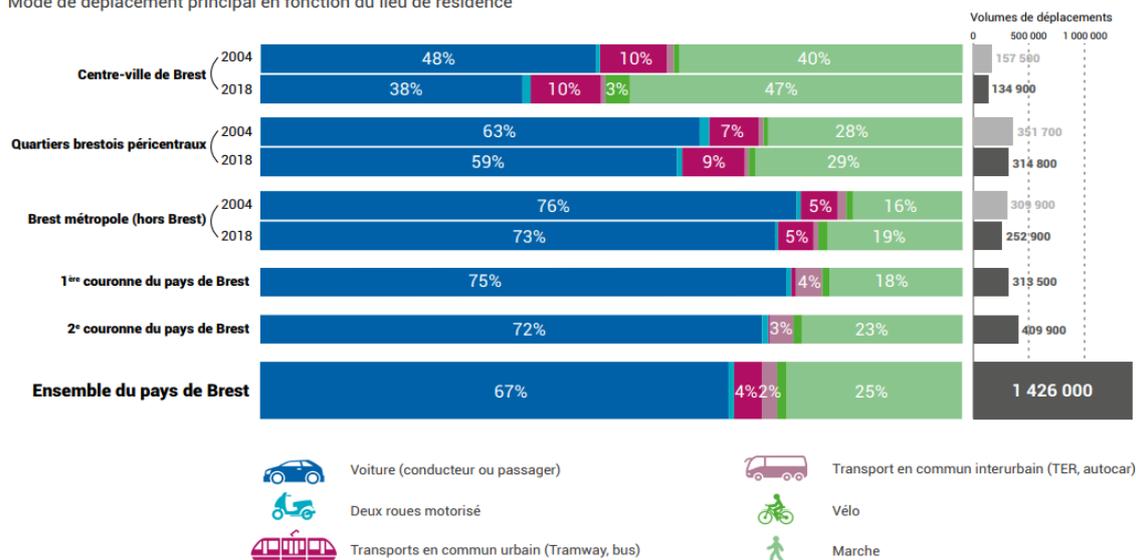
fréquenté (Diagnostic des mobilités, Bapav, 2017). Il existe également des liaisons maritimes qui permettent de relier la presqu'île de Crozon à Brest en seulement 30 minutes au lieu de 1 heure en voiture. Cependant, cette liaison n'est pas assurée tous les jours de la semaine³². Le territoire est également desservi par les cars régionaux Breizhgo. Enfin, la métropole de Brest dispose d'un service de transport en commun nommé Bibus. Ce service est exploité par RD Brest, filiale du groupe RATP Dev, depuis le 1^{er} juillet 2019. Le réseau se compose d'une ligne de tramway, d'une ligne de téléphérique et d'une trentaine de lignes de bus. Aujourd'hui, une seconde ligne de tramway est en construction afin de développer le service de transports en commun.

Malgré la présence de lignes de transports en commun, la voiture est le principal mode de déplacement au sein du centre-ville de Brest, des quartiers brestois péricentraux et de Brest métropole (graphique 3). En effet, la voiture, même si son utilisation a diminué, reste le principal mode de déplacement qu'importe le lieu de résidence. Pour l'ensemble du Pays de Brest, 67 % des déplacements s'effectuent en voiture. Les habitants du centre-ville de Brest se déplacent à 38 % en voiture en 2018 (contre 48 % en 2004). Nous pouvons observer que leur utilisation des transports en commun urbains n'a pas évolué dans le centre-ville entre 2004 et 2018 (10 %). Les habitants du centre-ville préfèrent se déplacer à pied avec une hausse de 7 % entre 2004 et 2008 (passant de 40 % à 47 %). Les transports en communs sont plus utilisés par les habitants brestois péricentraux passant de 7 % à 9 % entre 2004 et 2018. Le report modal de la voiture se fait principalement en faveur des transports en commun et de la marche. En ce qui concerne les habitants de la métropole de Brest, ces derniers ont peu diminué l'usage de la voiture, passant de 76 % à 73 % entre 2004 et 2018. Leur usage des transports en commun reste stable avec une part modale de 5 %. Pour les habitants en dehors de Brest métropole, la part modale de la voiture est très importante (plus de 70 %). Ces derniers utilisent peu voire pas du tout les transports en commun urbains situés uniquement au sein de la métropole de Brest. Cependant, les transports en commun interurbain sont un peu utilisés (4 % pour la première couronne du pays de Brest et 3 % pour la deuxième couronne).

³² Horaire des liaisons maritimes Brest-Le Fret : <https://www.comcom-crozon.com/amenagement-et-cadre-de-vie/transports-deplacements-randonnees/transport-maritime/>

Des répartitions modales différentes selon le lieu de résidence

Mode de déplacement principal en fonction du lieu de résidence

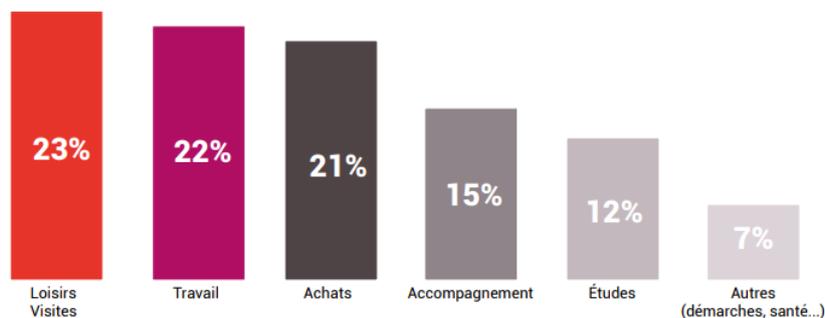


Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Graphique 3 : Répartition modale selon le lieu de résidence. Source : Enquête ménages déplacements, 2018, Brest métropole.

Le graphique 3 met également en avant la part modale consacrée au vélo dans les déplacements des habitants du Pays de Brest. Le vélo est principalement utilisé par les habitants du centre-ville de Brest à hauteur de 3 %. Aussi, le territoire du Pays de Brest, tout comme la région Bretagne, est confronté à l'enjeu des déplacements en voiture. Nous pouvons observer que les transports en commun ainsi que le vélo sont peu utilisés au sein du territoire. Les mobilités actives sont peu développées mise à part la marche notamment au sein de la ville de Brest.

Le graphique 4 met en avant les motifs principaux de déplacements des habitants du Pays de Brest. Aussi, 23 % des déplacements sont consacrés aux loisirs et aux visites pour des motifs personnels (famille, amis...). Les déplacements domicile-travail sont le deuxième motif de déplacement (22 %). Ensuite, 21 % des déplacements sont destinés aux achats. 15 % des déplacements sont pour accompagner, aller chercher ou déposer d'autres personnes. Les déplacements liés aux études représentent 12 %. Enfin, la catégorie « autres » représente 7 % des déplacements et concerne principalement les déplacements pour raisons de santé ou pour effectuer des démarches administratives.



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Graphique 4 : Les motifs principaux de déplacements au sein du Pays de Brest. Source : Enquête ménages déplacements du Pays de Brest, 2018, Brest métropole.

Conclusion chapitre 2

L'évolution des infrastructures en Bretagne s'est faite de manière progressive, marquée par des étapes significatives. Le plan routier instauré sous De Gaulle en 1969 a joué un rôle déterminant dans la structuration du territoire breton. Face à un réseau ferroviaire TER insuffisamment développé, les voies routières ont pris une importance croissante en tant que moyen essentiel de déplacement. Parallèlement, divers services de mobilité, tels que les réseaux de cars régionaux, ont été mis en place afin de faciliter les déplacements des habitants de la région bretonne. Malgré ces alternatives à la voiture, celle-ci demeure le choix privilégié pour les déplacements domicile-travail des Bretons, représentant 71 % des trajets, soit 10 % de plus qu'au niveau national. Cette tendance s'observe également dans le pôle métropolitain du Pays de Brest. En parallèle, les modes de déplacement doux restent peu développés en Bretagne. L'omniprésence de la voiture a un impact direct sur l'environnement, ce qui contraint les acteurs du territoire à agir.

Chapitre 3 : La région Bretagne face aux enjeux liés à la mobilité

Introduction chapitre 3

Ce dernier chapitre a pour objectif de comprendre les enjeux de mobilité de la région Bretagne et les objectifs fixés par la Région afin d'y faire face. Aussi, nous étudierons les enjeux à la fois sociaux et environnementaux liés aux mobilités. Puis nous étudierons les engagements pris par la région afin d'y répondre. Nous verrons également les acteurs bretons de la mobilité qui s'engagent en faveur de la mobilité durable. Puis nous terminerons ce chapitre par l'étude des acteurs de la mobilité du Pays de Brest ce qui nous permettra de mieux comprendre de quelle manière s'organise le millefeuille territorial à une échelle locale.

3.1. Les enjeux liés à la mobilité

a. Enjeux environnementaux

Les déplacements ne sont pas neutres pour notre planète, la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre émis par les transports entraînent des conséquences directes sur la santé et l'environnement. En effet, les transports et notamment l'automobile représentent un fort enjeu environnemental, les gaz à effet de serre qu'ils émettent sont à l'origine de nombreuses conséquences telles que l'augmentation des températures terrestres, l'augmentation de la fréquence des canicules, le bouleversement de la qualité et de la forme des précipitations ou encore l'augmentation des aléas naturels (Guicheteau et Millette, 2012). Aussi, les transports ont une grande responsabilité dans le réchauffement climatique planétaire.

La pollution atmosphérique due à la construction et l'utilisation des voitures engendre également une pollution des sols et des eaux. Comme l'expliquent Guicheteau et Millette, les polluants atmosphériques finissent sur le sol par gravité et ces derniers ruissellent jusqu'aux cours d'eau et nappes phréatiques lors des épisodes pluvieux. L'imperméabilisation des sols par la construction de routes et autoroutes accentue ce phénomène. Dans les territoires urbains, l'eau ruisselle jusqu'aux égouts alors que dans les territoires ruraux, l'eau s'infiltrerait directement dans le sol.

La voiture a permis de raccourcir les temps de trajets domicile-travail et par conséquent encouragé certains à s'installer plus loin dans des territoires ruraux, et d'autres à accéder aux lieux de travail localisés loin de leur lieu de domicile. En moyenne, les Français acceptent de faire jusqu'à une heure de trajet pour se rendre à leur lieu de travail (tout mode de déplacement confondu). Ce qui, en cas d'utilisation de la voiture notamment, augmente souvent le nombre de kilomètres parcourus et donc les consommations de carburants et les pollutions directes créées.

Les transports ont également un impact direct sur la faune et la flore, par exemple lorsque les infrastructures routières et ferroviaires produisent des discontinuités dans le paysage. Aussi, nous faisons face à une fragmentation du paysage, les animaux se retrouvent dans un environnement coupé par l'activité de l'Homme. « *Pour les populations animales et végétales touchées, cela augmente leur risque de disparition du milieu et leur risque d'extinction* » (Guicheteau et Millette, 2012). De plus, les animaux ne peuvent plus circuler librement et se retrouvent confinés dans des espaces restreints ce qui peut engendrer des problèmes de consanguinité. Les deux auteurs mettent également en avant une pollution sonore due aux transports : « *le transport motorisé, routier, aérien et ferroviaire est l'une des principales sources d'exposition au bruit environnemental* ». Aussi, les terres agricoles ou naturelles se sont vues artificialisées par la construction de lotissements et d'infrastructures de transports.

Les infrastructures de transports entraînent également des changements dans le paysage, Guicheteau et Millette parlent « *d'une dégradation de l'environnement due à la présence dans le paysage d'éléments inesthétiques* ». Il faut tout de même prendre en compte que l'esthétisme d'un paysage est subjectif. Cependant, une trop forte présence d'infrastructures peut modifier un paysage et parfois mettre en danger d'autres activités telles que le tourisme. Le paysage urbain peut également être altéré par l'usage de l'automobile. En effet, les routes et les nombreuses voitures stationnées peuvent entraîner une perte de la qualité paysagère du fait qu'il y a moins de place à la végétation et aux autres usages tels que les déplacements piétons, cyclables ou encore les espaces de socialisation et de détente tels que les parcs. De

plus, la qualité paysagère est un facteur incitatif ou freinant pour l'usage des modes actifs (Guicheteau et Millette, 2012). Diminuer la place de la voiture et ses infrastructures pourrait avoir un impact direct sur la croissance de l'usage des modes actifs.

b. Enjeux sanitaires et sociaux

La pollution atmosphérique due aux transports a de nombreuses conséquences négatives sur la santé des personnes. « *La pollution de l'air est en bonne partie causée par les voitures, et de nombreuses personnes souffrent de maladies et de maux divers causés ou aggravés par cette pollution. Cela les force à réduire leurs activités et diminue leur qualité de vie* » (Guicheteau et Millette, 2012). Les particules fines sont la cause de cancers et de problèmes respiratoires.

La voiture engendre également un problème de sédentarité chez les personnes qui ne pratiquent pas d'activités physiques dans leur quotidien. En effet, les personnes restent assises toute la journée pouvant mener parfois à des problèmes de surpoids et d'obésité.

De plus, la voiture est également un grand facteur de stress et d'agressivité. Guicheteau et Millette mettent en avant une étude qui montre que 60% des gens ont des comportements agressifs lorsqu'ils conduisent³³. Ce stress au volant peut jouer un rôle dans les accidents.

Pour finir, dans ce modèle de développement où la mobilité semble essentielle dans le quotidien, nous pouvons remarquer qu'une catégorie de personnes se retrouve dans l'incapacité de se déplacer. Nous pouvons aborder la notion de motilité³⁴, introduite par Kaufmann, qui désigne la faculté de se mouvoir. Certaines personnes se retrouvent contraintes dans leurs déplacements du fait de ne pas posséder une voiture ou le permis de conduire. En effet, l'accès à l'automobile est coûteux, son prix est élevé que ce soit à l'achat, à l'entretien, l'assurance et le carburant ou le passage du permis de conduire. Le manque d'accès aux transports en commun accentue l'incapacité à se déplacer. En France, 40 % de la population vit en dehors des périmètres de transports urbains (ADEME, 2019), mais sont desservis par le transport interurbain, moins fréquent. Aussi, « *l'inégalité dans l'accès aux transports entraîne ainsi plusieurs inégalités sur d'autres plans, comme l'accès à l'emploi, aux soins de santé, à certains commerces, et même aux proches* » (Guicheteau et Millette, 2012). Par exemple, selon les données de 2019 de l'ADEME, 20 % des personnes en âge de travailler, soit 7 millions, rencontrent des difficultés de mobilité en France (Ademe et vous en Bretagne n°17, la mobilité durable, hors-série septembre 2019). Et 50 % des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité. La capacité ou non de se déplacer entraîne des inégalités sociales, certaines personnes se retrouvent en marge de la société.

3.2. Les engagements de la région Bretagne

Face aux nombreux enjeux que soulève la mobilité, la région Bretagne s'est engagée à réduire l'impact écologique des transports, mais également les inégalités d'accès à ces derniers. Les enjeux liés à la

³³ World health organization. Transport, environment and health, who regional publications, European series, n°89, sous la direction de Carlos Dora et Margaret Phillips, 2000, 86 p.

³⁴ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/motilite#:~:text=En%20langue%20fran%C3%A7aise%2C%20la%20motilit%C3%A9,biologie%20puis%20en%20sociologie%20urbaine>.

mobilité en Bretagne sont forts, selon les données de 2019 de l'ADEME, 50 % des émissions de CO2 en Bretagne sont dues au transport. Ce nombre est très supérieur à la moyenne nationale qui est de 35 %. L'ADEME explique cette différence par l'habitat dispersé de la région Bretagne qui nécessite une plus forte utilisation de la voiture³⁵.

La région Bretagne a plusieurs niveaux d'engagement, le premier est celui inscrit dans le SRADDET de 2020, en cours de modification, et le second est celui de la Breizh COP, 2020, qui s'appuie sur les principes du SRADDET.

La mobilité est un élément important du SRADDET de la région Bretagne. En effet, agir sur la mobilité est un levier clef afin de diminuer les gaz à effet de serre, mais aussi les inégalités sociales et spatiales. La figure 7 met en avant les quatre objectifs de ce schéma qui traitent des questions de mobilités.



Figure 7 : Les quatre objectifs de mobilités du SRADDET de la région Bretagne. Source : SRADDET région Bretagne, 2020. Réalisé par Cécile Coudert, Canva, 2023.

L'objectif 15 du SRADDET est de « mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraints ». Il s'agit de mettre en cohérence les projets urbains et les solutions de mobilité sur mesure à l'échelle des EPCI, en cohérence avec les espaces de vie. Aussi, il est demandé d'avoir une vision plus globale dans les aménagements futurs. Réaliser des études, un état des lieux des dynamiques de déplacements afin de faire des aménagements à une échelle cohérente qui répond aux besoins des habitants.

L'objectif 16 est « d'améliorer collectivement l'offre transports publics ». Cet objectif se dédouble en deux objectifs, rendre les transports publics plus performants (service, coût, impact environnemental, sécurité) en impliquant tous les acteurs concernés et assurer une bonne lisibilité des offres de mobilité (publiques et privées). Les transports publics semblent être un des leviers principaux de la région pour diminuer l'empreinte carbone des déplacements et offrir à tous la possibilité de se déplacer.

³⁵ Ademe et vous en Bretagne n°17, la mobilité durable, hors-série septembre 2019.

L'objectif 17 est « *d'inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires* ». Cet objectif comprend quatre sous-objectifs. Tout d'abord, il s'agit d'atteindre un taux de remplissage moyen de 1,5 personnes par véhicule à l'horizon 2040. Aussi, la région a pour objectif de développer le covoiturage sur son territoire. Un autre objectif est d'atteindre une part des modes actifs (vélo et marche) de 15 % à l'échelle régionale pour les déplacements domicile-travail. Nous pouvons remarquer que sur les modes actifs et partagés, la région a mis en place des objectifs quantifiables. La région souhaite également développer des solutions de mobilité innovantes et sur mesure pour les territoires peu denses et/ou à saisonnalité marquée. Mais aussi garantir la mobilité pour tous en tenant compte des spécificités des publics et des territoires.

Pour finir, l'objectif 20 du SRADDET est le dernier en lien avec les mobilités. L'objectif est de « *transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air* ». Pour cela, la région veut accompagner le report de trafic en tenant compte des impacts réels de chaque type de transports sur les enjeux climatiques. Mais aussi mettre en cohérence les politiques de transport des collectivités bretonnes avec pour objectif commun de diviser par 4 les gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Ce dernier objectif met en avant la volonté de mener une politique commune en termes de mobilité, que les acteurs du territoire avancent dans la même direction et mettent en place des projets cohérents.

Nous pouvons remarquer que peu d'objectifs du SRADDET sont quantifiables aussi, cela pose la question de leur évaluation et de leur réelle application sur le territoire. Le SRADDET représente une feuille de route et des orientations à suivre dans les projets du territoire. La région a également mis en place une Breizh Cop avec un cahier des engagements. Ces derniers reprennent les objectifs du SRADDET avec la mise en place d'actions plus précises et souvent quantifiées.

Dans le cahier des engagements de la Breizh COP, la mobilité est abordée dans de nombreuses thématiques transversales. Une thématique distincte est dédiée justement à la question des mobilités : « engagement pour les mobilités solidaires et décarbonées » (Annexe 7)³⁶. Ce cahier des engagements insiste sur la nécessité de discuter entre acteurs du territoire : « *la Région Bretagne souhaite travailler avec toutes les intercommunalités, mais aussi avec les acteurs privés, les branches professionnelles et les usagers, pour construire ensemble des offres de service dépassant le morcellement des territoires de compétence, reposant sur une plus forte complémentarité et une mutualisation des moyens de production* » (Cahier des engagements de la Breizh COP, 2020). Aussi, la mise en relation des acteurs semble être un levier important pour atteindre les objectifs de la région et répondre aux enjeux à la fois environnementaux et sociaux engendrés par la mobilité en Bretagne.

La région Bretagne commence à se saisir des enjeux liés à la mobilité. Nous pouvons lire dans le SRADDET que « *C'est une région dont la société entière, sensibilisée et éduquée aux enjeux environnementaux, est totalement engagée dans des évolutions de comportements responsables et durables* ». Les acteurs du territoire semblent donc engagés de manière active afin de répondre aux enjeux liés à la mobilité.

³⁶ Schéma des thématiques transversales du cahier des engagements de la Breizh COP disponible en annexe 7.

La Bretagne a mis en place la Breizh COP dont la méthode et le fonctionnement sont inspirés de la COP internationale. La Breizh COP est avant tout un espace de dialogue avec des « *objectifs chiffrés et une ambition commune avec un principe de responsabilité commune mais différencié* ». ³⁷ La COP met également des « dispositifs de solidarité à l'égard des acteurs les plus vulnérables dans la transition ». Les enjeux de la Breizh COP reprennent les enjeux de la région Bretagne.

La Breizh COP s'appuie sur un appel à engagements. Le cahier des engagements de la Breizh COP révèle que « *le premier bilan quantitatif qui peut être tiré est positif et conforte l'idée et l'image d'une Bretagne engagée* ». ³⁸ En 2023, ce sont presque 6000 acteurs qui se sont engagés, cela montre un fort engagement des acteurs du territoire et une forte volonté d'engagement afin de faire face ensemble aux enjeux environnementaux. Une diversité d'acteurs se sont engagés dans la Breizh COP. La majorité d'entre-eux soit 5 294 sont des collectivités (communes, EPCI, Pays ...). Les acteurs économiques représentent 361 des engagés, suivi par les associations au nombre de 176. Le cahier des engagements révèle que la répartition des acteurs engagés est assez équilibrée sur le territoire. Aussi, une partie des acteurs du territoire sont actifs dans les différentes transitions de la Bretagne dont la transition vers les mobilités durables.

Pour finir, la région Bretagne s'est également lancée dans l'élaboration d'un plan vélo. L'ébauche du plan vélo commence dès décembre 2022 avec un objectif de finalisation en 2024. L'objectif principal du plan vélo est de multiplier par trois la part modale du vélo d'ici 2030, c'est-à-dire de faire passer la part modale de 4 à 12 % ³⁹ en six ans. Ce nouveau document d'aménagement affirme l'engagement de la région dans le développement des mobilités actives et son ambition de transition vers les mobilités durables.

3.3. Des acteurs bretons engagés dans les mobilités.

a. Les acteurs de la mobilité à l'échelle régionale.

