

Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan
Etude pour la mise en place d'un Plan de Mobilité Simplifié

PHASE 3 – RAPPORT FINAL



ITEM Etudes & Conseil

Siège social (Besançon)

27, rue Clément Marot- 25 000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71

Email : contact@item-conseil.fr

Agence Rennes :

Meeting Point

13, rue Claude Chappe

Immeuble Oxygène – Bâtiment A – 35510 Cesson-Sévigné

URBACTION

urbaction.fr

Siège : 1 Impasse des Myosotis 56400 BRECH

Bureau : 21 rue du Danemark –ZA de Porte Océane 56400 AURAY

Tel : 06.89.74.44.63

Email : j.ledireach@urbaction.fr

SOMMAIRE

1. Le contexte d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié	3
2. Les points clés du diagnostic	7
3. La co-construction de la stratégie	31
4. Le plan d'actions retenu	34
5. La synthèse du plan d'actions	82

PARTIE 1

CONTEXTE D'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

LES OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

- ✓ **Disposer d'un diagnostic actualisé quant à l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements**, sur et en interaction avec le territoire, afin de **visualiser les carences et dysfonctionnements existants** ;
- ✓ Définir une **stratégie globale de mobilité**, induite par un nécessaire changement des comportements, et **adaptée aux spécificités et besoins locaux** : à différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et selon différents publics cibles (actifs, captifs...) ;
- ✓ **Sensibiliser les élus, les acteurs du territoire et la population, sur les enjeux de la mobilité...**
- ✓ Constituer un réel outil programmatique et pragmatique :
 - ✓ Une **feuille de route opérationnelle en matière de mobilité et une aide à la décision** sur l'exercice de la compétence
 - ✓ Traduite sous la forme d'un **programme de mesures adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales**, et les préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire

La **Loi d'Orientation des Mobilités (26 décembre 2019)** : une avancée majeure en matière de législation sur les questions de mobilité

La CCBBO est désormais **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** : elle devient l'acteur public compétent pour **l'organisation des services de mobilité sur son périmètre ou Ressort Territorial (RT)**

Sur son RT, l'**AOM** est compétente pour assurer des services de Mobilité, qu'il s'agisse :

- ✓ Des services **réguliers de transport public de personnes***
- ✓ Des services de **transport à la demande**
- ✓ Des services **de transport scolaire**
- ✓ Des services **relatifs aux mobilités actives**, ou pour contribuer à leur développement
- ✓ Des services **relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur**
- ✓ Des services de **mobilité solidaire**
- ✓ Des services de **conseil et d'accompagnement**

*** La levée du Versement Mobilité**
(taxe basée sur la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés) est conditionnée à la mise en place de ce service

Aucun des services identifiés n'est obligatoire : les services sont à la carte, l'AOM dispose de leviers d'actions permettant de répondre de manière adaptée aux besoins de mobilité des habitants.

UNE DÉMARCHE DÉCOMPOSÉE EN TROIS PHASES

Phase 1

Réunion de lancement
19 avril 2021

■
**Bureau communautaire de partage
et validation du diagnostic
6 septembre 2021**

Elaboration d'un diagnostic intercommunal

- Entretien avec les élus et avec les partenaires
- Recensement de terrain / Analyses
- Un questionnaire auprès de la population

Phase 2

Atelier
13 octobre 2021

■
**Bureau communautaire
2 février 2022**

Définition de la stratégie du Plan de Mobilité Simplifié

- Co-construction des pistes d'actions

- Validation de la phase 2

Phase 3

Réunion technique
23 mars 2022

■
**Bureau Communautaire
4 avril 2022**

Déclinaisons opérationnelles et plan d'actions

- Priorisation/programmation
- Fiches itinéraires / actions complémentaires
- Finalisation du schéma



PARTIE 2

LES POINTS CLÉS DU DIAGNOSTIC

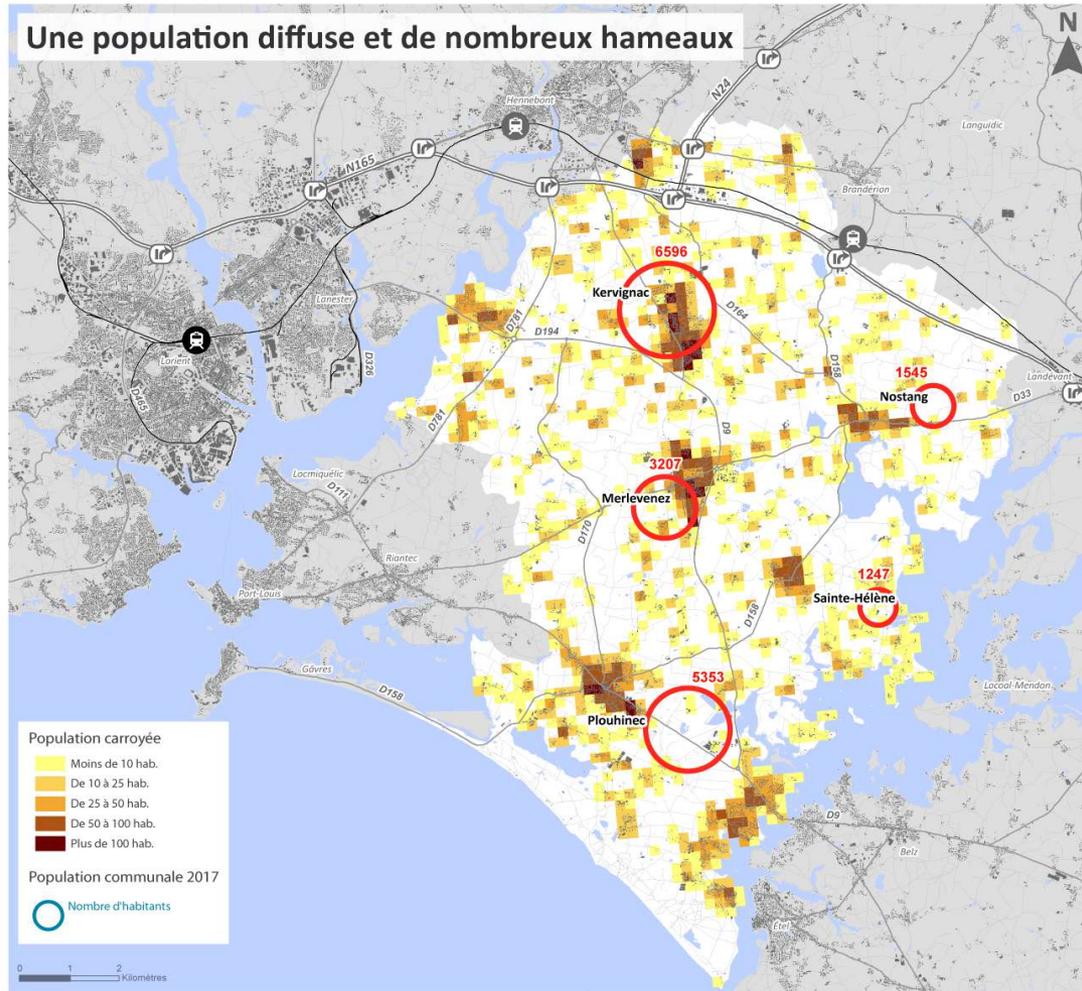
UN TERRITOIRE PERIURBAIN AVEC DES INTERACTIONS COMPLEXIFIÉES



17 948 hab. en 2017
sur la CCBBO

+ 43% d'habitants depuis 1999 soit 5 400 personnes en plus

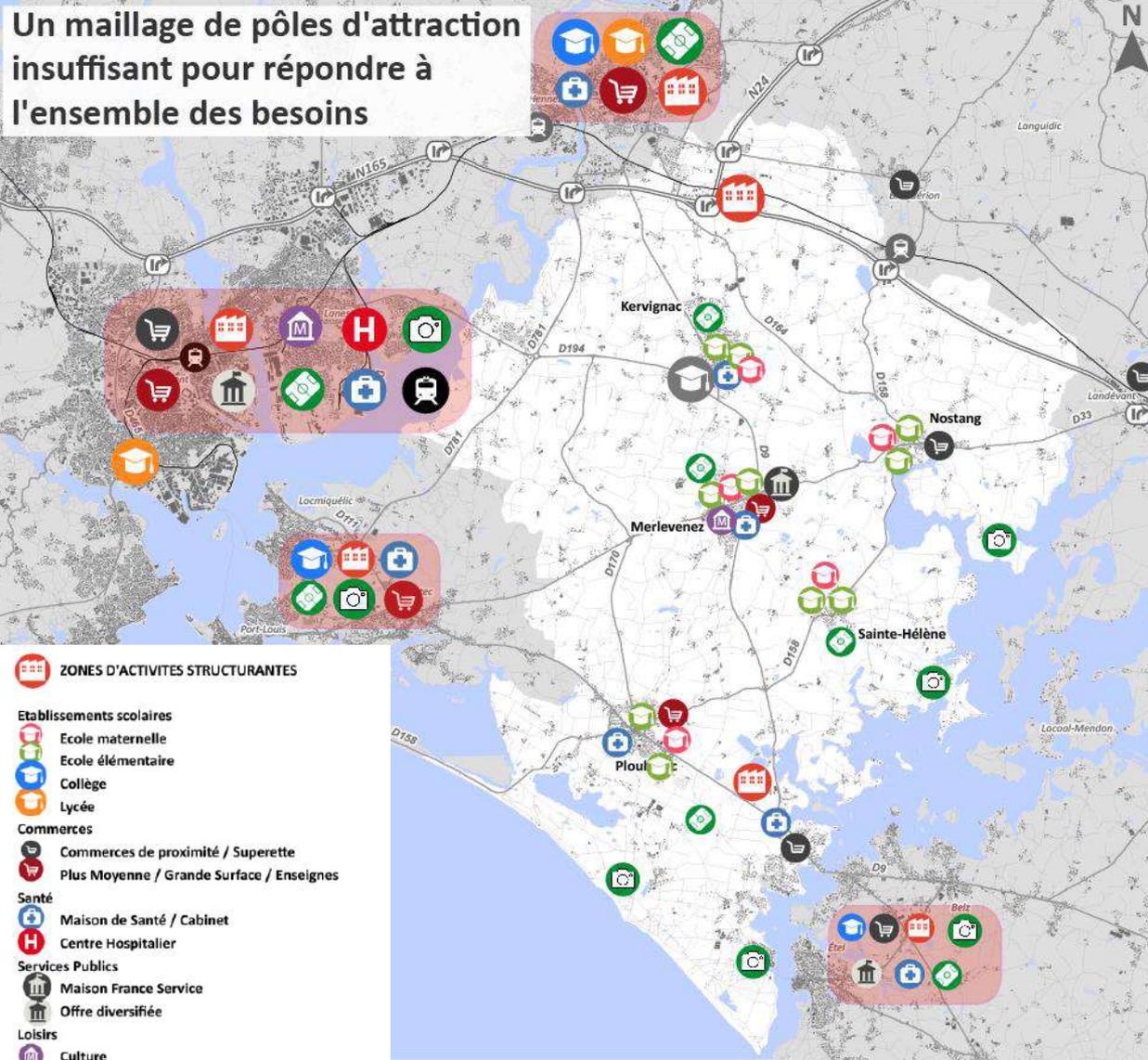
- ✓ Une urbanisation diffuse marquée par de nombreux hameaux
- ✓ A proximité immédiate de la Lorient Agglo (203 000 habitants en 2017) et d'AQTA (87 000 habitants) en +/- 20 min
- ✓ Un territoire « enclavé » contraint par la Blavet, la Ria d'Étel et les infrastructures (N165 / voie ferrée) induisant des goulots d'étranglements (Pont Lorois, N165...)



Urbanisme et mobilité sont étroitement liés, une urbanisation diffuse complexifiera la mise en place de solutions répondant au plus grand nombre

TROIS PÔLES PRESENTS MAIS INSUFFISANTS POUR REpondre A L'ENSEMBLE DES BESOINS

- ✓ Kervignac, Merlevenez et Plouhinec constituent les trois pôles du territoire et disposent d'une offre minimale (établissements scolaire primaire, moyenne surface et commerces de proximité, services et offre de santé)
- ✓ Mais la densité et la diversité des offres proposées sur Lorient / Lanester / Hennebont... (grande surface, centres commerciaux, collèges et lycées) font que les habitants sont tournés vers l'extérieur pour leurs déplacements pendulaires
- ✓ Plus de 4 700 emplois présents sur le territoire, et notamment sur des zones d'activités majeures (ZI du Porzo avec la Cité Marine, ZA du Bisconte à Plouhinec...)
- ✓ Seulement 24 % des actifs du territoire travaillent au sein de la CCBBO





LES DESTINATIONS SELON LES MOTIFS AUTRES QUE PENDULAIRES

Pour des déplacements autres que pendulaires (*achats, loisirs, démarches, santé...*), le maillage d'équipements et services proposé au sein des communes pôles permet de garder une part des flux en interne (et donc sur de la courte distance)

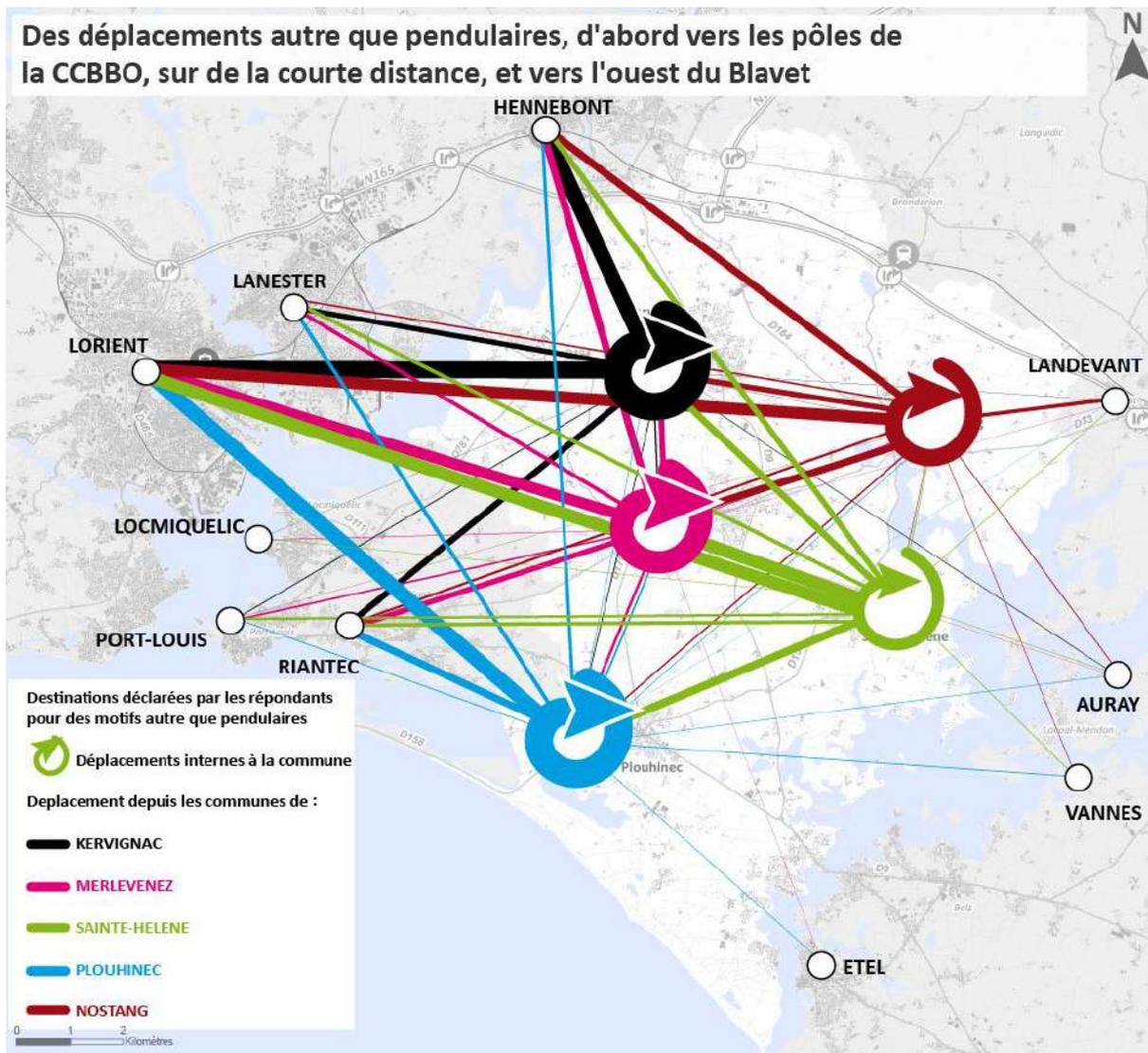
✓ 46 % habitants de Plouhinec restent sur leur commune pour réaliser ces besoins de déplacements / 39 % sur Kervignac / 28 % sur Merlevenez / 22 % sur Nostang / 6 % sur Ste-Hélène

✓ La logique des habitants est ensuite de se rendre vers l'ouest :

✓ D'abord vers Lorient (13,5 % des besoins), puis Hennebont (7 %), Riantec (5 %) et Lanester (3,5 %)

✓ Les habitants des communes de Nostang et Ste-Hélène se rendront également sur les trois communes pôles...

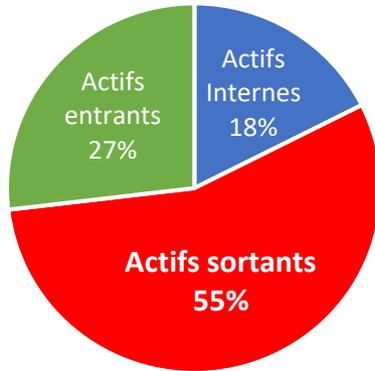
✓ ... Les besoins entre communes pôles sont relativement limités, si ce n'est depuis Merlevenez vers Kervignac



LES 2/3 DES FLUX D'ACTIFS SONT EN INTERACTION AVEC LA CA DE LORIENT

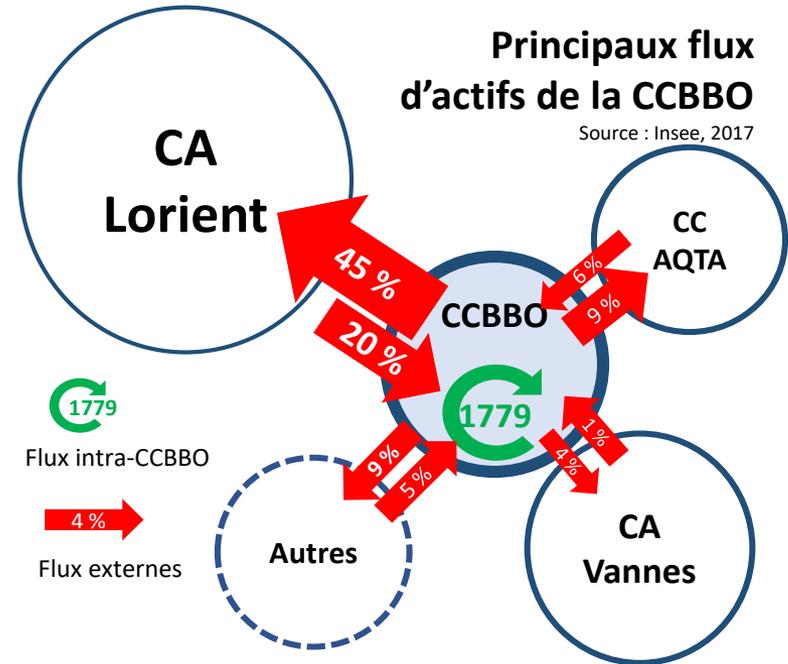
Des actifs qui sortent en majorité du territoire pour travailler

Flux d'actifs de la CCBBO



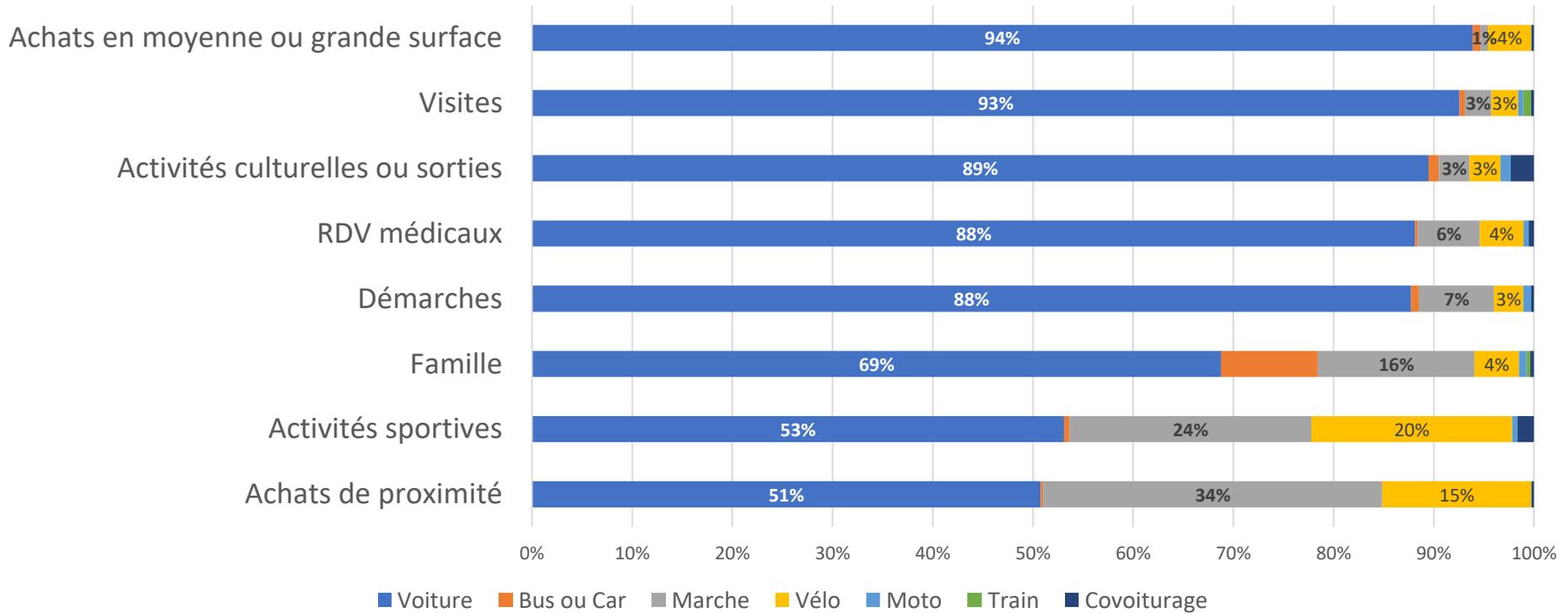
- ✓ Plus de 10 000 flux d'actifs quotidiens enregistrés en 2017 sur le territoire de la CCBBO (interne, entrant et sortant)
- ✓ Plus d'actifs sortants (55 % des flux) que rentrants (27 % des flux) sur le territoire

65 %
des flux externes d'actifs (entrants et sortants) sur la CCBBO impliquent la CA de Lorient



95 % des actifs du territoire se rendent sur leur lieu de travail en voiture

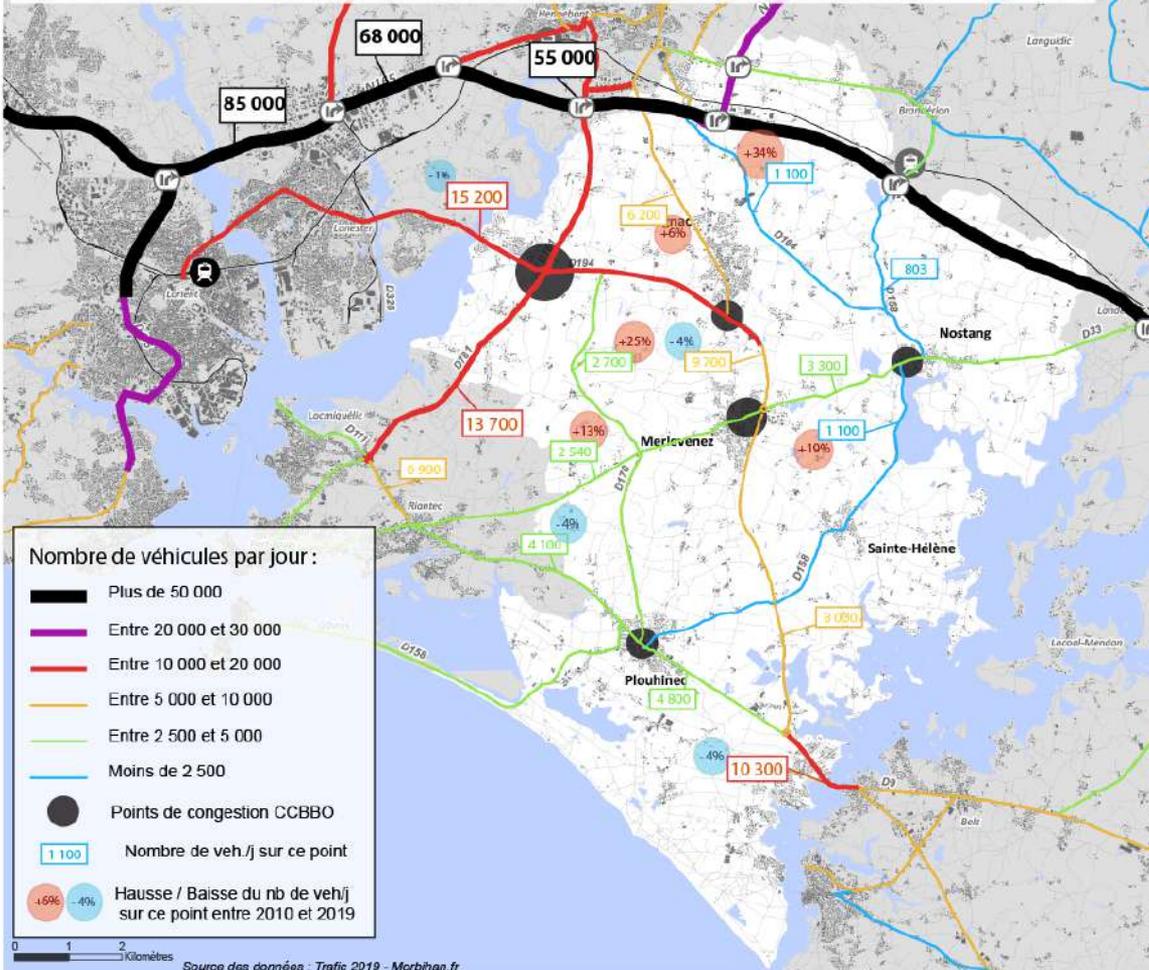
80 % DES DEPLACEMENTS REALISES PAR LES HABITANTS LE SONT EN VOITURE



- ✓ A l'exception des achats de proximité et des déplacements vers les activités sportives (potentiellement de courtes distances), **la voiture est utilisée dans 9 déplacements sur 10**
- ✓ Plus de **11 % des déplacements recensés le sont à pied, 7 % en vélo**
- ✓ **Les transports collectifs et le covoiturage représentent moins de 2% des déplacements**
- ✓ **Pour les usagers qui se rendent sur le territoire, 77 % utilisent la voiture, 11% le vélo**

DES CONDITIONS DE CIRCULATION FLUIDES SUR LA CCBBO MAIS DES POINTS DE CONGESTION VERS LORIENT

Un trafic croissant en direction de l'agglomération Lorientaise, saturé en heures de pointe sur les traversées du Blavet



✓ Une circulation importante sur la N65 :

55 000 véhicules par jour

Sur la CCBBO, des niveaux de trafic concentrés sur :

✓ L'axe D194 – D9

Plus de 15000 veh/jour sur le Pont du Bonhomme

Près de 10000 veh/jour à l'entrée de Merlevenez

10000 veh/jour sur le Pont Lorois.

