

Elaboration du Plan de Mobilité Rurale du territoire d'Arc Sud Bretagne et de Questembert Communauté

**Phase 2 : Propositions d'actions
Réunion du 18 juin 2018**



➤ Cette étude est la poursuite de la dynamique de coopération engagée entre les deux EPCI sur la question de la mobilité et a pour objectifs :

- **D'améliorer les conditions de circulation tous modes pour l'ensemble de la population** en identifiant les besoins de mobilité et en s'appuyant sur des potentiels des offres existantes
- **De définir une stratégie globale des déplacements** à l'échelle intercommunale et en lien avec les polarités voisines
- **De décliner les orientations engagées en matière d'aménagement et d'urbanisme du territoire et de développement durable** issues du SCOT d'ASB et du PLUI valant SCOT de QC
- **De sensibiliser auprès des acteurs du territoire** pour développer les alternatives au tout automobile

➤ Ce Plan de Mobilité Rurale constituera au final un réel outil programmatique :

- **Il sera une feuille de route opérationnelle** en matière de mobilité pour chaque intercommunalité
- **Avec un programme d'actions** adapté aux besoins, contexte et finances locales et répondant aux enjeux énergétiques (loi TECV)

*Phase transversale de
concertation / co-
construction du
projet :*

Entretiens

Enquêtes population

*Questionnaires
communaux*

Groupes de travail

Cotech

Copil

*Conseil
communautaire*

Réunions publiques

- **TF - Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic**

- **TF - Phase 2 : Propositions d'actions**

- **TF - Phase 3 : Formalisation et validation du PMR**

- **TC – Accompagnement dans la mise en œuvre des actions**

Démarrage : 29 juin 2017

Cotech 01 décembre 2017

Copil 07 décembre 2017 :
validation du diagnostic

Bureau com 18 décembre 2017 :
validation des enjeux

Groupes de travail 13 mars
2018 : **échanges sur la
traduction des enjeux en
actions**

**Commission du 18 juin :
échanges sur les
propositions d'actions**

Copil 12 juillet 2018



Rappel du diagnostic et des enjeux

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

- ### Une multipolarisation "équilibrée" du territoire

- ## Un territoire ne répondant pas à tous les besoins

-
- Le diagramme illustre la répartition et les déplacements des actifs résidents et travaillant sur le territoire de la Communauté de Communes de Questembert. Les données sont présentées dans le tableau ci-dessous :
- | Zone / Type de territoire | Nombre d'actifs | Pourcentage |
|---|-----------------|-------------|
| 10 360 actifs qui résident et travaillent sur le territoire | 10 360 | 53 % |
| 3 800 actifs qui viennent travailler sur le territoire | 3 800 | - |
| 9 100 actifs qui quittent le territoire pour aller travailler | 9 100 | 47 % |
| QUESTEMBERT COMMUNAUTE | | |
| 4 170 actifs qui résident et travaillent sur Questembert Communauté | 4 170 | 45 % |
| 1 800 actifs (qui viennent travailler sur le territoire) | 1 800 | - |
| 4 600 actifs (qui quittent le territoire pour aller travailler) | 4 600 | 49 % |
| 550 actifs (5 %) | 550 | 5 % |
| 510 actifs (5,5 %) | 510 | 5,5 % |
| ARC SUD BRETAGNE | | |
| 5 800 actifs qui résident et travaillent dans leur commune de résidence | 5 800 | - |
| 5 130 actifs qui résident et travaillent sur Arc Sud Bretagne | 5 130 | 50 % |
| 4 500 actifs (44 %) | 4 500 | 44 % |
| 2 000 actifs (qui viennent travailler sur le territoire) | 2 000 | - |
| 3 050 actifs | 3 050 | - |
| 2 750 actifs | 2 750 | - |

Une nécessaire dépendance à l'usage de la voiture

- 92 % des ménages motorisés dont la moitié multi motorisés
- Plus de 8 déplacements domicile –travail sur 10 réalisés en voiture
- 1,9 % d’usage des transports collectifs

Synthèse du diagnostic : organisation du territoire et mobilité des habitants

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

Une mobilité quotidienne locale importante :



- Les achats, 1er motif de déplacements avec des pratiques de déplacements différenciées selon les CSP
- 45 % des déplacements tous motifs à destination des polarités principales (Questembert, Muzillac, Nivillac)
- 10 360 actifs résidant et travaillant sur ASB/QC dont la ½ dans leur commune de résidence