La région Bretagne est en tête de file en ce qui concerne la mobilité sur le territoire breton. La direction des Transports et des Mobilités de la région Bretagne a pour objectif de définir les stratégies de mobilités. La région est compétente dans plusieurs domaines. En effet, elle porte et cofinance les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que les gares. La région a aussi pour mission d'être l'autorité organisatrice de transport régional en organisant et finançant des TER, des cars interurbains, les transports scolaires ainsi que la desserte maritime des îles. La région Bretagne a fait de la mobilité un point important dans sa stratégie territoriale. Cela s'observe notamment dans le rapport sur le budget 2023 où la région réaffirme son rôle de premier investisseur public de Bretagne. L'axe consacré aux mobilités dans le budget de la région est intitulé « Mobilités : absorber le choc énergétique et sécuriser l'offre de services » ⁴⁰. Au total, le secteur des mobilités représente 403,5 millions d'euros dans le budget de la région. L'un des principaux investissements de ce budget est le dispositif BreizhGo, chaque année la région y consacre 15 % de son budget total, soit 280 millions d'euros hors investissement. Aussi, le développement de BreizhGo ⁴¹ est une priorité pour la région Bretagne. La région Bretagne finance également de nombreux projets de

³⁷ Source : <https://www.breizhcop.bzh/presentation/cop-regionale/> A ajouter aux sources

³⁸ Source : « s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » (Cahier des engagements de la Breizh Cop, 2020

³⁹ Source : <https://www.bretagne.bzh/presse/communiqués-dossiers/un-plan-velo-pour-tous-les-territoires-de-bretagne-a-saint-brieuc-la-region-ouvre-des-travaux-devant-aboutir-en-2024/>

⁴⁰ Source : Document public budget 2023. <https://www.bretagne.bzh/presse/communiqués-dossiers/la-region-bretagne-a-vote-son-budget-2023-maintenir-les-services-publics-et-un-haut-niveau-dinvestissement/>

⁴¹ BreizhGo est le réseau de transport en commun de la région Bretagne lancé en septembre 2018.

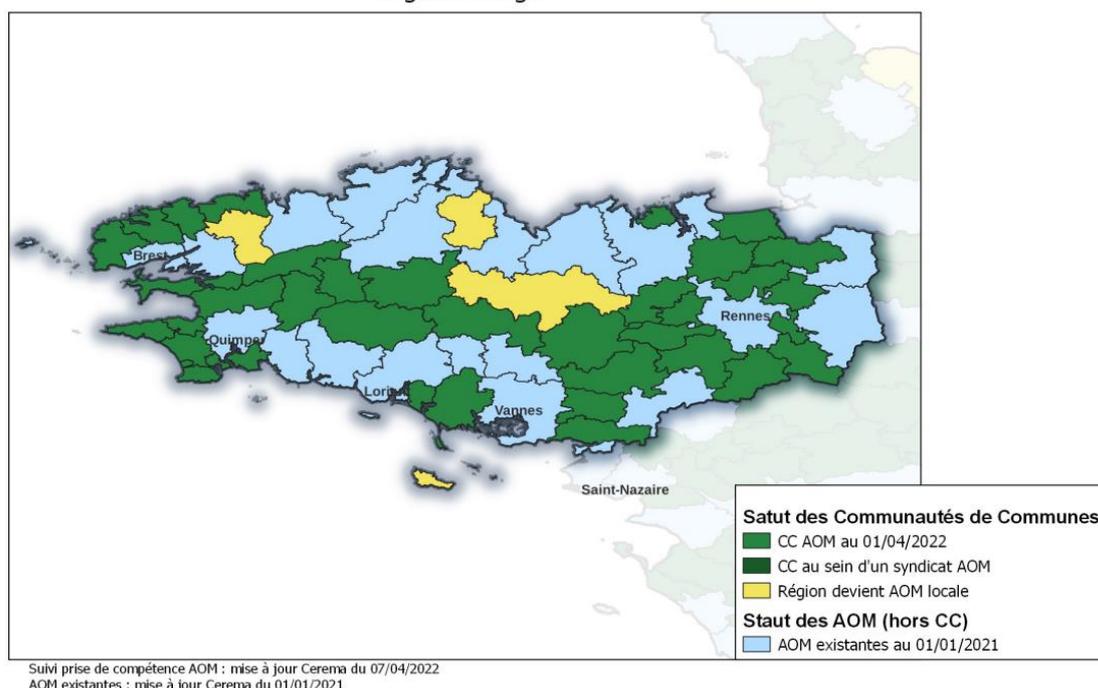
mobilités sur son territoire. Elle soutient notamment le projet « Bretagne Mobilités », projet de syndicat de transports à l'échelle régionale. L'objectif de ce projet est de « *permettre aux collectivités de penser ensemble, de co-construire davantage à l'échelle des bassins de mobilités, de mieux coordonner les différents réseaux de transports, de mutualiser les forces sur la billettique et l'intermodalité* ». La région consacre également une part de son budget à la rénovation des gares ainsi qu'à l'achat de 6 rames TER. Dans le cadre des aménagements liés au schéma régional vélos, dont sa finalisation est pour 2024, 2 millions d'euros sont consacrés au cofinancement (avec l'Etat et l'Europe) de la création de 630 places vélos dans les gares bretonnes. Enfin, 7 millions d'euros sont consacrés aux aéroports. En effet, la région est propriétaire de 4 aéroports (Brest, Rennes, Dinard et Quimper), aussi, elle « *accompagne les concessionnaires dans le financement des investissements nécessaires à leur maintien en conditions opérationnelles et à leur décarbonation* » (Région Bretagne, budget 2023).

La région Bretagne est très engagée dans l'aménagement des mobilités sur son territoire. Le budget alloué aux mobilités ainsi que les objectifs traduits par le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire et la Breizh Cop mettent en avant l'engagement de la collectivité dans le développement des mobilités décarbonées. Afin de compléter les compétences détenues par la région Bretagne, le transport spécial des enfants handicapés est pris en charge par les départements de la région. Aussi, le département du Finistère prend en charge « *les frais de transport scolaire des élèves et étudiants handicapés pour lesquels la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH) a établi une incapacité à prendre les transports collectifs* »⁴². Il en est de même pour le département du Morbihan, des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine.

Les derniers acteurs publics de la mobilité sur le territoire sont les blocs communaux. À la suite de la Loi d'Orientations des Mobilités, la majorité des blocs communaux de la région se sont saisis de la compétence mobilité. Comme nous pouvons le voir sur la carte 8, seulement quatre communautés de communes (indiquées en jaune) ont laissé la compétence mobilité à la région Bretagne⁴³.

⁴² Source : [https://www.finistere.fr/A-votre-service/Personnes-handicape-es/Transport-scolaire-et-handicap/\(language\)/fre-FR](https://www.finistere.fr/A-votre-service/Personnes-handicape-es/Transport-scolaire-et-handicap/(language)/fre-FR)

⁴³ Les quatre communautés de communes qui ont laissé la compétence AOM à la région sont la communauté de communes du Pays de Landivisiau, la communauté de communes de Leff Armor Communauté, la communauté de communes de Loudéac Communauté - Bretagne Centre et la communauté de communes Belle Ile en Mer.



Carte 8 : Prise de compétence AOM au 1er avril 2022 en région Bretagne. Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-compete-organisation-mobilites-communautes-communes>

Les acteurs publics de la mobilité en Bretagne sont nombreux et leur organisation est complexe. Une multitude d'entités administratives, telles que les communautés de communes, les métropoles et les communautés d'agglomération, gouvernent de manière propre sur leur territoire. Certaines de ces entités sont dotées de compétences Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), conférant ainsi la responsabilité de planifier et d'organiser les mobilités. Cette diversité administrative s'accompagne d'une variété de méthodes et d'approches uniques en matière de mobilité. En effet, chaque AOM adopte des stratégies spécifiques en fonction des besoins et des caractéristiques locales. Aussi, chaque territoire a un besoin d'accompagnement différent en ce qui concerne les mobilités.

Afin de compléter ce portrait des acteurs de la mobilité en Bretagne, nous devons prendre en compte les acteurs privés qui agissent sur le territoire. Ces acteurs complètent les actions des autorités publiques en proposant des services de mobilités. Ce sont des entreprises, des sociétés ou encore des associations qui proposent des services de mobilités aux usagers, à d'autres entreprises ou encore aux collectivités. Dans le cadre de ce travail de recherche, à l'échelle de la région Bretagne, il est difficile de recenser tous les acteurs privés de la mobilité. La figure 8 recense quelques-uns de ces acteurs sur le territoire breton.

Exemples d'acteurs privés de la mobilité en Bretagne

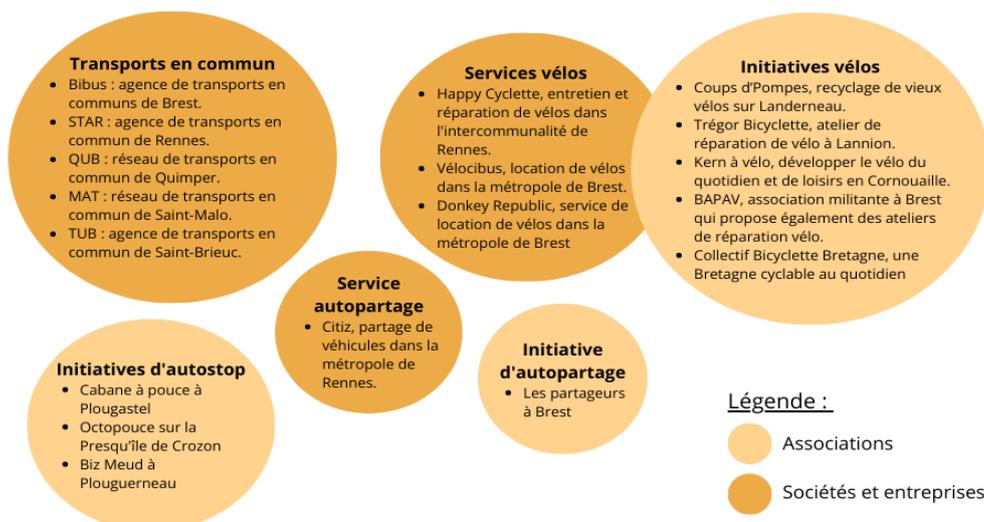


Figure 8 : Exemple d'acteurs privés de la mobilité en Bretagne. Réalisation Cécile Coudert, Canva, 2023.

Ces acteurs peuvent proposer des services de transports en commun aux usagers comme c'est le cas pour l'agence Bibus à Brest. De même, il peut s'agir de locations de vélos ou de voitures. Beaucoup d'initiatives citoyennes concernent l'utilisation du vélo et son développement sur le territoire breton. Que ce soient des ateliers de réparation ou encore des associations qui proposent des vélos-écoles, les initiatives sont principalement à destination des usagers. Il existe également des initiatives afin de développer l'autopartage ainsi que l'autostop. Des acteurs privés à l'échelle nationale viennent compléter ces acteurs comme c'est le cas par exemple de la Fédération des usagers de la bicyclette ou encore la société Blablacar. Aussi, une multitude d'acteurs organisent les mobilités sur le territoire breton.

b. Les acteurs de la mobilité à l'échelle du Pays de Brest.

Le Pays de Brest est confronté à un fort enjeu du « tout voiture ». En effet, la voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé par les habitants avec 67 % des déplacements réalisés en voiture (EMD, 2018). Les acteurs de la mobilité en Pays de Brest ont par conséquent l'objectif de développer les mobilités durables en Bretagne et ainsi diminuer la part modale de la voiture. Pour cela, chaque territoire met en place des stratégies différentes afin de répondre à leurs caractéristiques propres. Cette partie s'appuie sur un tableau des acteurs de la mobilité du Pays de Brest disponible en annexe 8 de ce travail.

Comme nous l'avons étudié précédemment, la région joue un rôle clef au sein du Pays de Brest. La compétence du département du Finistère reste celle du transport scolaire des élèves handicapés. Le Pays de Brest n'a pas de compétences AOM mais travaille avec le pôle métropolitain à la mise en place d'un programme d'action en faveur des mobilités durables. Ce programme est également soutenu par la région Bretagne et l'ADEME. Pour ce faire, un comité de pilotage transport et mobilité, composé des élus du Pays, se réunit régulièrement afin de mener une réflexion sur les questions de mobilités. Aussi, le Pays de Brest se place comme coordinateur des stratégies de mobilités des différentes AOM présentes sur son territoire.

Les 7 intercommunalités du Pays de Brest sont autorités organisatrices de la mobilité. Chacune d'entre elles, à l'aide de documents d'urbanisme différents, ont fait le choix de porter des actions de mobilités différentes

avec des objectifs propres. Les actions mises en place donnent suite à des diagnostics élaborés souvent dans le cadre du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) ou du PLUi. Certaines AOM ont lancé l'initiative de mettre en place un Plan de Mobilité, c'est notamment le cas de la communauté de commune du Pays d'Iroise qui a initié la mise en place d'un Plan de Mobilité Simplifié en 2022. Afin de compléter le diagnostic de mobilité, une enquête auprès des habitants a été menée.

Malgré des objectifs différents en termes de mobilité, les territoires AOM ont tous pour ambition de développer les mobilités durables sur leur territoire. Que ce soit par le développement de mobilités actives ou partagées. Aussi, les territoires du Pays de Brest suivent les directives de l'État et de la région en matière d'aménagement des mobilités. De plus, plusieurs acteurs privés complètent les services mis en place par les collectivités à différentes échelles au sein du Pays de Brest.

Conclusion chapitre 3

En Bretagne, les transports représentent 50 % des émissions de CO₂, soit 15 % de plus qu'à l'échelle nationale (ADEME, 2019). Aussi, les transports engendrent des conséquences environnementales non-négligeables et leur rôle à jouer dans le réchauffement climatique global est significatif. Face à ces enjeux, les acteurs de la mobilité en Bretagne s'engagent à travers le Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Durable et de l'Égalité des Territoires et le cahier des engagements de la Breizh COP. Tous ont l'objectif commun de développer l'usage des mobilités décarbonées en proposant des services alternatifs aux habitants.

Conclusion partie 2

Dans cette partie, nous avons pu comprendre les habitudes de mobilités, notamment quotidiennes, des habitants de la Bretagne. L'usage de la voiture individuelle, facilitée par la densité des infrastructures routières, engendre de forts impacts écologiques et sociaux. Les acteurs du territoire, dont le chef de file est la région Bretagne, s'engagent à relever le défi de diminuer la part modale de la voiture en développant les mobilités durables. Aussi, les acteurs compétents de la mobilité mettent en place à travers des documents d'aménagement des stratégies en faveur des mobilités actives et partagées.

Cependant, il est parfois difficile de sortir d'un aménagement et d'une valorisation du tout voiture, les acteurs du territoire peuvent être confrontés à un manque de compétences en interne afin de développer les mobilités actives et partagées sur leur territoire. En effet, suite à la loi LOM, les nouvelles Autorités Organisatrices de la Mobilité AOM ne disposent pas toujours des compétences et connaissances internes afin de mettre en place des stratégies et projets de mobilités. C'est pourquoi les structures de conseil en mobilité sont parfois nécessaires pour accompagner les acteurs de la mobilité dans leur transition.

Aussi, nous allons chercher à comprendre dans la troisième partie de quelles manières est-ce que les acteurs du conseil en mobilité en Bretagne s'organisent afin de répondre aux enjeux actuels et d'atteindre les objectifs en termes de mobilité durable ?

Partie 3 : L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable : un réseau en structuration, réunion d'une diversité d'acteurs.

Introduction partie 3

Afin de faire face aux enjeux liés à la mobilité, la région Bretagne s'est fixé plusieurs objectifs à atteindre. Développer les mobilités durables sur le territoire est un axe important et les acteurs bretons de la mobilité doivent mettre en place des stratégies respectant les orientations régionales. Pour ce faire, ces derniers peuvent avoir besoin d'être accompagnés par des structures de conseil en mobilité durable, ces structures peuvent également réaliser du service.

Dans le premier chapitre, nous étudierons la diversité des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne afin d'avoir un aperçu de l'écosystème. A l'aide de schémas, nous étudierons la structuration du réseau et les différentes typologies d'acteurs.

Ensuite, nous étudierons les dynamiques qui régissent l'écosystème avec une étude des relations entre acteurs. Nous étudierons notamment le besoin des acteurs du conseil en mobilité de se rencontrer afin d'aider au mieux les acteurs de la mobilité sur le territoire breton.

Enfin, nous étudierons l'arrivée d'un nouvel acteur dans l'écosystème avec le cas d'étude de Ti MOBZH. Cette association donne suite au projet de recherche FABMOBZH. Aussi, nous pourrions étudier la place de l'acteur scientifique et son rôle au sein de l'écosystème.

Chapitre 1 : L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne.

Introduction chapitre 1

Ce chapitre explore l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne afin d'identifier les dynamiques qui le parcourent. Dans un premier temps, nous explorerons la diversité des acteurs impliqués dans le conseil en mobilité en Bretagne. Ces acteurs représentent des typologies différentes, allant des bureaux d'études aux associations. Ensuite, nous nous attarderons sur l'écosystème complexe des acteurs de la mobilité en Bretagne. Nous étudierons les relations qui se nouent entre ces différents acteurs ainsi que la diversité des publics cibles. Cette cartographie des interactions, nous permettra de mieux comprendre les synergies existantes entre les acteurs du conseil en mobilité. Enfin, nous aborderons les actions concrètes entreprises par ces acteurs de conseil en mobilité en Bretagne.

1.1. Des acteurs divers pour répondre au besoin de conseil en mobilité en Bretagne.

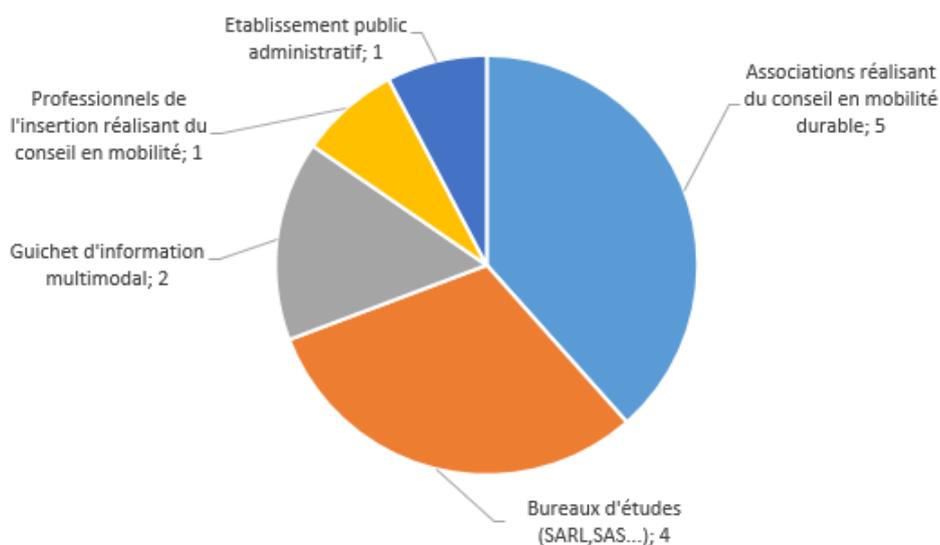
Dans la partie une, nous avons pu aborder une première typologie des acteurs de la mobilité issue d'un article intitulé « les acteurs de la mobilité durable : un retard à l'allumage pour un accompagnement à la transition sur les territoires ? ». Les typologies étaient mises en exemple avec des acteurs à la fois nationaux et bretons. Ces exemples sont notamment issus d'un benchmark que j'ai réalisé au début de mon stage. L'objectif était d'identifier les différents acteurs du conseil en mobilité qui agissent en Bretagne afin d'aider

au positionnement de l'association Ti MOBZH que nous étudierons dans la suite de cette partie⁴⁴. Aussi, ce benchmark ne se veut pas exhaustif, mais simplement de donner un aperçu de l'écosystème du conseil en mobilité en Bretagne.

Ce benchmark recense treize acteurs du conseil en mobilité que nous pouvons diviser en trois catégories. Tout d'abord, les acteurs du conseil en mobilité situés en Bretagne et qui agissent uniquement sur le territoire breton comme Ehop, l'Alec de Rennes, Clim'action, Finistère Ingénierie Assistance, Mobil'ID, Bibus et l'espace KorriGo. Ensuite, les acteurs situés en Bretagne et qui agissent également en dehors de la région comme Bruded, Mobhilis, Alter'Mob et Auxilia qui détient une agence à Vannes. Enfin, les acteurs situés en dehors de la Bretagne et qui agissent à l'échelle nationale comme ADETEC et Solcy.

Le graphique 5 nous indique que ces acteurs sont principalement des associations réalisant du conseil en mobilité durable (5 acteurs sur 13). Ensuite, il s'agit de bureaux d'études (4 sur 13). Il y a également 2 guichets d'information multimodal ainsi qu'un professionnel de l'insertion réalisant du conseil en mobilité. Pour finir, le dernier acteur est un établissement public administratif. Aussi, les acteurs du conseil en mobilité prennent des formes très diverses. Il n'existe pas une seule typologie, mais une pluralité.

Typologie des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne (issue du benchmark).



Graphique 5 : Typologie des acteurs du conseil en mobilité qui agissent en Bretagne. Source : Benchmark réalisé par Cécile Coudert dans le cadre d'un stage au LABERS de l'UBO, 2023.

La présence de ces acteurs sur le territoire breton confirme le besoin des collectivités ou des usagers de bénéficier de conseil en mobilité. Par exemple, seulement sept ALEC en France ont développé le conseil en mobilité. L'ALEC de Rennes est la première en Bretagne à se saisir de la compétence mobilité à la suite d'une création de poste. Cette création de poste donne suite à l'appel à projet AMI TENMOD de l'ADEME. L'ALEC de Rennes est Lauréat sur la partie « acculturer, mutualiser et déployer une mobilité durable et solidaire sur les territoires plutôt périurbains, peu denses ». Cette création de poste, à la suite d'une subvention de

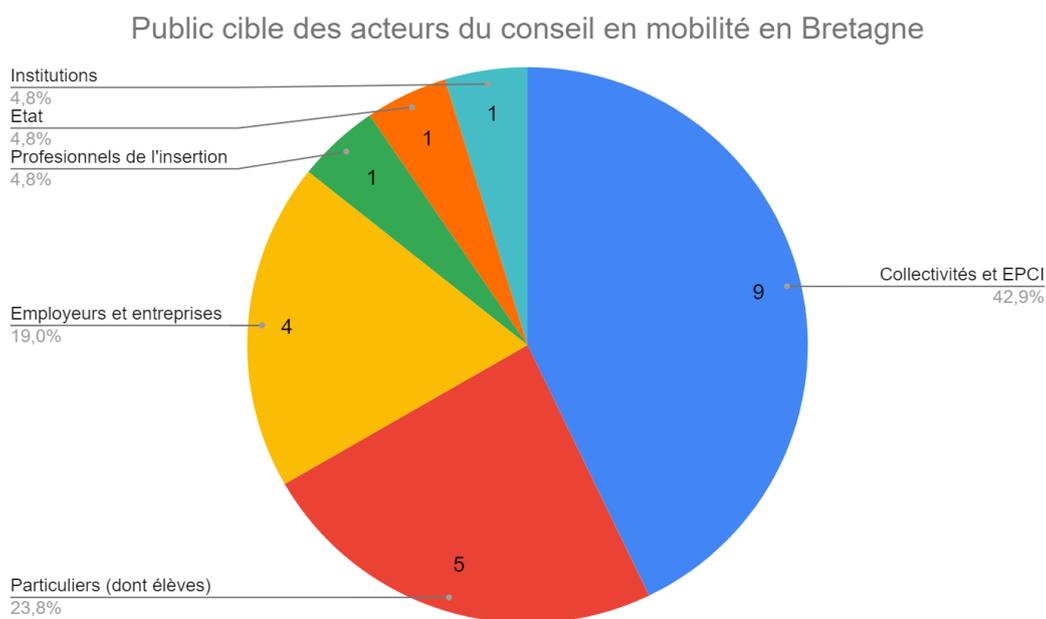
⁴⁴ Le projet Ti MOBZH a été initié dans le cadre du projet de recherche-société FABMOBZH, suite à l'identification du besoin de conseil en mobilité en Bretagne et celui de fédérer les acteurs de la mobilité.

l'ADEME, montre que le conseil en mobilité se développe sur le territoire national et breton. De même, pour la création de la structure Finistère Ingénierie Assistance. Leur offre de conseil s'est développée notamment à partir de 2020 à la suite du confinement et des élections législatives. Les élus avaient une sensibilité sur l'usage du vélo et ont identifié le besoin de développer les infrastructures et de sensibiliser les habitants. La structure a donc été créée afin de mener des études de faisabilité en lien avec l'usage du vélo.