✓ La D781 depuis Locmiquélic jusqu'à la N65 (*plus de 13 700 veh/jour*)

✓ Une circulation modérée sur la CCBBO, et globalement fluide, malgré des difficultés récurrentes (*dans les centralités et à Kernours*)

93 % des répondants qui utilisent leur voiture plus d'une fois par semaine ne rencontrent jamais de difficultés (66 %) ou peu (27 %) sur le territoire

UN ENCADREMENT DES PRATIQUES DE STATIONNEMENT A POURSUIVRE

- ✓ Une volonté de **limiter le stationnement dans les centralités** avec un encadrement de la durée aux abords des commerces :
 - ✓ Arrêts limités à 10 minutes à Kervignac
 - ✓ Zone bleue avec disque (1h30) à Plouhinec
- ✓ La valorisation d'espaces de stationnement péricentraux avec un jalonnement des parcs
- ✓ Mais des efforts à poursuivre pour mieux encadrer les pratiques de stationnement anarchique (*double-file / trottoirs*) pour protéger les plus vulnérables



Stationnement anarchique sur emplacement matérialisé... sur trottoir... sur un débouché de passage piétons... à 50 mètres d'une sortie d'école !



Les facilités de stationnement conditionnent les pratiques de mobilités et le report modal : plus il sera facile de se garer, plus les usagers utiliseront leur voiture !

Une desserte limitée du territoire mais des lignes fortes aux franges



La CCBBO à proximité immédiate de l'offre ferroviaire régionale et nationale

- Gare de Lorient
- Gare TER

Axe ferroviaire

Des lignes interurbaines Breizhgo complémentaires au ferroviaire

- Ligne 16 : Lorient <-> Kervignac <-> Etel
- Ligne 17 : Pontivy <-> Baud <-> Lorient
- Ligne 18 : Belz <-> Etel <-> Auray

La CCBBO limitrophe d'un réseau urbain dense

- Communes desservies par le réseau CTRL
- Principale origine-destination des lignes

Des solutions pour s'affranchir des coupures fluviales

- Embarcadère

Des lignes locales à l'échelle de CCBBO

- Bus Plage
- Passeur de la Ria d'Etel
- Navette Marché

Niveau d'offre

- Desserte ponctuelle ou estivale
- 5 AR quotidiens
- 10 AR quotidiens
- 20 AR quotidiens et plus

LA LIGNE 16 : UN NIVEAU D'OFFRES INSUFFISANT ET PEU ATTRACTIF POUR ETRE CONCURRENTIEL A L'AUTOMOBILE

- ✓ Desserte des trois principaux pôles urbains en suivant le fuseau routier structurant D9 / D194
- ✓ Plus d'un tiers des habitants à moins de 500 mètres d'un point d'arrêt (*env. 6225 hab.*)
- ✓ 5 AR proposés quotidiennement (*niveau comparable en période estivale*)
- ✓ 2 AR le samedi
- ✓ Mais une vocation trop orientée vers les scolaires (*desserte des zones résidentielles de la CCBBO, dernier départ de Lorient à 18h15...*)
- ✓ + 177 % d'augmentation de la fréquentation entre 2015 et 2019 (*public scolaires + jeunes « commerciaux »*) – Une fréquentation globalement à destination de Lorient

Une tarification (trajet unique à 2€ / mensuel : 42 €) potentiellement attractive mais uniquement pour des échanges avec Lorient, pour des trajets internes les usagers privilégieront logiquement leur voiture

DES OFFRES LOCALES QUI APPORTENT DES REPONSES PONCTUELLES OU CIBLEES



✓ Le « Bus Plage » qui relie les communes de la CCBBO à la plage du Magoüero à Plouhinec :

- ✓ Fonctionne du 1^{er} juillet au 31 août, du lundi au samedi
- ✓ 1 seul AR par jour
- ✓ Prix : 1€ le trajet
- ✓ Ligne supplémentaire depuis Plouhinec vers l'embarcadère de Gâvres depuis l'été 2021 (5 Aller – 6 Retour)



✓ 2 lignes depuis les communes vers le marché d'Hennebont :

- ✓ Depuis Merlevenez – Gratuit / 1 jeudi sur 2 (un aller et un retour) / assurée par le CCAS
- ✓ Depuis Kervignac - Gratuit / 1 jeudi sur 2 (un aller et un retour) / assurée par le CCAS



✓ Des lignes scolaires en rabatement vers les collèges et lycées

- ✓ Une offre à accroître pour être réellement attractive
- ✓ Des dessertes inégales selon les communes et peu attractives pour les parents



✓ Le passeur de la ria d'Étel

✓ D'autres offres expérimentées (TAD depuis le batobus en soirée / Navette Tibus) ou évènementielles (Théâtre en bus)

- ✓ Des lignes qui apportent une réponse adaptée pour les habitants / visiteurs des secteurs desservis
- ✓ Un objectif de mutualisation sera à rechercher dans les prochaines réflexions



- ✓ **La ligne TER Vannes – Lorient – Quimper dessert les communes limitrophes** (8/9 AR sur les communes d’Hennebont et Landévant – 4 AR sur Brandérian)
- ✓ Pour les actifs résidents de la CCBBO : **Lorient Agglomération est trop proche de la CCBBO pour qu’un rabattement vers une gare TER soit attractif -**
- ✓ Pour les actifs externes, aucune solution de connexion vers la ZI du Porzo
- ✓ **20 % de la population de la CCBBO réside à moins de 5 min de l’une des trois gares**



- ✓ **4 lignes maritimes assurant des connexions attractives entre les deux rives du Blavet** (desserte au 1/4h en heures de pointe entre Locmiquélic et Lorient, traversée en +/- 10 minutes)
- ✓ Selon une enquête mobilité menée par Lorient Agglo sur les navettes maritimes :
 - ✓ 31 % des usagers sont des usagers effectuant un déplacement domicile-travail (80 % estiment que l’offre est adaptée)
 - ✓ **8 % des utilisateurs effectuent un échange entre Lorient et les communes de la CCBBO**
 - ✓ 5 % en interaction avec Plouhinec
 - ✓ **16 % des personnes interrogées transportaient leur vélo avec elles**

Une offre attractive en direction de Lorient, couplée à une offre de stationnement à proximité de l’embarcadère – Mais un travail partenarial à mener avec Lorient Agglo pour répondre aux enjeux de rabattement et d’augmentation de la fréquentation

DES PREMIERS EFFORTS EN MATIERE D'INTERMODALITE

✓ Malgré le faible niveau d'offres, des arrêts dits structurants de la ligne 16 (Avenue des Plage – Kervignac / Place Kilkee – Plouhinec) disposent de premiers aménagements facilitant l'intermodalité

- ✓ Une offre de stationnement voiture
- ✓ Des places de stationnement vélo abritées pour de la longue durée (6 racks)
- ✓ Des cheminements de rabattement sécurisés
- ✓ Des points de départ de randonnée pédestre (Plouhinec)...

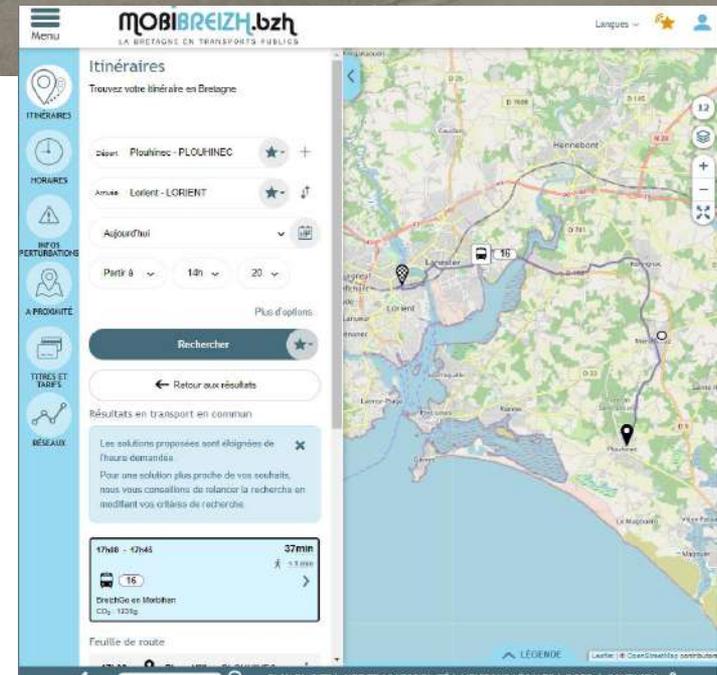
✓ Des efforts d'intermodalité à poursuivre sur les autres points d'arrêts

✓ En complément, des outils qui doivent accompagner l'utilisateur dans ses déplacements multimodaux

Mobibreizh

- ✓ Système d'Information Multimodale Régionale intégrant les offres TC (Breizhgo, CTRL...)
- ✓ Aide à la préparation de trajets (temps de parcours multimodal, correspondance...)

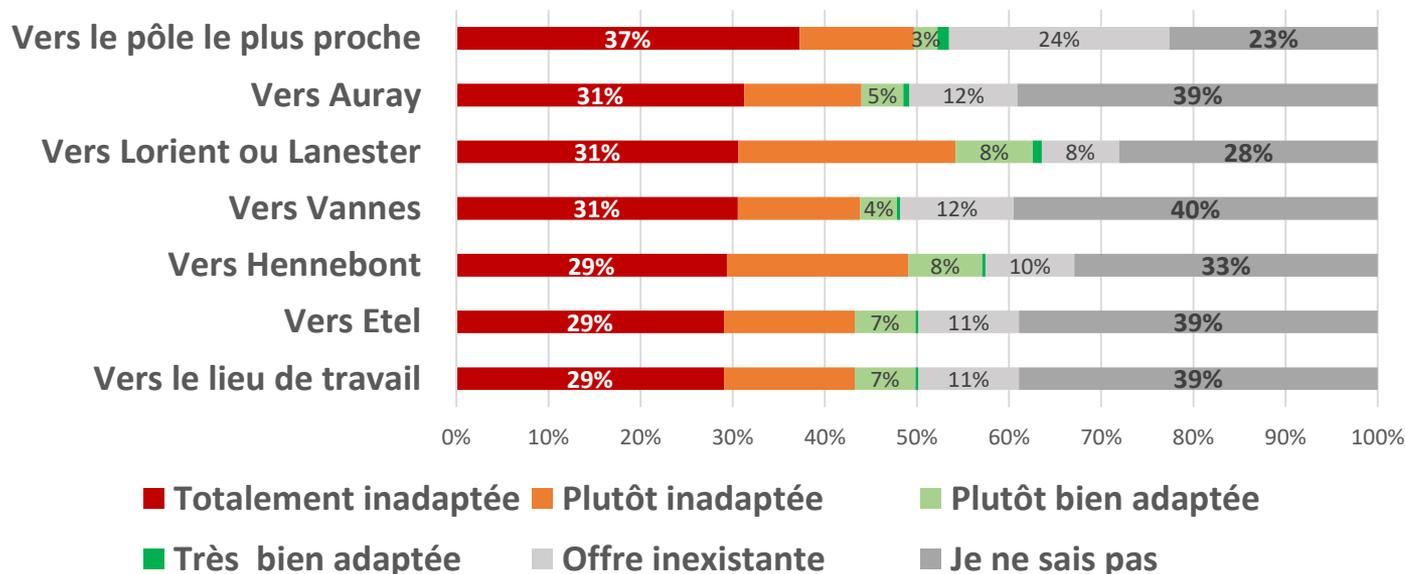
Korrigo : support billettique multimodale



UN JUGEMENT LOGIQUEMENT CRITIQUE DES OFFRES PROPOSEES DE LA PART DES HABITANTS



Jugement de l'offre de transport selon les destinations ou motifs ?



- ✓ Qu'importe les destinations, à minima 45 % des répondants estiment que les offres ne sont pas adaptées
- ✓ Seul 3 à 9 % des répondants admettent un jugement positif des offres
- ✓ 23 à 40 % des répondants ne savent pas répondre à ces questions – Un niveau de connaissance qui interroge : pour la proposition « Vers Lorient », 18 % des habitants des communes pôles ne connaissent pas le niveau d'offres et 4 % pensent qu'il n'existe pas d'offres

Pourquoi les usagers utilisent régulièrement les transports collectifs ?

- ✓ 39 % pour des raisons écologiques
- ✓ 33 % pour éviter d'utiliser sa voiture
- ✓ 22 % pour des raisons économiques ou parce que le stationnement est difficile à destination

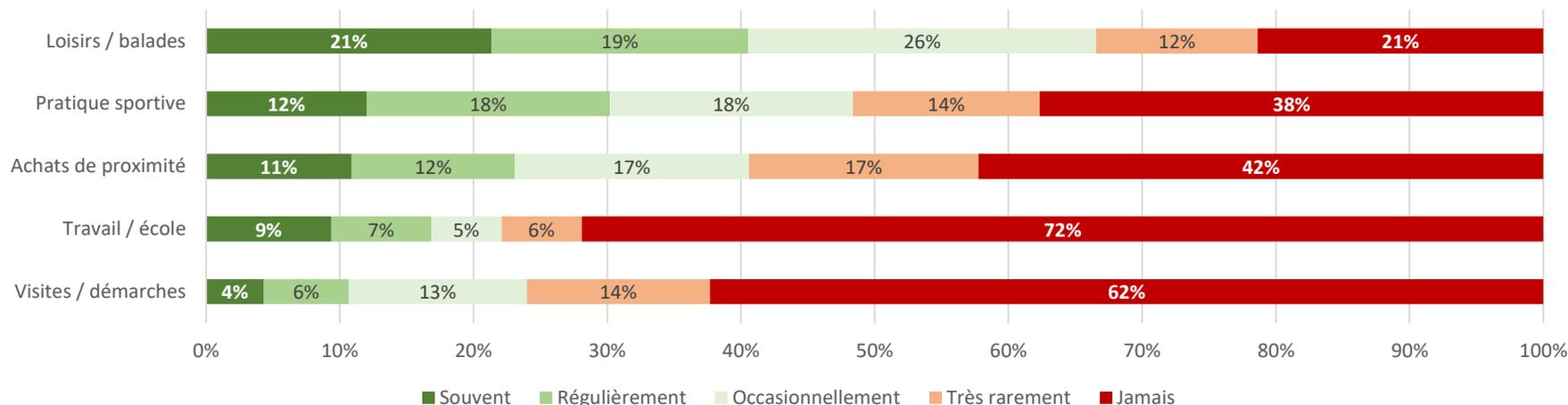
Pourquoi les usagers n'utilisent pas ou peu les transports collectifs ?

- ✓ 60 % parce-que cela ne correspond pas aux besoins
- ✓ 37 % parce-que le temps de parcours est trop long ou qu'ils préfèrent utiliser leur voiture
- ✓ 35 % parce qu'il n'y a pas d'arrêts à proximité ou parce qu'ils ne connaissent pas l'offre

UNE PRATIQUE CYCLABLE DÉJÀ BIEN ANCREE POUR DU LOISIR, ET DES ATTENTES DE SECURISATION



L'utilisation actuelle du vélo ?



- ✓ **40 %** des répondants admettent une pratique cyclable régulière de loisirs (30 % pour une pratique sportive) et **26 %** « occasionnelle »
- ✓ Pour des déplacements du quotidien : **23 %** en ont une pratique régulière pour des achats de proximité (59 % n'en font jamais voire très rarement) et **16 %** pour des déplacements pendulaires (80 %)

Les freins à la pratique cyclable ?

- ✓ 86 % la cohabitation difficile avec l'automobile et des aménagements trop limités
- ✓ 36 % des aménagements cyclables qui sont dangereux
- ✓ 22 % l'absence de stationnement vélo
- ✓ 17 % la distance / 6 % le relief

Les actions à mener en priorité	NOTE / 5
Créer ou sécuriser les aménagements	4,5
Signaliser / jalonner les itinéraires	3,8
Améliorer l'intermodalité vélo / transports collectifs	3,4
Développer le stationnement	3,3
Sensibiliser / communiquer	3,2
Pacifier les voiries	3,2
Développer la location de VAE	2,8

37 km d'aménagements - Un maillage discontinu mais des opportunités intéressantes

✓ Plus de 37 km d'aménagements favorisant la pratique cyclable dont :

✓ **23,9 km de zones de modération des vitesses**

18,9 km de zones 30

4,5 km de voiries limitées à 30 km/h

La généralisation des priorités à droite sur Nostang n'est pas incluse mais elle participe à l'amélioration de la pratique cyclable

✓ **13,5 km d'aménagements cyclables**

5,9 km de pistes cyclables

5,5 km de chaucidou (un aménagement peu consensuel)

Des discontinuités communautaires « classiques » :

✓ Entre les communes et zones urbaines

✓ Vers les zones d'activités

Mais des opportunités existantes sur lesquelles s'appuyer :

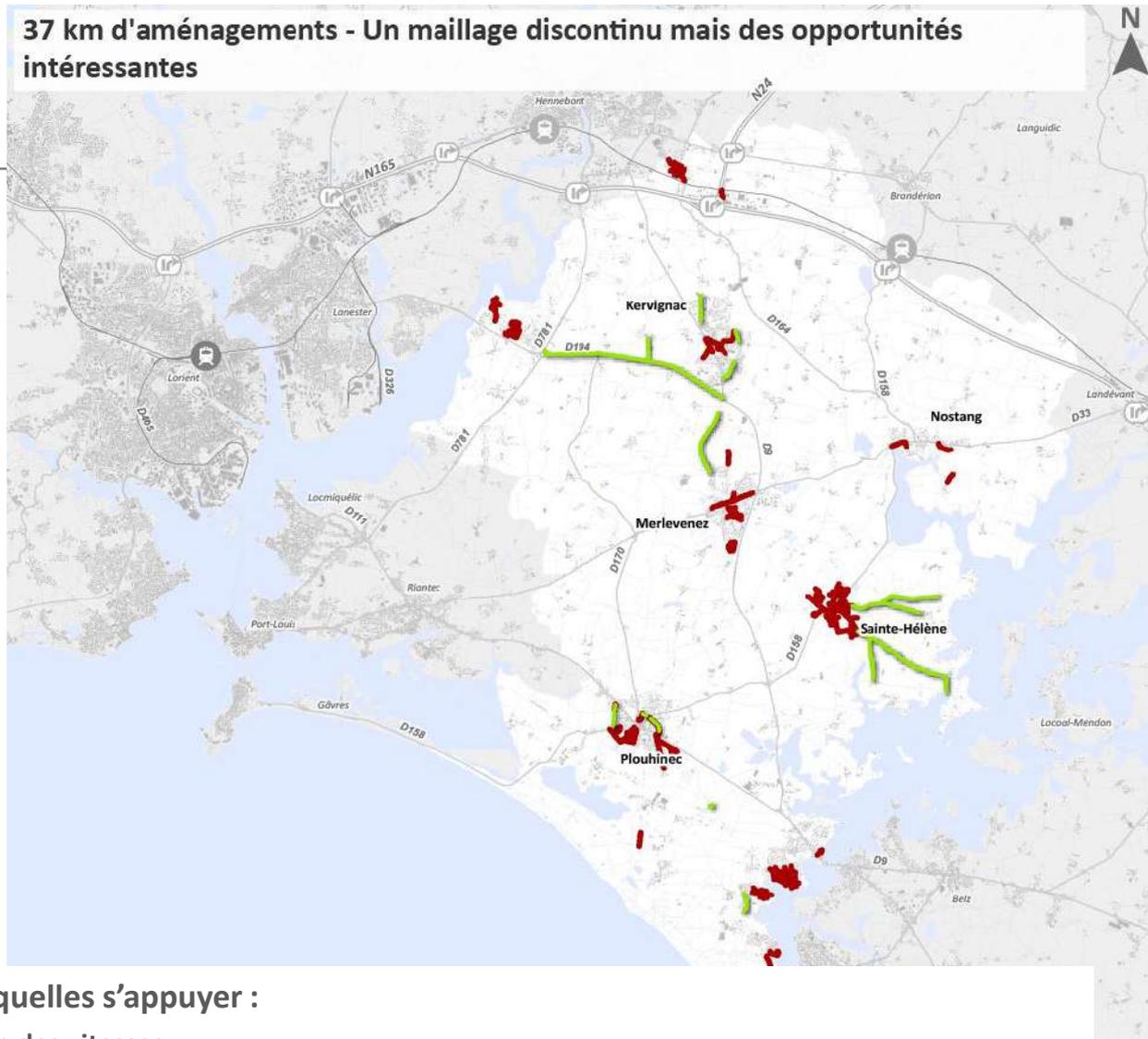
✓ Un maillage urbain de zones de modération des vitesses

✓ Un axe structurant Kernours <> Kervignac <> Merlevenez à compléter plus qu'à créer ex-nihilo