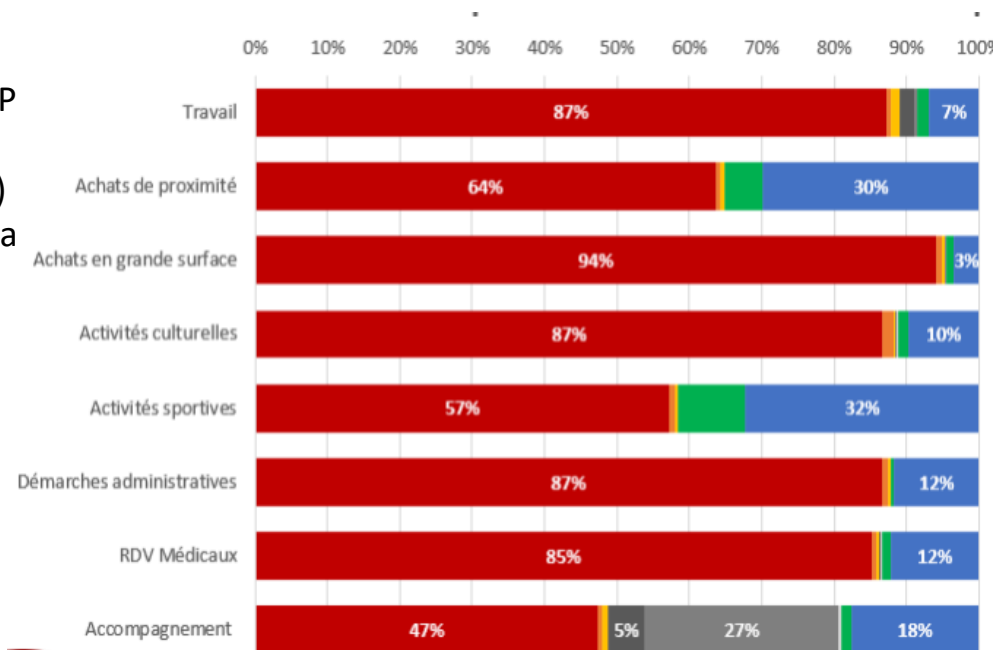
Un potentiel important de captifs des modes alternatifs à la voiture

- 1/3 de la population communautaire (15 000)
- Dont 21 % de personnes de + de 65 ans, 9% de – de 17 ans
- + de 30 % de déplacements réalisés en modes doux pour les déplacements de proximité

Une mobilité contrastée et complexe

- Une mobilité variable selon les CSP (un actif se déplace davantage qu'une personne âgée)
- Malgré une faiblesse d'offre alternative, des conditions de déplacements jugées satisfaisantes par les habitants pour 85 % des automobilistes
- Les facilités de circulation en voiture demeurent le premier frein à la pratique de modes actifs

Répartition modale selon les motifs de déplacements



- Voiture
- Voiture en covoiturage (hors membre du foyer)
- Moto
- Train
- Car Tim
- Navette locale
- Vélo
- à pied

Source : Enquête mobilité réalisée auprès
des habitants d'ASB et QC, sept. 2017

Synthèse du diagnostic : Les conditions de déplacements sur le territoire

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

De bonnes conditions d'accessibilité et de circulation routière

- 2 axes de desserte majeurs : RN 165 et RD 775

Une densité intéressante de circuits scolaires

- + de 100 circuits

Un réseau cyclable d'envergure régionale voire nationale, à vocation touristique

- 3 grands itinéraires de VVV (V2, V3 et V5)

10 aires de covoiturage officielles

Une offre de transports collectifs limitée

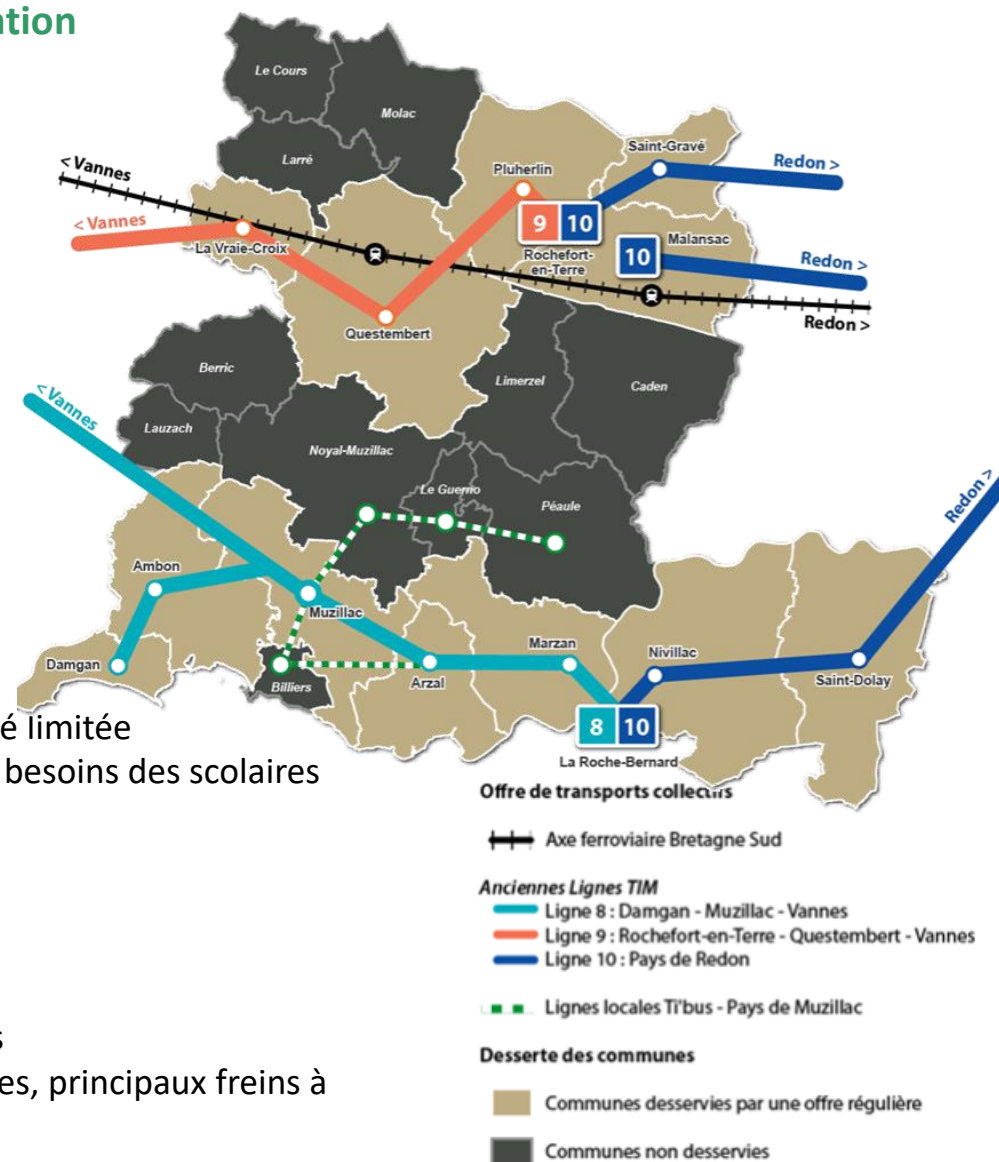
- Une desserte ferroviaire sur QC mais une intermodalité limitée
- Des lignes interurbaines adaptées principalement aux besoins des scolaires