Tout comme à l'échelle nationale, le contexte territorial breton favorise et encourage les acteurs à proposer du conseil en mobilité. Chacun d'entre eux confirme que la mobilité durable est un enjeu pour chaque collectivité, notamment depuis les dernières lois de l'Etat.

1.2. Un écosystème des acteurs du conseil en mobilité complexe.

Les acteurs du conseil en mobilité destinent leurs services et leurs conseils à un ou plusieurs publics cibles. Aussi, ils spécialisent leurs actions afin d'accompagner les acteurs de la mobilité. Le graphique 6 nous montre que la majorité des acteurs, c'est-à-dire neuf sur douze, réalisent du conseil en mobilité auprès des collectivités et des EPCI. Ensuite, cinq structures sur douze réalisent du conseil en mobilité auprès des particuliers. Le conseil en mobilité auprès des employeurs et entreprises est également développé en Bretagne puisque 4 acteurs destinent leurs conseils et services à ce public.



Graphique 6 : public cible des acteurs du conseil en mobilité. Source : Benchmark, Cécile Coudert

Même si seulement 5 structures sur 13 réalisent du conseil en mobilité auprès des particuliers. Ce public reste la cible principale des acteurs de la mobilité. En effet, les actions des collectivités ou encore les Plan de Mobilité Employeur ont pour objectif d'encourager le changement de comportement des usagers de la voiture individuelle afin de diminuer les impacts environnementaux de cet usage. Aussi, les particuliers représentent un levier sur lequel s'appuyer afin d'atteindre les objectifs environnementaux de la région Bretagne.

Les acteurs du conseil en mobilité forment un réseau, où chaque acteur a une place et des relations au sein de ce réseau. Ensemble, les acteurs forment un écosystème. La figure 9 met en lumière la typologie des

relations entre les acteurs de l'écosystème et les acteurs de la mobilité sur le territoire breton. Nous pouvons observer que la majorité des partenariats sont financiers. En effet, beaucoup d'acteurs sont des associations dont le modèle économique est souvent soutenu par de la subvention de la part d'institutions ou de collectivités. Nous pouvons prendre l'exemple de l'ALEC de Rennes subventionnée par la métropole de Rennes. En ce qui concerne Finistère Ingénierie Assistance (FIA), la subvention est de 50 % de la part du département du Finistère. Le reste des revenus de la structure proviennent des adhésions des communes. En effet, afin d'obtenir les services de FIA, les communes adhèrent et ainsi financent le fonctionnement de la structure. Ce schéma met en avant que les principaux financeurs des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne sont les collectivités. Le schéma ne révèle pas les partenariats financiers réalisés par les bureaux d'études. Ces derniers fonctionnent sur le modèle marchand. En effet, ils obtiennent une rémunération à la suite de leur service.

Un autre type de partenariat existe, le partage de connaissances et de compétences entre les différents acteurs. Dans un entretien, un bureau d'études explique réaliser des partenariats avec d'autres bureaux d'études afin de répondre à un appel d'offres plus important. En effet, ce bureau d'étude est spécialisé dans la mobilité et parfois, ils ne détiennent pas toutes les compétences en interne pour répondre à un appel d'offres aussi, ils réalisent une réponse en partenariat avec d'autres acteurs spécialisés dans un autre domaine ou qui détiennent d'autres compétences (acteur du conseil en mobilité entretenu 1). Nous pouvons également prendre l'exemple de l'ALEC de Rennes qui travaille avec des professionnels de l'insertion sur le territoire de Rennes métropole. L'ALEC de Rennes réalise du conseil en mobilité individuel, aussi, si lors d'un entretien l'ALEC identifie une personne qui a besoin de se déplacer pour une insertion professionnelle, alors cette personne sera redirigée vers des acteurs plus compétents dans ce domaine. Ce partenariat permet de mieux répondre aux besoins des particuliers, c'est une forme de complémentarité sur le territoire. C'est-à-dire ne pas dédoubler l'offre de conseil, mais plutôt rediriger les personnes vers des solutions existantes et des acteurs spécialisés dans le domaine. L'ALEC de Rennes fait également partie du réseau Flame⁴⁵ qui réunit toutes les ALEC de France ainsi que le réseau Breizh ALEC qui réunit les ALEC de Bretagne. Faire partie de ces réseaux permet de se tenir au courant de ce qui se met en place sur d'autres territoires, mais également de partager des conseils quant au fonctionnement de la structure. L'agence Auxilia fait également partie d'un réseau, le groupe SOS. Ce réseau regroupe « 750 établissements et services, associations et entreprises sociales, qui entreprennent au profit des personnes en situation de vulnérabilité, des générations futures et des territoires »⁴⁶.

⁴⁵ Lien vers le site internet de la fédération des agences locales de l'énergie et du climat : <https://www.federation-flame.org/>

⁴⁶ Source : <https://www.groupe-sos.org/le-groupe-sos/presentation/>

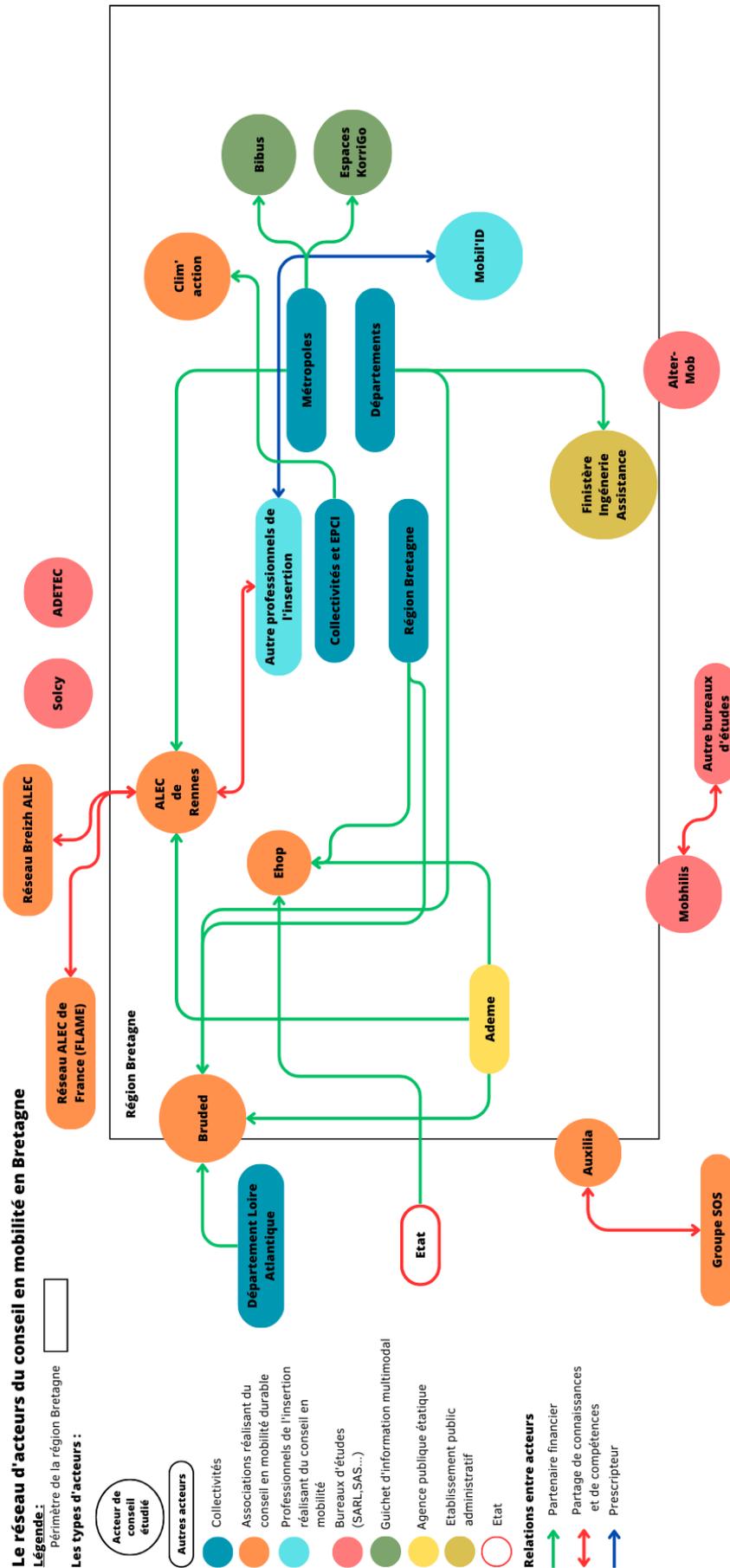


Figure 9 : Le réseau d'acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne. Source : benchmark, Cécile Coudert, Canva, 2023.

La figure 9 nous montre également que la majorité des acteurs du conseil en mobilité situés en région Bretagne sont des associations comme Ehop, l’ALEC de Rennes ou encore Clim’action. Les acteurs ayant une échelle nationale sont majoritairement des bureaux d’études. Ces derniers sont implantés ou non en Bretagne et proposent leurs services et conseils à l’ensemble des acteurs nationaux. Ces bureaux d’études fonctionnent sur le modèle économique marchand, aussi, le nombre de contrats est important pour maintenir la société. Ces structures recherchent la rentabilité et cherchent à faire du chiffre contrairement aux associations qui sont à but non lucratif. Toutefois, les associations avec des salariés ont également besoin de faire tenir leur modèle économique. Dans leur modèle de fonctionnement, les bureaux d’études n’ont pas d’intérêt à limiter leurs services à une échelle donnée au risque de se priver de contrat et générer moins de profits.

1.3. Les différentes formes de conseil en mobilité en Bretagne

La figure 10 met en avant la diversité des services et conseils proposés par les acteurs du conseil en mobilité. Les services et conseils proposés aux collectivités sont divers, les bureaux d’études offrent principalement de la maîtrise d’œuvre ou de la planification comme la mise en place de schéma directeur ou de plans vélo comme c’est le cas pour Solcy. Alter’Mob propose également des schémas directeurs des mobilités. Certains bureaux d’études comme Mobhilis sont sur plusieurs thématiques, comme la réalisation de réseaux de transports, le développement de schémas cyclables, l’organisation du covoiturage ou encore de l’autopartage. Cette structure se démarque par une spécialisation dans le transport des personnes handicapées, elle aide les départements à organiser le département des élèves handicapés. La structure ADETEC est plus spécialisée dans l’aide à l’élaboration de documents d’urbanisme en réalisant des études du volet « déplacements » des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), des Plans Locaux d’Urbanisme (PLU), des Opérations de Renouvellement Urbain (ORU) ou encore des Zones d’Aménagement Concerté (ZAC). Des structures se spécialisent, notamment des associations, comme Ehop qui propose une animation du réseau de covoiturage afin de sensibiliser et de développer le covoiturage sur le territoire breton. Ou encore Finistère Ingénierie assistance qui propose des études de faisabilité pour des projets cyclables. L’association Clim’action propose de la sensibilisation auprès des collectivités. Enfin, la structure Bruded se distingue du fait de son activité qui consiste à constituer un réseau de partage d’expériences entre collectivités dans tous les champs du développement durable, dont la mobilité.

Les services et conseils proposés aux entreprises et aux employeurs sont de deux catégories (figure 10). La première est la sensibilisation des employés, ce service est principalement proposé par des associations comme Clim’action et Ehop spécialisé dans la promotion du covoiturage. La seconde catégorie est l’aide à la réalisation ou la réalisation de Plan de Mobilité Employeur. Ces PDME sont proposés par des bureaux d’études comme Alter’Mob et ADETEC.

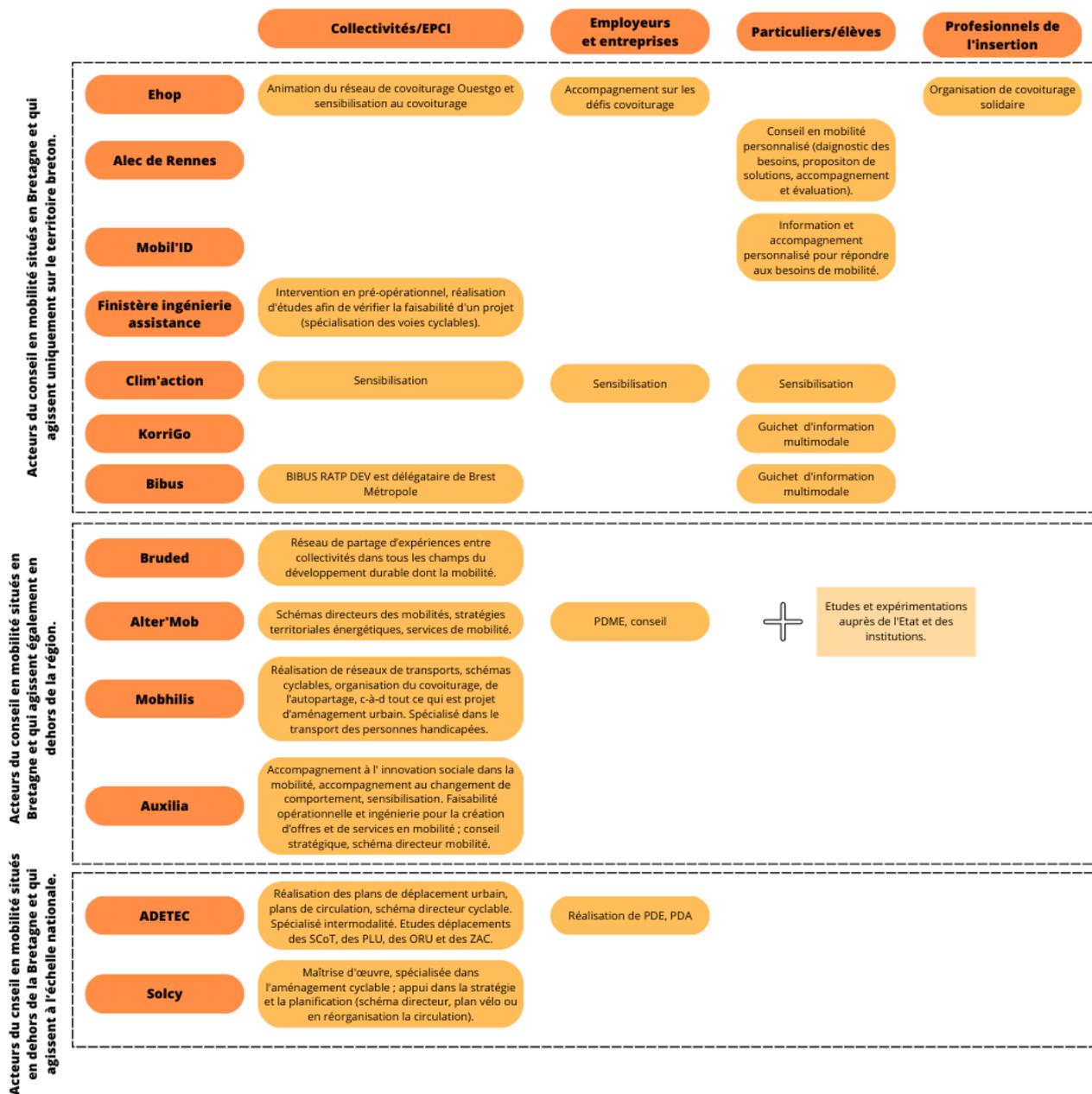


Figure 10 : Services des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne. Source : benchmark, Cécile Coudert, Canva, 2023.

La figure 10 montre également que l'écosystème des acteurs du conseil et de service en mobilité en Bretagne compte plusieurs structures qui destinent leurs services aux particuliers. Ces structures sont toutes des associations comme Clim'action qui réalise de la sensibilisation auprès des public. Alors que Mobil ID et l'ALEC de Rennes proposent du conseil en mobilité individualisé aux habitants d'un territoire. L'ALEC de Rennes propose aux habitants de la périphérie de Rennes de les aider à trouver des solutions plus durables pour se déplacer. Aussi, elle propose un entretien d'une quarantaine de minutes afin d'identifier les habitudes et les besoins en termes de mobilité, par la suite, une plaquette est envoyée aux personnes avec les solutions qu'il existe sur le territoire (associations, location, transports en commun) afin qu'il puisse les mettre en place dans leur quotidien. Ces personnes sont suivies dans le long temps afin de les accompagner dans leur changement de comportement et s'assurer du bon fonctionnement des solutions mises en place. Les guichets d'information multimodale, BIBUS et KorriGo, accompagnent les usagers en les informant des

solutions existantes sur le territoire. Dans un article intitulé « On a testé pour vous : le conseil mobilité »⁴⁷ rédigé dans le cadre du projet FABMOBZH, il est écrit que le « conseil mobilité de l'opérateur TC d'une ville est orienté vers les solutions TC ». De plus, « le niveau d'information reçu par l'individu ne permet pas de prendre une décision éclairée en terme de budget (temps et euros), le covoiturage ou l'autopartage sont des propositions absentes ». Ce conseil en mobilité ne semble donc pas accompagner les usagers dans leur changement de comportement mais seulement les informer sur les solutions de transports en commun présentes sur le territoire.

Nous pouvons également noter que seule l'association Ehop propose du conseil en mobilité auprès des professionnels de l'insertion dans l'écosystème étudié. Ehop organise des covoiturages solidaires sur le territoire breton. Nous avons cependant dans l'écosystème étudié un acteur de l'insertion qui propose du conseil en mobilité. En effet, Mobil'ID s'est spécialisé dans le conseil en mobilité auprès de publics en insertion. Pour finir, Alter MOB propose des études et des expérimentations auprès des institutions comme l'ADEME et de l'Etat.

La diversité des publics dans le conseil en mobilité met en avant que chaque public a besoin d'aide à un niveau précis. Les acteurs du conseil en mobilité s'adaptent aux différents publics et à leurs spécificités.

Conclusion du chapitre 1

Nous avons pu observer qu'il existe une pluralité d'acteurs de conseil en mobilité. Ces acteurs, associations ou bureaux d'études, font partie d'un écosystème complexe et évolutif. En effet, le portrait dressé dans ce premier chapitre peut évoluer. Les acteurs du conseil en mobilité répondent au besoin des acteurs de la mobilité d'être accompagnés dans leurs stratégies et projets de mobilité. Aussi, chaque acteur de conseil dirige ses actions en fonction des besoins d'un ou de plusieurs publics. Nous pouvons diviser l'écosystème en deux sous-systèmes qui sont le modèle marchand et le modèle associatif des acteurs du conseil en mobilité. Comme nous allons l'étudier dans le chapitre suivant, cette différenciation de modèle de fonctionnement a un fort impact sur les dynamiques au sein du réseau.

Chapitre 2 : Un écosystème fragile des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne : entre besoin d'interconnaissance et intégration de nouveaux acteurs.

Introduction chapitre 2

Après avoir étudié l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne, nous allons nous pencher sur les relations entre ces acteurs. Dans un premier temps, nous analyserons la concurrence qu'il existe entre les acteurs de l'écosystème malgré les partenariats identifiés précédemment. Cette concurrence, pouvant nuire à la mise en place de projets cohérents et efficaces, nécessite de créer de l'interconnaissance au sein de l'écosystème afin que les acteurs puissent échanger. Les acteurs du conseil ont d'autant plus besoin de discuter et de se rencontrer du fait de la complexité de plus en plus croissante

⁴⁷ Source de l'article : <https://fabmobzh.hypotheses.org/754>

de l'écosystème par l'arrivée de nouveaux acteurs citoyens. En effet, nous verrons que ces derniers, à leur échelle, se saisissent de ce besoin de conseil en mobilité par l'initiative de plusieurs projets.

2.1. Mise en concurrence des acteurs du conseil en mobilité.

L'écosystème des acteurs de conseil en mobilité est vaste et très divers. Ces acteurs ne s'adressent pas tous au même public et ils ne proposent pas tous les mêmes services. Cependant, tous les acteurs subissent une concurrence pour l'obtention de ressources, qu'elles soient commerciales ou bien sur tout autre type de financement (subvention, mécénat, dons...). De manière schématique, les acteurs opérant dans le cadre de l'économie classique sont généralement plus impactés par le premier type de concurrence, tandis que les acteurs du secteur associatif le sont davantage par le second.

a. Concurrence des acteurs du conseil en mobilité dans le domaine marchand : exemple d'un bureau d'études.

Des bureaux d'études comme Mobhilis, Solcy et ADETEC se spécialisent dans le conseil et services en mobilité durable auprès des collectivités. Ces bureaux d'études ont une expertise dans le domaine des mobilités, que ce soit dans la réalisation de diagnostics de mobilité, d'études de faisabilité ou de la planification d'un schéma de mobilité. Elles apportent aux collectivités une connaissance approfondie et une expertise sur les projets, aidant les collectivités à faire des choix adaptés au territoire et aux besoins des habitants.

Les collectivités territoriales publient un appel d'offres avec un cahier des charges qui comprend les objectifs du projet et les différentes modalités nécessaires à la mise en place du projet. Les différents bureaux d'études répondent à ce cahier des charges et proposent un projet. Les bureaux d'études entrent donc en concurrence par ce système d'appel d'offres. La demande des collectivités en termes de prestations évolue en fonction notamment des lois et des approches changeantes en matière de mobilité. Les collectivités sont confrontées à des exigences législatives et réglementaires qui les poussent à agir sur différents prismes de la mobilité. Par conséquent, les bureaux d'études sont obligés de s'adapter au marché et à la demande des collectivités pour être compétitif dans l'écosystème des structures de conseil.

Le bureau d'études (acteur du conseil en mobilité entretenu 1), présent sur le marché depuis l'année 2000, a vu évoluer le marché des appels d'offres des collectivités. À la suite des lois sur le handicap en 2005,

« l'entreprise s'est positionnée sur tout ce qui était problématique de la chaîne de déplacements et d'accessibilités de la chaîne de déplacements, tout ce qui était réalisation de PAVE (plan accessibilité voirie et espaces publics), de SDA (schéma directeur d'accessibilité des transports) et d'audit de bâtiments ». (Acteur du conseil en mobilité entretenu 1)

Le bureau d'étude travaillait donc sur trois thématiques : la voirie, les arrêts de transports et les bâtiments. Les lois ont été faites de manière qu'en 2015, tous les travaux soient terminés.