✓ Des traversées du Blavet de la Ria d'Etel déjà existantes

✓ La réalisation prochaine de la véloroute V45

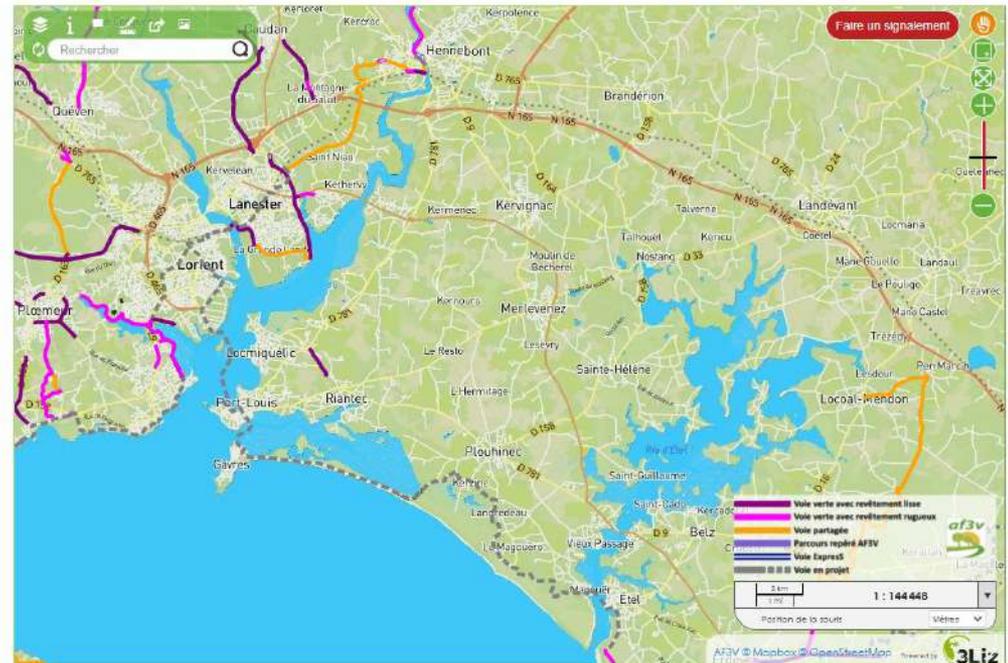
✓ Des emprises disponibles qui permettraient de développer des aménagements cyclables (D781 / D33)



DES SERVICES COMPLEMENTAIRES A LA PRATIQUE CYCLABLE INSUFFISANTS

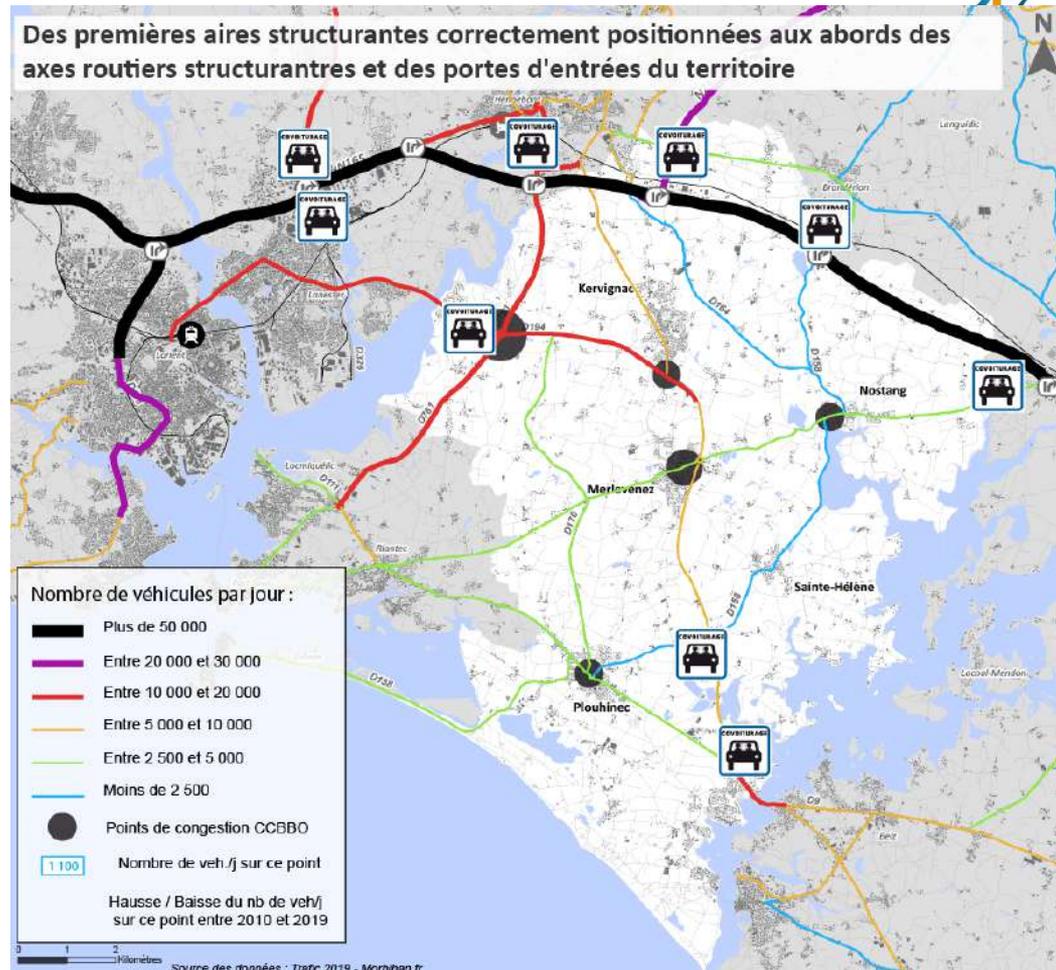
- ✓ **158 places de stationnement vélo** recensées sur le territoire – Seulement **7 % d'arceaux** (*système d'accroche préférable pour la sécurité du cycle*) – **Pas de box**
- ✓ **Pas d'itinéraires jalonnés spécifiques** en direction des équipements ou des pôles
- ✓ **Une valorisation de boucles cyclables à des fins touristiques** proposée par les communes (ex : Plouhinec) ou par des usagers, mais **pas de réelle valorisation d'itinéraires structurants**
- ✓ **Des offres de location de vélos** sur les communes limitrophes (**Hennebont, Port-Louis, Belz...**) mais **pas d'offres internes** si ce n'est **via le camping « Le Monteno » de Plouhinec** (*via un partenariat avec le loueur de Belz, qui assure de la livraison de vélo en location sur l'ensemble de la CCBBO, mais à des fins touristiques*)

Un corpus de solutions à accélérer, dans le cadre du futur Schéma Directeur Cyclable, par exemple en s'appuyant sur la réalisation de la V45



DES AIRES DE COVOITURAGE TROP PEU APPROFONDIES

- ✓ **3 aires situées sur le territoire** (*Kervignac – Zi du Porzo, Kervignac - Kernours, Plouhinec – Kerpotence, Plouhinec – Maneguen*) représentant un volume de +/- 70 places
- ✓ **Un positionnement stratégique** (*Echangeur de la N24, axe D9/D194*) mais pas de prise en compte de l'intermodalité avec le vélo (*pas d'espace de stationnement sécurisé*), ni les espaces proches (*ZI du Porzo*)...
- ✓ **Ni de réelle lisibilité** (*Plouhinec*)
- ✓ **3 aires situées à proximité immédiate** (*Hennebont, Brandérion, Landévant*)



Les raisons qui peuvent limiter la pratique du covoiturage

- ✓ **Les horaires contraignants (40 %)**
- ✓ **La liberté procurée par l'automobile (34 %)**
- ✓ **Les motifs cumulés de déplacements (33 %)**
- ✓ **La méconnaissance d'autres usagers (30 %)**



La plateforme OuestGo porté par l'association Ehop aide à la mise en relation des covoitureurs sur trois volets :

- ✓ **Les déplacements du quotidien en particulier les actifs**
- ✓ **Les déplacements autour d'évènements**
- ✓ **Le covoiturage solidaire pour l'accès à l'emploi**

- ✓ **En complément des services locaux (navettes marché, bus des plages...) des initiatives communales d'aide à la mobilité**
 - ✓ *Plouhinec (aide pour le permis de conduire)*
 - ✓ *Nostang (mise en ligne d'annonces de covoiturage...)*
 - ✓ *Sainte-Hélène (aide de 80 € pour l'achat de VAE)*

- ✓ **La plateforme Ti'Mouv à l'échelle du Pays de Lorient :**
 - ✓ **Un accompagnement personnalisé à la mobilité ciblé sur les actifs**
 - ✓ **Une réponse aux besoins :**
 - ✓ *Des actifs en insertion dans leur recherche d'emploi*
 - ✓ *Des entreprises dans leur embauche de salariés*
 - ✓ **Trois outils mobilisés :**
 - ✓ *Le bilan de mobilité*
 - ✓ *Les ateliers de mobilité avec la recherche de solutions alternatives selon les besoins*
 - ✓ *La location de véhicules d'une durée de 3 mois (scooters, voiture...) en dernier recours*
 - ✓ *A terme un projet de « Déplacement à la demande » en s'appuyant sur des conducteurs en CDDI*

- ✓ **Concrètement sur la CCBBO, à ce stade :**
 - ✓ *Des demandes limitées pour des déplacements internes*
 - ✓ *Des demandes plus importantes pour des déplacements vers la Cité Marine (associée à la plateforme) depuis les communes de Lorient / Caudan / Lanester / Riantec... Au regard des offres disponibles la plateforme n'a pas eu d'autres choix que de proposer de la location*

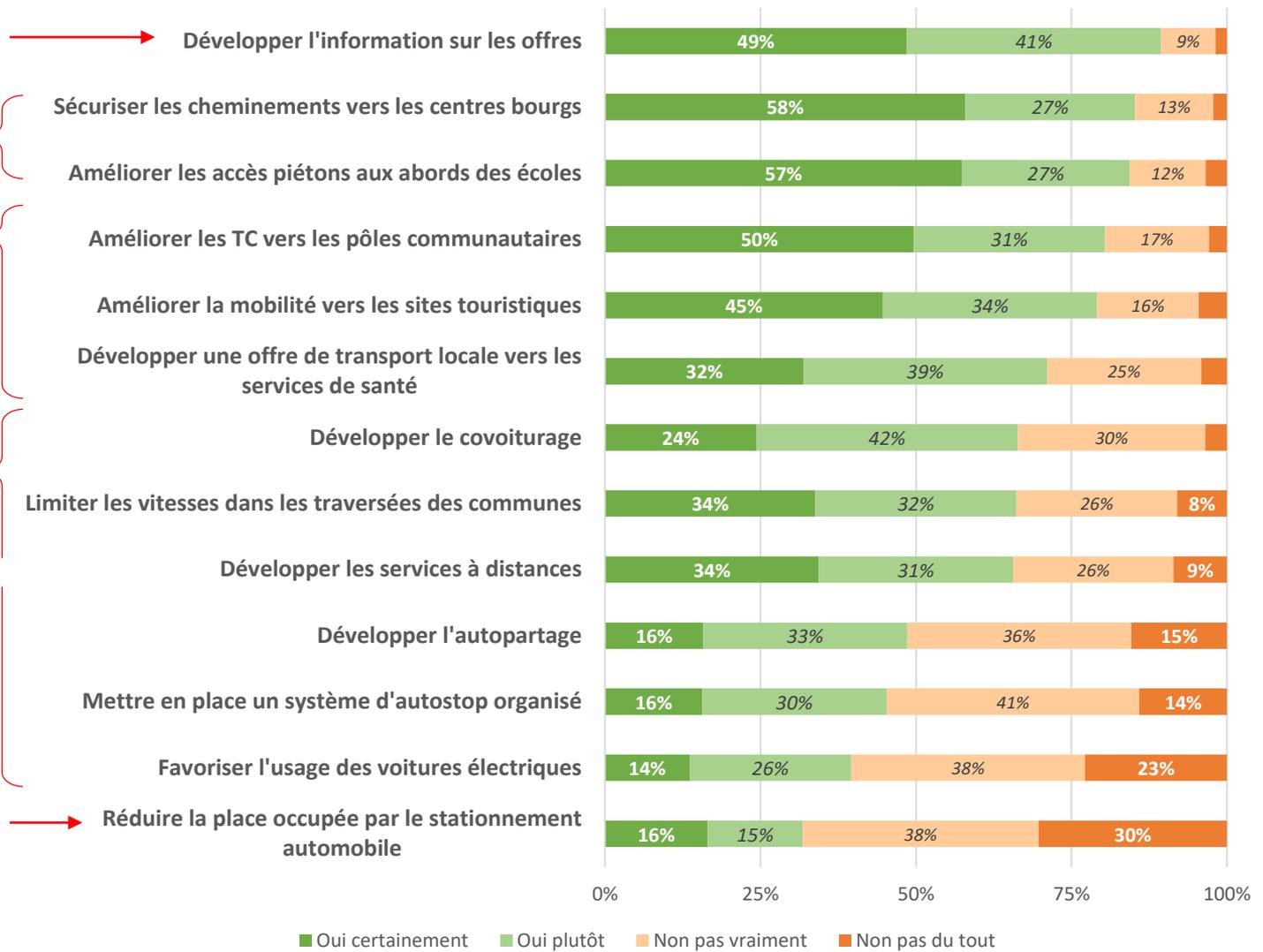


LES PRIORITES POUR LA SUITE



Ces solutions vous paraissent-elles importantes à développer ?

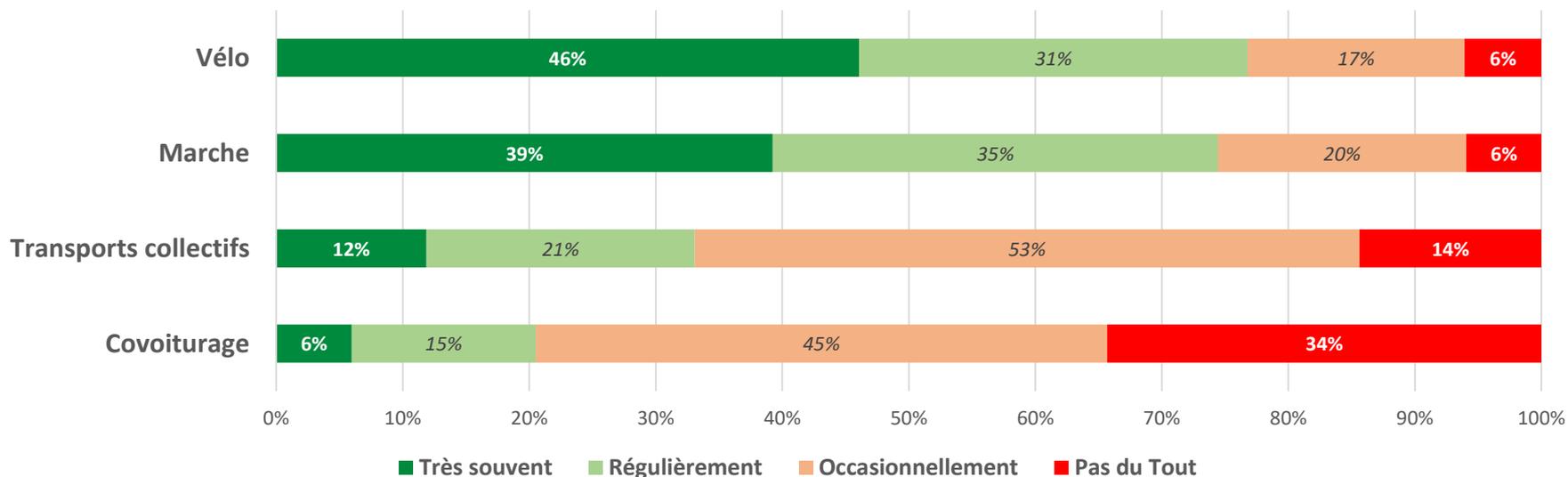
- 1) La lisibilité de l'existant
- 2) La sécurité des piétons
- 3) Les transports collectifs
- 4) Notre rapport à l'automobile
- 5) Sans toucher au stationnement !



DES REpondants OUVERTS A SE REPORTER PLUS SUR LES MOBILITES DOUCES QUE SUR LES MODES COLLECTIFS



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



- ✓ Près des 3/4 des répondants sont aptes à utiliser les modes doux plus régulièrement
- ✓ Le potentiel de report modal est nettement moindre vers les transports collectifs puisque seulement près d'un tiers sont prêts à les utiliser plus souvent
- ✓ 1/4 des répondants sont prêts à se déplacer plus régulièrement en covoiturage

Des logiques de réponses cohérentes avec les priorités précédemment identifiées (*sécurité des modes doux > transports collectifs > rapport à l'automobile*) mais une différence notable entre des mobilités douces (individuelles ?) et collectives (contraintes ?)

Mobilité des Jeunes

Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

Transport vers l'extérieur

Entretien des cheminements et voiries

Aide à l'achat de VAE

Ambition politique

Services à destination des cyclistes

Apaisement des vitesses

Pistes cyclables

Offre de Transport locale

Infrastructures de Recharges des Véhicules Electriques

Covoiturage et variantes

Information

Cohabitation multimodale

TER

Intermodalité

Sécurité des plus vulnérables

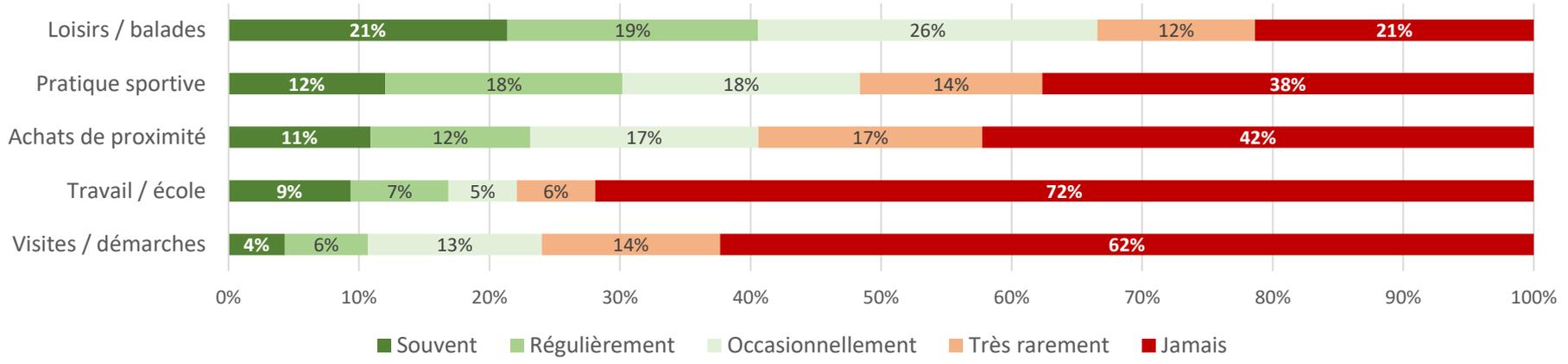
- Un territoire périurbain concentrant les besoins et pratiques de déplacements sur quelques destinations externes
- Des équipements et services limitant les déplacements du quotidien vers l'extérieur
- Une pratique modes doux ancrée pour des déplacements de loisirs ou pour des achats de proximité
- Peu ou prou de difficultés de circulation ou de stationnement
- Les trois communes pôles sont desservis par la ligne 16 qui n'est pas dégradée en période estivale et plus d'un tiers des habitants potentiellement captables
- Un territoire « ceinturé » par des lignes urbaines ou ferroviaires fortes
- Des arrêts intermodaux structurants sur les communes de Plouhinec et Kervignac
- Des freins résorbables en matière de pratique cyclable (aménagement sécurisés...)
- Un maillage cyclable discontinu mais des opportunités intéressantes
- Un maillage d'aires de covoiturage déjà existants et correctement positionnées
- Des aides à la mobilité en cours de développement
- Des attentes ciblant les mesures de sécurité et le développement des transports collectifs

- Une urbanisation diffuse et sectorisée (ex : ZI du Porzo) contraignant les solutions à développer pour le plus grand nombre
- Une fuite quotidienne des actifs et scolaires vers l'extérieur
- 95 % des déplacements d'actifs réalisés en voiture - 80 % pour les autres motifs / Une pratique des TC et du covoiturage très minoritaire
- Pas d'incitation psychologique au report modal au regard des facilités de circulation en voiture
- Mais une forte vocation scolaire de la ligne 16 et des lignes locales trop peu ponctuelles qui n'apporte pas de solutions de report modal
- Aucune solution de rabattement vers les lignes structurantes situées aux franges
- Mais des efforts à poursuivre pour que ces arrêts soient pleinement attractifs en termes d'intermodalité
- Une offre globalement critiquée mais des interrogations quant au niveau de connaissance
- Des demandes notables en matière de sécurisation de la pratique via la création de pistes, quand en parallèle les mesures plus légères comme les chaudiou ne semblent pas avoir trouvé leur public
- Des services complémentaires trop peu développés pour accompagner le cycliste dans ses déplacements quotidiens
- Mais pas de réelle plus-value apportée à ces aires, en termes d'intermodalité et de lisibilité
- Mais pas de réelle lisibilité, des carences en termes de valorisation de ce qu'il existe déjà, et des démarches communales plus que communautaires
- Mais pas de remise en cause des pratiques individuelles autosolistes ; des potentialités de report modal uniquement pour de la courte distance

UNE PRATIQUE DU VÉLO DÉJÀ BIEN ANCRÉE POUR LE LOISIR, ET DES ATTENTES DE SÉCURISATION



L'utilisation actuelle du vélo ?



- ✓ **40 %** des répondants admettent une pratique cyclable régulière de loisirs (30 % pour une pratique sportive) et 26 % « occasionnelle »
- ✓ Pour des déplacements du quotidien : 23 % en ont une pratique régulière pour des achats de proximité (59 % n'en font jamais voire très rarement) et 16 % pour des déplacements pendulaires (80 %)

Les freins à la pratique cyclable ?

- ✓ 86 % la cohabitation difficile avec l'automobile et des aménagements trop limités
- ✓ 36 % des aménagements cyclables qui sont dangereux
- ✓ 22 % l'absence de stationnement vélo
- ✓ 17 % la distance / 6 % le relief

Les actions à mener en priorité	NOTE / 5
Créer ou sécuriser les aménagements	4,5
Signaliser / jalonner les itinéraires	3,8
Améliorer l'intermodalité vélo / transports collectifs	3,4
Développer le stationnement	3,3
Sensibiliser / communiquer	3,2
Pacifier les voiries	3,2
Développer la location de VAE	2,8

PARTIE 3

LA CO-CONSTRUCTION DE LA STRATÉGIE

Un atelier d'identification des pistes d'actions réalisé le 13 octobre

- ✓ Suite à la **validation du diagnostic le 6/9**, un atelier réalisé pour échanger sur les **pistes d'actions qui pourraient être mises en œuvre dans le cadre du plan de mobilité simplifié**
- ✓ **35 pistes d'actions** proposées par le BE comme des **ouvertures à la discussion**
- ✓ Un double travail demandé aux participants :



1) Noter le niveau de priorité...