Une augmentation des trafics routiers

- + 10 % d'augmentation des trafics en 5 ans sur les RD

Un manque d'itinéraires modes doux locaux

- Absence et/ou manque de continuité des itinéraires
- Sentiment d'insécurité et le manque d'infrastructures, principaux freins à la pratique des modes doux



1. Améliorer les conditions de déplacements de proximité (courte distance), importants sur le territoire communautaire

- > Sécuriser les déplacements
- > Développer des infrastructures / définir des itinéraires cohérents
- > Assurer des conditions propices à la pratique piétonne et cyclable (aménagement et urbanisme)

2. Tenir compte des besoins de déplacements selon les lieux de résidence et les catégories de population

- > Améliorer l'accessibilité aux pôles de services communautaires pour les captifs
- > Faciliter l'accès aux pôles d'emplois et de services extérieurs au territoire
- > Déployer une offre de mobilité à destination des touristes valorisant l'accès aux lieux emblématiques

3. Optimiser et développer les offres de transport existantes sans opposer l'usage de la voiture

- > Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants
- > Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales
- > Informer, communiquer, sensibiliser auprès des habitants favorisant un usage plus modéré de la pratique autosoliste

➤ Méthodologie déployée

- 36 participants : élus et acteurs institutionnels et acteurs socio-économiques
- 3 ateliers organisés par public cible afin de mieux cerner les besoins de mobilité spécifiques à chacun :
 - **CAPTIFS,**
 - **ACTIFS,**
 - **TOURISTES**
- 4 grands thèmes :
 - **Transports en commun**
 - **Modes actifs**
 - **Intermodalité**
 - **Covoiturage**
 - **Des actions transversales**
- Chacun découpés autour de **3 ou 4 groupes de travail**
- Débat et réflexion autour des **pistes d'actions proposées** et leurs détails de mise en œuvre
- **Priorisation et estimation de leur faisabilité** sur un temps donné.



Pistes d'actions Captifs		Intérêt de l'action dans le PDU 1 = Très faible 5 = Très fort					Faisabilité technique/Compétence 1 = Très peu faisable 5 = Très faisable					Faisabilité financière 1 = Très peu faisable 5 = Très faisable					Partenaires
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
1	Piste 1 :																
	Développer des itinéraires modes doux destinés à la pratique utilitaire																
	Groupe 1																
	Groupe 2																
2	Piste 2 :																
	Optimiser l'offre de transports en commun interurbaine																
	Groupe 1																
	Groupe 2																
3	Piste 3 :																
	Développer le covoiturage pour l'emploi																
	Groupe 1																
	Groupe 2																
4	Piste 4 :																
	Développer l'autopartage et tirer partie de l'électromobilité																
	Groupe 1																
	Groupe 2																
5	Piste 5 :																
	Impliquer les entreprises dans des démarches de mobilité durable																
	Groupe 1																
	Groupe 2																

➤ Atelier thématique 1 : les captifs

- Des actions touchant principalement le covoiturage et l'aménagement du territoire

➤ Atelier thématique 2 : les actifs

- Des actions touchant principalement le covoiturage et la promotion de la mobilité durable

➤ Atelier thématique 3 : les touristes

- Des actions touchant principalement le développement de liaisons modes doux sécurisés et de services complémentaires

Les actions ayant fait l'unanimité

- Le développement du covoiturage : infrastructure, mise en relation et sensibilisation
- La mise en place d'un réseau de circulation modes doux sécurisé et cohérent
- Le développement de services de location de vélo/VAE
- La promotion de la mobilité durable
- L'amélioration de l'intermodalité au sein des aires multimodales (gare, arrêt structurant...)
- Le développement de la mobilité inversée

Les actions jugées comme non prioritaires

- L'optimisation des lignes routières interurbaines BreizhGo (compétence Région)
- La mise en place d'un service de transport à la demande pour rejoindre les pôles extra-communautaires
- La mise en place de parkings relais



Proposition d'un programme d'actions

Le programme d'actions : une proposition de traduction opérationnelle des enjeux validés sur le territoire

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

➤ ORIENTATION 1 : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ SUR LE TERRITOIRE

→ La majorité des flux de **déplacements sont communautaires** et se font en direction des **principales polarités**. Ainsi, l'amélioration des déplacements sur de courtes distances passe par la mise en place de conditions favorables à la pratique des modes doux : en matière **d'aménagements et de sensibilisation**.