« En 2005 donc il y a eu une grande tendance, une grande dynamique sur plein de projets liés à l'accessibilité. Et en 2012, comme les lois imposaient une mise en application à partir de 2015, et bien en fait toutes les études préalables à la mise en accessibilité, à un moment donné il n'y a plus d'études préalables. Le marché était à la réalisation et donc on était pas mal là-dessus et donc effectivement en 2012, il y a eu un gros creux pour l'entreprise. » (Acteur du conseil en mobilité entretenu 1)

Dès 2012, les appels d'offres des collectivités ont diminué sur la thématique de l'accessibilité des déplacements. La personne entretenue explique que

« l'accessibilité est passée de mode, mais ceci dit, les problématiques d'accessibilités, on y est très sensible et on a un regard très critique quand nos partenaires font des plans d'aménagement ».
(Acteur du conseil en mobilité entretenue 1)

Aussi, l'accessibilité est toujours à prendre en compte dans les projets d'aménagement, mais n'est plus au cœur des projets. Le terme « passé de mode » employé par la personne entretenue confirme qu'il y a des tendances dans le domaine de l'aménagement des mobilités.

Aujourd'hui, « la tendance est quand même sur les modes actifs, parce qu'il y a quand même pas mal de financements incitatifs, la région, enfin tout le monde y va de son financement incitatif pour aider les collectivités à aller dans cette direction ». (Acteur du conseil en mobilité entretenue 1)

Ce ne sont donc pas les collectivités qui font les tendances, mais les lois et orientations régionales et nationales. Les collectivités sont encouragées à développer les modes actifs par des financements.

À la suite de ce changement de tendance, le bureau d'études entretenue a été contraint de s'adapter au nouveau marché afin de rester compétitif et de maintenir son activité. À la suite d'un creux d'activités en 2012 avec des impacts sur les emplois de la structure. Cette dernière a fait le choix de se réorienter et se spécialiser dans les mobilités actives. En effet, la personne entretenue fait le constat que

« la voiture n'est plus le fer de lance, le moyen de déplacement mis en avant par les collectivités, mais plutôt tout le reste. Tout sauf la voiture. [...] Je pense que la tendance est quand même là-dessus ».
(acteur du conseil en mobilité entretenue 1)

Le bureau d'études s'est donc adapté au marché en passant d'une spécialisation d'accessibilité dans les déplacements à la mobilité active. Le bureau d'études est « beaucoup dans l'adaptation » afin de répondre aux besoins des collectivités qui évoluent selon les différentes lois et objectifs nationaux.

Même si le marché à l'air stable aujourd'hui, on ne sait pas ce qu'il peut advenir en ce qui concerne les mobilités. En effet, « les vagues peuvent se retourner assez facilement ou les vents peuvent se retourner assez facilement ». Cela signifie que le besoin des collectivités pour des projets de mobilité active peut évoluer. Les tendances peuvent s'inverser. La personne entretenue met en avant la possibilité que les collectivités peuvent monter en compétences et mettre en place leur projet sans faire appel à un prestataire extérieur :

« Une fois qu'on a fait les planifications, on ne va pas en faire toute la vie tout le temps. Et je ne pense pas que toutes les collectivités ont besoin de prestataires tels qu'ils en ont besoin aujourd'hui, aussi longtemps que ça ». (Acteur du conseil en mobilité entretenue 1)

Cela signifie que les appels d'offres peuvent diminuer et les structures de conseil entreront en concurrence plus accrue si elles ne parviennent pas à s'adapter et à se positionner sur le nouveau marché proposé par les collectivités.

Pour finir, cela fait maintenant plus de 20 ans que la structure existe, elle connaît l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité et des potentiels concurrents dans le domaine des mobilités actives et plus particulièrement des aménagements cyclables. La personne entretenue a mis en avant que « le nombre de prestataires qui sont sur ce sujet-là ont nettement augmenté ». Selon son point de vue, beaucoup de bureaux d'études se sont formés et positionnés sur le thème des mobilités durables et notamment actives. Ce nombre

croissant de structures révèle qu'il y a un marché porteur sur ces thèmes : « on estime que s'il y a de la concurrence, c'est qu'il y a un marché ».

« En 2010, on devait être 10 en France, maintenant le nombre a augmenté, c'est quand même signe que c'est un sujet à la fois qui intéresse et qui s'est généralisé. » (Acteur du conseil en mobilité entretenu 1)

Cette augmentation du nombre de structures a pour conséquence d'accroître la concurrence puisqu'un plus grand nombre de cabinets répondent aux appels d'offres. De plus, cela pose la question de la capacité d'adaptation de ces structures en cas de changement de modèle de développement des mobilités par les collectivités.

Le modèle marchand du conseil en mobilité est voué à une concurrence et à une incertitude quant à la stabilité du marché. Le conseil en mobilité marchand est soumis aux besoins des collectivités. Ces besoins évoluent selon les réglementations auxquelles les collectivités sont soumises, mais aussi des financements dont elles disposent. Aussi, l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité sous le modèle marchand est instable du fait de sa dépendance aux besoins des collectivités et la concurrence présente sur le marché.

b. Concurrence des acteurs du conseil en mobilité sur le modèle associatif.

Les associations de conseil en mobilité connaissent également une concurrence étant donné leur modèle de fonctionnement. En effet, ces acteurs financent notamment leur fonctionnement et leurs actions par des subventions. Dans le schéma des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne, nous avons pu observer que ces associations sont financées par les métropoles, les départements, la région Bretagne ou encore l'ADEME. Les collectivités et institutions accordent des subventions à des projets portés par divers acteurs, dont les associations, via des appels à projet. Cependant, les ressources financières disponibles pour soutenir des projets sont généralement limitées et le nombre de projets retenus se retrouve donc restreint.

Lorsqu'une association soumet une demande de subvention, elle entre en compétition avec d'autres associations qui cherchent également à obtenir des fonds pour leur projet. Afin d'obtenir les fonds, les acteurs travaillent leur projet afin d'y intégrer les critères d'éligibilité. Les acteurs qui accordent une subvention examinent les propositions avec soin et sélectionnent généralement celles qui présentent le meilleur potentiel pour répondre aux besoins du territoire et aux conditions inscrites dans l'appel à projet. Toutes les associations qui sollicitent une subvention pour un projet ne seront pas nécessairement financées. Dans ce contexte, la concurrence entre les associations est donc inévitable. Une personne entretenu⁴⁸ parle de « *cannibalisme entre associations* » au même titre que la concurrence qui existe entre les entreprises. Le bureau d'études (acteur du conseil en mobilité entretenu 1) a souhaité porter une association nommée « *Mobilité partagée en Pays de Vilaine* » dans le cadre du projet Tmixe. L'objectif de cette association était de faciliter et d'aider au changement de comportement. Cependant, le projet s'est arrêté à cause d'un manque de financement et d'un problème de concurrence entre les associations du territoire. En effet, la personne entretenu explique que les subventions ne sont pas infinies et que tout le monde ne peut pas être retenu malgré une éligibilité.

⁴⁸ Source : Entretien avec l'acteur du conseil en mobilité 1

Cette concurrence lors des appels à projets peut s'expliquer par la motivation des acteurs à faire vivre leurs actions. En effet, nous pouvons observer, notamment de la part de l'Europe, la demande faite aux acteurs de la mobilité solidaire de verdir leurs actions pour continuer à percevoir des financements (RIU Lausanne, 2023, session 4 : Les mobilités). Par conséquent, les acteurs de la mobilité solidaire se tournent vers les mobilités durables et intègrent petit à petit l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable. En parallèle, de nombreux acteurs, citoyens, se sentent concernés par cette question et souhaitent devenir acteurs de la transition vers des mobilités plus durables. C'est de cette manière qu'est née l'association Ti MOBZH, maison des mobilités en Bretagne⁴⁹. En effet, la personne initiatrice de l'association était d'abord sensibilisée de manière individuelle aux mobilités durables et a souhaité répondre aux enjeux et aux besoins du territoire breton en créant une association dont l'objectif est de fédérer les acteurs de la mobilité durable en Bretagne et de les accompagner dans leurs projets. Aussi, de nombreuses associations qui agissent dans le domaine des mobilités voient le jour. La multiplicité des acteurs a pour conséquence d'augmenter le nombre de sollicitation aux appels à projets et ainsi créer une concurrence. Le montant des subventions peut être diminué afin d'inclure plus de projet, cela oblige les associations à répondre à d'autres appels à projets.

Pour illustrer cette concurrence, nous pouvons nous pencher sur le programme TIMS lauréat du dernier appel à programmes Certificats d'économie d'énergie. Le programme TIMS dont l'acronyme signifie Territoires Inclusions Mobilité Sobriété est piloté par le CLER-Réseau pour la transition énergétique et porté par AURA-EE, Mib-in et le RARE. Ce programme a pour objectif de contribuer à structurer le secteur de l'éco-mobilité inclusive. Il s'agit de développer des solutions de mobilité pour les ménages sans voiture et dépendants de transports en commun trop chers ou non disponibles sur leur territoire. Au total, 90 actions locales sont menées dans une dizaine de régions pilotes. Sur le territoire breton, nous pouvons estimer à trois le nombre de projets retenus, aussi, l'accessibilité au projet est limitée.

L'association Ti MOBZH⁵⁰ souhaiterait répondre à cet appel à projet, mais elle ne peut pas le faire seule. En effet, la structure n'a pas les capacités et la trésorerie pour porter un tel projet. Aussi, la structure a besoin de partenaires pour répondre à l'appel à projet. Ti MOBZH travaille à réunir plusieurs acteurs du territoire brestois afin de répondre collectivement au programme. Ti MOBZH a notamment fait appel à l'association x⁵¹, spécialisée dans la mobilité solidaire. Comme nous l'avons évoqué, les subventions liées à la mobilité sont de plus en plus portées vers des actions en faveur de la mobilité durable. Aussi, l'association x, afin de faire vivre ses projets, intègre la notion de durabilité pour répondre aux appels à projets proposés sur le territoire. Par ce fait, cette association entre en concurrence avec les acteurs du conseil en mobilité durable du territoire. Dans ce contexte, les discussions autour de l'appel à projet TIMS sont complexifiées. Ti MOBZH et l'association x, se retrouvent toutes les deux à répondre aux appels à projets de mobilités durables. Malgré un intérêt commun à répondre ensemble à l'appel à projet TIMS, l'association x se positionne comme concurrente de Ti MOBZH. Le dialogue se trouve complexifié et la planification de projets communs également. Aussi, le processus de réponse à l'appel à projet TIMS prend plus de temps et nécessite des efforts supplémentaires de discussions et de compréhension. Dans cette situation, la concurrence des deux

⁴⁹ L'association Ti MOBZH, maison des mobilités, porte ce nom puisque son ambition est de devenir un espace d'innovation, de projet et de conseil pour développer les mobilités durables à l'échelle bretonne. L'objectif est de fédérer les acteurs de la mobilité.

⁵⁰ L'association Ti MOBZH sera présentée dans la partie 3, 3.3

⁵¹ Anonymisation de l'association

associations complexifie la mise en place de projets sur le territoire. Cependant, il semble que le principal problème qui accentue la concurrence est le manque de dialogue entre les deux associations puisque le projet TIMS représente une potentielle opportunité de créer de l'échange et de la collaboration entre les associations.

2.2. La nécessité d'interconnaissance au sein de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne.

L'instabilité de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité peut nuire à l'efficacité des actions mises en place par ces acteurs. En effet, nous avons vu que la concurrence pour obtenir des subventions peut nuire à l'activité des associations si elles n'obtiennent pas les subventions nécessaires pour la mise en place de projets et le maintien de l'équipe salariée, s'il y en a une. De plus, chaque acteur souhaite faire vivre ses projets personnels pouvant parfois causer une duplication des projets ou actions sur un même territoire. Si plusieurs acteurs travaillent de manière individuelle sur un projet semblable et sur une même échelle, alors il y a une fragmentation des efforts financiers et humains investis. De même, certaines actions vont être menées à des échelles différentes en créant des discontinuités. Ces discontinuités peuvent prendre plusieurs formes comme par exemple les réseaux de transports. Avant la mise en place de Breizhgo en 2018 (réseau de transports en commun de la région Bretagne) les transports étaient organisés par département. Aussi, les usagers qui souhaitaient voyager dans les quatre départements devaient se renseigner et acheter des tickets pour chacun des réseaux départementaux. Il était donc plus difficile pour un usager de voyager entre les différents départements. Aujourd'hui, Breizhgo organise le transport public à l'échelle de la région, les usagers disposent d'une seule plateforme et d'un seul type de ticket à acheter afin de voyager à l'échelle de la région.

Cet exemple met en évidence l'importance de travailler à une échelle cohérente qui permette à la fois d'atteindre les enjeux régionaux en termes de mobilité et de répondre aux besoins et pratiques des usagers. Aussi, il serait intéressant que les acteurs travaillent ensemble à une vision globale de la mobilité en Bretagne. Pour cela, il est nécessaire que les acteurs aient une connaissance de l'écosystème auquel ils appartiennent, c'est-à-dire de connaître les acteurs du territoire breton qui réalisent du conseil en mobilité. L'interconnaissance des acteurs du conseil en mobilité permet d'identifier des acteurs avec qui il est possible de travailler pour mener un projet à une plus grande échelle et/ou avec plus de moyens. Travailler ensemble permet aux acteurs d'élaborer des stratégies cohérentes et complémentaires. Plusieurs plateformes existent afin de créer de l'interconnaissance entre les acteurs. C'est notamment le cas de la plateforme Expertise-Territoires du CEREMA dont l'un des principaux objectifs est de mettre à disposition des acteurs du territoire une « *plateforme de partage et de collaboration pour partager les expériences et développer les expertises en faveur de la transition écologique des territoires* »⁵². Il existe également la plateforme France Mobilité Bretagne spécialisée.

Le réseau, en favorisant l'interconnaissance et le dialogue, a notamment pour objectif de développer des partenariats, limitant autant que faire se peut les situations de concurrence. En ce qui concerne les bureaux d'études, il est possible d'imaginer des projets communs, les partenariats sont courants. Il est également possible de développer des partenariats dans le cadre du modèle non marchand. C'est notamment le cas du

⁵² Source : <https://www.cerema.fr/fr/plateforme-cooperative-expertises-territoires>

projet TIMS évoqué précédemment. Réunir les acteurs avec leurs compétences et connaissances permet de réaliser un projet qui aura un impact territorial plus fort. Il existe sur le territoire des acteurs qui jouent un rôle de médiateur afin de faciliter la discussion et la coopération entre les acteurs. Les pôles de l'économie sociale et solidaire peuvent jouer ce rôle. C'est notamment le cas de l'ADESS de Brest dont l'une des conseillères a entrepris de réunir les acteurs de la mobilité durable présents à Brest afin que chacun puisse se connaître et connaître leurs actions. Des réunions sont planifiées plusieurs fois dans l'année afin de tenir informés les acteurs de l'écosystème des nouveautés et des besoins des différents acteurs. Cette démarche a permis de créer du lien entre les acteurs de la mobilité durable et de partager des informations comme des contacts, des connaissances sur les subventions ou des réponses à des questions. Chacun de ces acteurs travaille à une échelle différente, mais la discussion a permis de se rendre compte que les enjeux et les besoins de ces acteurs peuvent être semblables. Il existe le même dispositif avec la CRESS à l'échelle régionale.

Malgré une concurrence des acteurs due principalement à la question du financement de la structure, il est intéressant d'échanger entre les acteurs d'un même écosystème afin de monter ensemble des projets plus forts en termes de moyens financiers et de ressources humaines. Ces projets pourront être portés à une échelle plus grande, celle de la Bretagne, et pourront avoir une meilleure cohérence et un plus fort impact sur le territoire.

2.3. L'émergence des acteurs citoyens dans l'écosystème du conseil en mobilité

Les mouvements citoyens militants jouent un rôle important dans les mouvements écologistes notamment autour de la mobilité durable. Nous pouvons prendre l'exemple de l'association Brest à Pieds et à Vélo qui a attaqué en justice Brest métropole en 2007 afin de les contraindre à respecter l'article L.228-2 du Code de l'environnement : « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation [...]* ». Brest métropole venait tout juste d'aménager un carrefour à sens giratoire sans mettre en place d'itinéraire cyclable sécurisé. À la suite de la procédure, la métropole s'est vue contrainte de respecter la loi et a aménagé des marquages au sol afin de sécuriser la circulation des vélos. Cet exemple montre la force que peuvent avoir les actions citoyennes dans l'aménagement des territoires.

De plus, les campagnes de sensibilisation à destination des usagers, afin de les avertir des conséquences du réchauffement climatique, éveillent un intérêt chez ces derniers. De plus en plus de personnes se sentent préoccupées par les enjeux environnementaux auxquels nous faisons face. Les citoyens questionnent leurs pratiques notamment leurs modes de déplacement. Les campagnes de sensibilisation sur l'impact environnemental négatif de la voiture, notamment individuelle, les campagnes qui poussent au changement de comportement en promouvant les bienfaits du vélo, les économies de temps et financières, encouragent les usagers à changer leur comportement. Aussi, les citoyens sont de plus en plus voués à être acteur dans le domaine de la mobilité durable. De plus, les citoyens prennent conscience qu'ils ont le pouvoir d'agir et de faire une différence dans la transition vers des mobilités durables. Ils s'impliquent dans des associations ou des événements et deviennent acteurs du conseil en mobilité.

Le Lieu-dit, une association présente sur le Pays de Brest, a réfléchi à une fresque lors du hackathon « Super Brest ». Cette fresque intitulée la fresque des possibles offre un temps de réflexion collective afin d'identifier des solutions locales qui pourraient améliorer les pratiques du quotidien dans différents domaines, dont les mobilités. Cette fresque est avant tout un temps de discussion et d'entraide où les participants présentent leurs problèmes liés à leurs déplacements, mais aussi leurs solutions. Les participants s'écoutent et se conseillent les uns les autres afin de faire évoluer tous ensemble leurs pratiques de mobilités.



Figure 11 : Photographie d'une fresque des possibles. Source : Lieu-dit, disponible sur : <https://www.lelieudit.fr/la-fresque-des-possibles/>

En participant à cette fresque, j'ai pu observer le rôle important des citoyens inscrits. Un rôle non pas d'observateur, mais un rôle de conseiller en mobilités durables de pair à pair à une échelle locale en Bretagne. En effet, au début de la fresque, l'animatrice présente les enjeux environnementaux liés aux déplacements en voiture individuelle. L'objectif est de présenter les enjeux et l'urgence à changer nos pratiques. Ensuite, chaque participant choisit une ou plusieurs cartes, selon le nombre de participants. Ces cartes représentent des modes de déplacements tels que le covoiturage, le vélo, l'autostop, les transports en commun, l'autopartage ou encore la voiture. Ces cartes représentent des pratiques que les participants ont déjà ou les pratiques souhaitées par les participants. Tout au long de la fresque des possibles, les cartes vont être abordées en discutant les inconvénients et les atouts de chaque carte. Pourquoi est-ce qu'on privilégie un mode de déplacement, plutôt qu'un autre ? Les participants partagent leurs expériences, mais aussi des conseils et des solutions qu'ils peuvent connaître sur le territoire afin d'aider au changement de comportement. Lors de la fresque à laquelle j'ai participé, plusieurs initiatives locales ont été citées telles que l'atelier de réparation vélo de l'association Brest à Pied et à Vélo, le système d'autostop « Cabanes à pouce » à Plougastel-Daoulas ou encore l'association Ehop dont le rôle est de développer le covoiturage en région Bretagne. Des informations ont également été données telles que des avantages régionaux sur les TER, des lignes de bus et horaire qui peuvent desservir certaines plages ou encore des informations sur la restructuration des réseaux de cars Breizhgo au sein de la ville de Brest.

Par cette fresque des possibles, les habitants d'un territoire deviennent acteurs du conseil en mobilité et peuvent jouer le rôle de relais auprès de leurs proches en les informant des solutions existantes. Pour donner suite à la fresque, une synthèse est envoyée aux participants et une carte interactive disponible sur le site du Lieu-dit est mise à jour⁵³. Cette carte recense toutes les initiatives et les acteurs qui développent les mobilités durables à l'échelle bretonne. L'association réfléchit à développer un kit de prise en main de cet outil afin de

⁵³ Lien vers la cartographie du Lieu-dit : <https://www.lelieudit.fr/cartographie-des-initiatives-locales/>

le développer ailleurs que sur le Pays de Brest. La fresque des possibles peut être vue comme un relais de l'information, une maison des mobilités locale où les participants échangent sur leurs connaissances et les possibilités de se déplacer sur leur territoire.

D'autres opportunités s'offrent aux citoyens afin qu'ils deviennent acteurs des mobilités. En vogue depuis quelques années, les hackathons, aussi nommés marathons créatifs, sont l'occasion de développer un projet de l'idée jusqu'à un prototype. Lors du marathon créatif « CréaMOBZH : une journée pour réinventer les mobilités en Bretagne », une équipe a travaillé sur le projet « diagnostic de mobilité pour des trajets domicile travail ». Ce projet est né à la suite de la difficulté d'un proche du porteur de projet à trouver une solution adaptée pour se rendre à son lieu de travail. Les algorithmes proposés par Google ou MobiBreizh afin de calculer les solutions disponibles pour réaliser le trajet ne répondaient pas aux besoins de la personne. De plus, ces algorithmes ne prennent pas en compte l'intermodalité. À la suite de l'identification de ce problème, le porteur a développé un système permettant de calculer le meilleur trajet domicile-travail pour son proche. L'objectif du projet est de trouver une solution adaptée à une personne pour son trajet domicile-travail. Pour ce faire, il faut rechercher une ou plusieurs solutions de mobilités pour les trajets domicile-travail de la personne. C'est-à-dire toutes les possibilités de déplacements entre le point A et le point B (figure 12). Ensuite, il faut classer ces solutions en fonction de quatre critères que sont le coût, la durée du trajet, les émissions de CO2 et la pénibilité⁵⁴. Enfin, il faut proposer et tester les solutions renvoyées par l'algorithme de surclassement.

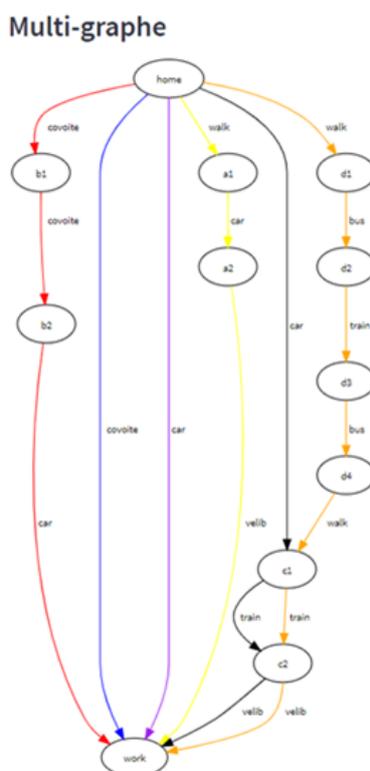


Figure 12 : Multi-graphe des solutions possibles pour un trajet domicile-travail. Source : Louis Lecru, [https://www.wiki.lesfabriquesduponant.net/index.php?title=CreaMOBZH_2023 : Diagnostic de mobilit%C3%A9 pour des trajets domicile travail](https://www.wiki.lesfabriquesduponant.net/index.php?title=CreaMOBZH_2023:_Diagnostic_de_mobilit%C3%A9_pour_des_trajets_domicile_travail)

⁵⁴ La pénibilité est calculée à la suite d'un questionnaire rempli par la personne. Ce questionnaire a été travaillé lors du marathon créatif CréaMOBZH.