Action à intégrer prioritairement dans le PMS :

Les actions clés qui constitueront le socle de la stratégie du PMS

Action à intégrer dans le PMS dans un second temps :

Les actions à mettre en œuvre pour compléter la stratégie du PMS

Piste de réflexion possible mais hors PMS :

Les actions à conserver comme réflexion au-delà du PMS ou selon les opportunités

Action à écarter car non adaptée

... en adoptant une démarche pragmatique et en retenant :

- ✓ Une dizaine d'actions « **socle** »
- ✓ Une dizaine actions « **complémentaires** »

2) Identifier le niveau de faisabilité (simple à complexe)

Actions	Actions socles prioritaires (+/- 10)	Actions complémentaires (+/- 10)	Piste de réflexion	À écarter	Faisabilité (technique / financière) <small>(à entourer) 1 : simple 5 : complexe</small>	Remarque Complément Approfondissement
14) Expérimenter un réseau d'autostop organisé					1 2 3 4 5	
15) Favoriser la motorisation des jeunes					1 2 3 4 5	

Une première priorisation identifiée suite aux résultats de l'atelier

12 ACTIONS JUGÉES PAR TOUS COMME PRIORITAIRES

7 ACTIONS A RETENIR COMME COMPLEMENTAIRES

Un volume d'actions cohérent avec la démarche d'un travail pragmatique demandé lors de l'atelier

8 ACTIONS INTERESSANTES MAIS QUI NE SONT PAS A INCLURE DANS LE PMS

7 ACTIONS QUI SEMBLENT ECARTEES

2 PISTES SUPPLEMENTAIRES PROPOSEES DANS LE CADRE DE L'ATELIER

Une priorisation soumise au Bureau Communautaire du 2 février 2022



PARTIE 4

LE PLAN D' ACTIONS RETENU

1. METTRE EN PLACE DES NAVETTES DE RABATTEMENT VERS LA RADE DE LOCMIQUÉLIC (1/2)

Objectifs

- ✓ Permettre aux habitants de se rendre à la navette en transports en commun
- ✓ Faciliter les liaisons avec Lorient

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Description du service :

Mise en place par la CCBBO de trois navettes vers la rade de Locmiquélic :

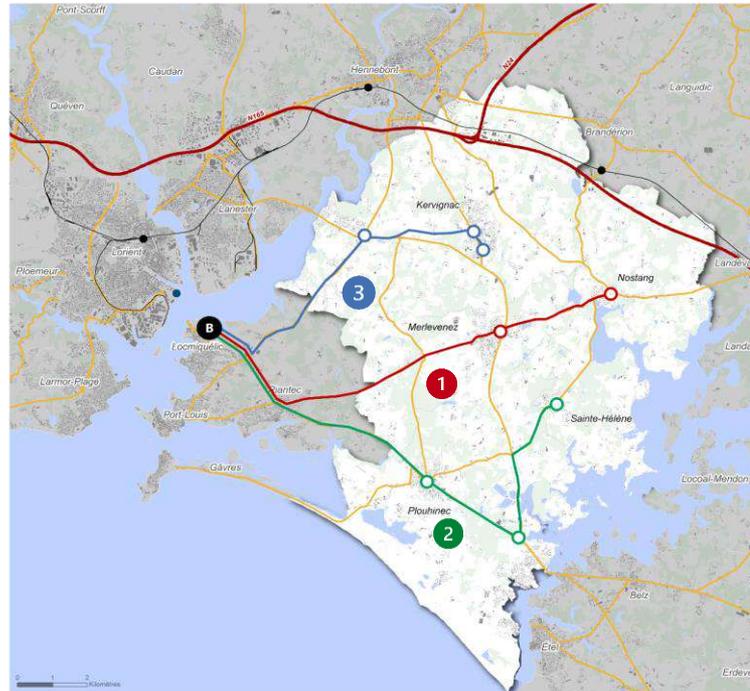
- 1 Nostang – Merlevenez
- 2 Ste-Hélène – Plouhinec
- 3 Kervignac – Kernours

Publics cibles :

- ✓ Actifs
- ✓ Jeunes

Pour cibler ces deux catégories, privilégier la mise en place de services aux heures de pointe, en soirée, et le samedi.

Possibilité d'extension des lignes CTRL 15 et 17 en remplacement des navettes 1 & 2



Possibilité de réaliser des économies d'échelle avec l'extension de lignes CTRL vers la CCBBO

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO	Chef de file et co-financier
CA Lorient / Région	Partenaires techniques et financiers
Communes	Aménagement des arrêts



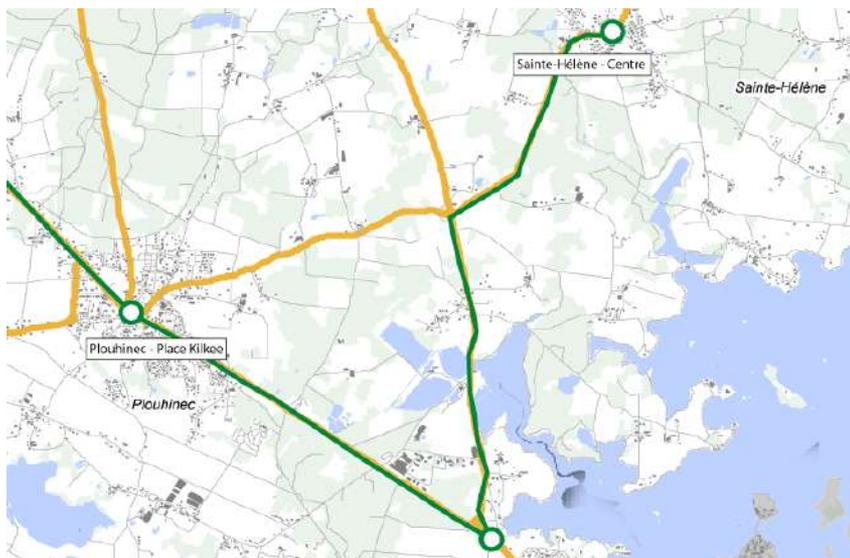
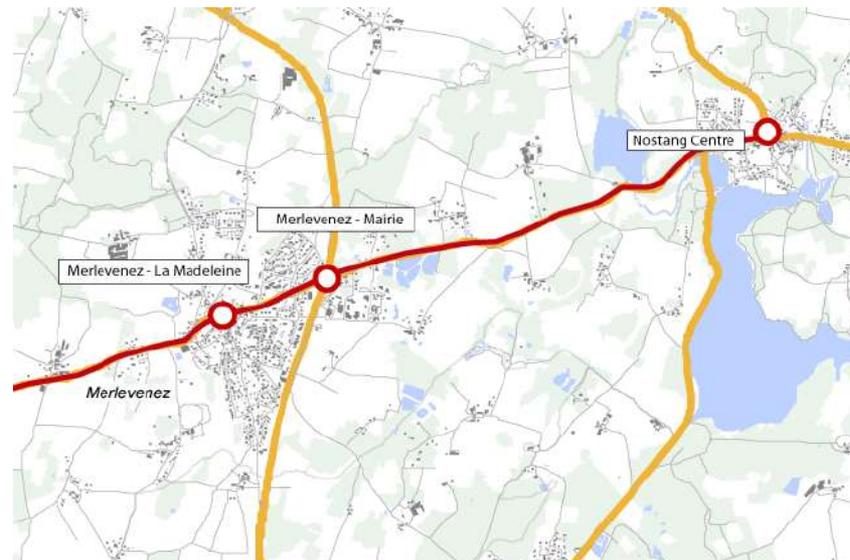
Coûts potentiels

- 1 Nostang – Merlevenez :
49 000 € pour 1 A/R / j / an
- 2 Ste-Hélène – Plouhinec :
61 000 € pour 1 A/R / j / an
- 3 Kervignac – Kernours :
39 500 € pour 1 A/R / j / an

Le coût est donné à titre indicatif afin d'identifier une échelle de coût, précisée en annexe. Un approfondissement et une réévaluation seront nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre de l'action.

1. METTRE EN PLACE DES NAVETTES DE RABATTEMENT VERS LA RADE DE LOCMIQUÉLIC (2/3)

DÉTAIL DES ITINÉRAIRES ET DES ARRÊTS



	Sainte-Hélène - Plouhinec	Nostang - Merlevenez	Kervignac - Kernours
Nombre d'arrêts	3	3	3
Distance parcourue Aller/Retour	35 km	28 km	22,5 km
Coût annuel d'un Aller Retour / j	61 000 €	49 000 €	39 500 €

1. METTRE EN PLACE DES NAVETTES DE RABATTEMENT VERS LA RADE DE LOCMIQUÉLIC (3/3)

EXTENSION DES LIGNES CTRL 15 ET 17 VERS LA CCBBO

Lignes 15 et 17 : une desserte intéressante de la rade aux franges du territoire

Ces lignes desservent les rades de Locmiquélic Pen Mané et de Port Louis La Pointe, et s'arrêtent aux frontières du territoire en formant des boucles. Une prolongation vers la CCBBO pourrait permettre de desservir le territoire, en remplacement des navettes évoquées précédemment.

Ligne 15 : en remplacement de la navette 1

Ligne 17 : en remplacement de la navette 2

Etant donné le niveau d'offre important de ces deux lignes, possibilité d'envisager un niveau d'offre plus faible pour la CCBBO.

Ligne	15	17
Trajet	Riantec Kervignec <--> Port Louis La Pointe	Riantec Sebastopol <--> Locmiquélic Pen Mané
Nombre AR /j	29	29
Fréquence Heure de pointe	30 min	30 min
Fréquences heures creuses	30 min	30 min
Amplitude horaire	Riantec Kervignec --> Port Louis La Pointe : 5h59 - 19h59 Port Louis La Pointe --> Riantec Kervignec 6h46 - 20h16	Riantec Sebastopol --> Locmiquélic Pen Mané : 6h16 - 20h16 Locmiquélic Pen Mané --> Riantec Sebastopol : 6h28 - 20h28
Besoins couverts par l'offre	✓ Actifs et Jeunes	✓ Actifs et Jeunes



2. RENFORCER LA LIGNE RÉGIONALE 16 (1/3)

Objectifs

Assurer une desserte plus fine et plus régulière du territoire en transports en commun.

Description du service :

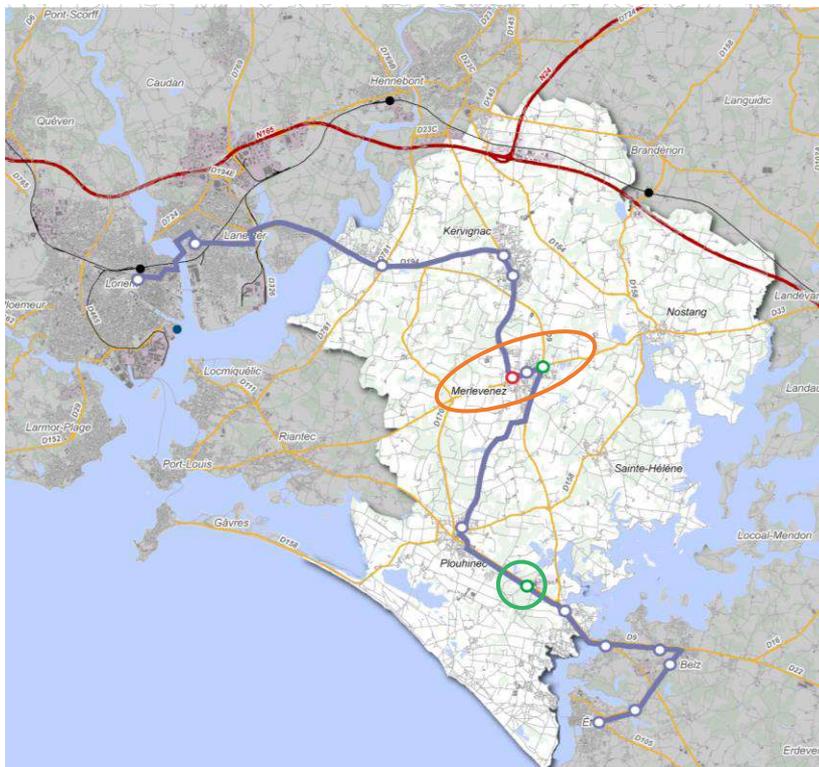
Trois actions principales, à négocier avec la Région :

- ✓ Augmenter les fréquences de la ligne.
- ✓ Ajouter un point d'arrêt à la **ZA du Bisconte**.
- ✓ **Modifier le desserte de Merlevenez en créant un arrêt au siège de la CCBBO, et en supprimant l'arrêt de la Mairie.**

Public cible :

- ✓ Actifs

Pour cibler cette catégorie, il faut réorganiser les horaires, et focaliser en heures de pointe.



Un travail sur l'attractivité de la ligne à mener conjointement avec le décideur, la Région.

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs

Rôles

Région	AOM et exploitant de la L16
CCBBO	Partenaire technique et financier dans l'exploitation de la ligne et la définition des besoins
Communes	Création des arrêts



Coûts potentiels

Plus d'1 million d'€ par an pour la Région pour 4 Allers / Retours supplémentaires par semaine

Le coût est donné à titre indicatif afin d'identifier une échelle de coût, précisée en annexe. Un approfondissement et une réévaluation seront nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre de l'action.

2. RENFORCER LA LIGNE RÉGIONALE 16 (2/3)

DÉTAIL DES ARRÊTS À CRÉER / SUPPRIMER & TRAVAIL SUR LA QUALITÉ DES ARRÊTS



Un travail sur la qualité des arrêts, plusieurs types d'arrêt à envisager :

✓ Dans le sens CCBBO → Lorient, des arrêts qualitatifs, avec abris

Exemples :



€ 20 000 € / arrêt



€ 40 000 € / arrêt

✓ Dans le sens CCBBO → Etel : des arrêts économiques

Exemple :



€ 15 000 € / arrêt

2. RENFORCER LA LIGNE RÉGIONALE 16 (3/3) TRAVAIL SUR LES HORAIRES ET DÉTAIL DES COÛTS



Travail sur les horaires pour correspondre aux besoins des actifs

Direction Etel → Lorient

Priorité : heures de pointe du matin

Arrivées actuelles à Lorient Gare
d'Echange : 07h42 ; 08h56 ; 09:12.

Proposition : Rajouter un ou deux services
pour une arrivée vers 08h20 et/ou 08h40

Direction Lorient → Etel

Priorité : heures de pointe du soir

Départs actuels de Lorient Gare
d'Echange : 17h20 ; 18h15

Proposition : Rajouter deux services
pour un départ vers 17h40 et 19h00

Qualification des Services	1601	1603	1605	1607	1609	1611
Jours de circulation	LMMaJVS			LMMaJV		LMMaJV
Particularités	(3)			(3)		
Etel Gare Routière (3)	06.45	07.50	08.20	13.25	16.50	17.40
Belz Les Quatre Chemins	06.50	07.54	08.23	13.28	16.54	17.44
Belz La Poste	06.52	07.55	08.25	13.30	16.56	17.46
Belz Croix Jean	06.54	07.57	08.26	13.32	16.58	17.48
Belz Pont Lorois	06.56	07.59	08.28	13.35	17.00	17.50
Plouhinec Kerpotence	06.59	08.02	08.30	13.38	17.03	17.53
Plouhinec Place Killee	07.04	08.07	08.35	13.43	17.08	17.58
Merlevenez La Madeleine	07.12	08.15	08.43	13.51	17.15	18.05
Merlevenez Mairie	07.14	08.17	08.44	13.52	17.16	18.06
Kervignac Kermel	07.18	08.21	08.48	13.57	17.21	18.11
Kervignac Avenue des Plages	07.21	08.24	08.51	13.59	17.23	18.13
Kervignac Kernours	07.28	08.31	08.59	14.06	17.31	18.20 ⁽²⁾
Lanester Quai 9	07.35	08.45	09.07	14.15	17.40	18.44 ⁽²⁾
Lorient Gare d'Echanges	07.42	08.56	09.12	14.20	17.45	18.49 ⁽²⁾

Qualification des Services	1610	1602	1604	1606	1608
Jours de circulation	LMMaJV		LMMaJV		
Particularités	(3)		(3)		
Lorient Gare d'Echanges	08.15	12.20	16.05	17.20	18.15
Lanester Quai 9	08.22	12.27	16.15	17.27	18.22
Kervignac Kernours	08.30	12.34	16.22	17.35	18.30
Kervignac Avenue des Plages	08.39	12.41	16.30	17.42	18.37
Kervignac Kermel	08.41	12.43	16.32	17.44	18.38
Merlevenez Gare Routière	08.44	12.48	16.37	17.50	18.43
Merlevenez La Madeleine	08.45	12.50	16.39	17.52	18.46
Plouhinec Place Killee	08.54	12.58		18.00	18.54
Plouhinec Kerpotence	08.59	13.03	16.50	18.05	18.59
Belz Pont Lorois	09.02	13.06	16.53	18.08	19.02
Belz Croix Jean	09.04	13.08	16.55	18.10	19.04
Belz La Poste	09.06	13.10	16.57	18.12	19.04
Belz Les Quatre Chemins	09.08	13.14	17.01	18.14	19.05
Etel Gare Routière (3)	09.13	13.19	17.11	18.19	19.10



Renforcement de la L16 : un coût important pour la Région

Renforcement de la L16	
Distance parcourue Aller/Retour (km)	61
Estimation du prix de revient /km	4,50 €
Frais supplémentaires (retour au dépôt ...)	+ 10 %
Coût d'un A/R	302 €
Coût annuel d'un AR supplémentaire / j	292 000 €
Coût annuel de 4 AR supplémentaire /j	1 167 000€

- ✓ Action dont la réalisation est **conditionnée à l'accord de la Région**
- ✓ Pour la CCBB0, pas de frais supplémentaires induits par le renforcement de la L16, ou la desserte des nouveaux arrêts
- ✓ En revanche, **l'installation des arrêts est à la charge de la CCBB0 et des communes.**

3. CRÉER UNE SOUS LIGNE 16 VERS NOSTANG ET SAINTE-HÉLÈNE (1/2)

Objectifs

- ✓ Offrir aux habitants de Nostang et Sainte-Hélène une solution en transports collectifs
- ✓ Améliorer la desserte à destination de Lorient et Etel et en interne de la BBO

Planification

Court
terme

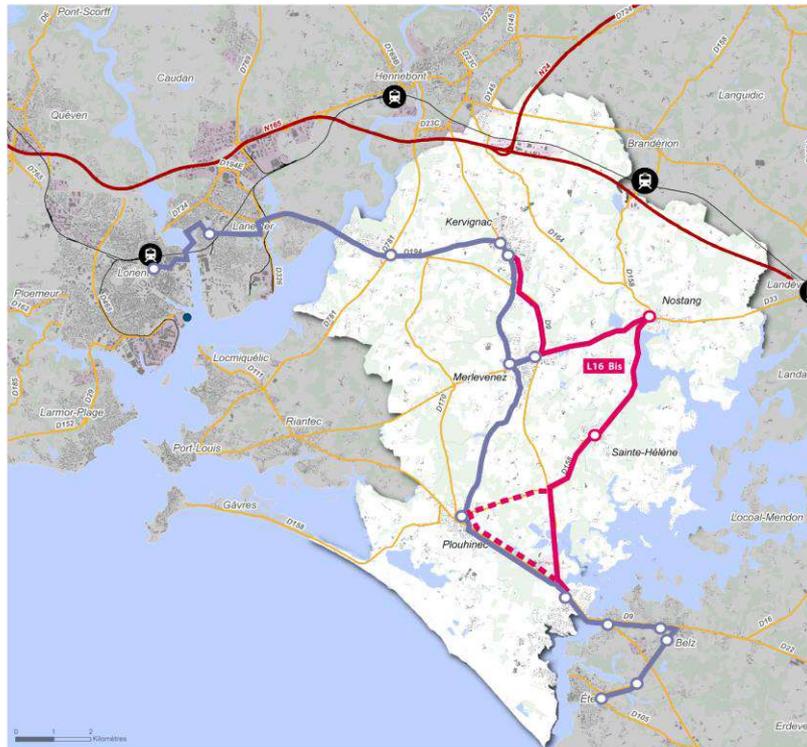
Moyen
terme

Long
terme

Description du service :

Les points à négocier avec la Région :

- ✓ Créer une sous-ligne qui desserve Nostang et Sainte-Hélène.
- ✓ Même itinéraire pour le reste de la ligne, en dehors du tronçon nouveau.
- ✓ Une fréquence moins élevée à prévoir que pour le tronçon classique.



Public cible :

- ✓ Actifs

Pour cibler cette catégorie, il faut réorganiser les horaires, et focaliser en heures de pointe.

Un travail à mener conjointement avec le décideur, la Région. Garder en tête que ce tronçon est plus cher que celui desservi actuellement

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Partenaire technique et financier dans l'exploitation de la ligne et la définition des besoins

Région

AOM et exploitant de la L16

Communes

Création des arrêts

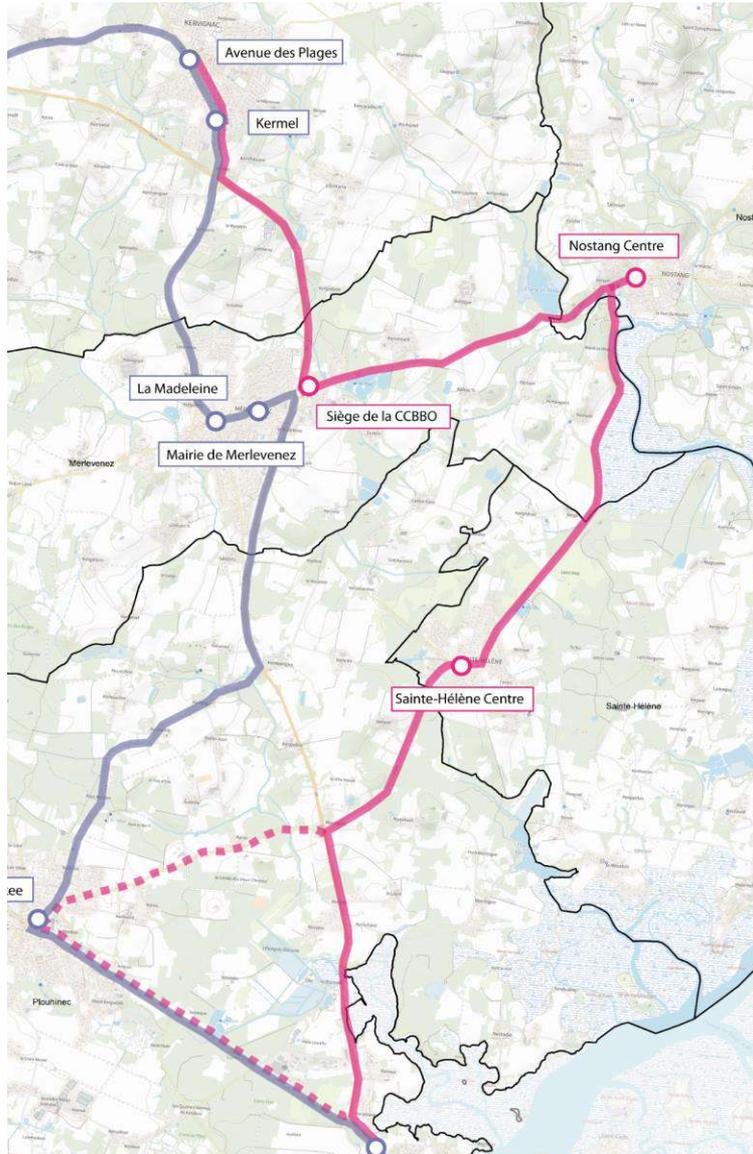


Coûts potentiels des tronçons pour un AR / jour / an

- Tronçon de la L16 actuelle : 22 000 €
- Tronçon L16 Bis sans Plouhinec : 37 000 €
- Tronçon L16 Bis avec Plouhinec Centre : 45 000 €

3. CRÉER UNE SOUS LIGNE 16 VERS NOSTANG ET SAINTE-HÉLÈNE (2/2)

DÉTAIL DE L'ITINÉRAIRE



Caractéristiques	Ligne 16 actuelle	Tronçon L16 Bis sans Plouhinec	Tronçon L16 Bis Plouhinec Centre
Nombre d'arrêts	6	6	7
Distance parcourue Aller/Retour	18 km	31 km	37 km
Temps de parcours	23 min	28 min	32 min
Coût annuel d'un aller-retour / jour sur le tronçon	22 000 €	37 000 €	45 000 €



Travail sur les horaires pour correspondre aux besoins des actifs

Direction Etel → Lorient

Priorité : heures de pointe du matin

Arrivées actuelles à Lorient Gare d'Échange de la L16 : 07h42 ; 08h56 ; 09:12.

Proposition pour la L16 bis : deux services en heures de pointe, arrivée 07h45 et arrivée 08h30

Direction Lorient → Etel

Priorité : heures de pointe du soir

Départs actuels de Lorient Gare d'Échange de la L16 : 17h20 ; 18h15

Proposition pour la L16 bis : Deux services en heure de pointe du soir pour un départ vers 18h00 et 18h30

4. DÉVELOPPER DES AIRES DE COVOITURAGE EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (1/9)

Objectif

Créer un maillage fin d'aires de covoiturages, afin de faciliter et d'organiser la pratique du covoiturage vers les pôles extérieurs, et en interne du territoire.