➤ ORIENTATION 2 : TENIR COMPTE DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCES ET LES CATÉGORIES DE POPULATION

→ L'offre de mobilité sur le territoire doit pouvoir répondre à la **diversité des besoins (actifs, captifs, touristes...)**. Ainsi, il est nécessaire de mettre en place une **palette de solutions** touchant aussi bien le **covoiturage, le transport local, estival, etc.)** en veillant à **s'appuyer sur l'existant et poursuivre l'effort en matière de communication**.

➤ ORIENTATION 3 : OPTIMISER ET DÉVELOPPER LES OFFRES DE TRANSPORT EXISTANTES

→ De nombreuses initiatives et démarches existent déjà. Il s'agit **d'améliorer les conditions de déplacements en optimisant et coordonnant les offres existantes** mais aussi de **développer les solidarités et les expérimentations**. Il faut également poursuivre l'effort en matière de **communication et sensibilisation aux changements de comportements**.

Le programme d'actions : une proposition de traduction opérationnelle des enjeux validés sur le territoire

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

➤ AXE 1 : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ SUR LE TERRITOIRE

▪ A1 : Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à vocation touristique et utilitaire

- Des **itinéraires sécurisés et cohérents/continus**
- Des itinéraires destinés aussi bien aux **déplacements utilitaires** (travail/études/achats, etc.) qu'à la **vocation touristique**



▪ A2 : Développer des services à la mobilité active

- Accompagner le développement d'infrastructures par la mise en place de **services complémentaires au vélo** : location de VAE, stationnement vélo, indemnité kilométrique vélo, etc.



Exemple : location de VAE – CC du Val d'Ille Aubigné (35)

▪ A3 : Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs

- Améliorer le cadre de vie et la qualité de vi(II)e dans les bourgs (**pacification, encadrement du stationnement**)
- Vers une **mobilité inversée** : développer des services itinérants, des espaces de coworking afin de limiter les déplacements et d'offrir aux une réponse à leurs besoins essentiels.



Le programme d'actions : une proposition de traduction opérationnelle des enjeux validés sur le territoire

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

AXE 2 : TENIR COMPTE DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCES ET LES CATÉGORIES DE POPULATION

- **A4 : Développer la pratique du covoiturage sur le territoire**
 - En matière d'infrastructures : le développement des **aires de covoiturage**
 - En matière de mise en relation : permettre aux covoitureurs de se reconnaître entre eux => **Plateforme régionale OuestGo**
 - En matière de sensibilisation : impliquer les acteurs locaux économiques => **Covoiturage +**
- **A5 : Développer un transport local selon les publics visés**
 - Questionner le **transport local Ti'bus** et son extension aux autres communes d'ASB
 - Optimisation de l'existant : ouvrir le **transport scolaire à d'autres publics**
 - Solidarités : expérimenter un **système d'autostop organisé**
- **A6 : Développer une offre de mobilité à destination des touristes**
 - Mettre en place une **offre de transport estivale de QC vers le littoral** (en cours)
 - Une **gestion spécifique d'accès à certains sites** en saison touristique (navettes, stationnement...)
 - Réfléchir à des **offres de mobilité alternatives et ludiques**
 - Accompagner et sensibiliser les personnels des **offices de tourisme à la mobilité durable**



Ex : navette hippomobile - Questembert

Le programme d'actions : une proposition de traduction opérationnelle des enjeux validés sur le territoire

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

AXE 3 : OPTIMISER ET DÉVELOPPER LES OFFRES DE TRANSPORT EXISTANTES

■ A7 : Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants

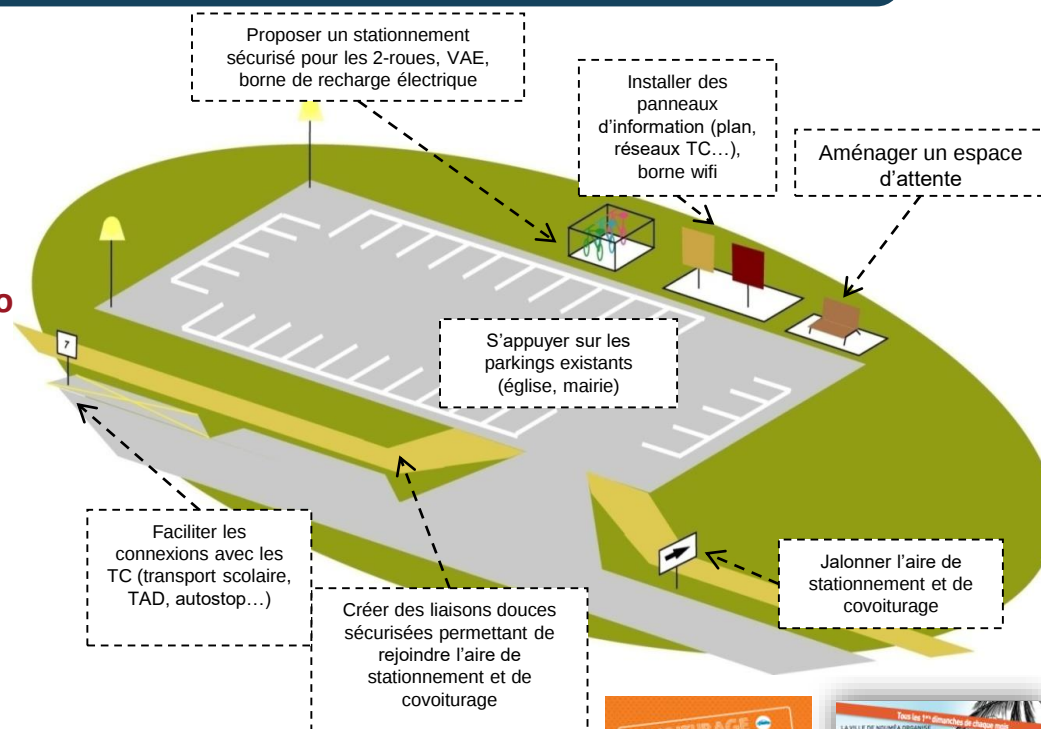
- Relancer une **expérimentation permettant de relier efficacement la gare de Questembert au centre-bourg**
- Mettre en place une **offre de stationnement vélo sécurisée**