Pour le moment, cet outil en cours de développement nécessite des compétences en mathématiques et en outils informatiques qui ne permettent pas à tous de se saisir de l'outil. Ce dernier a vocation à se développer et à être pris en main par plus de personnes afin de proposer un diagnostic de mobilité personnalisé à un plus grand nombre. L'émergence de ce projet met en avant le besoin des citoyens d'avoir des solutions qui répondent à leurs besoins. Le conseil en mobilité à destination des particuliers en Bretagne n'est pas suffisant pour certains et ne répond pas aux besoins de tous. L'acteur citoyen à l'origine de ce projet s'est saisi de cette problématique afin de trouver une solution plus adaptée et plus efficace.

L'apparition des acteurs citoyens, non engagés dans une association, dans l'écosystème du conseil en mobilité pose plusieurs questions. Nous pouvons nous demander si cet acteur, malgré une spécialisation, est légitime au même titre que les spécialistes institutionnels du domaine. Font-ils le poids dans cet écosystème afin d'être perçus par les autres acteurs et être intégrés aux projets de mobilités du territoire ? Leur présence et actions dans le réseau des acteurs ont pour conséquence de faire évoluer l'écosystème.

Conclusion chapitre 2

La concurrence au sein de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité peut porter préjudice quant aux actions proposées et leur impact sur le territoire breton. Aussi, il semble y avoir une nécessité à créer de l'interconnaissance entre les acteurs afin que chacun connaisse l'existence de l'autre et de ces actions. Cette initiative permettrait peut-être de faire naître des projets communs en fusionnant les moyens déployés et en travaillant à une nouvelle échelle territoriale parfois plus pertinente. Cette démarche aurait aussi pour effet d'éviter la duplication des actions sur un même territoire ou sur des territoires proches. Cette nécessité d'interconnaissance est d'autant plus importante avec l'arrivée de nouveaux acteurs. Les acteurs citoyens, comme nous l'avons vu, se saisissent de cette compétence de conseil en mobilité face au manque de service disponible. En effet, pour certains citoyens, les services mis en place ne répondent pas nécessairement à leurs besoins en termes de mobilité. Ce nouvel acteur a pour effet de faire évoluer le réseau d'acteurs du conseil en mobilité. Aussi, il semble nécessaire d'introduire au sein de l'écosystème un acteur qui puisse pérenniser et stabiliser l'écosystème.

Chapitre 3 : Une ouverture scientifique pour accompagner les acteurs de la mobilité.

Introduction chapitre 3

Dans ce dernier chapitre, nous allons étudier l'intégration d'un nouvel acteur au sein de l'écosystème par l'étude de cas de l'association Ti MOBZH. Cette association, issue d'un projet de recherche, nous permet également d'analyser la place de l'acteur scientifique au sein de l'écosystème des acteurs du conseil et de service en mobilité en Bretagne. Nous verrons tout d'abord le besoin de diversifier les acteurs de la mobilité afin d'aménager la ville de demain. Puis nous étudierons les projets de recherche-action et leur rôle dans l'aménagement des territoires. Afin de comprendre la place qu'occupent ces projets, nous analyserons le projet Fabrique des Mobilités en Bretagne (FABMOBZH) et la création de l'association Ti MOBZH.

3.1. « Faire la ville avec les chercheurs » pour faire face aux enjeux environnementaux.

L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne est complexe et la typologie des acteurs est hétérogène. La concurrence, comme nous l'avons vu précédemment, est présente et chaque acteur souhaite survivre et réussir au sein de l'écosystème. Le nombre d'acteurs augmente en même temps que les besoins de plus en plus accrus des acteurs de la mobilité. L'écosystème des acteurs du conseil en mobilité semble voué à se complexifier.

Dans ce contexte, la mise en place de projet peut prendre plus de temps alors que la nécessité d'agir est nécessaire. En effet, nous avons vu que l'interconnaissance des acteurs du conseil en mobilité semble nécessaire pour développer des projets cohérents et qui répondent aux besoins du territoire. Cependant, cette interconnaissance des acteurs peut prendre du temps, faire réseau dans le projet est perçu comme une complexification du projet. En effet, travailler avec les autres demande un grand investissement notamment en temps. Cependant, face aux enjeux environnementaux, le temps est compté. Le temps est notamment compté dans la réponse aux appels à projets. Lors d'une réunion avec l'ADESS de Brest, les associations présentes ont toutes évoqué les réponses aux appels à projet au dernier moment. Cela s'explique souvent par une prise de connaissance trop tardive des appels à projets. Aussi, la réponse à l'appel à projet est réalisée très rapidement ce qui peut entraîner un manque de structuration du projet et par conséquent cela peut entraîner une diminution de son efficacité. La mise en place de projets efficaces nécessite donc du temps alors que le besoin d'agir est urgent afin de faire face au changement climatique.

L'aménagement actuel en France est dans l'atténuation, c'est-à-dire dans la limitation du changement. Ce qui mène par exemple à des actions qui favorisent le vélo pour réduire les gaz à effet de serre. Les effets du réchauffement climatiques sont pourtant déjà présents, aussi, nous devons être dans l'adaptation en prenant en compte l'atténuation (F.Boutté, 2023). L'adaptation consiste à limiter les effets du réchauffement climatique sur nos vies sans remettre en cause le changement. Nous devons donc engendrer une « bifurcation », c'est-à-dire changer de modèle. La bifurcation est une forme de remise en cause du modèle de développement durable, considéré comme trop lent et pas assez ambitieux. Dans ce contexte, c'est également une remise en cause de l'organisation des acteurs et des démarches afin de mettre en place des projets de développement durable.

Ce changement de modèle dans l'aménagement du territoire peut se faire au niveau des acteurs. En effet, F. Boutté explique qu'il faut trouver des synergies et qu'il est nécessaire de « *faire [...] la ville avec les chercheurs* ». Aussi, un nouvel acteur apparaît dans l'aménagement des territoires. Associer le monde de la recherche et celui de l'aménagement permettrait d'avoir une meilleure prise en compte des besoins. En effet, travailler avec des chercheurs permettrait d'intégrer des études et de nouvelles données sur les enjeux et besoins réels du territoire. Cette collaboration permettrait également d'aménager en répondant aux besoins réels de la population et de l'environnement local. De plus, la recherche scientifique produit des données et des scénarios qui peuvent aider les décideurs à prendre des décisions plus éclairées. Aussi, l'acteur scientifique doit trouver sa place dans l'écosystème de l'aménagement et de la planification du territoire ainsi que dans celui du conseil en mobilité.

Lors de son intervention au RIU Lausanne (2023), F. Boutté met en avant qu'il faut « *répondre ensemble* » aux enjeux et changer, ensemble, le modèle de fonctionnement. Aussi, d'autres acteurs peuvent être intégrés

à l'aménagement en plus de l'acteur scientifique. En effet, F. Boutté fait la promotion de la pluridisciplinarité. Avoir des acteurs différents autour de la table permet de trouver des réponses innovantes qui répondent aux besoins du territoire. Faire discuter des disciplines hétérogènes permet de réfléchir à des problèmes qui n'ont pas été envisagés et de trouver des solutions adaptées. Chacun dispose de connaissances et de compétences qui sont tout aussi spécifiques qu'utiles selon la nature du projet. Dans des projets de planification de voies cyclables, les associations de vélos disposent d'un regard extérieur et différent de celui des aménageurs. En effet, les membres de l'association pratiquent le vélo et savent ce dont les usagers ont réellement besoin. Aussi, leurs avis et connaissances peuvent permettre de faire évoluer le projet et de lui donner un réel sens tout en facilitant l'acceptabilité des projets.

L'écosystème des acteurs de la mobilité pourrait bénéficier d'une ouverture à de nouveaux acteurs tels que des chercheurs ou des particuliers, permettant ainsi d'obtenir une nouvelle perspective sur l'aménagement et le développement territorial. Cette collaboration entre les différents acteurs peut se matérialiser par le biais du dialogue territorial, allant de l'information à la consultation des usagers et des associations concernés par un projet. Cette pratique est assez tendance dans l'aménagement. Enfin, les acteurs scientifiques peuvent être intégrés aux projets de territoire par l'intermédiaire des projets de recherche-action.

3.2. L'émergence des projets recherche-action : intégrer l'acteur scientifique aux projets de territoire.

a. Un projet de recherche-action : définition.

Les projets de recherche-actions ne sont pas nouveaux, la discipline « *est issue de la Seconde Guerre mondiale (années 40/50). Des chercheurs progressistes aspiraient à une autre vision du monde où les sciences humaines et sociales pouvaient jouer un rôle* » (LISRA, 2009). Depuis, la recherche-action a évolué et il en existe plusieurs formes mais l'idée principale est qu'elle « *repose principalement sur l'idée que pour connaître une réalité sociale, il faut participer à sa transformation* » (LISRA, 2009). Contrairement aux approches purement observatoires, la recherche-action encourage les chercheurs et les acteurs sociaux à s'impliquer activement dans le processus d'étude et de transformation de la réalité sociale. Cela signifie que les chercheurs et les participants collaborent pour identifier les problèmes, élaborer des solutions et mettre en œuvre des actions concrètes visant à améliorer la situation étudiée.

« Sur le plan existentiel, la recherche-action commence toujours par une insatisfaction profonde, un questionnement qui ne trouve pas de réponses dans les savoirs classiques, l'intuition que des processus fondamentaux se jouent même si nous ne pouvons pas encore les définir ni même les percevoir, une attente, un désir d'aller plus loin... » (LISRA, 2009).

La recherche-action est un prolongement de la recherche classique, qui est parfois critiquée pour son manque d'impact sur un territoire. Les deux types de recherche se distinguent de plusieurs manières. En ce qui concerne la commande, les projets recherche-action font suite à la « *problématisation d'un contexte* », aussi, « *[la] commande publique et [la] demande publique doivent [à] un moment pouvoir se rejoindre* ». Alors que les projets de recherche classique résultent d'une « *formalisation des problèmes* », aussi, il n'y a « *pas de relation entre l'attente d'un commanditaire et l'émergence d'une demande publique* » (Bazin, 2006). Les projets de recherche-action répondent à un besoin sur un territoire à la suite d'une analyse du contexte, alors que les projets de recherche classique ne répondent pas toujours à un besoin territorial. Les projets de recherche placent le chercheur en « position neutre », c'est-à-dire que le chercheur est extérieur, « *renvoyé*

à la représentation d'un pouvoir scientifique et institutionnel ». Au contraire, dans les projets de recherche-action, le chercheur « *initie une organisation démocratique en tant que membre parmi les autres de la situation de travail* » (Bazin, 2006). De plus, le travail collectif est vraiment au fondement et nécessaire pour la recherche action. En effet, la problématique ainsi que les modalités de travail sont définies collectivement. Le profil du chercheur dans les deux disciplines est différent, dans la recherche classique, le chercheur doit avoir des compétences en recherche avec les connaissances nécessaires telles que les outils d'enquêtes et la méthodologie d'un travail de recherche. Alors que les projets de recherche action

« Ça peut être fait par toute personne intéressée par un sujet qui développe une démarche de recherche. Il n'y a pas que les chercheurs qui sont des chercheurs. » (Jérôme Sawtschuk, enseignant-chercheur LABERS UBO et co-président de Ti MOBZH)

La recherche-action ne requiert pas nécessairement des compétences ou des qualifications académiques spécifiques, toute personne intéressée par un sujet peut se lancer dans un projet de recherche action. La diversité des personnes sur un projet de recherche-action fait que les acteurs apprennent les uns des autres, ils partagent leurs connaissances et compétences pour mener un projet commun.

Cependant, la recherche-action nécessite également une certaine rigueur méthodologique pour assurer la validité des résultats. C'est ce manque de rigueur dû principalement au manque de légitimité du chercheur en recherche-action qui est critiqué par certains :

« Le reproche souvent fait à la recherche-action par les sciences académiques est son supposé manque de rigueur, autrement dit, sa faible scientificité. Elle ne serait donc pas une « vraie » science, au mieux une méthodologie au service d'une science « pure » ou « dure » » (LISRA, 2009).

La recherche-action place le chercheur en tant qu'acteur du territoire, ce dernier a un pouvoir d'agir que le chercheur classique n'a pas toujours. La recherche-action se décline de différentes manières allant de la simple observation à l'action.

b. Exemple du projet FABMOBZH : Fabrique des Mobilités Durables en Bretagne

Le projet FABMOBZH, fabrique des mobilités durables en Bretagne est un projet de recherche-action co-porté par le Laboratoire de Recherche et de Sociologie de l'Université (LABERS) de Bretagne Occidentale et l'association le Lieu-dit située à Brest. Le projet de recherche est initié en 2022 et est financé par la région sur une période de deux ans⁵⁵.

Ce projet de recherche-action est l'exemple même d'un engagement personnel d'un citoyen. En effet, la personne à l'initiative de ce projet était avant tout engagée dans des associations locales, à Brest, pour développer les mobilités durables. Cette personne à la fois « *militant associatif* » et « *chercheur dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme* », réfléchissait depuis longtemps à la thématique des mobilités. (Jérôme Sawtschuk, enseignant-chercheur LABERS UBO et co-président de Ti MOBZH). C'est un engagement personnel qui a donné vie au projet. L'appel à projet recherche-action de la région Bretagne est l'élément déclencheur qui lance le projet FABMOBZH. En effet, la personne à l'initiative du projet se tourne vers le LABERS et le Lieu-dit, dont il en faisait partie, afin de former une équipe pour lancer le projet avec l'ambition d'avoir un réel impact sur le territoire :

⁵⁵ Une frise chronologique du projet FABMOBZH est disponible en annexe 9.

« Et quand j'ai vu l'appel à projet recherche-société de la région Bretagne, alors là je me suis dit il y a un bon terreau local et régional pour mener une démarche de recherche pour le coup-là vraiment avec les acteurs pour essayer de faire bouger les choses et mettre en place des solutions sur les territoires et de mieux comprendre les leviers et les freins au changement. » (Jérôme Sawtschuk, enseignant-chercheur LABERS UBO et co-président de Ti MOBZH)

Le projet FABMOBZH a pour objectif à court terme d'apporter des solutions concrètes et permettre à la Région de « s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » (Cahier des engagements de la Breizh Cop, 2020). Pour cela, le projet FABMOBZH se décline en deux objectifs. Le premier est de produire une connaissance partagée sur les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Afin d'atteindre cet objectif, le projet est avant tout un observatoire des mobilités durables afin d'identifier les leviers et les freins au changement de comportement des personnes, mais aussi identifier les vecteurs et évènements du changement de mode de mobilité. L'un des sous-objectifs est de réaliser un inventaire des solutions alternatives à la voiture individuelle présentes sur le territoire. Enfin, cet observatoire a pour objectif de comprendre les pratiques des utilisateurs des services d'autopartage, de covoiturage et de service vélos. Le second objectif principal du projet de recherche requiert plus du domaine de l'action puisqu'il s'agit d'expérimenter des offres de service et de conseil en éco-mobilité faites pour et par les acteurs du territoire breton. Pour cela, le projet a pour sous objectif de construire un « *espace de projet, de retour d'expériences et de services innovants et de conseils en mobilité à destination des collectivités, des entreprises et des particuliers* ». Les deux objectifs du projet sont liés par le Lieu-dit, en effet, la structure a un fort ancrage sur le territoire de Brest aussi, il est plus facile pour l'association de faire lien entre les acteurs du territoire. Le projet de recherche-action comprend deux objectifs distincts mais qui se complètent, c'est-à-dire mieux comprendre la mobilité en Bretagne et les freins et leviers au changement de comportement afin de mieux conseiller les acteurs de la mobilité sur le territoire en formant un réseau d'acteurs.

Les projets de recherche-action peuvent être critiqués. En effet, comment s'assurer que la recherche et l'action sont menées de manière conjointe ? Certains critiquent le risque d'oublier l'action en fournissant des efforts seulement sur la recherche. Lorsqu'on regarde le comité de pilotage du projet FABMOBZH, nous pouvons noter la présence de chercheurs et d'ingénieurs d'études⁵⁶, de personnes travaillant dans le domaine associatif⁵⁷ et d'un tiers veilleur du projet (Thierry Terre). Ce tiers veilleur est la personne qui a pour objectif de s'assurer de la bonne conduite du projet de recherche-action. Dans le cadre du projet FABMOBZH, la présence d'un tiers-veilleur était obligatoire. Cette pratique est de plus en plus courante dans les projets de recherche-action. Le tiers veilleur est une personne hors du collectif de recherche missionnée à accompagner la mise en œuvre du projet afin d'atteindre les objectifs. Le tiers-veilleur a pour mission de favoriser la collaboration et suivre le projet. Dans le cadre de l'appel à projet recherche-société de la région Bretagne, le tiers veilleur doit à la fin de chaque année rendre un livrable afin de rendre compte de

⁵⁶ Jérôme Sawtschuk, MCF Aménagement de l'espace, urbanisme, LABERS UBO ; Daria Hains-Ferland, Ingénieure d'étude, Coordinatrice du projet FABMOBZH LABERS ; Alice Grasset, ATER projet FABMOBZH LABERS, Nicole Roux, MCF HDR Sociologue LABERS UBO ; Thierry Michot, PR Sociologie du sport et Management du sport LABERS UBO ; Pierre Servain, Docteur en Sociologie LABERS UBO ; Magdalini Dargentas, MCF Psychologie sociale LP3C UBO ; Edna Hernández González, MCF Aménagement de l'espace et urbanisme Laboratoire Géoarchitecture.

⁵⁷ Elena Kerrain, Coordinatrice du Lieu-Dit ; Flavie LE ROUX, chargée de communication et d'animation Lieu-Dit ; et Morgane Le Garzic – Chargée de projet innovation association EHOP Covoiturons nous.

l'accompagnement réalisé. Cet acteur tiers a donc pour rôle de rendre compte de la différence entre ce qui est dit dans l'intention de projet et ce qui est réellement fait. L'obligation d'un tiers veilleur dans l'appel à projet recherche-société de la région Bretagne peut souligner la crainte de la région d'inaction des projets. Cependant, il semble que cette crainte ne soit pas nécessaire dans le cas du projet FABMOBZH. En effet, dès la réflexion du projet, l'ambition était d'agir en créant une nouvelle structure, l'association Ti MOBZH, avec l'ambition de devenir une maison des mobilités à l'échelle bretonne et faciliter les discussions entre les acteurs.

3.3. Exemple de l'association Ti MOBZH pour répondre aux besoins et enjeux du territoire.

a. Ti MOBZH : une association co-construite par des acteurs diversifiés de la région Bretagne.

Le projet de recherche FABMOZH a identifié plusieurs besoins sur le territoire breton. Tout d'abord, le besoin de créer de l'interconnaissance entre les acteurs de la mobilité et du conseil en mobilité en Bretagne. En effet, il est nécessaire de faciliter les échanges et les rencontres entre les acteurs de la mobilité afin de favoriser des synergies et diminuer la concurrence dans l'écosystème. FABMOBZH révèle également le besoin de fédérer les acteurs de la mobilité autour d'une vision commune afin de renforcer la cohésion du réseau et à faciliter la coordination des actions menées. De plus, émerge le besoin de réaliser des projets à une échelle cohérente afin de répondre au mieux aux besoins des acteurs de la mobilité en Bretagne et atteindre les enjeux en termes de mobilité durable de la Région. Enfin, face à l'enjeu des Zones à Faibles Émissions, l'obligation des Plans de Mobilité Employeurs, pour les entreprises de plus de 50 salariés, ou la nouvelle prise de compétence des blocs communaux AOM, le besoin en conseil en mobilité est croissant.

Afin de répondre à ces besoins, le projet FABMOZH donne naissance en septembre 2022 à l'association Ti MOBZH. Cette association « *vise à constituer un espace de partage de travail et d'innovation, de projet et de conseil pour développer les mobilités durables* » (Rapport d'activité septembre 2022-mars 2023). Cet espace de partage semble nécessaire pour accélérer les transitions, décarboner les mobilités et proposer des solutions alternatives à l'autosolisme (Rapport d'activité Ti MOBZH septembre 2022-mars 2023). Pour parvenir à cela, l'association a pour objectif de « *fédérer des associations, des entreprises, des collectivités, des particuliers et des chercheurs de Bretagne* » (Rapport d'activité Ti MOBZH septembre 2022-mars 2023).

L'association Ti MOBZH prend racine à Brest tout en gardant une ambition régionale. L'un des membres-fondateurs de l'association identifie le besoin de créer une maison des mobilités à Brest. La métropole de 211 156 habitants (INSEE, 2020) ne dispose pas de maison des mobilités. L'association Brest à Pied et à Vélo (Bapav), dont un des membre-fondateurs de Ti MOBZH fait partie, a monté un projet de maison des mobilités avec un dossier comprenant un diagnostic territorial et une partie montage de projet. Plusieurs exemples d'agences sont étudiés, comme l'agence écomobilité Savoie Mont-Blanc, afin de prendre connaissance de ce qu'il existe en France et de s'en inspirer. Le dossier de Bapav comprend une partie financement complète avec une proposition d'un scénario de ressource estimé à 263 250 euros. Au total, Brest métropole financerait 240 000 euros, le reste des ressources proviendrait de l'ADEME et des « *cotisations des collectivités locales du Pays, des subventions du département ou de la région, les prestations de services et divers sources autres* » (Bapav, Maison des mobilités, partie 2, montage du projet). Malgré la pertinence de ce projet, ce dernier est un échec et n'a pas été retenu. Aussi, le membre-fondateur Ti MOBZH souhaite

comblent le manque d'une maison des mobilités à Brest et par la même occasion étendent cette maison des mobilités à l'échelle de la région :

“Et même à l'échelle bretonne on voit bien qu'il y a quelques acteurs qui émergent mais qu'il n'y a pas de coordination sur cette thématique des mobilités durables. [...] Donc on sent qu'il y a un besoin de créer un espace d'échanges, déjà au niveau local et plus globalement à l'échelle régionale et c'est ce qu'on essaye de faire”. (Jérôme Sawtschuk, enseignant-chercheur LABERS UBO et co-président de Ti MOBZH)

Afin de fédérer les acteurs de la mobilité en Bretagne, le conseil administratif de l'association Ti MOBZH regroupe des acteurs diversifiés. La figure 13 montre la composition du conseil administratif. Ce dernier est composé de cinq collèges différents : institutions publiques, collectivités, entreprises, associations et particuliers.

