



Pour une mobilité
durable et solidaire
dans le Pays de
Plœrmel-Cœur de
Bretagne

**Avis du conseil de développement du
Pays de Plœrmel-Cœur de Bretagne**

Sommaire

Introduction.....	2
Méthodologie.....	2
Les politiques actuelles	3
Un cadre national mouvant.....	3
Les politiques intercommunales	3
Ploërmel Communauté	3
Oust à Brocéliande	4
Le rôle de l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie (ADEME).....	6
La politique régionale.....	6
Quels leviers pour améliorer la mobilité dans le pays de Ploërmel-Cœur de Bretagne	6
Communiquer sur les services disponibles	6
Ne laisser personne au bord du chemin.....	6
Le versement transport.....	6
Des transports en commun cohérents et sur tout le territoire	7
De meilleurs transports vers Rennes et Vannes, moins chers, plus rapides.....	7
Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons : la priorité des usagers.....	7
Une meilleure prise en compte du vélo	8
Vers un nouvel usage de la voiture	9
Vers une implication citoyenne dans le Pays de Ploërmel : sensibiliser les habitants aux changements de comportements.....	9
Un Challenge de la mobilité durable et solidaire dans le pays de Ploërmel-Cœur de Bretagne	9
Le fonctionnement général	10
Plusieurs catégories pour des publics différents.....	10
La « Catégorie entreprises et administrations »	10
La catégorie « scolaire ».....	10
La catégorie « solidaire ».....	11
Un événement d’ampleur	11
Budget, portage et moyens humains	11
Conclusion	11
Bibliographie	12
Annexe 1 : liste des personnes rencontrées	13
Annexe 2 : liste des membres de la commission mobilité	13

Introduction

La mobilité est un enjeu au cœur des préoccupations des intercommunalités du Pays de Ploërmel. Le Conseil de développement du pays a été saisi sur ce dossier par le Président du Conseil Communautaire d'Oust à Brocéliande Communauté et a souhaité s'emparer de ce dossier. Les études sur la mobilité dans le Pays sont nombreuses, relativement récentes et permettent de cerner les usages et les comportements des habitants du pays. L'objectif du Conseil de développement est donc plus de donner un avis sur les politiques publiques régionales ou intercommunales décidées et mises en place récemment.

Cet avis propose une description des politiques publiques de mobilité, quelques recommandations et enfin la présentation d'un projet : le « Challenge pour une mobilité durable et solidaire dans le Pays de Ploërmel ». Celui-ci a pour but de contribuer au nécessaire le changement des comportements des habitants dans le pays de Ploërmel-Cœur de Bretagne.

Méthodologie

Le Conseil de développement s'est emparé du sujet de la mobilité en réunion plénière le 02/04/2019, un groupe de travail s'est constitué avec pour rapporteurs Monsieur Michel Bessonneau et Mesdames Frédérique Loisel et Anne Yvonne Malodobry.

Le programme du groupe de travail a été le suivant :

- 21/05/2019 : Découverte des politiques des deux Communautés de Communes
- 11/06/2019 : Découverte de projets d'autres territoires et élaboration de recommandations
- 26/08/2019 : Rencontre avec le directeur régional au transport
- 27/09/2019 : Rencontre avec l'amicale cyclotouriste de Ploërmel et des usagers du vélo
- 30/09/2019 : Rencontre avec Alexia Lopez, consultante en développement durable
- 09/10/2019 : Rencontre avec Patrick Le Diffon
- 24/10/2019 : Réunion de travail sur l'avis.

La liste des personnes rencontrées est disponible en annexe 1. En ce qui concerne le projet sur les changements de comportements, l'enquête réalisée en 2017 avec l'université de Bretagne Sud a été utilisée.

L'avis a été approuvé en séance plénière du 05/12/2019.

Les politiques actuelles

Un cadre national mouvant

Présentée en Conseil des Ministres en novembre 2018, la Loi d’Orientation pour les Mobilités devrait être une loi structurante pour l’organisation des transports en France, comme l’a été la Loi d’Orientation des Transports Intérieurs en 1982. Dans les faits, le Conseil de développement estime que les impacts de ce projet pour les territoires ruraux dépendront des décrets d’application. En effet, peu de mesures abordent frontalement les problématiques spécifiques du milieu rural.

Si le désenclavement des villes moyennes et des territoires ruraux est un objectif, il est précisé que cela doit se faire prioritairement « par des aménagements et itinéraires existants ». Les autorités régulatrices de la mobilité devront en outre mettre en place des pôles d’échanges multimodaux, dont on peine à connaître leur desserte. Enfin, le gouvernement pourra légiférer par ordonnances afin de lancer des projets expérimentaux « visant à mettre en place des solutions nouvelles de transport routier des personnes » dans les territoires peu denses. Il semblerait que la période soit moins propice aux grands projets qu’à un soutien d’initiatives locales.

Il reste néanmoins quelques mesures, qui pourront être utilisées par les collectivités comme la possibilité d’ouvrir des services de transports scolaires à d’autres usagers. Il faudra également être attentif à l’application du « forfait mobilité » que les entreprises devront verser aux salariés. Si celui-ci permet de favoriser le covoiturage, cela peut également être un outil intéressant.

Ce texte de loi fait des Régions et des EPCI les principaux acteurs de la mobilité. C’est donc dans les relations que ces collectivités entretiennent entre elles que dépendra l’avenir de la mobilité dans les territoires ruraux. Au-delà des aspects législatifs, les appels à projets de l’État sur les mobilités innovantes et les continuités cyclables peuvent être une source de moyens, si les collectivités s’en emparent.