■ A8 : Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales

- Vers des **aires multimodales couplant mobilité et services +**
- Développer **l'autopartage entre particuliers**
- Encourager le **transport scolaire mixte**

■ A9 : Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable et sur l'offre existante

- Multiplier les **actions de sensibilisation à la mobilité durable** pour différents publics et sous plusieurs formes (événements, flyers, affiches...)
- Communiquer et informer sur les **lignes de transports existantes** (Breizhgo, TER, etc.)



Ex de sensibilisation aux modes doux et alternatifs

Le programme d'actions : une traduction opérationnelle des enjeux validés sur le territoire

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

➤ ORIENTATION 1 : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ SUR LE TERRITOIRE

- **Action 1** : Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à vocation touristique et utilitaire
- **Action 2** : Développer des services à la mobilité active
- **Action 3** : Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs

➤ ORIENTATION 2 : TENIR COMPTE DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCES ET LES CATÉGORIES DE POPULATION

- **Action 4** : Développer la pratique du covoiturage sur le territoire
- **Action 5** : Développer un transport local selon les publics visés
- **Action 6** : Développer une offre de mobilité à destination des touristes

➤ ORIENTATION 3 : OPTIMISER ET DÉVELOPPER LES OFFRES DE TRANSPORT EXISTANTES

- **Action 7** : Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants
- **Action 8** : Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales
- **Action 9** : Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable et sur l'offre existante

Le programme d'actions : une traduction opérationnelle des enjeux validés sur le territoire

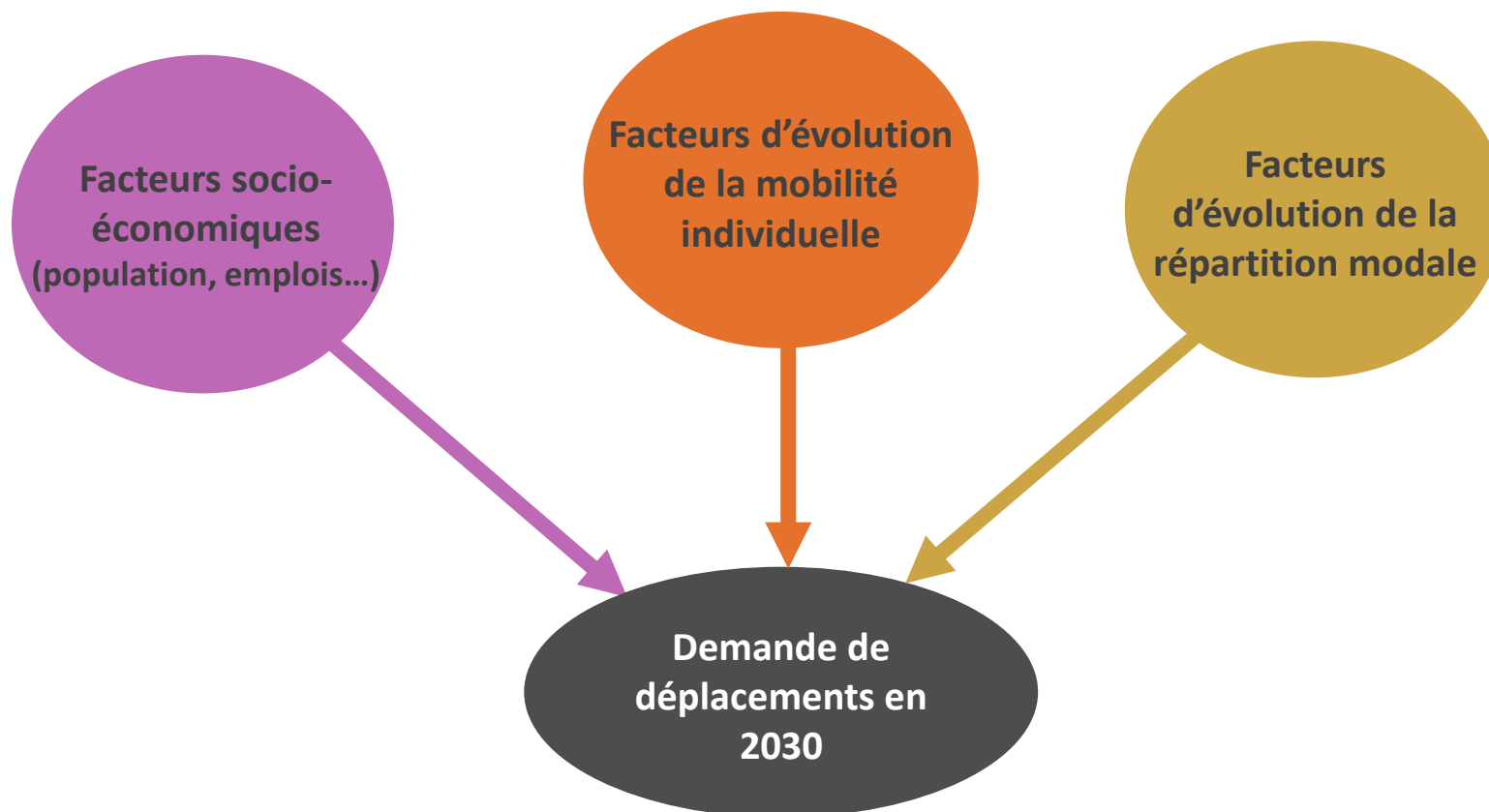
Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