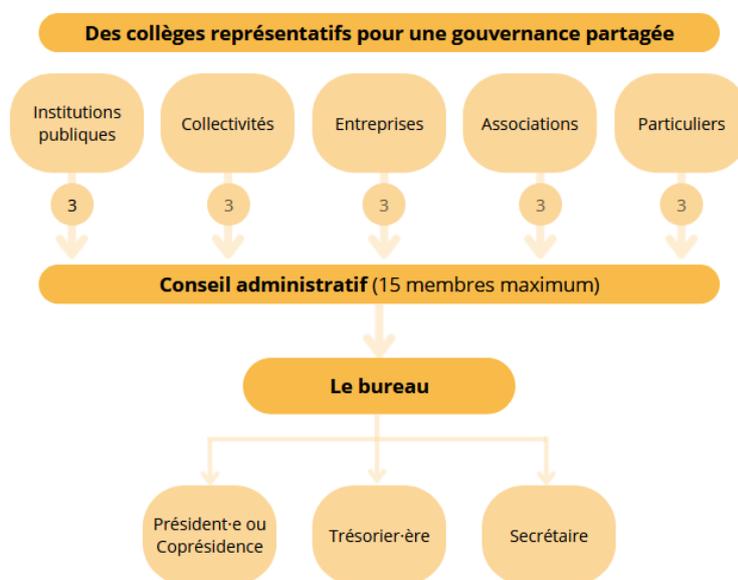


Figure 13 : Organisation du conseil administratif de Ti MOBZH. Réalisation : Cécile Coudert, 2023, Canva.

Pour le moment, les membres du Conseil Administratif sont principalement situés dans le Finistère même si l'un des membres est originaire du Morbihan. Cela s'explique par l'implantation brestoise de l'association qui tend à s'élargir petit à petit à l'échelle de la région. Dès sa création, l'association Ti MOBZH est co-construite par ses membres. Le projet associatif de l'association s'établit suite à de nombreuses réunions, au total, « 16 personnes ont activement contribué aux débuts de l'association afin de préfigurer et d'engager les premiers travaux » (Rapport d'activité Ti MOBZH septembre 2022-mars 2023). Les réunions d'orientations stratégiques sont ouvertes à toutes les personnes qui suivent de près ou de loin l'association, c'est-à-dire les membres du CA, des partenaires, des citoyens... Aussi, le projet associatif est le résultat de discussions entre les personnes intéressées par la mobilité durable en Bretagne.

L'acteur scientifique a une place importante dans la structure de l'association. Issu d'un projet de recherche-action, le lien entre Ti MOBZH et la recherche est fort. Ce lien a pour volonté d'être entretenu à la suite de la fin du projet de recherche-action FABMOBZH. Pour cela, un comité scientifique va être créé avec des chercheurs qui travaillent sur les mobilités durables en Bretagne. Ce comité aura pour rôle de faire une veille scientifique dans le domaine des mobilités durables afin d'éclairer les décisions de l'association.

Ti MOBZH est composé d'acteurs diversifiés représentant les acteurs de la mobilité en Bretagne qui agissent ensemble pour créer un lieu de rencontre. Ti MOBZH a pour ambition de devenir un acteur central dans le conseil en mobilité afin de combler le besoin d'une maison des mobilités à l'échelle de la région Bretagne.

b. Un acteur central pour fédérer les acteurs de la mobilité en Bretagne.

L'association Ti MOBZH a la volonté de fédérer les acteurs de la mobilité tout en s'intégrant à l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité. Pour ce faire, l'association est ouverte à tous les acteurs qui se sentent concernés par le projet associatif. Afin de fédérer les acteurs autour de ce projet, le projet associatif est ouvert à toutes les personnes qui suivent de loin ou de près l'association. Intégrer les acteurs du territoire dans le projet associatif dès le commencement, permet de limiter la concurrence que pourrait générer la venue d'un nouvel acteur dans l'écosystème du conseil en mobilité en Bretagne. En effet, la discussion permet de comprendre l'écosystème et les besoins qu'il reste à combler dans ce dernier afin d'être complémentaire aux autres acteurs déjà présents. Ti MOBZH a pour volonté d'être complémentaire aux acteurs du territoire, c'est pourquoi le projet associatif est co-construit entre les membres de l'association et ses partenaires.

Afin d'établir le projet associatif, un groupe d'orientation stratégique a été formé au sein de l'association, comptant pour le moment des membres du CA et des membres du projet FABMOBZH. Dans un premier temps, les membres de ce groupe ont listé toutes les actions que pourrait mener l'association dans le cadre de ses activités (annexe 10)⁵⁸. Ces actions ont été présentées lors d'une réunion puis positionnées sur le tableau 11.

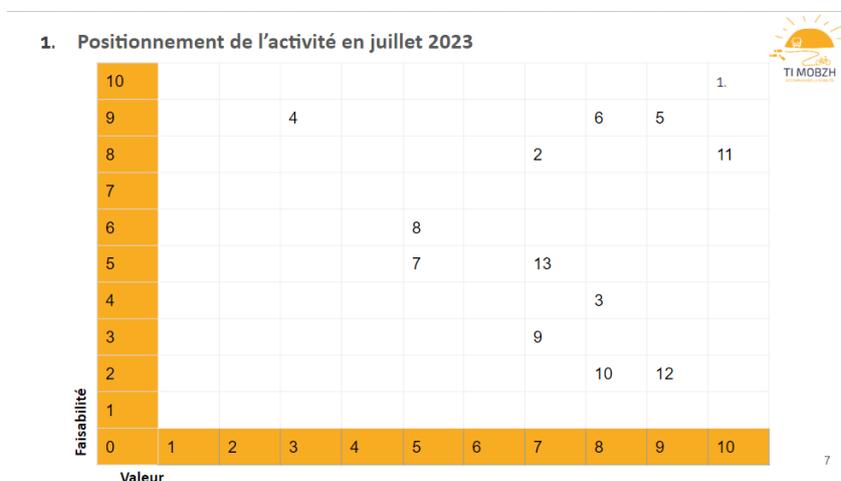


Tableau 11 : Tableau de positionnement des actions de Ti MOBZH. Source : document de travail de l'association Ti MOBZH, 2023.

Les activités sont positionnées selon deux critères : la faisabilité, c'est-à-dire la capacité de l'association à mener cette action ; et la valeur de cette action, c'est-à-dire son importance pour le projet associatif. Cette démarche a permis de prioriser les actions à mettre en place dans le cadre du projet associatif. À la suite de cette priorisation, des fiches actions ont été complétées afin de détailler l'objectif de l'action, les moyens mis

⁵⁸ La liste des activités de Ti MOBZH est disponible en annexe 10.

en place pour y parvenir, un rétroplanning et des indicateurs d'évaluation. Les actions proposées lors de ce comité d'orientation stratégiques sont les suivantes :

- Action 1 : animation de réseau (événementiel et communication interne)
- Action 5 : veille sectorielle (acteurs, financements, concurrence)
- Action 11 : animation, facilitation des échanges entre acteurs.

L'association a pour priorité de créer et animer un réseau des acteurs de la mobilité durable en Bretagne. Pour cela, il est nécessaire de faciliter les échanges entre les acteurs en créant des moments communs de rencontres, de réflexions et de travail. L'objectif est de fédérer les acteurs du territoire. Pour cela, il est nécessaire que l'association Ti MOBZH ait une connaissance des acteurs de la mobilité sur le territoire breton. Pour cela, l'association réalise une veille sectorielle des acteurs qui agissent pour la mobilité durable en Bretagne. Ces acteurs sont recensés dans une base de données et présentés sur une cartographie des initiatives alternatives à la voiture individuelle (figure 14).

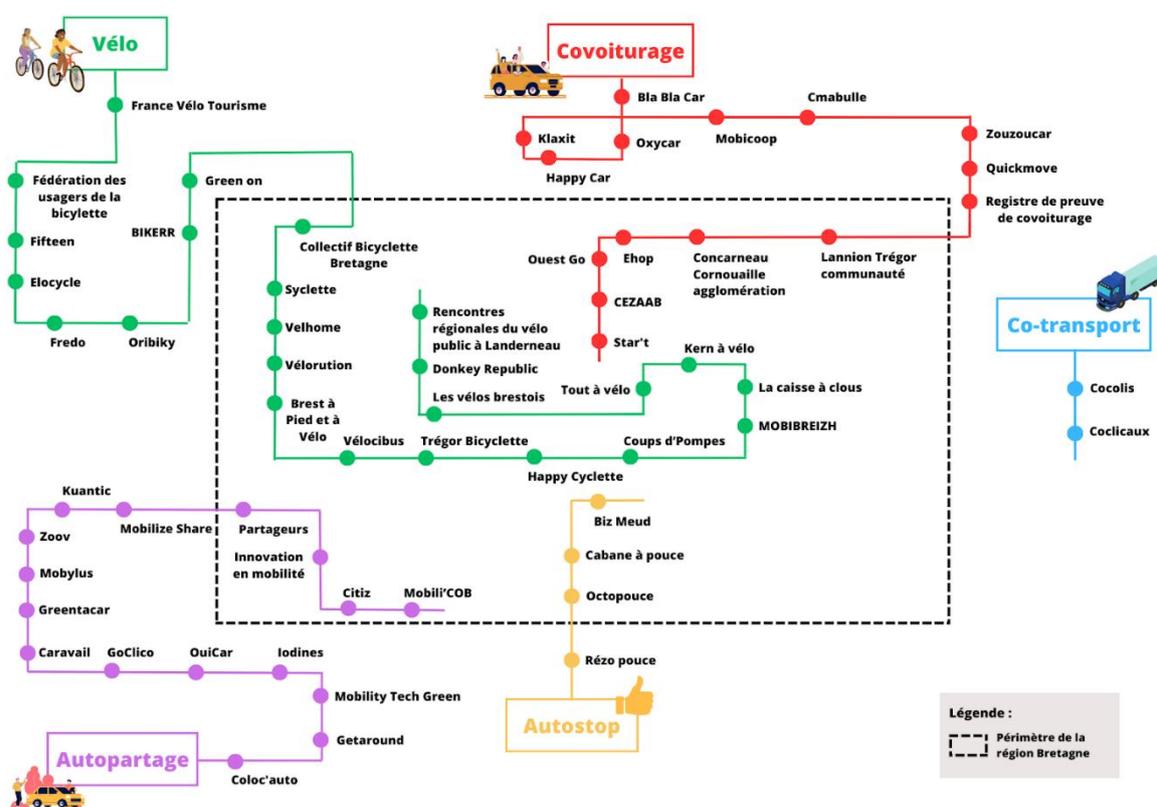


Figure 14 : Version bêta de la cartographie des initiatives alternatives à la voiture individuelle. Réalisation : Cécile Coudert, Canva, 2023.

Cette cartographie, à vocation à être partagée, recense les acteurs qui agissent pour la mobilité durable en Bretagne et à l'échelle nationale. Elle recense les initiatives qu'il existe. Plus détaillée, dans la base de données, cette cartographie permet de visualiser la veille sectorielle. Veiller aux acteurs et à leurs actions permet de mieux comprendre le territoire et de mobiliser les ressources existantes lors de la création d'un projet. Cette cartographie est également un moyen d'intégrer des acteurs au réseau Ti MOBZH. Pour le moment, la veille sectorielle est très développée sur le Pays de Brest du fait de l'implantation de l'association Ti MOBZH. Il est difficile d'identifier des initiatives sur d'autres territoires, pour cela, il est nécessaire d'intégrer des relais locaux. Cette cartographie permet également de faire connaître les différentes initiatives

existantes en matière de mobilité durable en Bretagne, à long terme, l'objectif serait de centraliser les informations afin de faciliter la recherche d'informations.

La communication et la veille sectorielle réalisée par l'association Ti MOBZH a pour objectif de favoriser l'interconnaissance entre les acteurs du territoire, à la fois les acteurs de la mobilité et les acteurs du conseil en mobilité.

c. Analyse de l'association Ti MOBZH et de son ambition de maison des mobilités bretonne.

L'association Ti MOBZH est ancrée dans un contexte territorial qui influe son fonctionnement et ses objectifs. En effet, l'association est soumise à des facteurs externes, parfois positifs ou négatifs, qui ont des impacts directs. Aussi, nous devons d'abord comprendre le contexte territorial afin d'analyser les conditions de réussite à l'association. Pour cela, nous allons utiliser l'outil Pestel (figure 15).

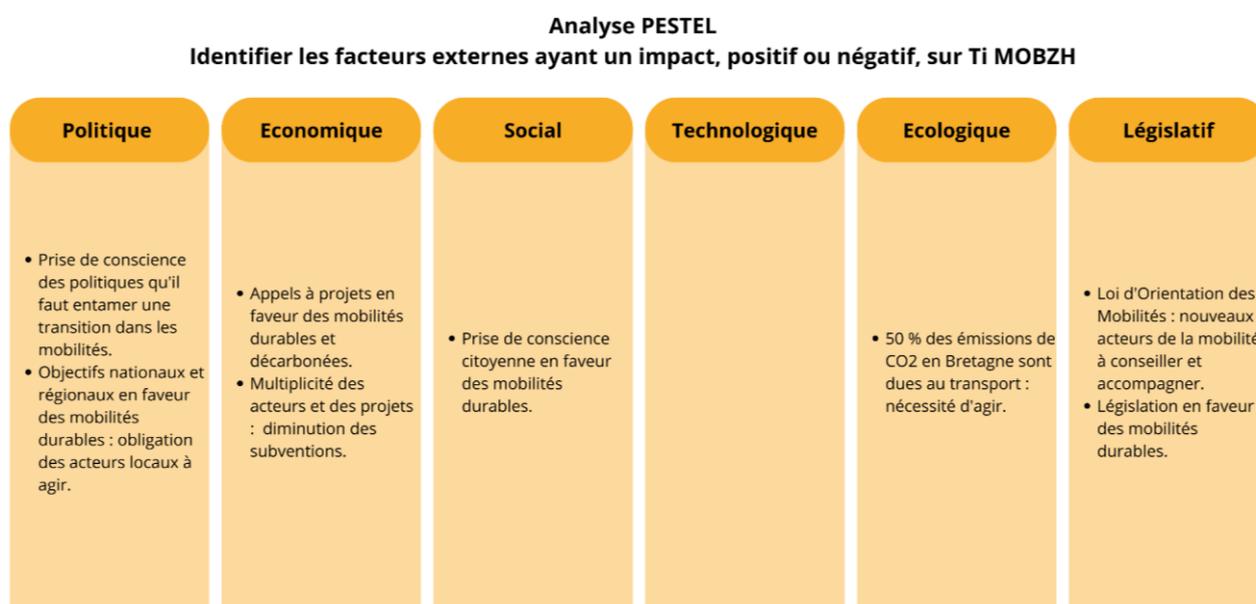


Figure 15 : Analyse Pestel pour l'association Ti MOBZH. Source : Cécile Coudert, réalisation sur Canva, 2023.

Le contexte territorial est favorable au développement de l'association Ti MOBZH sur le territoire breton. En effet, la majorité des facteurs externes influant sont positifs. Au niveau politique, nous avons vu qu'il y a une réelle prise de conscience des politiques à entamer une transition en faveur des mobilités durables. De nombreux objectifs nationaux et régionaux ont été mis en place, contraignant les acteurs de la mobilité à agir. De plus, il y a également une prise de conscience des citoyens en faveur des mobilités durables. Aussi, ces derniers sont plus sensibilisés et plus susceptibles de changer leurs habitudes de mobilités. Au niveau économique, de nombreux appels à projets sont en faveur des mobilités durables. Cependant, le nombre d'acteurs et de projets semble augmenter également. Cette corrélation peut impacter le montant de la subvention ou l'obtention de la subvention. La prise de compétence mobilité par les blocs communaux induit un nouvel acteur dans le paysage des acteurs de la mobilité. Aussi, ces derniers peuvent également avoir la nécessité de conseil en mobilité. L'association Ti MOBZH s'inscrit dans un contexte favorable malgré quelques facteurs externes pouvant impacter son développement économique.

L'association a de fortes ambitions, devenir une maison des mobilités destinée à tous les acteurs de la mobilité, dont les usagers. Cette ambition demande de forts moyens financiers, de connaissances et de

compétences. Le tableau 12 représente le tableau AFOM (atouts, faiblesses, opportunités et menaces) de l'association TI MOBZH et de ses ambitions afin de devenir une maison des mobilités régionale.

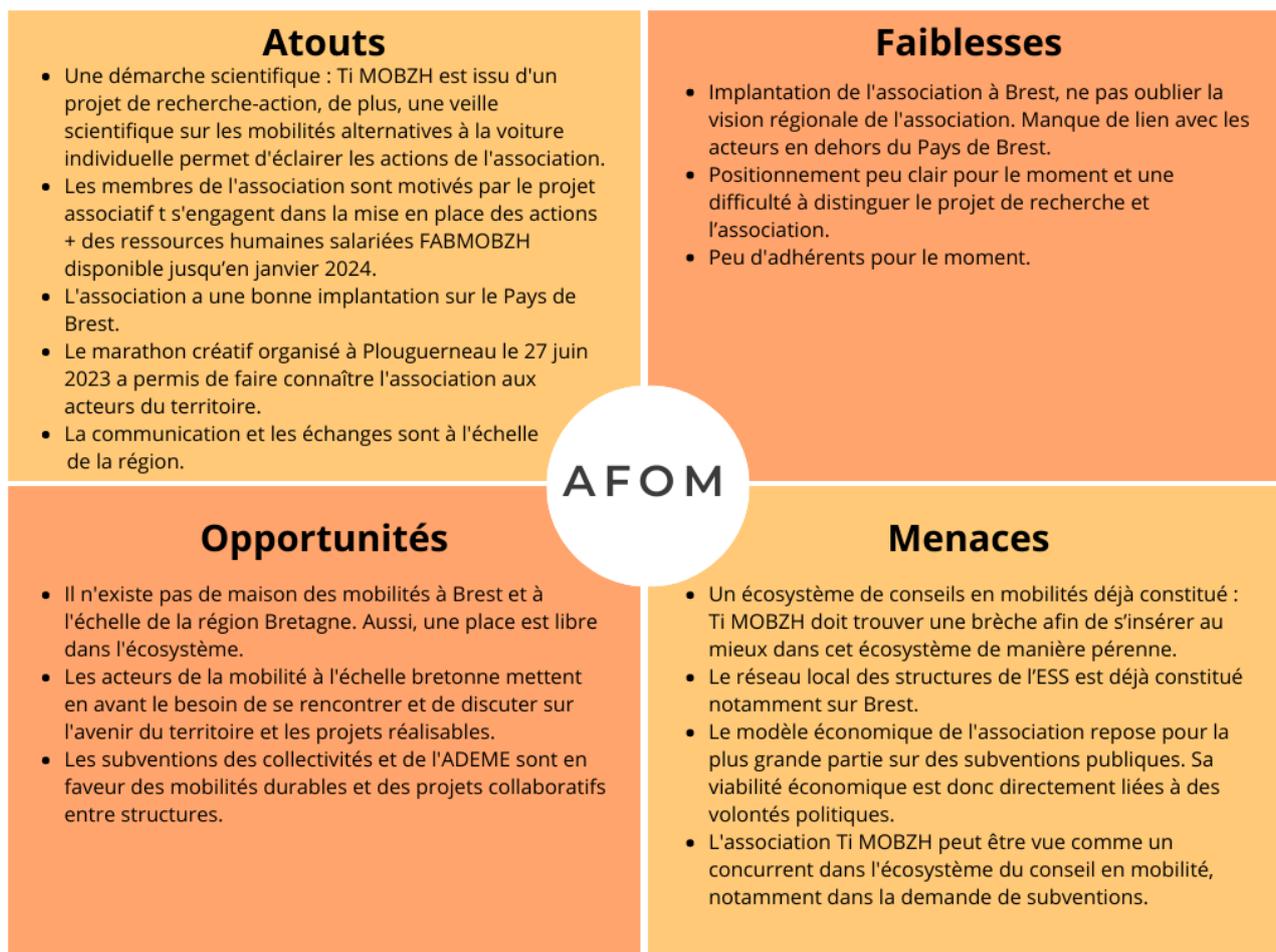


Tableau 12 : Tableau AFOM de l'association Ti MOBZH. Source : Cécile Coudert, Canva, 2023

L'association dispose de nombreux atouts, ses liens étroits avec la recherche lui confèrent une légitimité. En effet, les actions de l'association sont éclairées par des recherches récentes qui permettent de prendre en compte les besoins actuels des acteurs de la mobilité et des usagers. L'association compte un petit noyau de bénévoles motivés qui participent activement à la structuration de l'association. Ces acteurs sont une force motrice dans le lancement de Ti MOBZH. Ils sont motivés et inspirés par le projet qu'ils voient comme une solution face à la lenteur et/ou aux inactions des acteurs institutionnels. Ti MOBZH est bien implanté sur le Pays de Brest, l'association a su trouver sa place dans le réseau des acteurs de la mobilité à une échelle locale. Cet atout peut aussi être perçu comme une faiblesse, du fait de l'ambition régionale de Ti MOBZH. Cet ancrage local, déjà établi, est confortable pour l'association et facilite ses actions. Aussi, l'association doit étendre son influence au reste du territoire breton. Malgré cet ancrage local, l'association développe petit à petit des liens avec des acteurs de toute la région. Ces derniers suivent l'évolution de Ti MOBZH et participent à ses événements comme un webinar sur les mobilités alternatives organisé dans le cadre de CréaMOBZH, le marathon créatif des mobilités durables en Bretagne. Cet événement représente une vitrine pour l'association auprès des autres acteurs de la mobilité du territoire.

L'association Ti MOBZH, du fait de sa création nouvelle, n'est pas encore totalement précise sur ses actions. En effet, le positionnement de l'association n'est pas encore clair et défini. Malgré la création d'un groupe

de travail, les discussions sont longues et les intérêts personnels aux membres divergent. La priorisation des actions n'est pas la même pour tout le monde. Aussi, il faut le temps d'échanger et de clarifier le positionnement. Ce manque de clarté impacte directement l'adhésion des structures à l'association. En effet, ces dernières attendent le positionnement de Ti MOBZH et ce que l'association peut leur apporter avant d'adhérer.

Ti MOBZH ne fait pas de concurrence directe à d'autres acteurs bretons. En effet, il n'existe pas de maison des mobilités à l'échelle de la Bretagne. Nous pouvons tout de même aborder la présence de MOB IN Bretagne, une déclinaison de MOB IN à l'échelle régionale. Cependant, cet acteur d'accompagnement et de partage dans le domaine des mobilités est spécialisé dans les mobilités inclusives. L'ambition de Ti MOBZH est de fédérer les acteurs et de les accompagner dans leurs projets. La co-construction du projet associatif a aussi pour volonté de ne pas dupliquer un service qui existe déjà sur le territoire. Ti MOBZH cherche la complémentarité et non la concurrence avec les acteurs déjà ancrés sur le territoire breton. De plus, les acteurs de la mobilité en contact avec Ti MOBZH ont soulevé le besoin d'échanges et de rencontres au sein du réseau. Aussi, la présence de Ti MOBZH dans l'écosystème est justifiée par le besoin de fédérer les acteurs. Cependant, se pose la question de la pérennité de Ti MOBZH au sein de l'écosystème, l'association doit s'assurer de son utilité à l'échelle régionale afin d'intégrer de manière pérenne l'écosystème.

Malgré la tendance des subventions des collectivités et des institutions en faveur des projets de mobilités durables. L'association doit parvenir à obtenir ces subventions afin de se pérenniser. En effet, le modèle économique de l'association est pour le moment basé sur les subventions. Or, cela demande beaucoup d'investissement pour répondre à un appel à projet. Aussi, une fois le projet FABMOBZH terminé, d'ici quelques mois, il ne restera que des bénévoles pour travailler sur l'association. L'objectif de Ti MOBZH est de recruter rapidement un salarié et pour cela, l'association doit capter des subventions. Pour le moment, l'association est parvenue à obtenir deux subventions, celle de l'appel à projet micro-projet de Brest métropole dont l'objectif est de développer un kit d'autopartage pour les particuliers. Et un appel à projet de l'ADEME pour participer au projet Préver, dont l'objectif est de développer les véhicules intermédiaires. L'association dispose de nombreux atouts et opportunités pour son développement, mais également de menaces qui peuvent la déséquilibrer. Aussi, l'association TI MOBZH doit veiller dans son développement à rester attentif aux mouvements de l'écosystème dans lequel elle s'insère tout en cherchant à se pérenniser.