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

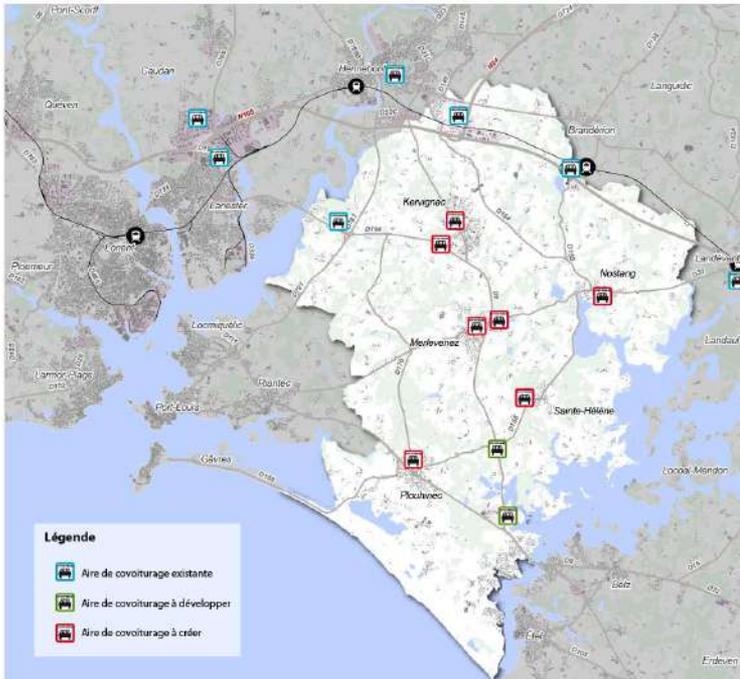
Description du service :

10 emplacements à potentiel dans la CCBBO pour l'emplacement d'une aire de covoiturage :

2 aires existantes, à équiper

2 aires à développer

6 aires proposées



Une aire de covoiturage de qualité :



Visible

Depuis un axe fréquenté



Située à un point de
**convergence des
trafics**



Facile d'accès

Dans les 2 sens de circulation



Services
à proximité

Pour lutter contre l'artificialisation des sols et limiter les coûts, privilégier autant que possible l'installation des aires sur des parking existants.

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO	Chef de file et coordinateur entre les parties prenantes
Région	Partenaire technique et financier concernant l'intermodalité avec le réseau Breizhgo
Communes / CD56	Partenaires techniques et financiers en tant que gestionnaires de voirie



Coût

Total pour la création et l'équipement des aires :

120 000 € - 130 000€

4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (2/9)

DÉTAIL DES AIRES DE LA CCBBO



N°	Emplacement	Existant	Capacité	Action	Coût estimé
1	Kervignac - Avenue des Plages (Parking)	Non	5 - 6 places	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver des places sur parking • Signalisation • Equiper de stationnements vélo : 6 places 	800 – 1000 €
2	Kervignac - Kermoulin - le long de la D9	Non	10 - 15 places	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un parking : 20 places • Signalisation • Equiper de stationnements vélo : 6 places 	70 000 €
3	Merlevenez - La Madeleine, parking de l'école	Non	5 - 6 places	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver des places sur le parking de l'école • Signalisation • Equiper de stationnements vélo : 4 places 	800 – 1 000 €
4	Merlevenez – Giratoire de la Madeleine	Non	10 – 15 places	<ul style="list-style-type: none"> • Parking à créer : 15 places • Equiper de stationnements vélo : 10 places 	50 000 € - 55 000 €
5	Plouhinec - Place Kilkee - Parking rue du 12 mars 1962	Non	10 places	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver des places sur le parking • Signalisation • Equiper de stationnements vélo : 10 places 	1 000 € - 1 500 €
6	Plouhinec - Kerpotence	Oui	10 places	<ul style="list-style-type: none"> • Places a matérialiser et sécuriser 	500 €
7	Nostang – Place de la Rivière	Non	5 - 6 places	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver des places sur la place de la Rivière • Signalisation 	500 €
8	Sainte-Hélène – Parking de la salle Beg er Lann	Non	4 – 5 places	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver des places sur le parking • Signalisation 	400 € - 500 €
9	Kervignac – Kernours	Oui	20 – 25 places	<ul style="list-style-type: none"> • Equiper de stationnements vélo : 10 places • Travailler sur la connexion avec la L16 	500 - 800 €
10	Kervignac – Porzo	Oui	40 places	<ul style="list-style-type: none"> • Equiper de stationnements vélo : 10 places 	500 - 800 €

10 aires intéressantes sur le territoire

- ✓ 2 aires existantes
- ✓ 2 aires à développer
- ✓ 6 aires à créer

Coûts

Création d'un parking :
3 500 € / place

Marquage d'une place :
50 € / place

Signalisation :
200 € / place

Stationnement vélo :
100 – 150 € / 2 places

Total
120 000 € - 130 000€

Le détail des aires est précisé en annexes

4. DÉVELOPPER LES AIRES DE COVOITURAGE EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (3/9)

L'EXEMPLE DE RENNES : UNE VISION MÉTROPOLITAINE



200 aires de covoiturage officielles, et 100 en projet en 2020.

Des aires hiérarchisées

6 niveaux de classification qui dépendent de :

- ✓ La vocation : Extra-EPCI ou communautaire.
- ✓ La capacité de l'aire
- ✓ L'accessibilité
- ✓ D'autres critères : interconnexion, potentiel stratégique, aménagement ...

Ce travail de classification permet de structurer le développement du réseau d'aires, et d'adapter leur capacité/équipement au type de demande.

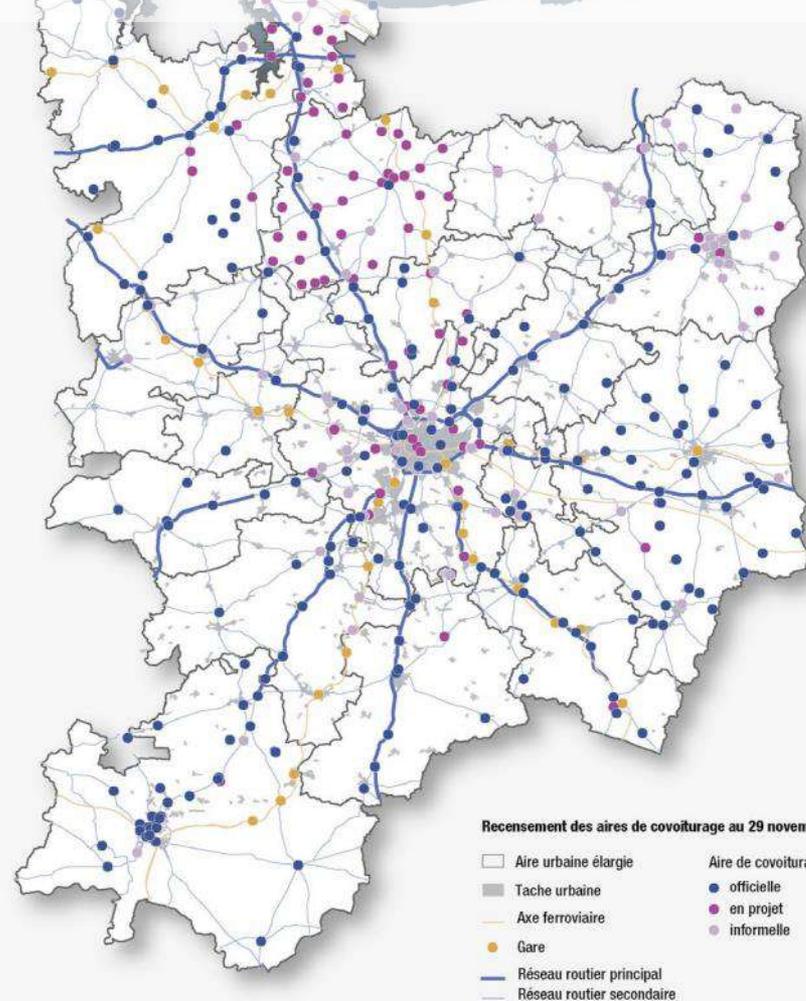
Localisations privilégiées

- ✓ Axes structurants
- ✓ Abords des gares
- ✓ Pôles d'échange
- ✓ Zones d'emploi

Chiffres clés

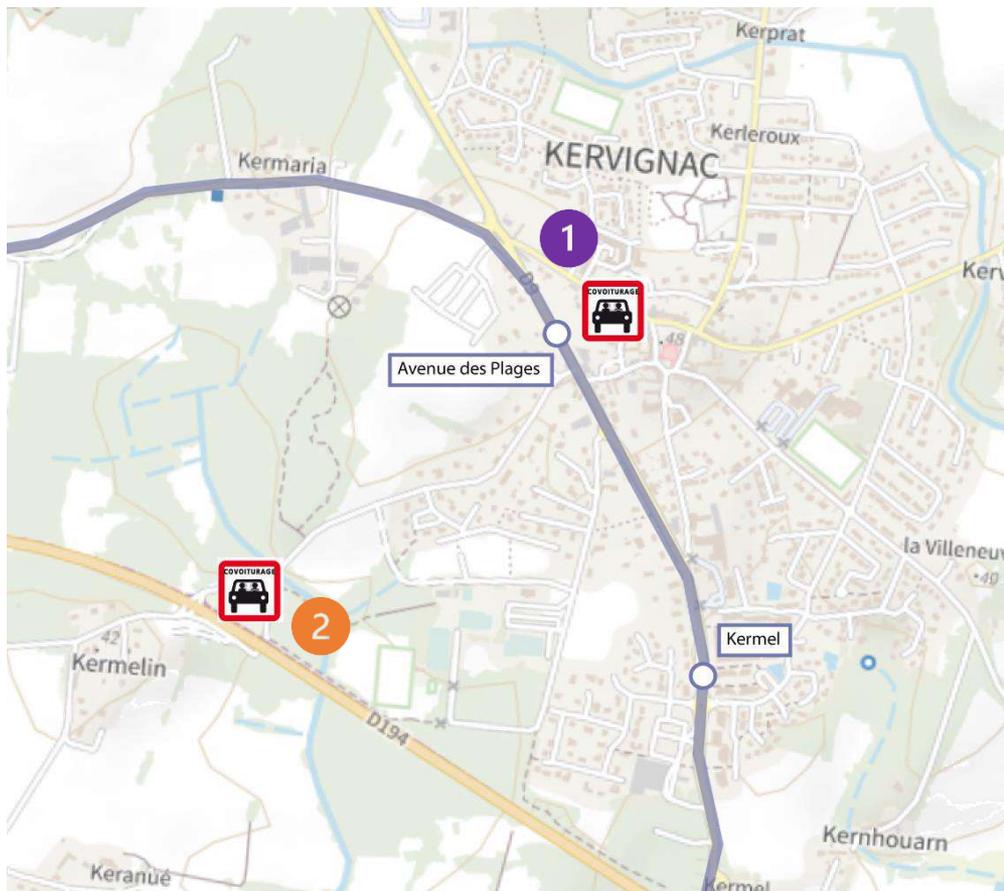
- ✓ 8,4 véhicules par aire en moyenne.
- ✓ De 13% à 51% d'occupation des aires.
- ✓ 14 km réalisés en moyenne pour rejoindre l'aire.
- ✓ 39 km de trajet en covoiturage depuis l'aire en moyenne.

Réseau d'aires de covoiturage (officielles, en projet et informelles) en lien avec la Métropole de Rennes



4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (4/9)

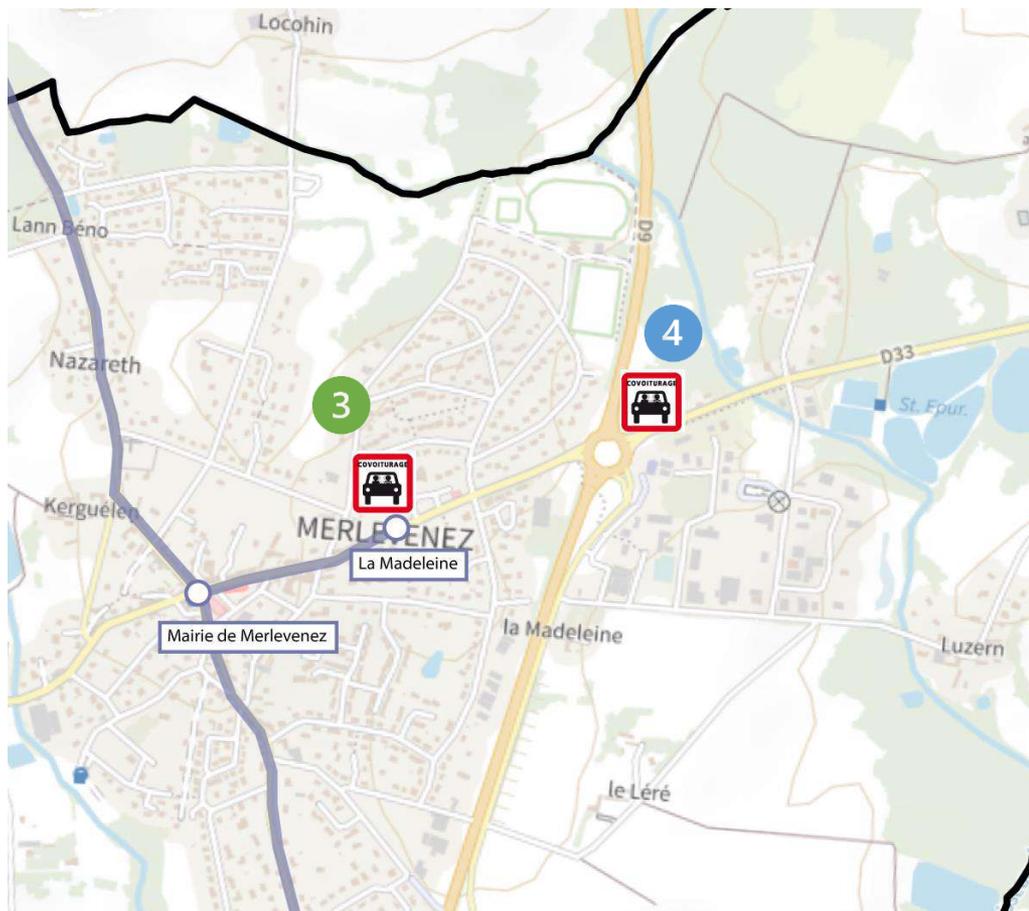
KERVIGNAC



N°	Emplacement	Capacité proposée	Actions
1	Kervignac - Avenue des Plages (arrêt L16) + parking dans une vision intermodale	5 - 6 places	Réserver des places sur chaussée + Signalisation
2	Kervignac - Kermoulin - le long de la D9	10 - 15 places	Création d'un parking

4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (5/9)

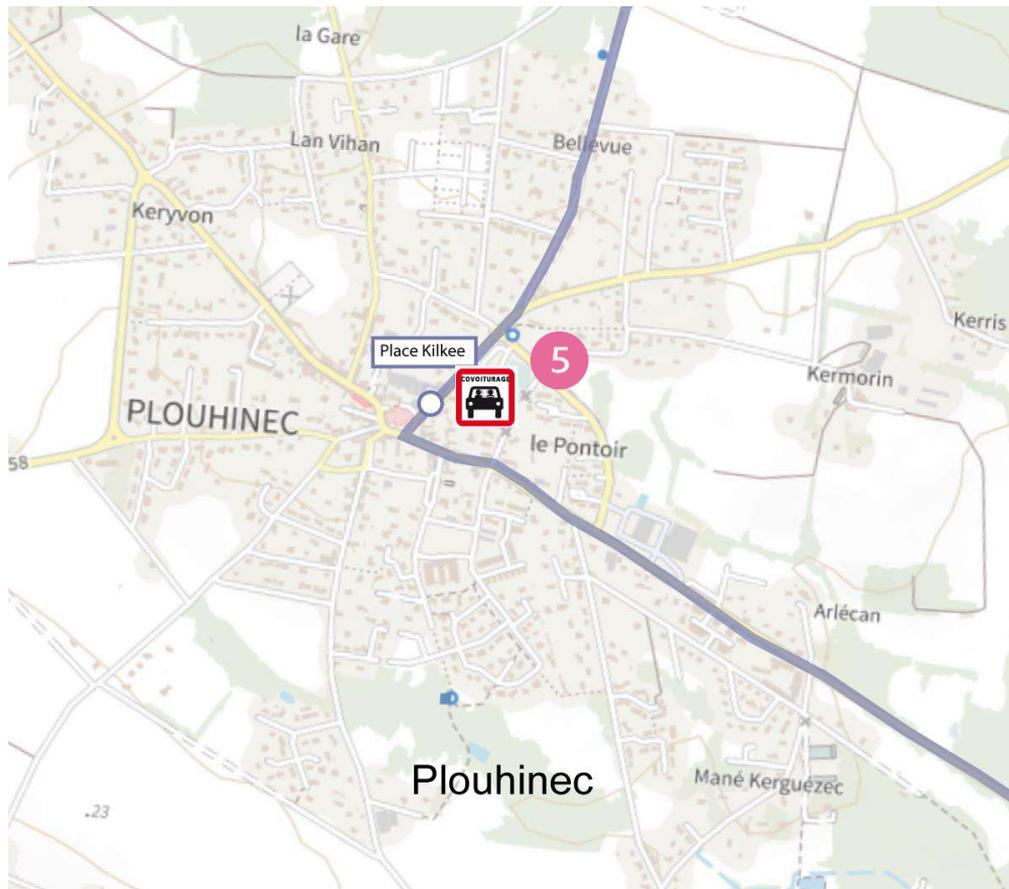
MERLEVEZ



N°	Emplacement	Capacité proposée	Actions
3	Merlevenez - Madeleine	5 - 6 places	Réserver des places sur le parking de l'école + Signalisation
4	Merlevenez – Giratoire de la Madeleine	10 – 15 places	Création d'un parking + Signalisation + Stationnement vélo

4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (6/9)

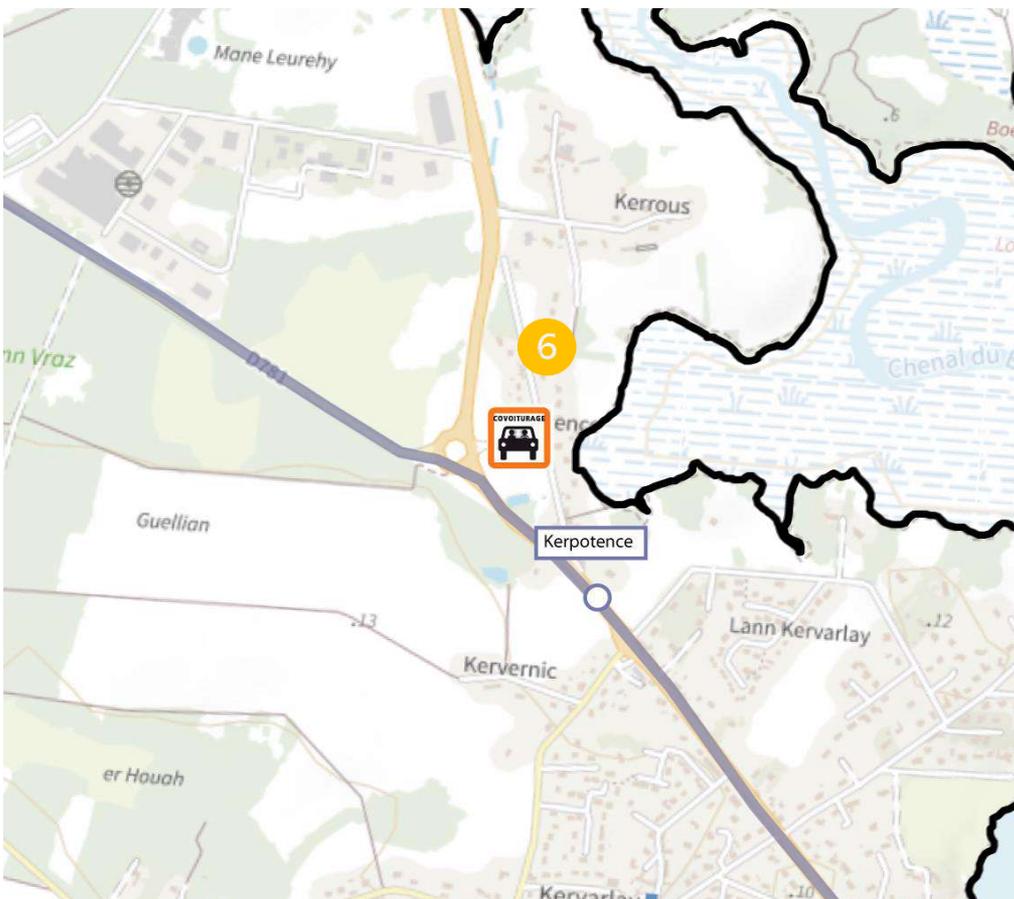
PLOUHINEC CENTRE



N°	Emplacement	Capacité proposée	Actions
5	Plouhinec - Place Kilkee - Parking rue du 12 mars 1962	10 places	Réserver des places sur parking + Signalisation

4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (7/9)

PLOUHINEC KERPOTENCE



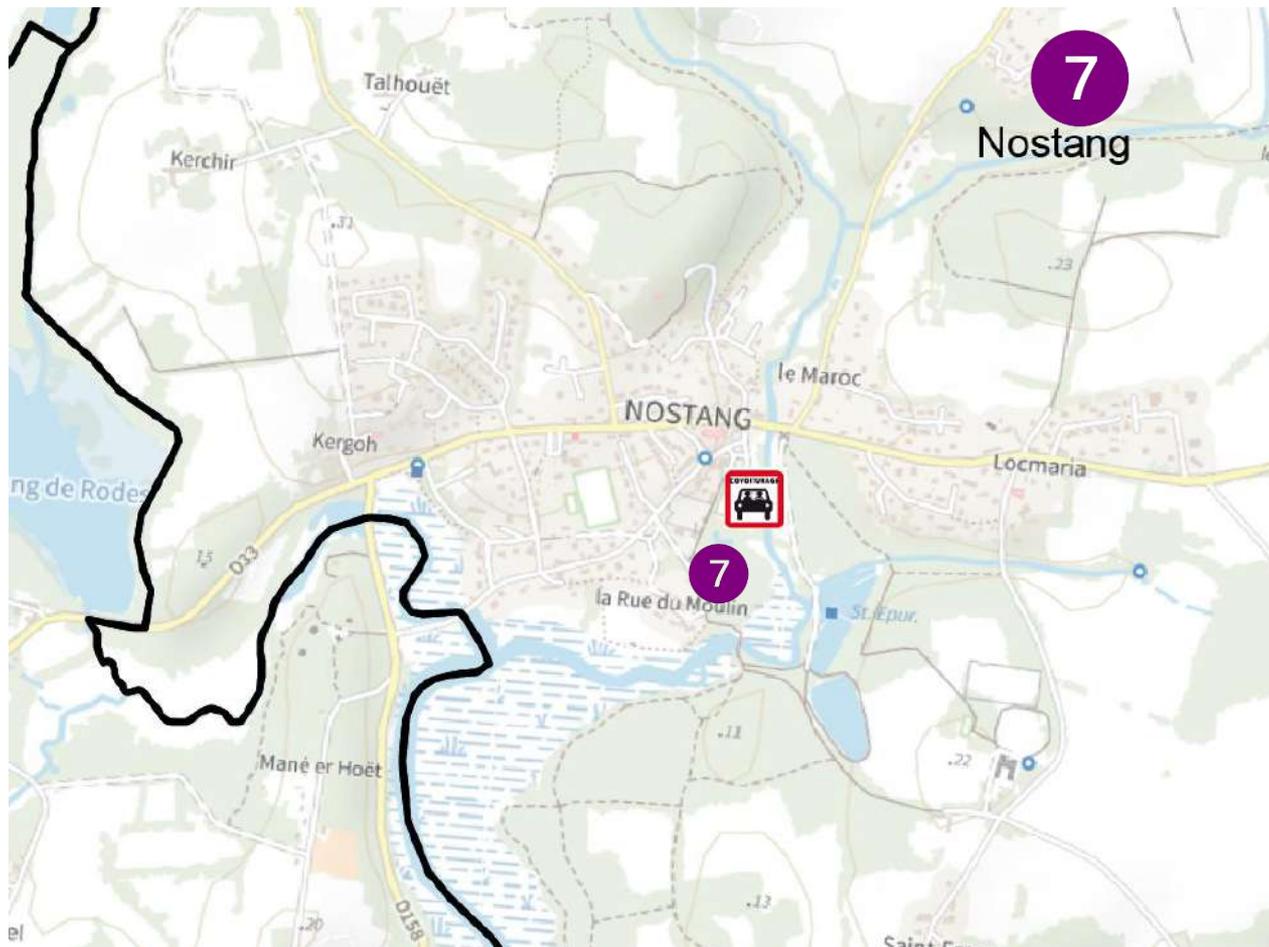
6



N°	Emplacement	Capacité proposée	Actions
5	Plouhinec - Kerpotence	10 - 15 places	Places à stabiliser, matérialiser et sécuriser