N° de l'action	ACTIONS	Faisabilité technique	Faisabilité financière	Réponses aux besoins	Territoire concerné	
		simple: +	complexe: +++		QC	ASB
1.	Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à vocation touristique et utilitaire	++	+++	Tous publics	X	X
Mesure 1.1	Développer des itinéraires sécurisés et cohérents	++	+++	Tous publics	X	X
Mesure 1.2	Valoriser les liaisons en lien avec les stratégies touristiques engagées sur les deux territoires (valorisation des VVV)	++	+++	Tous publics	X	X
2.	Développer des services à la mobilité active	+	+	Tous publics	X	X
Mesure 2.1	Mettre à disposition/ location des vélos (et/ou VAE, vélos électriques à l'hydrogène)	++	++	Tous publics	X	X
Mesure 2.2	Mettre en place l'indemnité kilométrique vélo	+	+	Actifs	X	X
3.	Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs	++	+	Tous publics	X	X
Mesure 3.3	Proposer un appui technique pour développer des outils de modération des vitesses dans les bourgs	++	+++	Tous publics	X	X
Mesure 3.2	Mieux encadrer les pratiques de stationnement (mutualisation, réglementation...)	++	++	Tous publics	X	X
Mesure 3.3	Conseiller les communes pour intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement (en lien avec PLU, PLUi)	+	+	Tous publics	X	X
Mesure 3.4	Développer la mobilité inversée (espaces de coworking, services itinérants...)	+	+	Tous publics	X	X
AXE 2 :Tenir compte des besoins de déplacements selon les lieux de résidence et les catégories de population						
4.	Développer la pratique du covoiturage sur le territoire	++	++	Actifs/Captifs	X	X
Mesure 4.1	Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage	++	++	Actifs/Captifs	X	X
Mesure 4.2	Communiquer et sensibiliser auprès des entreprises en adhérant à l'association Covoiturage Plus	+	+	Actifs/Captifs	X	X
Mesure 4.3	Améliorer la mise en relation entre covoitureurs en adhérant à la plateforme régionale OuestGo	+	+	Actifs/Captifs	X	X
5.	Développer un transport local selon les publics visés	++	++	Captifs		X
Mesure 5.1	Expérimenter l'autostop organisé	+	+	Jeunes	X	X
Mesure 5.2	Questionner le transport local Tibus et son extension aux autres communes d'ASB	++	++	Personnes âgées		X
Mesure 5.3	Mettre en place un minibus mutualisé entre les communes et les structures locales	++	++	Captifs/Jeunes/sans emploi	X	X
6.	Développer une offre de mobilité à destination des touristes	+	+	Touristes	X	X
Mesure 6.1	Expérimenter une navette estivale reliant QC au littoral d'ASB	++	++	Touristes	X	
Mesure 6.2	Mettre en place une gestion spécifique d'accès à certains sites touristiques (navette et Parc relais, réglementation stationnement...)	++	++	Touristes	X	X
Mesure 6.3	Expérimenter des solutions de mobilité alternatives et ludiques (navettes hippomobiles, maritimes...)	++	++	Touristes	X	X
Mesure 6.4	Accompagner et sensibiliser les personnels des offices de tourisme à la mobilité durable (packs tourisme, guides...)	+	+	Touristes	X	X
AXE 3 : Optimiser et développer les offres de transport existantes						
7.	Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants	++	++	Tous publics	X	X
Mesure 7.1	Relancer une expérimentation pour relier efficacement la gare de Questembert au centre-bourg	++	++	Tous publics	X	
Mesure 7.2	Mettre en place une offre de stationnement vélo sécurisée	+	++	Tous publics	X	X
8.	Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales	++	++	Tous publics	X	X
Mesure 8.1	Réfléchir à la mise en place d'aires multimodales couplant mobilité et services (consignes, ...)	++	++	Tous publics	X	X
Mesure 8.2	Développer l'autopartage entre particuliers	+	+	Tous publics	X	X
Mesure 8.3	Communiquer sur le transport scolaire mixte	+	+	Tous publics	X	X
9.	Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable	+	+	Tous publics	X	X



La définition de la stratégie : les scénarios

➤ Différents facteurs influencent l'évolution de la demande de mobilité :