À la suite de l'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces du développement de Ti MOBZH, nous pouvons tirer quelques recommandations afin de favoriser son intégration au sein de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité. Tout d'abord, l'association Ti MOBZH a intérêt dans son développement à intégrer les acteurs du secteur afin de co-construire son projet associatif. Pour ce faire, il est nécessaire de communiquer sur les avancées et les actions menées. Il est également possible d'inviter les acteurs aux réunions structurantes afin d'échanger dès le plus tôt possible dans la construction des projets et rassurer quant au risque de concurrence que peut générer les activités de Ti MOBZH au sein de l'écosystème. L'association Ti MOBZH a également un intérêt à multiplier ses actions de partenariats afin d'étendre son influence sur le territoire régional. En effet, mener des actions avec des acteurs déjà ancrés sur le territoire permettrait d'intégrer des réseaux existants en dehors de Brest et ainsi étendre l'influence de Ti MOBZH au niveau régional. Pour finir, il serait pertinent d'envisager l'évolution du modèle économique en développant l'offre de services afin de pérenniser l'activité de l'association. En effet, le modèle économique par

subventions est soumis à une incertitude et à une instabilité. L'offre de services permettrait de compléter le modèle économique et de devenir plus autonome. Cependant, cette démarche demande du temps et de l'investissement.

Conclusion chapitre 3

L'insertion au sein d'un écosystème existant n'est pas facile et risque d'accentuer la concurrence. Le cas d'étude de Ti MOBZH nous montre qu'il est important de préparer son insertion au sein du réseau. En effet, l'association cherche à trouver la brèche, c'est-à-dire les actions et services qui viennent compléter ceux des acteurs déjà présents. L'objectif étant de ne pas dupliquer l'action mais de fédérer les acteurs. Pour ce faire, l'association a fait le choix de la transparence de ses actions et de la collaboration à l'élaboration de son positionnement.

Conclusion partie 3

Pour conclure cette partie, nous avons constaté la présence d'une multitude d'acteurs du conseil en mobilité, qu'ils soient des associations ou des bureaux d'études, participant à un écosystème complexe en constante évolution. Ces acteurs de conseil en mobilité se positionnent en réponse aux besoins des acteurs de la mobilité, les accompagnant dans la réalisation de leurs stratégies et projets de déplacement. L'écosystème est confronté à des situations de concurrence dues au modèle économique des acteurs. Cette concurrence peut parfois entraver à l'efficacité des projets proposés. Afin d'atténuer ces effets et encourager une collaboration plus étroite, l'interconnaissance entre les acteurs est primordiale. L'acteur scientifique peut être la solution afin de faciliter les échanges sur le territoire breton. Le projet FABMOBZH incarne cette volonté de transformation dans le domaine des mobilités durables en Bretagne notamment par la création de l'acteur Ti MOBZH. Cette association a pour objectif d'intégrer l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité afin de favoriser le dialogue entre ces derniers et accompagner les acteurs de la mobilité du territoire.

Cette partie nous a donc permis de comprendre la complexité et la richesse de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité, tout en mettant en évidence la nécessité d'une collaboration plus étroite et de la présence d'acteurs stabilisateurs pour pérenniser cet écosystème en constante évolution.

Conclusion

La mobilité est au cœur de nos pratiques quotidiennes, soulignant ainsi l'importance d'une planification réfléchie et efficace de cette dernière. L'évolution de la focale d'aménagement à travers le triptyque Transports-Déplacements-Mobilités, témoigne d'une prise en compte croissante des usages et des enjeux transversaux à la mobilité (Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022). Que ce soit à l'échelle nationale ou bretonne, la voiture reste un mode de déplacement pratique, privilégié par les usagers. En Bretagne, l'habitat dispersé et le réseau routier dense à la suite du plan de De Gaulle de 1969, favorisent l'utilisation de l'automobile. Ce mode de déplacement n'est pourtant pas sans impacts sur les habitants et l'écologie. Du point de vue des usagers, même si la voiture offre une flexibilité et un confort, elle a également pour effet d'accentuer la sédentarisation et le risque d'obésité. L'impact sanitaire de la voiture est souvent cité afin de lutter contre son utilisation sur de courtes distances. De plus, l'usage de la voiture, notamment lors des périodes de congestion routière, a pour effet de générer du stress. Il est également nécessaire de prendre en compte le coût d'achat et d'entretien d'un véhicule qui sont significatifs dans le budget des ménages. La voiture a transformé nos modes de vie et influencé nos habitudes. En parallèle, sur le plan écologique, la voiture contribue fortement à la pollution de l'air par l'émission de gaz à effet de serre. Cela a des impacts sur la santé publique et le changement climatique. De plus, l'aménagement des infrastructures liées à la voiture ont pour effet de créer des discontinuités dans le paysage et de transformer nos territoires (Guicheteau et Millette, 2012).

Les autorités publiques ont progressivement pris conscience de la nécessité d'agir. L'évolution des législations liées à la mobilité traduit cette volonté de réduire l'usage de la voiture au profit des mobilités décarbonées. En parallèle, les différentes phases de décentralisation de l'Etat, au profit des collectivités locales, bouleversent le paysage des acteurs de la mobilité et de leurs compétences de mobilités (Flipo, Sallustio et al, 2022). Aussi, plusieurs acteurs à différentes échelles aménagent les mobilités. Cette superposition des échelles d'actions est accentuée avec la Loi d'Orientation des Mobilités, datant du 24 décembre 2019. À la suite de cette loi, les blocs communaux ont eu la possibilité de devenir AOM et de se saisir de la compétence mobilité sur leur territoire.

Les acteurs de la mobilité en Bretagne, sous les directives de l'Etat et de la région, agissent en faveur des mobilités durables afin de diminuer les impacts du secteur des mobilités. En effet, la région Bretagne se caractérise par l'importance des pollutions liées aux mobilités. 50 % des émissions de CO₂ en Bretagne sont dues au transport, soit 15 points de pourcentage de plus qu'à l'échelle nationale (ADEME, 2019). Cela s'explique notamment par la forte dépendance automobile des habitants de la région. La région se caractérise également par la forte mobilisation des acteurs de la mobilité, en effet, seuls quatre blocs communaux ont laissé la compétence AOM à la région. Les autorités publiques mettent en œuvre des documents d'aménagement avec des objectifs de mobilités durables. Les acteurs privés accompagnent également la mise en œuvre de projets de mobilités durables.

Dans le cadre de ce travail, nous nous sommes intéressés aux acteurs du conseil en mobilité durable en Bretagne et les différentes dynamiques qui traversent l'écosystème. A travers l'étude de l'écosystème, nous pouvons affirmer que le réseau des acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne est complexe. Ces acteurs ont pour objectif d'accompagner les acteurs de la mobilité et/ou les habitants du

territoire dans leurs projets de mobilité afin de développer des mobilités plus durables en accord avec les objectifs nationaux et de la région. Chaque acteur se spécialise du fait de son public cible, ses actions et son modèle de fonctionnement. Nous avons fait l'hypothèse que le réseau d'acteurs du conseil en mobilité durable était bien développé en Bretagne. À la suite du travail, nous ne pouvons pas confirmer cette hypothèse. En effet, le travail de benchmark n'est pas exhaustif et nous n'avons pas comparé le territoire breton avec un autre territoire. Toutefois, la pluralité de typologie des acteurs et des publics cibles ainsi que la déclinaison des services et accompagnements proposés laissent penser que le territoire breton est couvert par un écosystème des acteurs du conseil en mobilité complet et complémentaire. Il semble que chaque acteur de la mobilité, selon son échelle, puisse être accompagné.

La complexité de l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité durable se confirme étant donné la nature des relations entre les acteurs. En effet, les relations entre les acteurs du conseil en mobilité sont soumises à une concurrence, plus ou moins importante. Cette concurrence est le résultat du modèle de fonctionnement de l'acteur. Que ce soit dans le modèle marchand ou associatif, les acteurs sont mis en concurrence par le marché, mais aussi par le modèle des appels d'offres et des appels à projets. Par conséquent, l'hypothèse selon laquelle l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité est soumis à des concurrences est confirmée.

Ensuite, l'hypothèse formulée selon laquelle la typologie de l'acteur a une importance dans la place qu'occupe ce dernier dans l'écosystème et dans la nature de ses relations avec les autres acteurs est soumise à discussion. En effet, même si la concurrence est une des composantes des relations, tous les acteurs ne sont pas concernés de la même manière. En effet, les associations sont en concurrence avec d'autres associations et les bureaux d'études sont en concurrence avec d'autres bureaux d'études. Aussi, d'autres relations existent entre les acteurs de l'écosystème sous la forme de partenariats et de coopérations.

L'étude de l'acteur Ti MOBZH et de son intégration au sein de l'écosystème déjà constitué, des acteurs du conseil et de services en mobilités durables en Bretagne, nous a permis de mieux comprendre les relations entre les acteurs. Ce cas d'étude, nous a également permis d'identifier la place de l'acteur scientifique au sein de l'écosystème, l'association ayant été créée dans le cadre du projet de recherche action FABMOBZH. L'acteur scientifique apporte une nouvelle approche de l'aménagement. En effet, l'intervention de l'acteur scientifique a pour effet d'avoir une meilleure connaissance du terrain et des habitudes de mobilités par des études. Cet acteur cherche à comprendre la manière dont fonctionne le territoire afin de proposer des projets avec une meilleure efficacité. Dans ce travail, le projet de recherche-action FABMOBZH a pour objectif de comprendre le comportement des usagers des mobilités actives et partagées afin d'identifier les freins et les leviers à leur développement. C'est seulement dans ce contexte qu'il sera possible d'aider les habitants à changer leur comportement de mobilité. L'acteur du conseil en mobilité, FABMOBZH, s'intègre dans l'écosystème des acteurs du conseil en mobilité par la création d'un nouvel acteur Ti MOBZH. Cependant, l'entrée de Ti MOBZH dans l'écosystème est préparée par une analyse préalable des acteurs du conseil en mobilité et de leurs actions. Cette étude de l'écosystème permet notamment d'identifier la brèche dans laquelle Ti MOBZH pourrait s'intégrer. L'objectif de l'association est de devenir complémentaire aux autres structures et non pas d'accentuer la concurrence existante. Par ailleurs, l'association a pour objectif de structurer les coopérations au sein d'un réseau spécifique à la mobilité durable, à l'instar de ce qu'il existe dans d'autres secteurs. Son existence montre ainsi une volonté d'approfondir et de consolider les relations

de coopération entre les acteurs. Malgré cette intention, la concurrence est inévitable étant donné le modèle de fonctionnement de Ti MOBZH. En effet, l'association cherche des subventions afin de faire vivre ses projets et devenir pérenne sur le territoire.

Ce travail nous amène également à questionner la place de l'acteur scientifique dans l'écosystème du conseil en mobilité durable. L'acteur scientifique est au cœur du projet associatif Ti MOBZH du fait de l'origine de l'association. En effet, cette dernière est issue du projet de recherche-action FABMOBZH. Cependant, le projet de recherche se termine dans un an et l'association se détachera petit à petit du Laboratoire de Recherche et de Sociologie de l'université de Bretagne Occidentale qui est co-porteur du projet. Aussi, nous pouvons nous questionner sur la place de l'acteur scientifique dans le temps. Malgré la volonté de mettre en place un comité scientifique au sein de Ti MOBZH et la présence de nombreux chercheurs au sein de son conseil d'administration, les relations avec l'acteur scientifique n'est pas nécessairement pérenne et devra évoluer et se renouveler. Aussi, il semble que l'acteur scientifique soit, dans ce contexte, un initiateur d'un acteur du conseil en mobilité. En effet, l'acteur scientifique a permis d'identifier le besoin de conseil et la place de l'acteur de conseil au sein de l'écosystème. Aussi, l'acteur scientifique a participé à la construction de la reconnaissance commune d'un besoin de structuration, à l'origine de la création de l'acteur de conseil Ti MOBZH.

Pour finir, nous pouvons discuter de la capacité à relever les défis environnementaux et d'atteindre les objectifs régionaux en matière de mobilité durable de l'écosystème des acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne. En effet, la concurrence au sein de l'écosystème peut avoir des impacts notamment la difficulté à mener des projets communs sur le territoire breton. Le manque de dialogue entre les acteurs du conseil est un frein au développement de projets collaboratifs. Il est nécessaire de faire dialoguer et de fédérer les acteurs de la mobilité et du conseil en mobilité. L'acteur scientifique joue un rôle dans cet objectif. En effet, Ti MOBZH étant donné la co-construction de son projet associatif a pour objectif d'intégrer tous les acteurs de la mobilité à son développement. Intégrer les acteurs dès le début du projet a pour effet d'obtenir l'adhésion de tous. Ti MOBZH, a donc pour ambition de fédérer à la fois les acteurs de la mobilité durable et les acteurs du conseil en mobilité durable afin de partager sur les projets et de créer de l'interconnaissance au sein de l'écosystème. Le dialogue entre les acteurs a pour effet de faciliter les partenariats et par conséquent le partage de connaissance et de compétences afin de mener des projets à une échelle pertinente avec des effets plus efficaces. Aussi, l'arrivée d'un acteur structurant, qui favorise les collaborations au sein de l'écosystème est un levier afin d'atteindre les objectifs fixés par la région en matière de mobilités durables.

Pour conclure, le réseau des acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne est voué à évoluer afin d'accompagner les acteurs de la mobilité et les usagers. Dans le contexte actuel, l'adaptation et l'atténuation sont primordiales et l'aménagement doit se faire en conséquence. Aussi, il semble que le besoin de conseil sera de plus en plus croissant, cependant, il est possible que la focale change. En effet, la tendance est en faveur des mobilités actives, or cette focale est soumise aux législations et aux objectifs de l'Etat et de Région pouvant faire évoluer l'activité de conseil et ses acteurs.

Bibliographie

Ademe et vous en Bretagne n°17, la mobilité durable, hors-série. *Librairie Ademe*. [En ligne]. Septembre 2019 [consulté le 24 juin 2023]. Disponible sur :

<https://librairie.ademe.fr/institutionnel/26-ademe-vous-bretagne-n-17-hors-serie.html>

Bazin H. Comparaison entre recherche-action et recherche classique. *Réseau Recherche-action*. [En ligne]. 1986 [consulté le 13 juillet]. Disponible sur :

<http://biblio.recherche-action.fr/document.php?id=137#tocto2>

Bazin, H. Les trois piliers d'une recherche-action. *Réseau Recherche-action*. [En ligne]. 2018 [consulté le 13 juillet 2023]. Disponible sur :

http://recherche-action.fr/labo-social/download/LISRA/2018_Les%20trois%20piliers%20en%20recherche-action.pdf

Bourgeois, A., Lafrogne-Joussier, R. La flambée des prix de l'énergie : un effet sur l'inflation réduit de moitié par le bouclier tarifaire. *INSEE*. [En ligne]. 2022 [consulté le 22 juin 2023]. Disponible sur :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/6524161>

Boutté, F. Le vivant impensé de l'urbanisme ? Intervention à la 24^{ème} Rencontre Internationale de l'Urbanisme APERAU, Lausanne, 2023.

Brest à Pied et à Vélo. Étude sur le projet de Maison des Mobilités. *BaPaV*. [En ligne]. 2017 [consulté le 18 avril 2023]. Disponible sur :

<https://www.bapav.org/dossiers-detude/>

CEREMA. Conseil en mobilité : idée ancienne, solutions nouvelles ? Rencontres Nationales du Management de la Mobilité, 22 juin 2023 (Webinaire).

Commission des finances du Sénat. Transports du quotidien : comment résoudre l'équation financière. *Sénat*. [En ligne]. 2023 [consulté le 28 août 2023]. Disponible sur :

https://www.senat.fr/fileadmin/Commissions/Finances/2022-2023/Essentiel_AOM.pdf

Dupuy, G. *La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Anthropos-Economica, 1999.

Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., Senil, N., & Cariou, K. *Projet RE-ACTEURS : Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité. La transition mobilitaire en territoire peu dense*. Rapport de recherche, ADEME, 2022.

Grasset, A., Hains-Ferland, D., Hernandez Gonzalez, E., Sawtschuk, J., Servain, P. *Fabrique des mobilités durables en Bretagne FABMOBZH. Hypothèses*. [En ligne]. 2022 [consulté le 12 avril 2023]. Disponible sur :

<https://fabmobzh.hypotheses.org/>

Guicheteau, J., Millette, L. *Projets efficaces pour une mobilité durable, facteurs de succès*. Presse internationale Polytechnique, 2012. 131 pages.

Hamann, S. *S'en passer serait si facile*. Courrier international, Paris 2009, n°975, 9. 15 juillet 2009, p.37.

INSEE. Région Bretagne, Dossier complet. *INSEE*. [En ligne]. 2023 [consulté le 12 avril 2023]. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-53>

Kaufmann, V. Histoire de la notion de mobilité. Préparer la transition mobilitaire. *Forum vies mobiles*. [En ligne]. 18 mars 2021 [consulté le 25 juillet 2023]. Disponible sur : <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite>

LISRA. Questions fréquentes sur la recherche-action. *Laboratoire d'innovation sociale par la recherche action*. [En ligne]. 2009 [consulté le 26 mai 2023]. Disponible sur : https://recherche-action.fr/labo-social/download/LISRA/2009_FAQ%20Recherche-Action.pdf

Moritz, I., Rideau, J.-B., Ad, D., & Kozal, E. *Les agences de mobilité*. Note de capitalisation écocité, 2016.

NICOLAS, J.P., VANCO, F., VERRY, D. *Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2012. p. 19-44.

Pays de Brest. Enquête déplacements du Pays de Brest 2018. *Pays de Brest*. [En ligne]. 2018 [consulté le 22 juillet 2023]. Disponible sur : <https://enquete-deplacements-2018.pays-de-brest.fr/les-chiffres-cles-de-la-mobilite>

Pearce, M., Landriève, S., Gay, C., Dubois, T. Enquête nationale mobilité et modes de vie. *Actu Environnement*. [En ligne]. 2020 [consulté le 1 août 2023]. Disponible sur : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35081-Enquete-mobilite-francais-forum-vie-mobiles-2020.pdf>

Prochaska, D.O., DiClemente, C.C. *The transtheoretical approach: Crossing traditional boundaries of therapy*. Irwin, Homewood, 1984.

Prochaska, J.O., DiClemente, C.C.. *The transtheoretical approach: crossing traditional boundaries of therapy*. Homewood, 1984.

Région Bretagne. Cahier des engagements de la Breizh Cop : s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées. *BreizhCop*. [En ligne]. 2020 [consulté le 22 juin 2023]. Disponible sur : <https://www.breizhcop.bzh/wp-content/uploads/2020/01/Cahier-des-engagements-de-la-Breizh-COP.pdf>

Région Bretagne. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Bretagne. *Région Bretagne*. [En ligne]. 2020 [consulté le 23 mai 2023]. Disponible sur : <https://www.bretagne.bzh/actions/grands-projets/breizhcop/sraddet/>

Région Bretagne. Budget 2023, dossier presser. *Région Bretagne*. [En ligne]. 2023 [consulté le 14 août 2023]. Disponible sur : <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/DP-Budget-2023.pdf>

Sawtschuk, J., Hains-Ferland, D., Coudert, C. “Les acteurs de la mobilité durable : un retard à l’allumage pour un accompagnement à la transition sur les territoires ?”. *Hypothèses*. [En ligne]. 2023 [consulté le 2 août 2023]. Disponible sur : <https://fabmobzh.hypotheses.org/2842>

Tabaka Simon, K. Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, 2022.

Teran-Escobar, C. La mobilité active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et la promouvoir. Psychologie. Université Grenoble-Alpes, 2022. Français. [\(NNT : \)](#). [\(tel-03640397\)](#)

Ti MOBZH. Rapport d’activité Ti MOBZH, septembre 2022-mars 2023. 2023

Vorreux, C., Raillard, N., Boosz, P., Clause, A. Vers un plan de transformation de l’économie française en faveur du climat et de la résilience, vision global V1, Mobilité quotidienne. *The shift project*. [En ligne]. 2020 [consulté le 14 juin 2023]. Disponible sur : <https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/04/TSP-PTEF-V1-FL-Mobilite-Q.pdf>

Wasserman, Faust. *Social Network Analysis: Methods and Applications*. Cambridge University Press, 1994.

Annexe 1 : Grille d'entretien du Benchmark.

Grille d'entretien Benchmark des structures de conseils en mobilités		
Informations générales : structure, date et heure, personne entretenue, informations supplémentaires.		
Axes	Questions	Relances
Présentation de la structure		
Présentation de la personne entretenue	Pourriez-vous vous présenter ?	Nom, contact, ancienneté ...
	Quelles sont vos missions au sein de la structure ?	
Présentation de la structure	Quelle est la date de création de la structure ?	
	Pourriez-vous expliquer la genèse de votre structure ?	A la suite de quel événement ? Est-ce une initiative citoyenne ?
	Quel est le statut juridique de la structure ?	Pourquoi avez-vous choisi ce statut juridique plutôt qu'un autre ?
	Comment s'organise la gouvernance ?	Comment s'organise la prise de décisions, est-ce qu'il y a des AG, un CA, un bureau ? Ou est-ce qu'il y a des spécificités ? Mode de vote particulier ?
	A qui sont destinés vos services ?	Publics accueillis et clients ?
	De combien d'équivalent temps plein dispose votre structure ?	Quelle est la répartition ? Est-ce qu'il y a des bénévoles ?
	Quel est le modèle socio-économique de votre structure ?	Est-ce que vous pourriez nous transmettre le rapport d'AG ? Quel est votre modèle de financement (cotisations, prestations, subventions ...) ?
L'implantation de la structure sur le territoire	A quelle échelle est-ce que votre structure intervient (le rayon d'action) ?	Pour quelles raisons avez-vous choisi cette échelle ? Quels sont les avantages et inconvénients ?

	Pourriez-vous présenter le territoire d'intervention de votre structure ?	Enjeux ?
Partenariats	Quels sont vos principaux partenaires financiers ?	
	D'autres types de partenariats ?	
	Entretenez-vous des relations ou liens avec d'autres acteurs qui sont dans le même secteur que vous ?	
Les activités de la structure		
Comprendre les actions de la structure dans le domaine des mobilités	Dans le domaine de la mobilité, quelles sont vos actions ?	Quels sont les bénéficiaires de ces actions ? Est-ce seulement des actions en faveur de la mobilité douce/active ?
	Pensez-vous que vos actions relèvent de l'innovation ?	
Evaluation de la structure		
Auto-analyse	Quelles ont été les conditions de réussite de votre structure ?	
	Aujourd'hui, sur le marché, quels sont vos atouts ?	
	Avez-vous rencontré des difficultés ?	Comment y avez-vous fait face ?
Et dans le futur ?	Comment voyez-vous évoluer votre structure dans le futur ?	Changement d'échelle d'actions ? De nouvelles actions ? Des nouveaux domaines ?
	Et si c'était à refaire, qu'est-ce que vous changeriez ?	