4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (8/9)

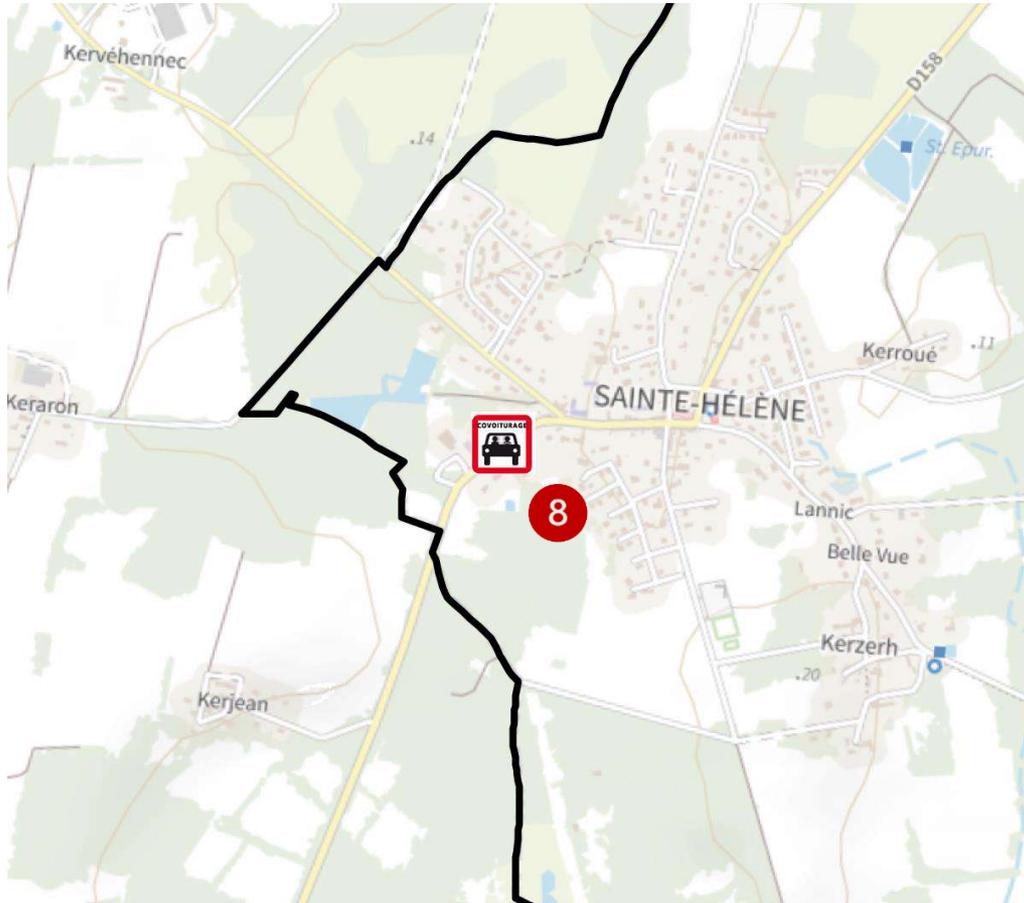
NOSTANG



N°	Emplacement	Capacité proposée	Actions
7	Nostang – Place de la Rivière	5 places	Réserver des places sur parking + signalisation

4. DÉVELOPPER DES AIRES EXISTANTES ET EN CRÉER DE NOUVELLES (9/9)

SAINTE-HÉLÈNE



8



N°	Emplacement	Capacité proposée	Actions
8	Sainte- Hélène –Parking de la Salle Beg er Lann	3 – 4 places	Réserver des places sur parking + Signalisation

5. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGE MULTIMODAUX ET Y INTÉGRER TOUTES LES OFFRES

Objectifs

Encourager et faciliter l'intermodalité en rassemblant les offres à des points stratégiques.

Description du service :

Des pôles qui concentrent déjà une offre intéressante :

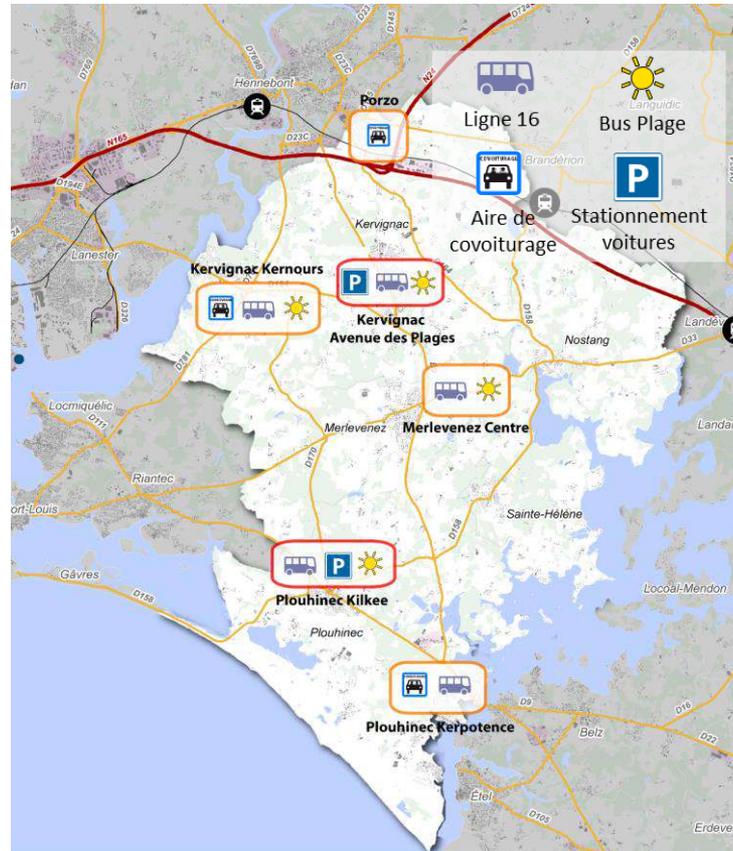
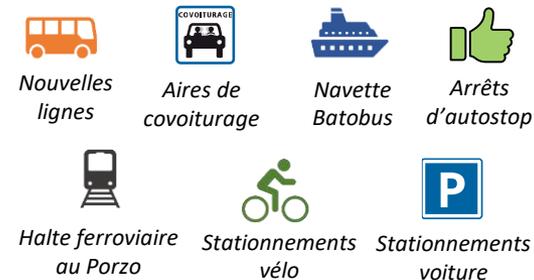
Points multimodaux

- ✓ Kervignac – Avenue des Plages
- ✓ Plouhinec – Kilkee

Arrêts structurants

- ✓ Kervignac – Kernours
- ✓ Merlevenez – Centre
- ✓ Plouhinec – Kerpotence

Il s'agira de compléter les aménagements au regard des autres actions identifiées dans le PMS



Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Chef de file et coordinateur entre les parties prenantes
Région	Partenaire technique et financier concernant l'intermodalité avec Breizhgo
Communes / CD56	Partenaires techniques et financiers en tant que gestionnaires de voirie

Coûts potentiels

- Création d'un parking : 3 500 € / place
- Marquage d'une place : 50 € / place
- Signalisation : 200 € / place
- Stationnement vélo : 100 – 150 € / 2 places

6. RÉFLÉCHIR AVEC LORIENT AGGLOMÉRATION À UNE SOLUTION PARTENARIALE

Objectifs

Disposer d'une échelle de réflexion / gouvernance en cohérence avec les besoins des habitants et des actifs

Planification

Court
terme

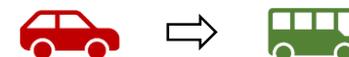
Moyen
terme

Long
terme

Description du service :

La CCBBO et la CA de Lorient peuvent choisir différentes formes de collaboration, en fonction du degré de coopération souhaité et de la qualité des services attendus.

Report modal :



Les solutions ponctuelles ou contractuelles

- ✓ **Le contrat opérationnel de mobilité :** *Contrat conclu entre AOM appartenant à un même bassin de mobilité, la Région, les syndicats mixtes SRU, les gestionnaires de gare de voyageurs pour systématiser la collaboration sur un territoire.*
- ✓ **Organiser une ligne par délégation de la région :** *Les AOM peuvent organiser une ligne par délégation de la région.*

Les solutions partenariales : la création d'un syndicat mixte

- ✓ **Confier l'organisation d'un ou plusieurs services à un syndicat mixte SRU :** *Les AOM sont membres d'un même syndicat mixte SRU qui assure l'organisation de ces services, en plus de sa mission de coordination.*
- ✓ **Transfert de la compétence à un syndicat mixte :** *Les AOM transfèrent leur compétence d'AOM respective à un syndicat mixte qui deviendra alors AOM*

Acteurs	Rôles
CCBBO	Partie prenante active de la politique de mobilité de l'agglomération
CA Lorient	Partenaire potentiel et AOM locale
Région	Partenaire technique en tant qu'AOM régionale et cosignataire d'un potentiel Contrat Opérationnel de Mobilité

La CCBBO et la CA de Lorient peuvent s'entendre sur une politique plus intégrée de mobilité, tout en gardant leur indépendance en tant que collectivité territoriale.

€ Coût

Coûts internes de coordination et d'échanges avec Lorient Agglomération et la Région Bretagne

Les solutions ponctuelles / contractuelles

Le contrat opérationnel de mobilité

Document obligatoire, mais ce n'est pas un document de planification qui s'impose aux documents d'urbanisme.

Périmètre : Bassin de Mobilité (à déterminer par la région)

Objectifs : Systématiser la collaboration & coordination opérationnelle entre acteurs sur le bassin de mobilité

Partenaires et signataires :

- ✓ **Région** Bretagne
- ✓ **AOM** du bassin de mobilité
- ✓ **Syndicats mixtes** SRU du bassin de mobilité
- ✓ **Département** du Morbihan
- ✓ Gestionnaires de **gares** voyageurs

Objets du contrat :

- ✓ **Mobilité et intermodalité** : desserte, horaires, tarification, information, accueil, répartition des points de vente
- ✓ **Pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité**
- ✓ **Modalités de gestion des situations dégradée** : assurer la continuité du service
- ✓ **Ingénierie** : accompagnement des nouvelles AOM

Organiser une ligne par délégation de la région

Principe : L'AOM est compétente pour les services de mobilité situés intégralement dans son ressort territorial

Conséquence : la CCBBO ne peut organiser seule un service qui dépasse son ressort territorial

Condition pour l'organisation d'un service qui dépasse les limites de l'AOM : obtention d'une délégation du service concerné par la région

Type de services concernés :

- ✓ Transport non urbain régulier
- ✓ Transport à la demande
- ✓ Transport scolaire
- ✓ ...

Financement : pas nécessairement de financements attachés à la délégation pour organiser la ligne

Les solutions partenariales : La création d'un syndicat mixte

Confier l'organisation d'un service à un syndicat mixte SRU

Principe : L'AOM confie l'organisation d'un ou plusieurs services à un **syndicat mixte SRU** et aura un rôle de coordination des services des AOM membres.

Principe de délégation :

- ✓ Possibilité pour une collectivité territoriale de **déléguer tout ou parte d'une compétence** dont elle est attributaire
- ✓ **Déléataire** : une **autre collectivité territoriale** d'autre catégorie, ou un **établissement public de coopération intercommunale** à fiscalité propre.
- ✓ S'appuie sur une **convention** : une **période donnée** et le **financement est lié aux actions** déléguées.

Possibilité pour le **syndicat mixte SRU** de lever un **versement mobilité additionnel** (VMA), mais ce sont toujours les AOM qui perçoivent le versement mobilité.

Conséquence : la CCBBO reste AOM sur son ressort territorial.

Transfert de la compétence AOM à un syndicat mixte

Principe : L'AOM transfère sa compétence mobilité à un Syndicat Mixte et devient membre de ce dernier.

Principe de transfert :

- ✓ Le syndicat mixte devient AOM
- ✓ La structure est dessaisie de la compétence et ne supporte plus aucune responsabilité (les ouvrages sont eux aussi transférés)
- ✓ Elle participe à la gouvernance de la compétence mobilité en tant que membre du syndicat

Une solution qui présente un intérêt financier : la CCBBO ne supporte pas directement les frais d'investissement, ni les frais d'exploitation.

Versement mobilité : le syndicat mixte lève le versement mobilité. Possibilité cependant de moduler le taux en fonction de l'EPCI.

Conséquence : la CCBBO n'est plus AOM sur son ressort territorial

Le versement mobilité

Principe : Le versement mobilité est un **impôt** qui peut être prélevé par les Autorités Organisatrices de la Mobilité **auprès des entreprises de plus de 11 salariés situés sur leur ressort territorial.**

? La CCBBO peut-elle prélever le versement mobilité ?

Depuis la promulgation de la LOM en 2019, les **communautés de communes AOM** peuvent prélever le versement mobilité à **condition d'organiser un service de transport régulier sur leur territoire.**

€ **Financements dégagés**

- ✓ Le versement mobilité représente **plus de 40% du financement des AOM**, en France.
- ✓ Possibilité **d'affecter les financements à toute action relevant de la compétence des AOM.**

Entre 35 et 60 entreprises de plus de 11 salariés sur le territoire de la CCBBO

Tranche d'effectifs (Base Siren)	Nombre d'entreprises dans la CCBBO
Pas de salariés	420
1 ou 2 salariés	170
3 à 5 salariés	82
6 à 9 salariés	34
10 à 19 salariés	26
20 à 49 salariés	21
50 à 99 salariés	7
100 à 199 salariés	4
250 à 499 salariés	1
500 à 999 salariés	1
Total	766

Quelles actions le VM peut-il financer ?

Investissement



Domaines divers :



Fonctionnement



Versement mobilité : le choix du taux à appliquer



Le taux de versement mobilité qui peut être appliqué dépend :

✓ **Du type d'AOM**

Le taux plafond dépend de la **population** de l'AOM, de la présence d'une **commune touristique**, et de la présence de **TCSP**.

Type d'AOM	Taux plafond
Moins de 10 000 habitants	
Sans commune touristique	0
Avec commune touristique	0,55%
De 10 000 à 50 000 habitants	
Sans commune touristique	0,55%
Supplément commune touristique	0,20%
Maximum	0,75%
De 50 000 à 100 000 habitants	
Sans commune touristique ni TCSP	0,55%
Supplément TCSP	0,30%
Supplément commune touristique	0,20%
Maximum	1,05%
Plus de 100 000 habitants	
Sans commune touristique ni TCSP	1%
Supplément TCSP	0,75%
Supplément AOM EPCI ou contient EPCI	0,05%
Supplément commune touristique	0,20%
Maximum	2%

✓ **Du niveau de service proposé**

Le niveau de VM choisi doit être **justifié par l'offre proposée** : plus l'offre est développée, plus l'application d'un niveau de VM élevé est justifié

CA Lorient
1,8%

Taux de VM actuel

CC Blavet Bellevue Océan
0,55%

Taux de VM plafond applicable

Indications : les taux moyens appliqués en fonction du statut des AOM

Taux de VM moyens appliqués en fonction du statut de l'AOM - 2021		
Statut de l'AOM	Nombre d'AOM prélevant le VM	Taux moyens appliqués
CC	235	0,49 %
CA	1655	0,79 %
CU	236	0,87 %
ME	44	1,66 %

Un taux moyen qui augmente avec la montée en hiérarchie des EPCI

Si Transfert de la compétence mobilité à un syndicat mixte avec la CA de Lorient

- ✓ Possibilité de **lever un taux VM plus important** sur le territoire, **jusqu'à 2%**. (Les recettes vont au Syndicat Mixte qui serait AOM).
- ✓ Possibilité de **moduler le taux appliqué par EPCI** : la CCBBO n'est pas obligée d'appliquer le même taux de VM de la CA de Lorient.

7. ACCOMPAGNER LA CA DE LORIENT DANS L'EXTENSION DES LIGNES CTRL VERS LA ZI DU PORZO ET LE PA DU BRAIGNO

Objectifs

Faciliter l'accès à la ZI du Porzo et la PA du Braigno depuis Lorient Agglomération

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Description du service :

Plusieurs options :

- ✓ Créer une ligne vers le Porzo depuis la Gare d'Hennebont, par exemple
- ✓ Dévier le trajet d'une ligne existante

Lignes à proximité de la ZI du Porzo et du PA du Braigno :

Ligne	14	32	34	41 ^E
Trajet	Lorient Gare - Hennebont - Inzinzac Lochrist	Languidic - Hennebont Gare SNCF	Languidic - Hennebont Gare SNCF	Lorient Lycées - Le Parco - Inzinzac Lochrist
Temps de parcours	Hennebont Marché <> Lorient Gare 30min	Hennebont Gare SNCF <> Languidic Place Guillaume : 30min	Hennebont Gare SNCF <> Languidic Tréararay : 25min	Le Parco <> Lorient Gare d'Echanges : 15min
Nombre AR /j	31	10	15	5
Fréquence	20 - 30 min	1h15 - 1h30	HP matin : 15 à 30min ; Autre : 1h - 2h	
Amplitude	5h50 - 20h	7h50 - 19h30	6h30 - 19h30	6h50 - 19h15

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO	Partie prenante active de la politique de mobilité de l'agglomération
CA Lorient	Partenaire potentiel et AOM locale
Région	Partenaire technique en tant qu'AOM régionale et cosignataire d'un potentiel Contrat Opérationnel de Mobilité



Coût

Coûts internes de coordination et d'échanges avec Lorient Agglomération et la Région Bretagne

8. RÉFLÉCHIR AVEC LES ENTREPRISES DE LA ZI DU PORZO

Objectifs

Réfléchir avec les entreprises à des solutions de mobilité alternatives adaptées aux salariés et leurs horaires de travail.

Description du service :

Plan de Mobilité Employeur (PDMe) :

Ensemble de mesures dont l'objectif est d'optimiser les déplacements générés par une entreprise.

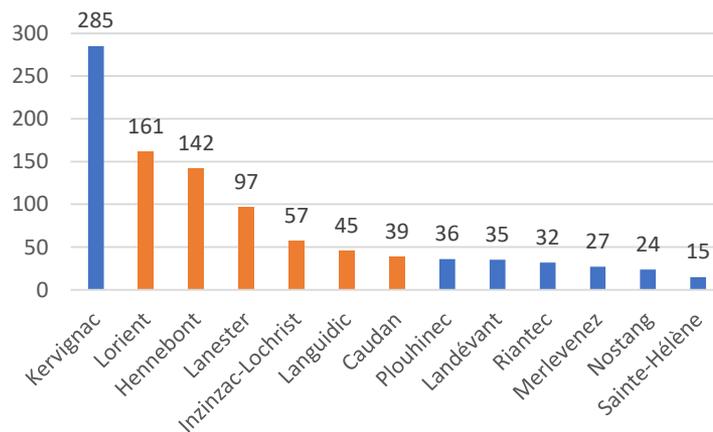
Occasion de réfléchir avec les collectivités sur les volets :

- ✓ Covoiturage
- ✓ Transports en communs
- ✓ Pratique cyclable
- ✓ Véhicules électriques

Forfait mobilité :

Possibilité pour les employeurs d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes doux.

Estimation des provenances principales des actifs du Porzo



Taux utilisés pour les estimations de provenance des actifs

Emplois à Kervignac	3 235
Emplois dans la ZI Porzo	1500
Part des emplois du Porzo dans l'emploi total de Kervignac	46%
Estimation de la part des actifs provenant de Kervignac	30%
Estimation de la part des actifs provenant d'autres communes	70%

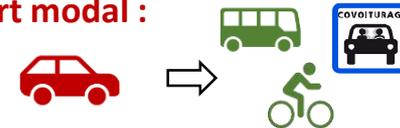
Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Partenaire technique des entreprises dans la définition de la politique

Entreprises ZI Porzo

- Maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de Plan de Mobilité
- Incitation à l'usage des modes alternatifs

CA Lorient

Partenaire technique potentiel en tant que gestionnaire du réseau CTRL

Coût

Réalisation d'un Plan de Mobilité : +/- 30 000 €

9. S'APPUYER SUR LA PLATEFORME DE COVOITURAGE RÉGIONALE OUEST GO

Objectifs

Mettre en lien l'offre et la demande de covoiturage sur le territoire, en particulier pour les trajets réguliers.

Planification

Court terme

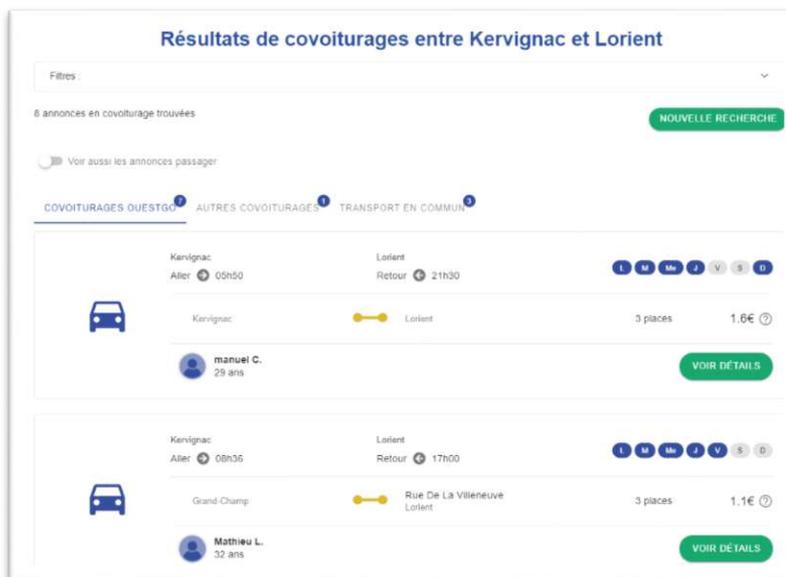
Moyen terme

Long terme

Description du service :

Communiquer sur le territoire de la CCBBO pour informer les habitants de l'existence de cette plateforme, et les encourager à son usage :

- ✓ Campagnes d'affichage (mairies, espaces publics, entreprises ...)
- ✓ Communication sur les réseaux sociaux



Un potentiel déjà existant :

	Kervignac <> Lorient	Plouhinec <> Lorient	Merlevenez <> Lorient	Nostang <> Lorient	Ste-Hélène <> Lorient
Nombre de trajets réguliers proposés sur Ouest Go (12/2021)	8	1	0	5	1

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Information et communication autour de la plateforme

Association Ehop Région

Partenaire technique et financier



Coût

Pour le budget global communication :

Environ 15 000€ / an

10. DÉVELOPPER DES LIGNES DE COVOITURAGE DYNAMIQUES (1/2)

Objectifs

Mettre en lien l'offre et la demande de covoiturage sur le territoire, à travers des lignes de covoiturage dynamiques.

Description du service :

Principe du covoiturage dynamique :

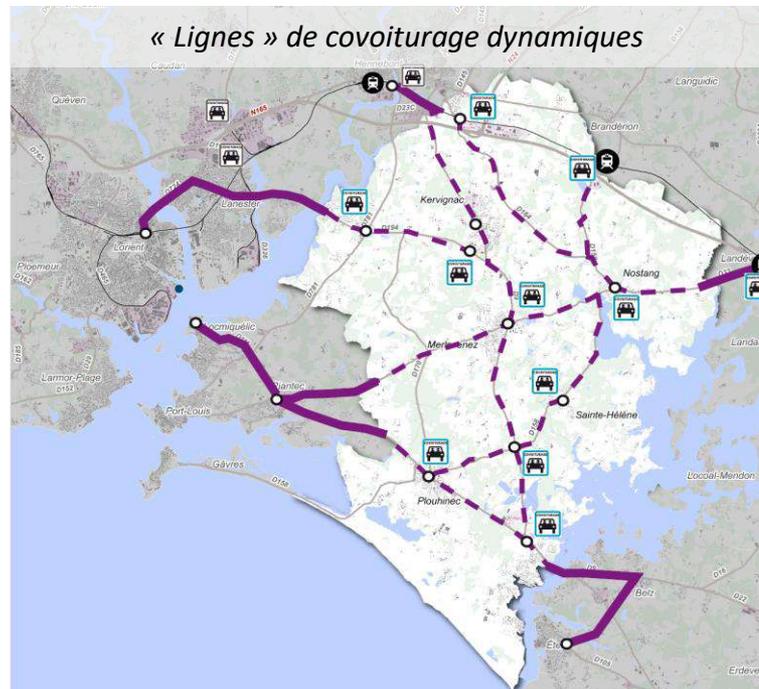
Mise à disposition d'un système de covoiturage en temps réel, avec ou sans partage de frais.