Elle est donc le résultat de la conjonction de 3 types d'hypothèses

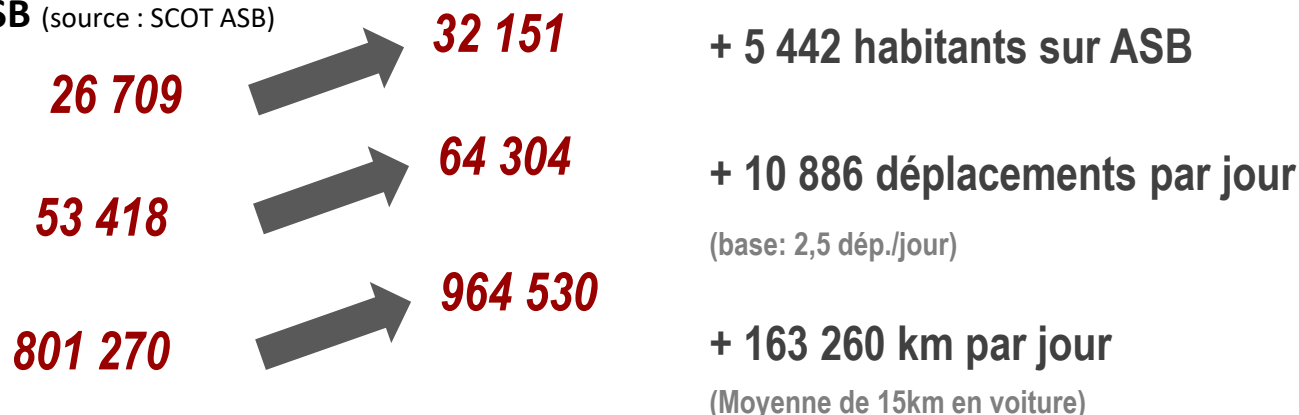
➤ Les facteurs à prendre en compte :

- le vieillissement de la population
- la périurbanisation des ménages et donc à l'accroissement des distances
- Les politiques nationales et européennes en matière de transports, de santé publique et d'environnement
- La conjoncture économique : influence sur le trafic de transit
- L'évolution des modes d'organisation du travail en lien avec le développement du numérique
- Le développement de nouveaux services dans le domaine de la mobilité (économie collaborative, partage)

Quelles évolutions de la mobilité à l'horizon 2028 en l'absence d'une politique volontariste ?

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

➤ Estimation du taux d'accroissement de la population retenue : + 1,16 %/an de 2014 à 2024 et 0,67 % de 2025 à 2028 pour ASB (source : SCOT ASB)



➤ Estimation de la population en 2028 : 29 000 habitants (source PLUI Valant Scot QC)



Au regard de l'évolution démographique actuelle, et si rien n'est mis en place pour réduire la mobilité automobile, c'est plus de 23 770 déplacements supplémentaires qui seront réalisés en voiture en 2028, soit 349 410 kms de plus (PM voiture : 80 %)

Les différents scénarios possibles

Les trois scénarios proposés ont été construits en fonction :

- ✓ De l'intérêt des pistes d'actions contenues, à travers les ateliers de travail avec les partenaires et des niveaux de faisabilité techniques et financières
- ✓ De l'articulation des actions entre elles, en s'appuyant sur une approche systémique de la mobilité.

Scénario 1

LA CONTINUITE : Continuer le développement des alternatives à l'automobilité en zone dense

Intensifier une meilleure prise en compte des modes alternatifs et de l'intermodalité

Scénario 2

L'ACCOMPAGNEMENT DU CHANGEMENT : Accompagner le changement modal à l'échelle du territoire

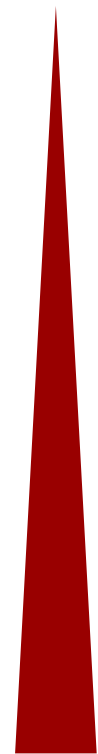
Une prise en compte de la mobilité sur l'ensemble de QC et d'ASB

Scénario 3

LE PROACTIF : Etre proactif pour une nouvelle mobilité sur QC et ASB

Inciter à une intensification de la pratique des modes alternatifs à l'automobile

Degré d'ambition et de
volontarisme



Philosophie générale du scénario 1

Ce scénario est composé des tendances actuelles définies dans le diagnostic et des actions que mènent aujourd'hui Arc Sud Bretagne et Questembert Communauté. La place de la voiture reste prépondérante que ce soit en termes d'offres ou de pratiques, les actions limitant son emprise ont pour objectif la sécurisation de la voirie. Les modes alternatifs sont traités de façon ponctuelle en fonction des opportunités.



- Expérimentation navette estivale Questembert vers le littoral
- Réflexion sur l'extension du service de transport local ASB
 - Réflexion Plan vélo ASB
 - Contrat d'attractivité touristique QC
 - Aménagements routiers ponctuels

Scénario 2 « Le libre choix modal » et Scénario 3 « le choix du transport alternatif »

Philosophie générale du scénario 2

Il prévoit un développement de tous les modes de transport en accentuant les efforts sur les **modes doux et le covoiturage**. Il incite à aller vers les modes alternatifs mais reste peu dissuasif face à l'usage de la voiture particulière.

Philosophie générale du scénario 3 : le choix du transport alternatif

Il donne la priorité aux modes alternatifs. Plus ambitieux que le scénario 2, il propose d'agir sur **l'ensemble des modes de déplacements aussi bien sur l'infrastructure que sur l'accompagnement aux changements de comportements**. Il propose en sus de maîtriser l'usage de la voiture particulière, avec un meilleure partage de la voirie au profit des modes doux, une optimisation des services existants, etc.

Quels niveaux d'intervention?