Tableau 13 : Grille d'entretien du Benchmark des acteurs du conseil et de service en mobilité durable en Bretagne.
Réalisation : Cécile Coudert, 2023.

Annexe 2 : Grille d'entretien projet de recherche-action / FABMOBZH.

Objectif de l'entretien :

- Comprendre de quelles manières les projets recherche-action peuvent répondre aux enjeux à la fois environnementaux et sociaux de la mobilité en Bretagne.
- Comprendre de quelles manières ces projets s'insèrent dans l'écosystème des acteurs de la mobilité.

- Quelle est la place de la recherche dans les projets de territoire

Question sur le projet recherche-action en général :

Qu'est-ce qu'un projet de recherche-action ?

De quelles manières émergent les projets de recherche-action ? Qui en est à l'initiative ? Financement ?

Sont-ils nouveaux dans le paysage de la recherche ? Qu'est-ce qui les distingue des simples projets de recherches ?

Est-ce qu'ils ont un impact territorial plus fort ?

Comment décrire le lien entre la recherche et le territoire ?

Quel est le rôle du chercheur en recherche-action ?

Questions sur le projet FABMOBZH et ses objectifs :

De quelle manière est né le projet FABMOBZH ? Financement ? Origine ?

De quelle manière le Lieu-dit et le LABERS sont-ils venus à travailler ensemble ?

Quel est l'objectif de FABMOBZH ?

Est-ce que le projet répond à un besoin sur le territoire identifié au préalable ?

Le rôle de FABMOBZH dans le conseil en mobilité en Bretagne ?

Quelle est la capacité d'action du projet FABMOBZH sur les enjeux environnementaux ? Est-ce que le projet est un levier pour atteindre les objectifs en termes de mobilité de la région ?

Annexe 3 : Tableau de référence pour les entretiens du conseil en mobilité en Bretagne.

Dans ce travail, les entretiens réalisés avec les acteurs du conseil en mobilité sont anonymisés. Le nom de l'acteur a été remplacé par un numéro.

Acteur du conseil en mobilité entretenu	Description de la structure
1	Bureau d'étude
2	Acteur qui réalise du conseil individuel et personnel auprès des usagers.
3	Acteur de conseil auprès des collectivités

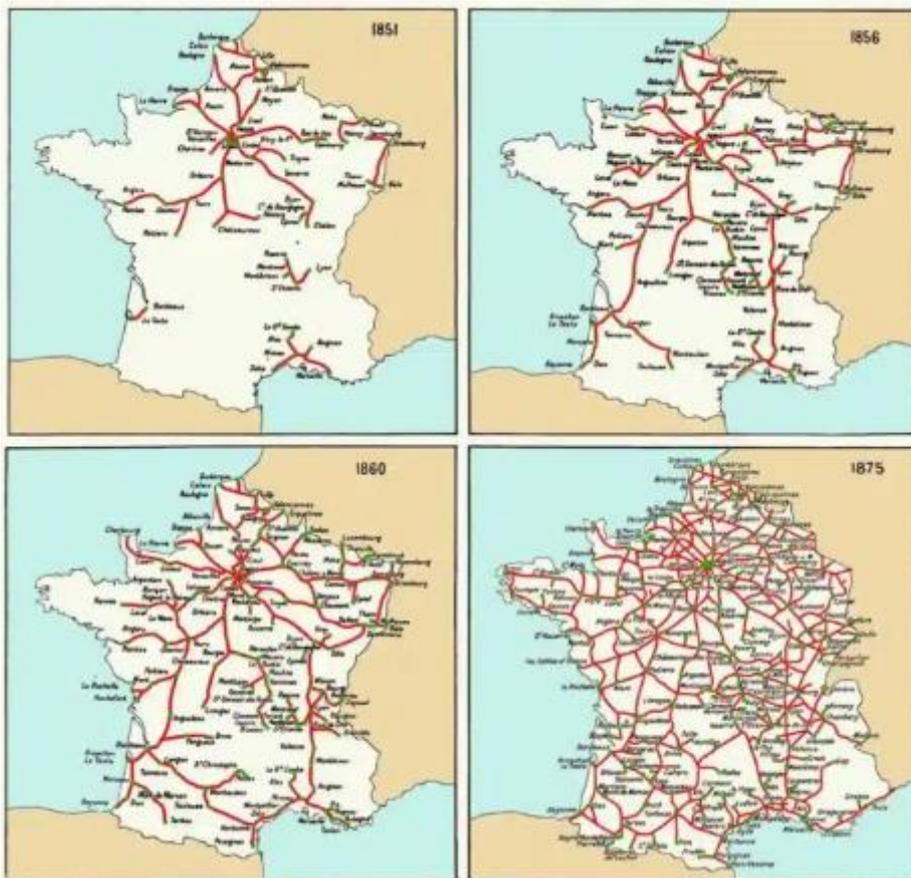
Tableau 14 : tableau de référence des entretiens avec les acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne.

Annexe 4 : Carte du réseau routier en Bretagne.



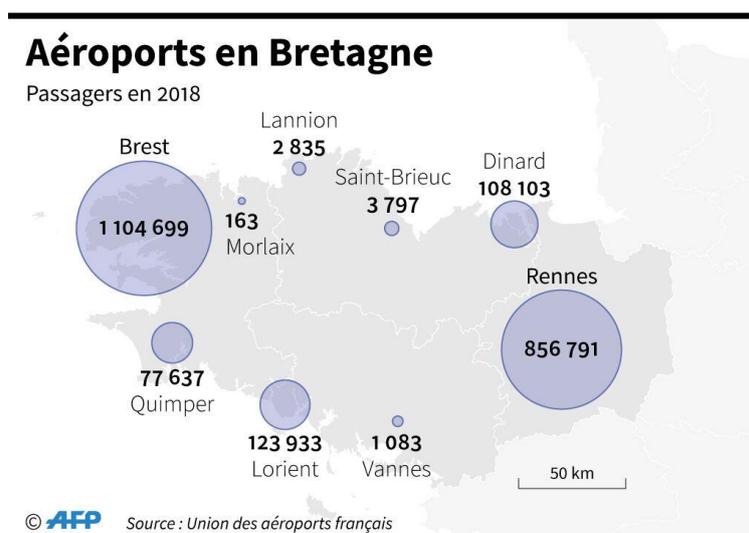
Carte 9 : Carte IGN des infrastructures routières en Bretagne. Source : ING 2023, Géoportail.

Annexe 5 : Évolution du réseau ferroviaire en France.



Carte 10 : Les différentes phases du développement ferroviaire français. Source : <https://histoire-itinerante.fr/cartotheque/evolution-du-reseau-de-chemin-de-fer-francais/>

Annexe 6 : Répartition des aéroports en Bretagne et nombre de passagers en 2018.



Carte 11 : Les aéroports en Bretagne. Source : <https://www.capital.fr/economie-politique/neuf-aeroports-en-bretagne-est-ce-bien-raisonnable-1337801>

Annexe 7 : Les objectifs transversaux de la Breizh COP.



Figure 16 : : Objectifs de la Breizh Cop. Source : Cahier des engagements de la Breizh Cop, 2020.

Annexe 8 : Les acteurs de la mobilité au sein du Pays de Brest (compétences, documents d'aménagements, services).

Acteur de la mobilité	Compétences mobilités	Document d'aménagement des mobilités	Services	Acteurs privés de la mobilité sur le territoire
Région Bretagne	- Autorité organisatrice de transport régional : organisation et financement des TER, des cars interurbains, des transports	- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)	- BreizhGo - OuestGo - Navettes estivales avec BreizhGo	- Collectif bicyclette Bretagne

	<p>scolaires et de la desserte maritime des îles.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cofinancement des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que les gares. - AOM pour les blocs communaux qui ne se sont pas saisis de la compétence. 			
Département du Finistère	<ul style="list-style-type: none"> - Transport des élèves handicapés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pacte Finistère 2030 : projets routes (travaux routiers), projets cyclables (liaisons douces). - Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public 2017-2022 : mise en œuvre en 2023. 		
Pays de Brest		<ul style="list-style-type: none"> - Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT, 2019) : en révision suite à l'intégration de la communauté de communes de Pleyben-Châteaulin- Porzay. 		
Brest Métropole	<ul style="list-style-type: none"> - Autorité organisatrice de la mobilité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan local d'urbanisme : partie transport et déplacement. - PLAN CLIMAT 2019-2025 : fiches actions pour diminuer la pollution liée aux mobilités. - Schéma directeur vélo 2020-2025 		<ul style="list-style-type: none"> - Bibus : réseau de transports urbain. - Bapav - Les partageurs

<p>Communauté de communes du Pays de Landerneau Daoulas</p>	<p>- Autorité organisatrice de la mobilité.</p>	<p>- PLUi (2020) : orientation afin de renforcer la structuration du territoire par l'organisation des mobilités. L'un des objectifs est de structurer les mobilités douces sur l'ensemble du territoire. - PCAET (2023) : orientation afin de diversifier et décarboner les mobilités.</p>	<p>- Ar Bus : réseau de bus urbain devenu communautaire au 1er juillet 2021. - TAD - Ti Vélo : service de location courte durée de Vélo à Assistance Électrique en libre-service proposé - Vélo LD, service de location de VAE longue durée</p>	
<p>Communauté de Communes du Pays d'Iroise</p>	<p>- Autorité organisatrice de la mobilité.</p>	<p>- Plan de mobilité simplifié 2023 - Schéma directeur vélo 2019/2021 - Schéma directeur des cheminements doux 2014 - PCAET : objectif d'agir en faveur d'une mobilité sobre et décarbonée. - Projet de territoire à horizon 2030.</p>	<p>- Guide « Tous à vélo Vazii ». - Aide à l'achat de vélos à assistance électrique - TAD</p>	
<p>Communauté de communes du pays des Abers</p>	<p>- Autorité organisatrice de la mobilité.</p>	<p>- PCAET : axe afin d'accompagner les mobilités durables.</p>	<p>- Biz Meud : autostop à Plouguerneau. - parking « deux roues » sécurisé - Bac an Treizh : traversées de l'Aber Wrac'h - TAD</p>	
<p>Communauté Lesneven Côte des Légendes</p>	<p>- Autorité organisatrice de la mobilité.</p>	<p>- Projet de territoire 2020-2026 : axé sur les mobilités.</p>	<p>- V-Légendes : service de location de vélos</p>	

		- PCAET : un axe sur “une mobilité sobre et décarbonée”.	à assistance électrique. - TAD	
Communauté de communes de Pleyben-Châteaulin- Porzay	- Autorité organisatrice de la mobilité.	- Schéma directeur des mobilités actives en cours d’élaboration.	- TAD	
Communauté de communes Presqu’île de Crozon-Aulne maritime	- Autorité organisatrice de la mobilité	- Schéma global des mobilités en collaboration avec les communes, Région Bretagne, Pôle Métropolitain du Pays de Brest, Département du Finistère, associations locales... - Schéma directeur des déplacements doux de 2015 (sera intégré au futur schéma global des mobilités). - Plan de Mobilité Intercommunale (PdMs) entrepris en 2022. - Projet de territoire 2020-2026 : Axe 1 de l’orientation 1 sur “Déployer une offre de mobilité sobre et décarbonée”	- Transport à la demande. - Aide à l’achat de vélo.	- Location de vélos : Crapato, Cycles du Bout du Monde, Velec, Roscanveloc, Aber Bikes.

Tableau 15 : Les acteurs de la mobilité au sein du Pays de Brest. Réalisation : Cécile Coudert, 2023.

Annexe 9 : Les acteurs de la mobilité au sein du Pays de Brest (compétences, documents d'aménagements, services).

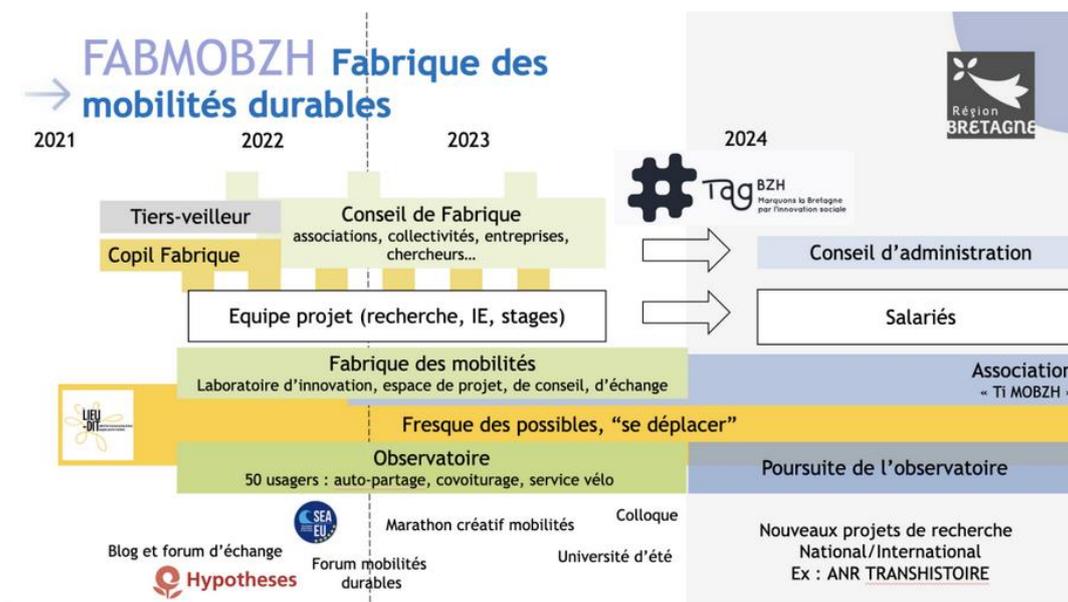


Figure 17 : Chronologie du projet de recherche FAMBOZH. Source : Rapport d'activité Ti MOBZH, septembre 2022-mars 2023.

Annexe 10 : Liste des activités de Ti MOBZH.

A. Fédérer et renforcer les acteurs de la mobilité durable en Bretagne

1. animation de réseau (événementiel, communication interne...)
2. Événementiel (visites / tourisme innovation en mobilité, Séminaire annuel)

B. Promouvoir l'innovation et l'essaimage d'initiatives sur les territoires

3. site internet ; cartographie collaborative, espace ressource, forum de discussion, billet de blog valorisant les acteurs...
4. veille technique ; veille scientifique universitaire, recherche
5. veille sectorielle (acteurs, financements) - concurrentielle

C. Projets pilotes, démonstration et capitalisation d'expérience

6. Travail partenarial sur des projets (Prever.,)

D. Sensibiliser les citoyens et promouvoir la mobilité durable (plaidoyer)

7. Développer et déployer des outils de sensibilisation
8. Événementiel grand public (en partenariat, avec outil de sensibilisation)

E. Accompagner les entreprises

9. Animer les démarches de PDME (plan de mobilité employeur) : pré projet

F. Accompagner les territoires en déployant une démarche de dialogue territorial

10. accompagnement à la révision des documents d'urbanisme
11. animation facilitation d'échanges entre acteurs
12. diagnostic de territoire
13. constitution et animation de groupes d'habitants locaux

Table des cartes

Carte 1 : Nombre d'habitants par département en région Bretagne. Source : démographie de la Bretagne, Wikipédia. Réalisation : Cécile Coudert, Magrit, 2023.	38
Carte 2 : Population municipale des communes bretonnes en 2014. Source : diagnostic du SRADET de la région Bretagne.	39
Carte 3 : Population municipale 2014 et taux d'évolution des communes bretonnes entre 2009 et 2014. Source : diagnostic du SRADET de la région Bretagne.	40
Carte 4 : Temps d'accès aux services d'usage courant au plus près du domicile par bassin de vie. Source : CGET – INSEE 2014.	41
Carte 5 : Localisation, population et surface des principales îles bretonnes. Données : laboratoire Géomer (UMR LETG, UBO CNRS) 2014, document « L'essentiel des îles du Ponant - Edition 2018 » de l'association des îles du Ponant, population Insee 2013 en vigueur.	44
Carte 6 : Flux domicile-travail des actifs de la région Bretagne. Source : Observatoire des territoires (carte interactive).	46
Carte 7 : Les migrations domicile-travail dans le Pays de Brest en 2006. Source : Diagnostic des mobilités, Brest à Pied et à Vélo, 2017.	49
Carte 8 : Prise de compétence AOM au 1er avril 2022 en région Bretagne. Source : https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-organisation-mobilites-communautés-communes	59
Carte 9 : Carte IGN des infrastructures routières en Bretagne. Source : ING 2023, Géoportail.	100
Carte 10 : Les différentes phases du développement ferroviaire français. Source : https://histoire-itinerante.fr/cartotheque/evolution-du-reseau-de-chemin-de-fer-francais/	100
Carte 11 : Les aéroports en Bretagne. Source : https://www.capital.fr/economie-politique/neuf-aeroports-en-bretagne-est-ce-bien-raisonnable-1337801	101

Table des graphiques

Graphique 1 : Couverture des dépenses AOM locales en 2019. Source : Commission des finances du Sénat, d'après les réponses du GART au questionnaire des rapporteurs, 2022.	27
Graphique 2 : Répartition des actifs en emploi selon le mode de déplacement principal et la distance domicile-travail. Source : Insee, recensement de la population 2017, exploitation complémentaire, distancier Metric-OSMR (distances par la route).	48
Graphique 3 : Répartition modale selon le lieu de résidence. Source : Enquête ménages déplacements, 2018, Brest métropole.	51
Graphique 4 : Les motifs principaux de déplacements au sein du Pays de Brest. Source : Enquête ménages déplacements du Pays de Brest, 2018, Brest métropole.	52
Graphique 5 : Typologie des acteurs du conseil en mobilité qui agissent en Bretagne. Source : Benchmark réalisé par Cécile Coudert dans le cadre d'un stage au LABERS de l'UBO, 2023.	63
Graphique 6 : public cible des acteurs du conseil en mobilité. Source : Benchmark, Cécile Coudert.	64

Table des figures

Figure 1 : Schéma synthétique de la méthodologie mise en œuvre dans le cadre de ce travail de recherche. Réalisé par Cécile Coudert sur Canva, 13 août 2023.	14
Figure 2 : Triptyque des approches du « mouvement » des politiques publiques. Source : Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022. Figure réalisée par Cécile Coudert, Canva.	20
Figure 3 : Evolution législative de la mobilité. Source : Cours de Master 1 Urbanisme et Aménagement, IUGA, Kamila Tabaka, 2022. Figure réalisée par Cécile Coudert, Canva, 2023.	24
Figure 4 : Les compétences de mobilité des collectivités territoriales. Source : https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france (Réalisé par Cécile Coudert sur Canva, 2023).	26
Figure 5 : Les étapes du conseil en mobilité. Source : Webinaire CEREMA, « Conseil en mobilité : idée ancienne, solutions nouvelles ? » 22 juin 2023, intervention de Joris Marrel, conseiller en mobilité. Réalisation : Cécile Coudert, Canva, 2023.	29
Figure 6 : Schéma de l'addiction. Source : Prochaska et DiClemente, 1984.	30
Figure 7 : Les quatre objectifs de mobilités du SRADET de la région Bretagne. Source : SRADET région Bretagne, 2020. Réalisé par Cécile Coudert, Canva, 2023.	55
Figure 8 : Exemple d'acteurs privés de la mobilité en Bretagne. Réalisation Cécile Coudert, Canva, 2023.	60

Figure 9 : Le réseau d'acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne. Source : benchmark, Cécile Coudert, Canva, 2023.	66
Figure 10 : Services des acteurs du conseil en mobilité en Bretagne. Source : benchmark, Cécile Coudert, Canva, 2023.	68
Figure 11 : Photographie d'une fresque des possibles. Source : Lieu-dit, disponible sur : https://www.lelieudit.fr/la-fresque-des-possibles/	76
Figure 12 : Multi-graphe des solutions possibles pour un trajet domicile-travail. Source : Louis Lecru, https://www.wiki.lesfabriquesduponant.net/index.php?title=CreaMOBZH_2023:_Diagnostic_de_mobilite%C3%A9_pour_des_trajets_domicile_travail	77
Figure 13 : Organisation du conseil administratif de Ti MOBZH. Réalisation : Cécile Coudert, 2023, Canva.	84
Figure 14 : Version bêta de la cartographie des initiatives alternatives à la voiture individuelle. Réalisation : Cécile Coudert, Canva, 2023.	86
Figure 15 : Analyse Pestel pour l'association Ti MOBZH. Source : Cécile Coudert, réalisation sur Canva, 2023.	87
Figure 16 : : Objectifs de la Breizh Cop. Source : Cahier des engagements de la Breizh Cop, 2020.	101
Figure 17 : Chronologie du projet de recherche FAMBOZH. Source : Rapport d'activité Ti MOBZH, septembre 2022-mars 2023.	105

Table des tableaux

Tableau 1 : Les quatre formes principales de mobilité spatiale. Source : Kaufmann, 2021.	18
Tableau 2 : Motifs de la mobilité quotidienne des Français. Source : C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020	19
Tableau 3 : Mode utilisé pour la mobilité quotidienne des Français. Source : C. Vorreux, N. Raillard, P. Boosz, A. Clause, 2020.	19
Tableau 4 : Les acteurs de la mobilité et leurs compétences. Source : Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., Senil, N., & Cariou, K. (2022).....	28
Tableau 5 : Typologie des acteurs du conseil en mobilité. Source : "Les acteurs de la mobilité durable : un retard à l'allumage pour un accompagnement à la transition sur les territoires ?", Jérôme Sawtschuk et Daria Hains-Ferland, 2023.	34
Tableau 6 : Population bretonne par grandes tranches d'âges. Source : INSEE, 2022.	37
Tableau 7 : Catégorie socio-professionnelle des plus de 15 ans en Bretagne. Source : Insee, RP2008, RP2013, RP2019, exploitation complémentaire géographie au 01/01/2022.	37
Tableau 8 : Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi. Source : INSEE, RP 2008, RP 2013, RP 2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.	46
Tableau 9 : Mode de transport principal en Bretagne pour les déplacements courts entre le domicile et le lieu de travail selon la distance. Source : INSEE, 2017.	47
Tableau 10 : Equipement automobile des ménages en Bretagne. Sources : RP 2008, RP 2013, RP 2019, exploitation principale, géographie au 01/01/2022 (INSEE).	48
Tableau 11 : Tableau de positionnement des actions de Ti MOBZH. Source : document de travail de l'association Ti MOBZH, 2023.....	85
Tableau 12 : Tableau AFOM de l'association Ti MOBZH. Source : Cécile Coudert, Canva, 2023	88
Tableau 13 : Grille d'entretien du Benchmark des acteurs du conseil et de service en mobilité durable en Bretagne. Réalisation : Cécile Coudert, 2023.	98
Tableau 14 : tableau de référence des entretiens avec les acteurs du conseil et de services en mobilité durable en Bretagne.	99
Tableau 15 : Les acteurs de la mobilité au sein du Pays de Brest. Réalisation : Cécile Coudert, 2023.....	104