Plusieurs méthodes :

- ✓ Digitale (via une application)
- ✓ Physique (Arrêts physiques)
- ✓ Mixte : digital et physique

Avantages du covoiturage dynamique

- ✓ Un **quadrillage satisfaisant du territoire**.
- ✓ Des **frais plus légers** qu'un service régulier
- ✓ Permet de **mettre à profit les flux automobiles** importants, notamment en **direction de Lorient**.



Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO	Financier et chef de file et coordinateur entre les parties prenantes
Prestataires <i>Ecov, Covivo, Green Monkey</i>	A déterminer avec le prestataire : mise en place des arrêts, ...
CA Lorient / AQTA	Potentiel partenaire technique et financier en tant que territoires limitrophes et d'échanges

€ Coût

A déterminer avec le prestataire choisi

10. DÉVELOPPER DES LIGNES DE COVOITURAGE DYNAMIQUES (2/2)

Exemple de Covoit'star à Rennes

Objectif : Mettre à profit les flux automobiles importants, sur les trajets où les transports en commun de seraient pas rentables.

Fonctionnement :

- ✓ Des arrêts similaires aux arrêts de bus, qui indiquent par un panneau la présence d'un voyageur, et sa destination souhaitée.
- ✓ Longueur de la ligne : 30 km
- ✓ **Fonctionnement** : du lundi au vendredi, de 7h à 20h.
- ✓ Mise en relation des chauffeurs et voyageurs également possible **via une application mobile**.
- ✓ **Sans réservation**.

Une garantie de service intéressante :

- ✓ Si aucun chauffeur dispo, une navette à la demande peut être activée.
- ✓ Passage garanti toutes les 10 minutes.

Opérateurs

KEOLIS
RENNES

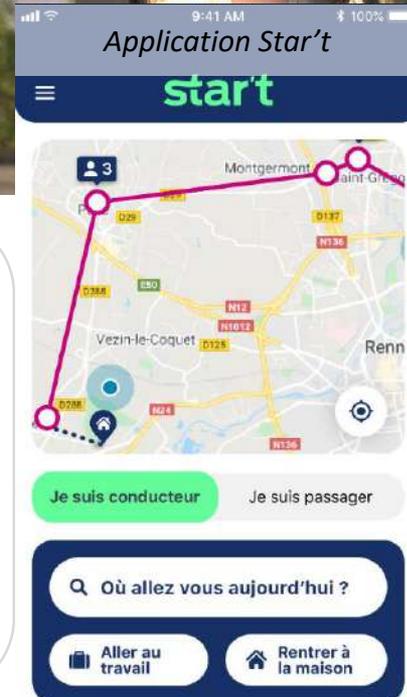
ecov

Arrêt de covoiturage du réseau Star't



Une politique incitative :

- ✓ **Rémunération des conducteurs** : 1€ le trajet, même à vide.
- ✓ Les **voyageurs gagnent des invitations** sportives et culturelles.



11. CRÉER UN GUIDE / UNE PLATEFORME DE LA MOBILITÉ

Objectifs

Informer sur l'offre, et inciter à utiliser les solutions alternatives à la voiture individuelle

Description du service :

- ✓ **Mise en place d'un guide numérique** avec l'ensemble de l'offre de mobilité du territoire, sur le site de la CCBBO et sur celui des communes.
- ✓ **Formation d'ambassadeurs bénévoles**, notamment dans les administrations et services sociaux, pour relayer l'offre de mobilité de la CCBBO, et initier les publics fragiles.



Exemple du Guide de la Mobilité de Brest :

- Un guide de 11 pages
- Présentation de l'offre de mobilité, par thématique
- Thématiques : Voiture autrement, modes doux, transports en commun mobilité solidaire
- Eléments d'information : contacts, tarifs, associations ...
- Un aspect visuel à ne pas négliger

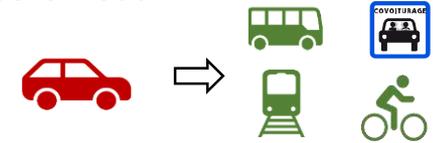
Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Collecte des données et réalisation de la plateforme

Associations

Partenaires techniques dans la mise en œuvre des actions

ADEME / Région / CD 56 / Communes

Partenaires techniques et financiers



Coût

Temps de développement en interne, ou réalisation par un prestataire extérieur.

12. APPROFONDIR LES ÉVÈNEMENTS POUR PROMOUVOIR ET SENSIBILISER LES MÉTHODES ALTERNATIVES

Objectifs

Créer un enthousiasme autour de la pratique cyclable en faisant connaître l'étendue du réseau et en communiquant sur ses bénéfices.

Description du service :

En interne, la CCBBO peut organiser des événements touristiques et ludiques, pour valoriser le territoire et les modes alternatifs.

Exemple: Les Vélos Régalade de la Tranche sur Mer en Vendée

- « Trois dates, Trois thèmes, et trois boucles à vélo alliant découverte culinaire et convivialité »
- Des activités organisées pendant le parcours (énigmes, spectacles ...)
- Tarifs : 5€ / personne, et départs en groupe dans les centres-villes



C'est également l'occasion pour la CCBBO de **promouvoir le tourisme** et de **faire connaître les commerçants locaux !**



Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Organisateur de l'évènement, coordinateur, Information et communication
Communes	Partenaires techniques dans la mise en œuvre des actions
ADEME, Région, CD 56	Partenaires techniques et financiers
Commerçants, Associations	Participation aux activités et promotion de l'évènement



Coût

+/- 15 000€ / an de budget communication (au global)

13. GÉNÉRALISER LA PACIFICATION DES SECTEURS URBAINS POUR FAVORISER LES MOBILITÉS DOUCES (1/6)

Objectifs

Sécuriser les espaces urbains pour la circulation des modes doux par la mise en place de zones pacifiées

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Description du service :

Plusieurs méthodes de pacification :



Ne pas oublier les aménagements !



Plateau piéton

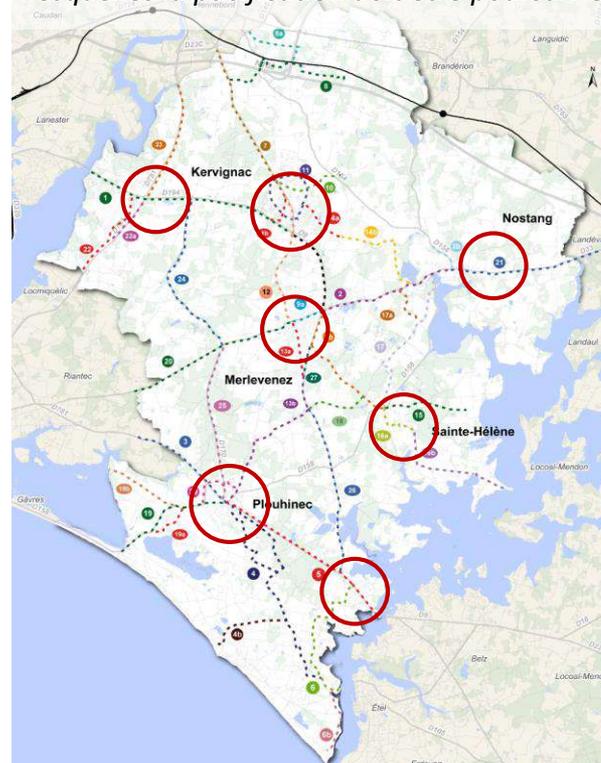
Coussins



Rétrécissement de chaussée

Les zones urbaines sont les nœuds des différents itinéraires cyclables. Comme il n'y est généralement pas prévu d'aménagement en site propre, la qualité de la pacification est d'une importance capitale.

Schéma cyclable et zones urbaines dans lesquelles la pacification doit être poursuivie



Des préconisations par commune sont précisées en annexe

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Partenaire technique et coordinateur

Communes / CD56

En tant que gestionnaire de voirie
Aménagement des zones de pacification



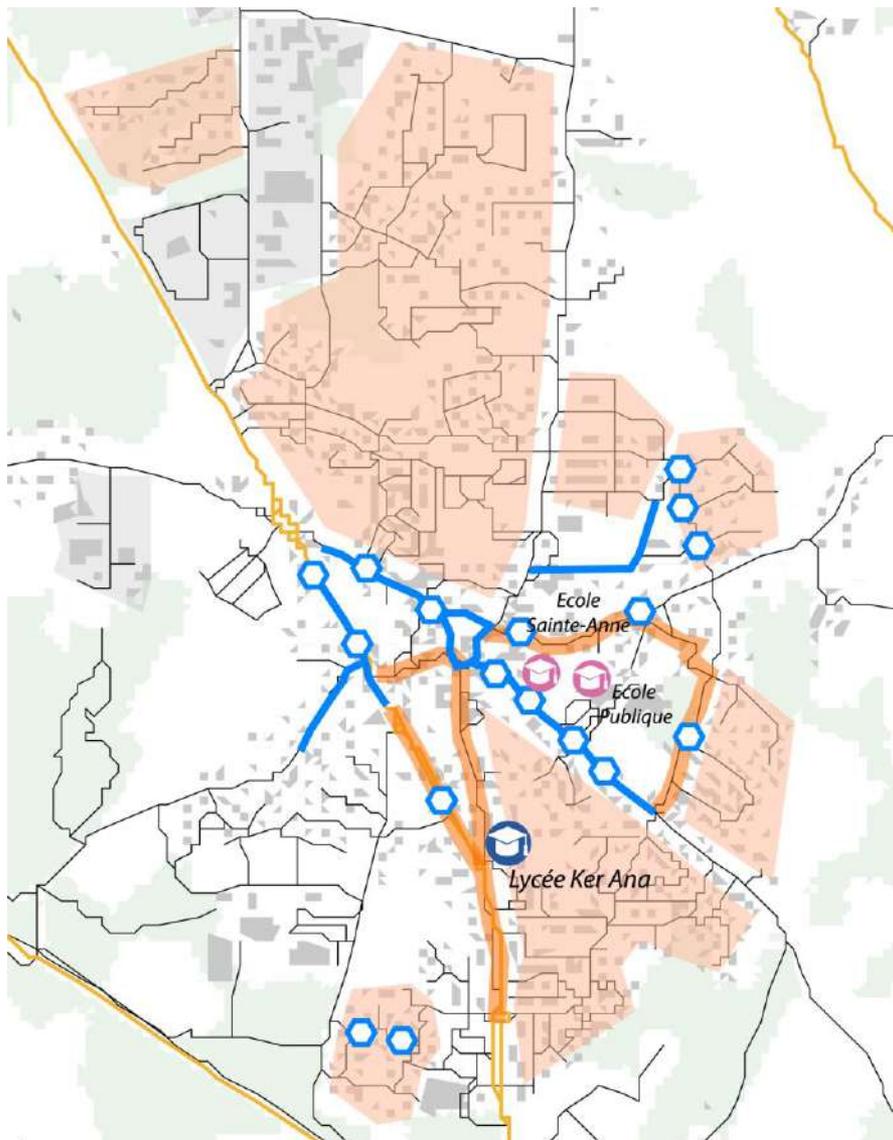
Coût

Zone 30 / Zone de Rencontre : jusqu'à 500 € / ml selon l'intensité des aménagements

Plateau piéton : 20 - 30 000€

Coussin : 2 000 € par coussin

SECTEUR KERVIGNAC



Aménagements existants

-  Zone 30
-  Voie limitée à 30
-  Aménagement de limitation de vitesse (Plateau piéton, coussin, réduction de voie...)

Aménagements préconisés

-  Zone 30 dans les quartiers pavillonnaires
-  Voie limitée à 30, sur les axes principaux fréquentés par les piétons et/ou proches des écoles

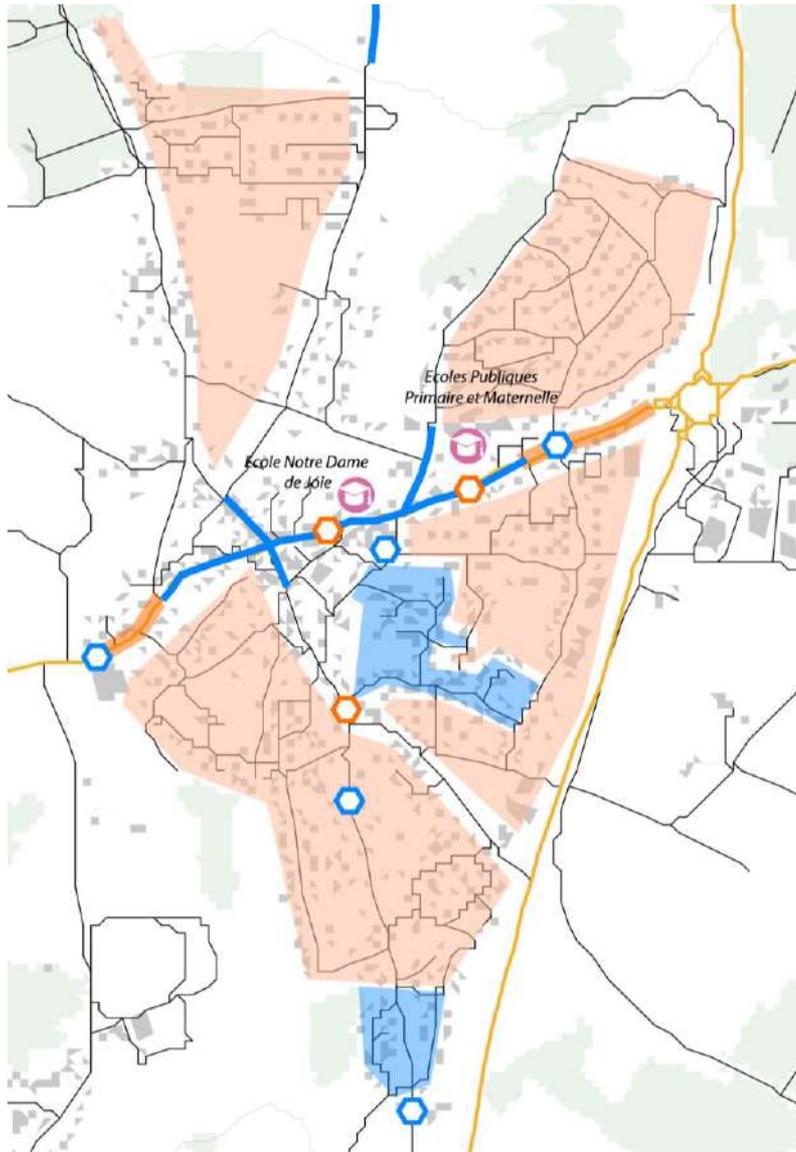
Points positifs

- ✓ Une **politique déjà existante de régulation des vitesses** en centre-ville.
- ✓ Un **bon équipement en plateaux piétons**.
- ✓ La **rue du Stade** (rue des écoles) est **bien pacifiée** (limitation des vitesses et plateaux piétons).

A développer

- ✓ **Poursuivre la limitation des vitesses** sur les axes principaux fréquentés par les piétons ou proches des établissements scolaires.
- ✓ **Créer des zones 30 dans les quartiers pavillonnaires** (uniquement sur les axes internes au quartier, les axes principaux restent limités à 50).

SECTEUR MERLEVENEZ



Aménagements existants

-  Zone 30
-  Voie limitée à 30
-  Aménagement de limitation de vitesse (Plateau piéton, coussin, réduction de voie...)

Aménagements préconisés

-  Zone 30 dans les quartiers pavillonnaires
-  Voie limitée à 30, sur les axes principaux fréquentés par les piétons et/ou proches des écoles
-  Aménagement de limitation de vitesse à ajouter (potentiellement)

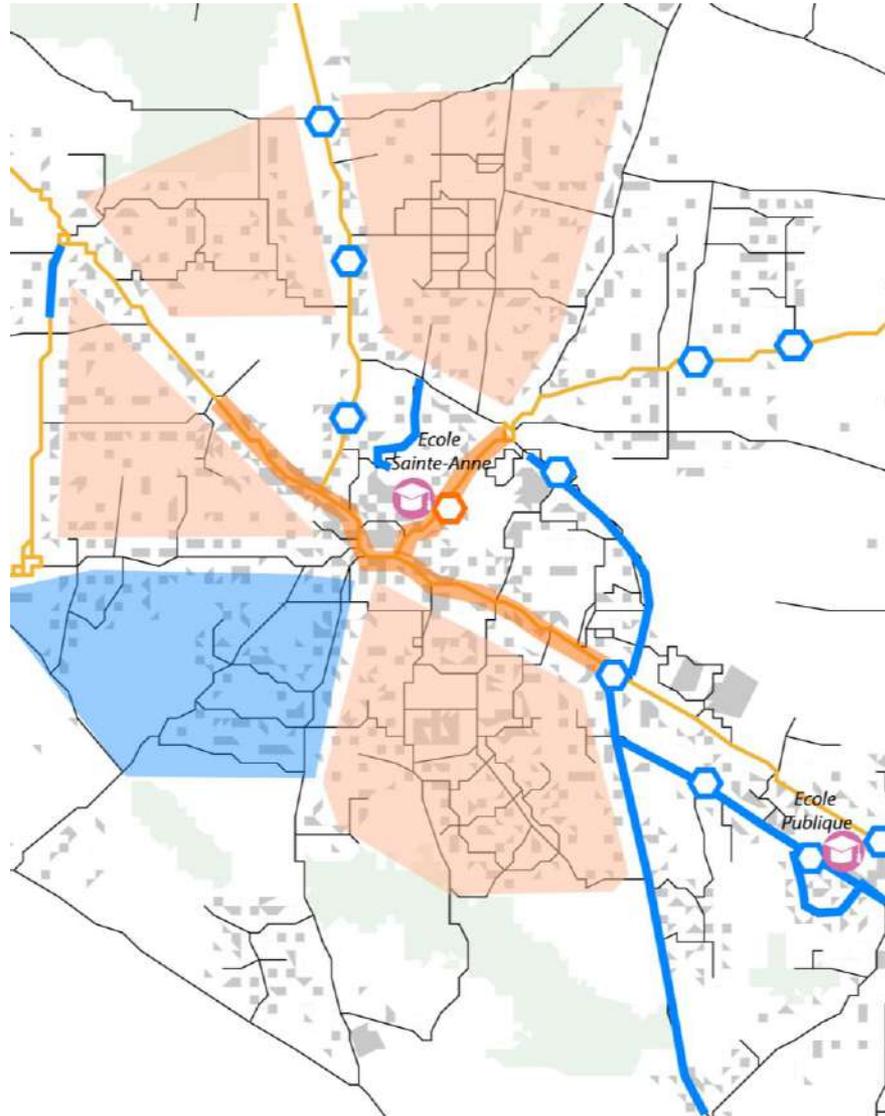
Points positifs

- ✓ L'axe majeur et traversant du centre-ville est déjà limité à 30km/h.
- ✓ Les abords des écoles sont limités à 30km/h.
- ✓ Présence de plateaux piétons aux entrées de bourg sur la traversée principale.

A développer

- ✓ Compléter la limitation des vitesses sur l'ensemble de l'axe principal.
- ✓ Equiper les abords des écoles de plateaux piétons pour sécuriser davantage la traversée.
- ✓ Créer des zones 30 dans les quartiers pavillonnaires (uniquement sur les axes internes au quartier, les axes principaux restent limités à 50).

SECTEUR PLOUHINEC

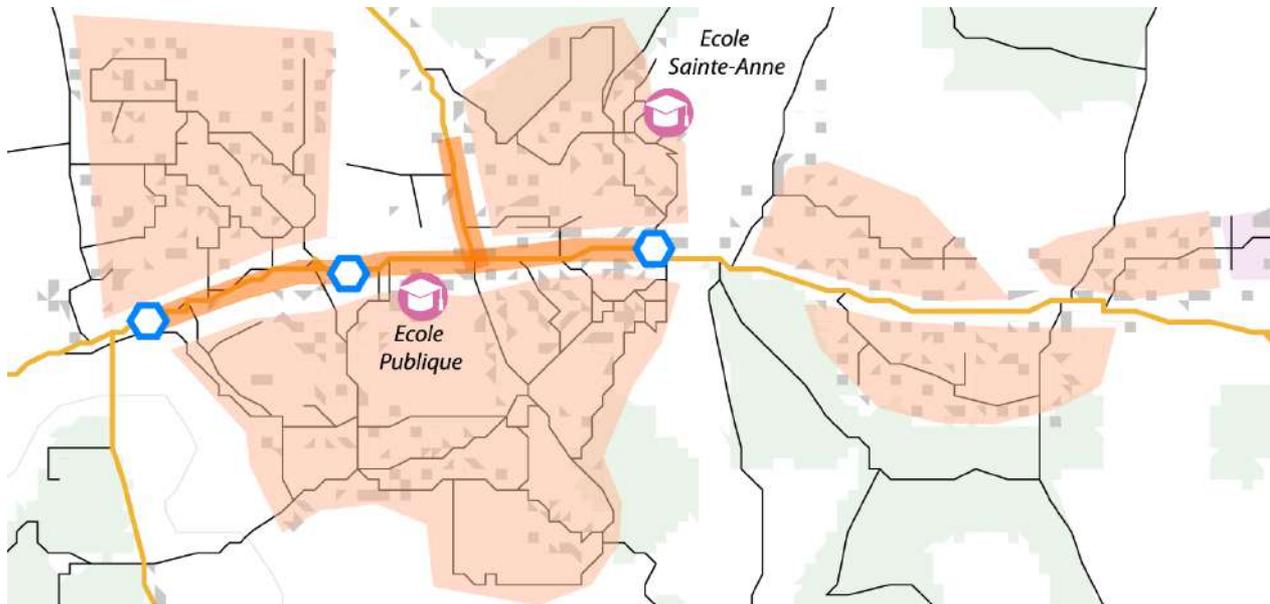


Aménagements existants	Aménagements préconisés
Zone 30	Zone 30 dans les quartiers pavillonnaires
Voie limitée à 30	Voie limitée à 30, sur les axes principaux fréquentés par les piétons et/ou proches des écoles
Aménagement de limitation de vitesse (Plateau piéton, coussin, réduction de voie...)	Aménagement de limitation de vitesse à ajouter (potentiellement)

- ### Points positifs
- ✓ L'axe de l'école publique est limité à 30 km/h, avec des équipements de limitation de vitesse.
 - ✓ Des axes importants équipés en aménagements de limitation de vitesse.

- ### A développer
- ✓ Limiter la partie centrale de la commune à 30 km/h, surtout sur les axes principaux.
 - ✓ Equiper les abords de l'école Ste-Anne d'aménagements de limitation de vitesse pour sécuriser davantage la traversée.
 - ✓ Créer des zones 30 dans les quartiers pavillonnaires (uniquement sur les axes internes au quartier, les axes principaux restent limités à 50).

SECTEUR NOSTANG



Aménagements existants

-  Zone 30
-  Voie limitée à 30
-  Aménagement de limitation de vitesse (Plateau piéton, coussin, réduction de voie...)