➤ Impacts du choix des orientations stratégiques du Plan de Mobilité Rurale

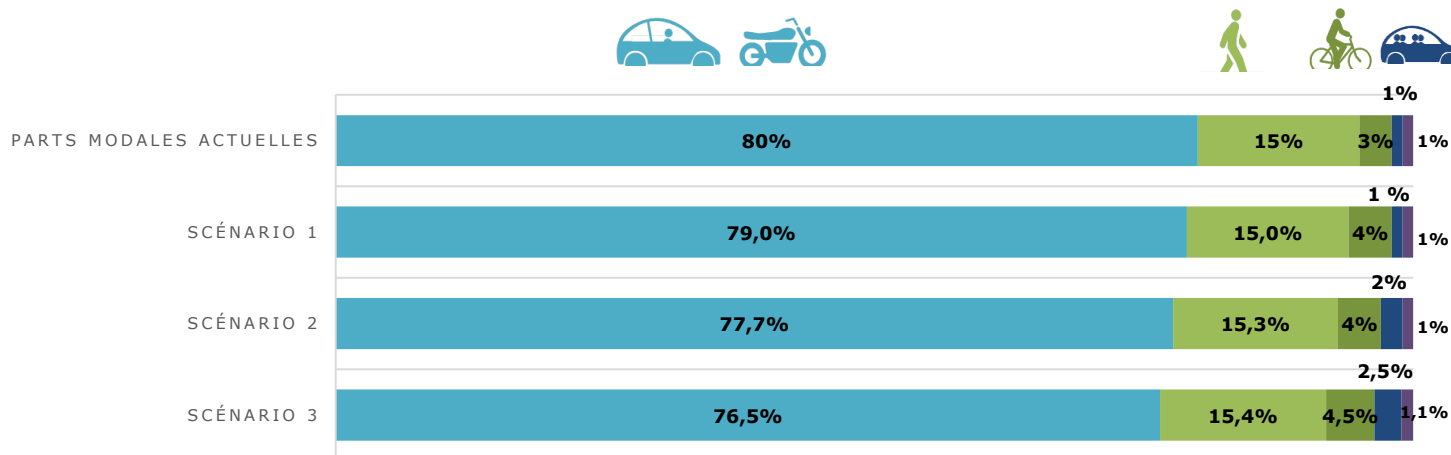
Niveau d'intervention selon les modes ou les thématiques d'action :	-	volontarisme		+
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	
Circulation automobile				
Transport collectif / intermodalité				
Modes doux				
Covoiturage				

 Impact nul

 Evolution négative contraire
aux objectifs de développement
d'une mobilité durable

 Evolution positive favorable
aux objectifs de développement
d'une mobilité durable

Parts modales



Déplacements automobiles

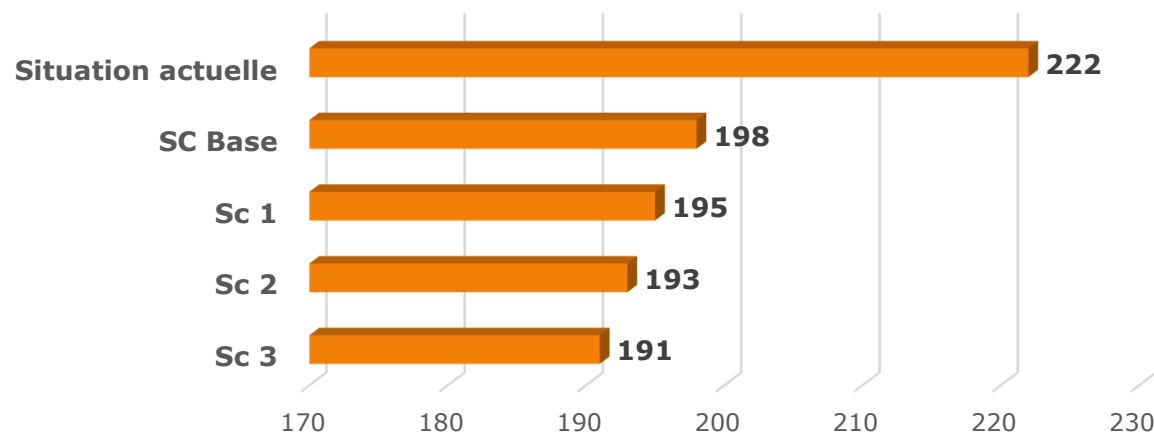
	Population	Nb dép/jour Base 2,5 dép.j	Part modale de la voiture	Nb dép automobiles	Trafic automobile
Situation actuelle (2014)	49504	123 760	80%	99 008	
Situation horizon 2028	61 151	152 878	80%	122 302	
Scénario 1 2030	61 151	152 878	79,0%	120 773	
Scénario 2 2030	61 151	152 878	77,7%	118 786	
Scénario 3 2030	61 151	152 878	76,5%	116 951	

-> L'enjeu est de travailler davantage sur le développement des modes doux que les TC, et de contenir la maîtrise d'usage de la voiture (limitation des flux et optimisation de son usage)

-> Un indicateur non quantifiable et essentiel : l'incitation au changement de comportement de mobilité

Environnement

Tonnes de CO2 émises par jour par les habitants de QC et d'ASB



Situation actuelle avec chiffres en 2015 (population Insee 2015)
SC Base : Projection population 2028 sans changement de part modale

	2015	2030
	kg CO2-e	
	par voyageur.km	
Autocar	0,015	0,015
motocycles	0,98	0,94
Automobile	0,147	0,107

Source : Ademe / Outil HBEFA

Merci de votre attention

Séverine GROULD
Agence de Rennes
Tel : 09 72 13 21 75
grould@item-conseil.fr