Aménagements préconisés

-  Zone 30 dans les quartiers pavillonnaires
-  Voie limitée à 30, sur les axes principaux fréquentés par les piétons et/ou proches des écoles
-  Aménagement de limitation de vitesse à ajouter (potentiellement)

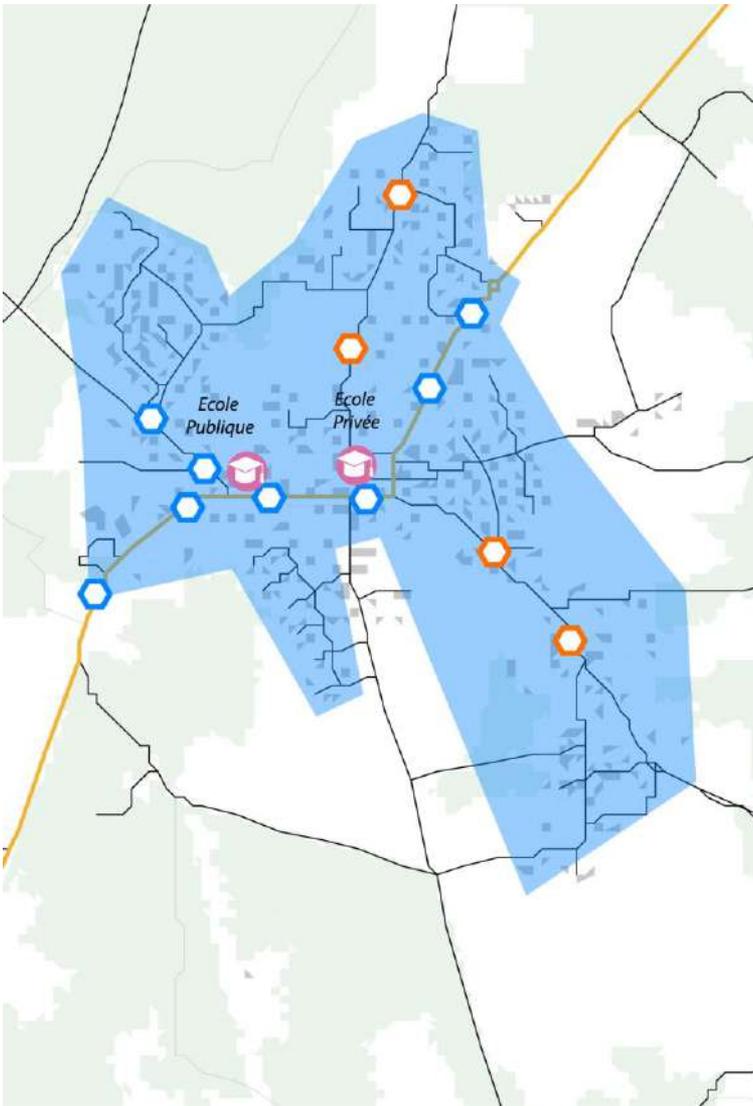
Points positifs

- ✓ Des plateaux piétons sur l'axe traversant de la commune et à proximité de l'école publique.

A développer

- ✓ Limiter la partie centrale de la commune à 30 km/h, sur les axes principaux.
- ✓ Equiper les abords de l'école Ste-Anne d'aménagements de limitation de vitesse pour sécuriser davantage la traversée.
- ✓ Créer des zones 30 dans les quartiers pavillonnaires (uniquement sur les axes internes au quartier, les axes principaux restent limités à 50).

SECTEUR SAINTE-HÉLÈNE



Aménagements existants	Aménagements préconisés
 Zone 30	 Aménagement de limitation de vitesse à ajouter (potentiellement)
 Aménagement de limitation de vitesse (Plateau piéton, coussin, réduction de voie...)	

- Points positifs**
- ✓ Toute la commune est couverte par une zone 30.
 - ✓ Les axes principaux sont bien équipés en aménagements de limitation de vitesse, particulièrement autour des écoles.

- A développer**
- ✓ Compléter les aménagements de limitation de vitesse sur les axes communaux en ligne droite.

14. ENCOURAGER ET FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE TIERS-LIEUX SUR LE TERRITOIRE

Objectifs

Permettre aux habitants de la CCBBO de limiter leurs déplacements vers l'extérieur du territoire, tout en participant à la création de lien social

Description du service :

La CCBBO peut mettre à disposition des bâtiments publics, pour permettre aux habitants du territoire qui le souhaitent de limiter leurs déplacements :

- Les tiers-lieux sont des espaces physiques, multifonctionnels, qui s'adaptent aux besoins des habitants de la CCBBO
- Une réflexion à mener : gratuité pour les usagers, ou non ?

Les tiers-lieux, « des espaces physiques pour faire ensemble »



Télétravail



Entrepreneuriat



Formation professionnelle



Missions de services civiques



Manufactures de proximité



Conseillers numériques

Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Financement : Mise à disposition des locaux et du personnel
Communes	Partenaire technique dans l'identification voire l'aménagement des espaces physiques

€ Coût

- Mise à disposition d'un bâtiment public
- Charges de personnels
- ...

15. METTRE EN PLACE UNE HALTE FERROVIAIRE DANS LA ZI DU PORZO

Objectifs

Faciliter l'accès à la zone industrielle du Porzo depuis Lorient Agglomération pour accroître son attractivité.

Description du service :

La ville de Kervignac aura uniquement en charge l'aménagement urbain autour de la halte



Les horaires de travail en usine sont parfois décalés des heures de passage des trains habituels.

Pour optimiser cette halte, une réorganisation des services est nécessaire.



Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Partenaire technique - Négociations et argumentation auprès de la Région et SNCF Réseau
SNCF Réseau	Partenaire technique et financier
Région Bretagne	Organisation des lignes
Ville de Kervignac	Réalisation des aménagements légers aux abords de la halte



Coût

2,6 Millions € pour une halte ferroviaire

(Estimation SNCF Réseau)

16. EXPÉRIMENTER UN RÉSEAU D'AUTOSTOP ORGANISÉ

Objectifs

Sécuriser et optimiser la pratique de l'autostop sur le territoire.

Description du service :

Installation d'arrêts visibles, et mise à disposition d'une application pour faciliter la rencontre des automobilistes et passagers

Avantages de faire appel à un prestataire :

- ✓ **Simpleté** : Réflexion et installation en externe
- ✓ **Rapidité** (Mise en œuvre rapide en 4 à 6 mois)
- ✓ **Digital** : Mise à disposition d'une application pour les usagers.



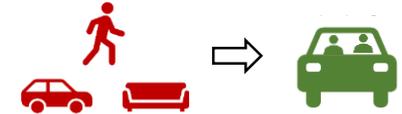
Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	<ul style="list-style-type: none"> • Financeur, chef de file et coordinateur entre les parties prenante • Information et Communication
Rézo pouce (ou autre)	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des arrêts et mise à dispo de l'application
Automobilistes	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs bénévoles de voyageurs

€ Coût

- **Abonnement annuel Rézo Pouce** : 3 000€
- **Frais d'installation la première année** : 4 500€

17. DÉVELOPPER L'USAGE DES VÉHICULES PARTAGÉS (1/2)

Objectifs

Permettre une baisse de la multi-motorisation des ménages en développant une offre de véhicules partagés.

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Description du service :

Mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers pour la durée et la destination de leur choix. Ces véhicules peuvent appartenir :

- ✓ A la collectivité
- ✓ A un opérateur d'autopartage
- ✓ A des particuliers

Pour un engagement durable, possibilité de miser sur des véhicules électriques

Exemple d'opérateurs privés



Exemple de getaround

- ✓ Un service d'autopartage entre particuliers.
- ✓ Des prix attractifs, mais un service non développé sur le territoire



Oups ! Aucun résultat trouvé.

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Chef de file et coordinateur entre les parties prenantes

Prestataires

Fourniture du service

Communes

Mise en place des bornes, achat des véhicules le cas échéant



Coût

- Flotte propre à la CCBBO : 400 000 € environ pour équiper 4 pôles de 2 véhicules électriques
- Opérateur d'autopartage : Gratuit pour la collectivité
- Entre particuliers : Coûts de communication et d'information pour promouvoir la pratique.

17. DÉVELOPPER L'USAGE DES VÉHICULES PARTAGÉS (2/2)

Autopartage de véhicules électriques – CC de Lunéville et Baccarat

42 véhicules
électriques en
autopartage



50 bornes de
recharge
(1 par commune)



Fonctionnement du service

- ✓ **Réservation en ligne après inscription**
- ✓ **Trois formules** : Flex (sans abonnement), Confort, et Multi-Confort (voir tarifs dans le tableau).
- ✓ **Tout est inclus dans le prix** : location, assurance, recharge, entretien, nettoyage.
- ✓ **Remise du véhicule à la place à laquelle on l'a emprunté.**

Fournisseurs



Gestionnaire du service



Fournisseur d'électricité verte

Tarifs appliqués pour la location des véhicules

	Formule Flex (sans abonnement)	Formule Confort	Formule Multi- Confort
 Conducteur	x	Un seul conducteur	Plusieurs conducteurs
Prix abonnement	x	5 € / mois	10€ / mois
Tarifs	De 2€ à 5€ / h	De 1€ à 3€ / h	De 1€ à 3€ / h

Carte de localisation des véhicules et bornes de recharge



autopartage zéro émission

42 véhicules électriques
40 Zoé + 2 Kangoo ZE
50 bornes de recharges



Partenaires qui aident au financement

- ✓ **Europe** : Fond Européen Agricole pour le Développement Rural (FEDER).
- ✓ **Etat** : Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL).
- ✓ **Région Grand Est et ADEME** : programme CLIMAXION.
- ✓ **Conseil départemental de la Meurthe-et-Moselle** : Contrat Territoires Solidaires (CTS).

18. PROPOSER DES PARCOURS ACCOMPAGNÉS POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE FRAGILITÉ

Objectifs

Autonomiser les publics inexpérimentés ou en difficulté sur le plan de leur mobilité

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Description du service :

Le choix du ou des publics cibles :



Personnes en situation de handicap



Collégiens/Lycéens



Personnes en insertion,
en difficulté



Personnes âgées

Exemple : les bilans de compétence mobilité

Objectifs :

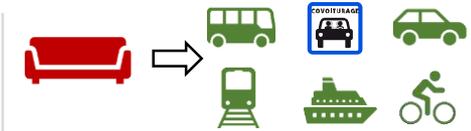
- ✓ Evaluer les capacités à utiliser les modes disponibles et identifier les freins existants.
- ✓ Définir les besoins du demandeur
- ✓ Etablir un programme d'action personnalisé

Réalisés au sein de plateformes de mobilité. En moyenne, il est réalisé au cours d'une séance de 3h (source CEREMA, accompagnement de la mobilité).

D'autres d'actions à mettre en place :

- ✓ **Organisation d'Ateliers** de prise en main des outils numériques liés à la mobilité
- ✓ **Initiation aux transports** : mise en place de « sorties » avec des accompagnateurs pour montrer le déroulement des trajets.

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Chef de file, financeur, choix des publics bénéficiaires
CCAS, Collèges/Lycées, Département, Région	Définition des publics cibles et accompagnement à la réalisations des ateliers / sorties et bilans de compétence



Coût

- Internes de coordination et de mobilisation des acteurs
- Participation financière à la mise en place des ateliers : +/- 10 000 € / an

19. ORGANISER ET RÉGLEMENTER L'OFFRE DE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DES ESPACES TOURISTIQUES

Objectifs

Optimiser l'espace disponible pour organiser le stationnement, tout en préservant le cadre paysager et la tranquillité des plages.

Description du service :

Développer des parkings qualitatifs et intermodaux, en intégrant dans l'aménagement des arrêts de TC, et des stationnements vélo.

- ✓ Extension des aires de stationnement
- ✓ Aménagement des aires de stationnement pour les modes doux.
- ✓ Amélioration des cheminements modes doux entre les parkings et la plage

Préconisations

- ✓ Aménager les parkings à une distance suffisante des plages, pour garantir la tranquillité.
- ✓ Les plages de la CCBBO ne sont pas construites dans des zones denses ou bâties, il n'est donc pas nécessaire de mener des politiques de réglementation du stationnement (stationnement payant ou zones bleues).
- ✓ Garantir la qualité des cheminements piétons, afin de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite, et familles avec poussettes.

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Partenaire technique
Communes / CD 56	Partenaires techniques et financiers en tant que gestionnaire de voirie



Coût

- ✓ **Construction d'un parking en surface : entre 2 000€ et 5 000€ par place.**
- ✓ **Stationnement vélo : 100€ / place (arceaux).**

20. AMÉLIORER LES CONNEXIONS DU TERRITOIRE VERS LES NAVETTES DE LA RADE

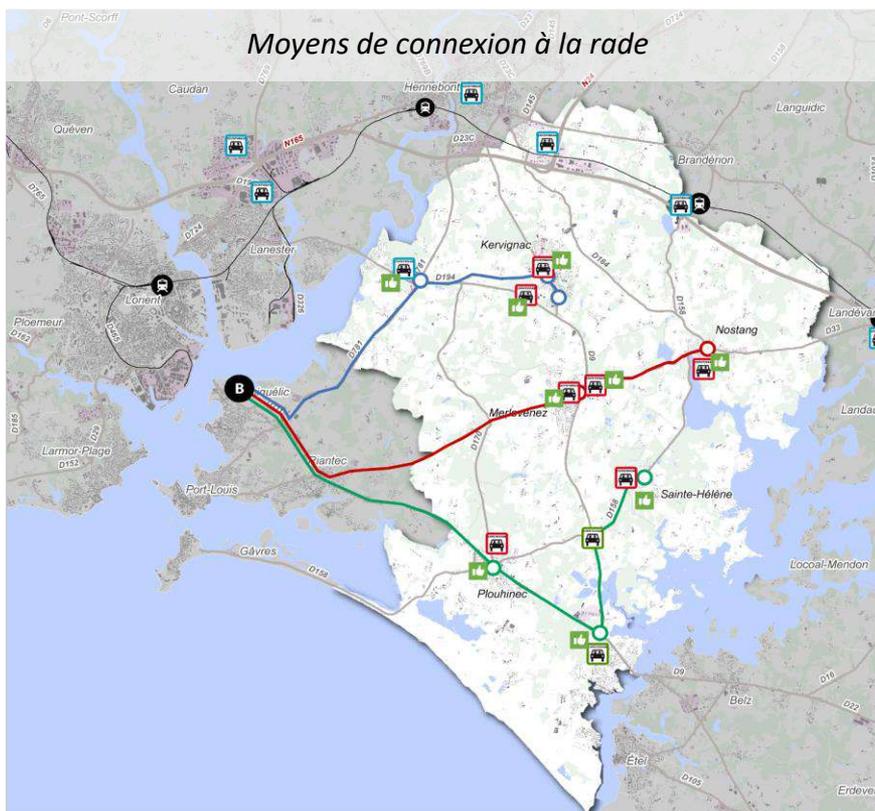
Objectifs

Proposer un panel de solutions complémentaires et multimodales pour rejoindre l'embarcadère de Locmiquélic

Description du service :

Plusieurs solutions proposées dans le plan d'actions :

- ✓ Navettes (Action n° 1)
- ✓ Extension des lignes CTRL 15 et 17 (Action n°1)
- ✓ Aires de covoiturage (Action n°4)
- ✓ Arrêts d'autostop organisé (Action n°9)
- ✓ Schéma Directeur Cyclable : itinéraires 3, 20 et 22



Planification

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO	Coordination des différentes actions
Communes	Construction des arrêts et des aires
Prestataires (autostop, covoiturage organisé)	Mise en place des offres
CCBBO	Mise en place des navettes

€ Coût

• Coûts annuels des navettes :

Nostang – Merlevenez : 49 000 € pour 1 A/R / jour / an ; Ste-Hélène – Plouhinec : 61 000 € pour 1 A/R / jour / an ; Kervignac – Kernours : 39 500 € pour 1 A/R / jour / an

• Création et équipement des aires programmées : 120 - 130 000 €

• Coût annuel Rézo Pouce : 7 500€

21. DÉVELOPPER DES LIGNES DE RABATTEMENT VERS LA GARE D'HENNEBONT

Objectifs

Encourager la desserte en transports en communs en direction d'Hennebont, en passant par la ZI du Porzo.

Description du service :

Mise en place d'une navette entre la gare d'Hennebont et les communes de la CCBBO, en priorité Kervignac, pour laquelle il y a le plus grand potentiel de flux.

Plusieurs possibilités :

- ✓ Organisation par la CCBBO
- ✓ Organisation par la CA de Lorient, par le biais du réseau CTRL
- ✓ Organisation conjointe entre CA de Lorient et CCBBO



Proposition : 8 Allers-Retours par jour en semaine



**Proposition :
2 nouveaux arrêts**

- ✓ Porzo Est
- ✓ Porzo Ouest

Planification : Long-terme

Court terme

Moyen terme

Long terme

Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Chef de file, co-financier, définition des besoins et des itinéraires
CA Lorient	Partenaire technique en tant qu'exploitant des lignes CTRL et AOM Locale



Coûts potentiels

210 000€ / an pour 8 A/R / j en semaine

Cofinancé avec la CA de Lorient

22. ACCROITRE LE FONCTIONNEMENT DU PASSEUR DE LA RIA D'ETEL, ET FACILITER LE RABATTEMENT VERS L'EMBARCADÈRE

Objectifs

Faciliter les déplacements entre le Magoùer et Etel toute l'année

Planification

Court
terme

Moyen
terme

Long
terme

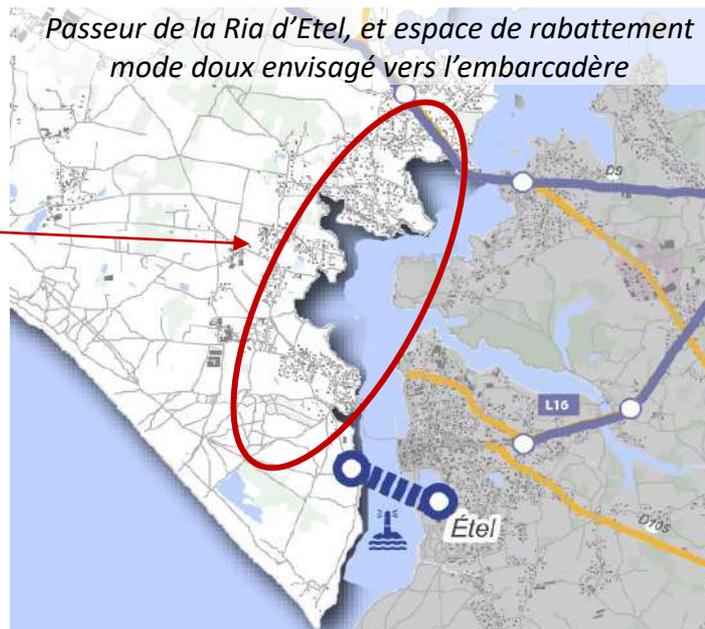
Description du service :

Augmenter les fréquences du passeur, et le pérenniser toute l'année

- ✓ Négociations nécessaires avec l'AQTA
- ✓ Possibilité de demander une cogérance, mais implique également un cofinancement

Rabattement vers l'embarcadère en modes actifs :

Travail sur les cheminements modes doux sur la rive d'Etel et en direction de la plage du Magoùero pour faciliter l'accès au Passeur.



Report modal :



Acteurs	Rôles
CCBBO	Chef de file, Négociations avec AQTA, co-financier, co-définition du niveau d'offre
AQTA	Exploitant actuel de l'embarcadère

€ Coût

Un coût qui dépend à la fois de la demande et du type de service proposé.

23. METTRE EN PLACE UNE OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE POUR LES PERSONNES FRAGILES

Objectifs

Permettre aux personnes les plus fragiles de gagner en mobilité pour leurs déplacements de première nécessité (alimentaires, médicaux, administratifs).

Planification

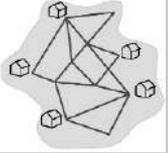
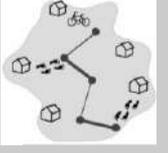
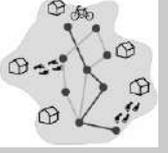
Court terme

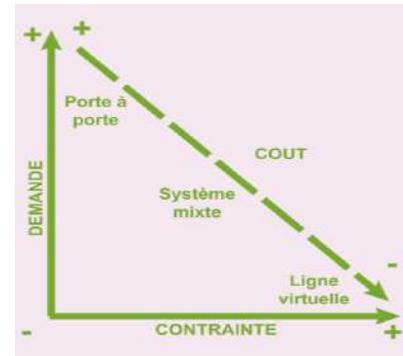
Moyen terme

Long terme

Description du service :

Plusieurs formes et niveaux de services pour le transport à la demande :

PORTE-A-PORTE	VIRTUEL	MIXTE
		
Itinéraires souples	Itinéraires fixes	Itinéraires fixes ou souples
Horaires souples	Horaires fixes	Horaires souples ou fixes
Points d'arrêt souples	Points d'arrêt fixes	Porte à point d'arrêt ou point d'arrêt à point d'arrêt



Report modal :



Acteurs

Rôles

CCBBO

Chef de file, financement des lignes, validation des publics cibles, information et communication

CCAS, Département, Région

Définition des publics cibles

Le choix du public cible est primordial :



Personnes âgées



Personnes en situation de handicap



Personnes en insertion, en difficulté



Coût

Un coût qui dépend à la fois de la demande et du type de service proposé.

PARTIE 5

LA SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS

Intitulé de l'action	Rôle de la CCBBO	Exemples de coûts
14 actions à court-terme		
1) Mettre en place des navettes de rabattement vers la rade de Locmiquélic	Chef de file et co-financier	A définir en concertation avec la Région et la CA de Lorient
2) Renforcer la Ligne Régionale 16	Partenaire technique et financier de la Région	
3) Créer une sous-ligne 16 vers Nostang et Sainte-Hélène		
4) Développer des aires de covoiturage existantes et en créer de nouvelles	Chef de file et coordinateur	Total pour la création et l'équipement des aires : 120 K€ à 130 K€ préconisés
5) Poursuivre le développement des pôles d'échange multimodaux et y intégrer toutes les offres		A affiner selon le niveau d'équipements
6) Réfléchir avec Lorient Agglomération à une situation partenariale	Chef de file en concertation avec la CA de Lorient	A définir en concertation avec la Région et la CA de Lorient
7) Accompagner la CA de Lorient dans l'extension des lignes CTRL vers la ZI du Porzo et le PA du Braigno		
8) Réfléchir avec les entreprises de la ZI du Porzo	Partenaire technique	Réalisation d'un Plan de Mobilité : +/- 30 000 €
9) S'appuyer sur la plateforme régionale Ouest Go	Chef de file et partenaire technique	Pour le budget global communication : Environ 15 000€ / an
10) Développer des lignes de covoiturage dynamiques		A déterminer avec le prestataire choisi
11) Créer un guide / une plateforme de la mobilité		Temps de développement en interne, ou réalisation par un prestataire extérieur.
12) Approfondir les évènements pour promouvoir et sensibiliser les méthodes alternatives		Plus ou moins 15 000€ / an de budget communication (au global)
13) Généraliser la pacification des secteurs urbains pour favoriser les mobilités douces		A affiner selon le niveau d'équipements
14) Encourager et favoriser le développement de tiers-lieux sur le territoire	Partenaire technique	Financement : Mise à disposition des locaux et du personnel
6 actions à moyen-terme		
15) Mettre en place une halte ferroviaire dans la ZI du Porzo	Partenaire technique	Coûts internes de mobilisation et de lobbying auprès des partenaires
16) Expérimenter un réseau d'autostop organisé	Chef de file et partenaire technique / financier	Abonnement annuel Rézo Pouce : 3 000€ Frais d'installation la première année : 4 500€
17) Développer l'usage des véhicules partagés		400 000 € environ pour équiper 4 pôles de 2 véhicules électriques
18) Proposer des parcours accompagnés pour les personnes en situation de fragilité		Internes de coordination et de mobilisation des acteurs / Participation financière à la mise en place des ateliers : +/- 10 000 € / an
19) Organiser et réglementer l'offre de stationnement à proximité des espaces touristiques	Partenaire technique	Pour les communes : Construction d'un parking en surface : entre 2 000€ et 5 000€ par place ; Stationnement vélo : 100€ / place (arceaux).
20) Améliorer les connexions du territoire navettes de la rade	Coordination des différentes actions	Coût des différentes actions concernées
3 actions à long-terme		
21) Développer des lignes de rabattement vers la Gare d'Hennebont	Chef de file et partenaire technique / financier	A définir en concertation avec la Région et la CA de Lorient
22) Accroître le fonctionnement du passeur de la Ria d'Étel et faciliter le rabattement vers l'embarcadère	Chef de file en concertation avec AQTA	Un coût qui dépend à la fois de la demande et du type de service proposé.
23) Mettre en place une offre de transport à la demande pour les personnes fragiles	Chef de file, financement des lignes	