Enfin, l’objectif de la fin de la commercialisation des moteurs thermiques est fixé pour 2040, avec un renforcement des infrastructures destinées à accueillir les voitures électriques en conséquence. Cependant, le Conseil de développement s’interroge sur la possibilité réelle d’un changement aussi radical à l’horizon 2040. Le Conseil de développement ne sait pas si le législateur a pris la mesure de l’importance des moteurs thermiques dans la vie quotidienne des habitants d’un territoire rural, du coût des voitures électriques et du peu d’offre de transports en commun en milieu rural.

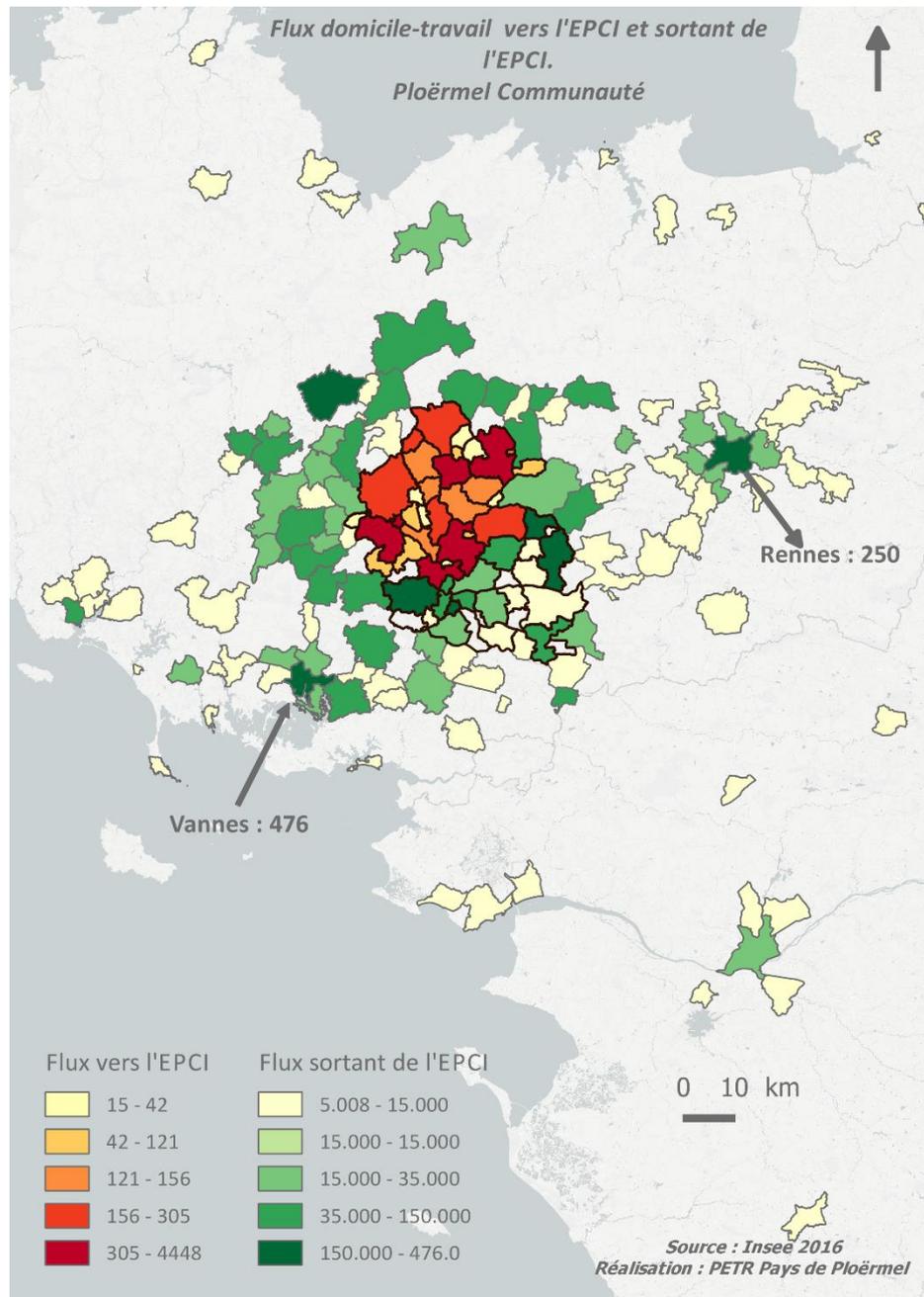
Les politiques intercommunales

Ploërmel Communauté

Lors de la fusion des communautés de communes, les élus ont voulu travailler sur la cohérence du territoire avec trois axes : proximité, mobilité et attractivité. Le Pays avait déjà fait des études sur la question de la mobilité et le choix a été fait de démarrer par une expérimentation qui devait être évolutive, ambitieuse, pragmatique et intermodale. Deux axes ont été abordés : l’emploi et le « tout public ». L’EPCI a travaillé à structurer une communication autour d’une marque : le RIV et s’est appuyé sur des partenaires. Cette marque se décline en plusieurs actions :

- RIV Bus : deux lignes de bus, connectées au réseau TER. Au bout de 9 mois, le bilan est de 500 à 700 montées par semaine avec des retours d’usagers positifs. 50 % des personnes transportées sont des jeunes, 20 % de seniors, et 20 % d’actifs. Il a été fait le choix d’un tarif attractif (1 € par trajet et 25 € par mois)

- RIV Vélo offre la possibilité de louer des vélos électriques
- RIV Voiture de location permet une location de voitures solidaires à un public spécifique
- RIV Covoiturage, en partenariat avec Ehop et OuestGo qui développent le covoiturage dans des sites d'emploi. Un projet est en cours avec Concarneau agglomération pour recréer du lien social avec le covoiturage.

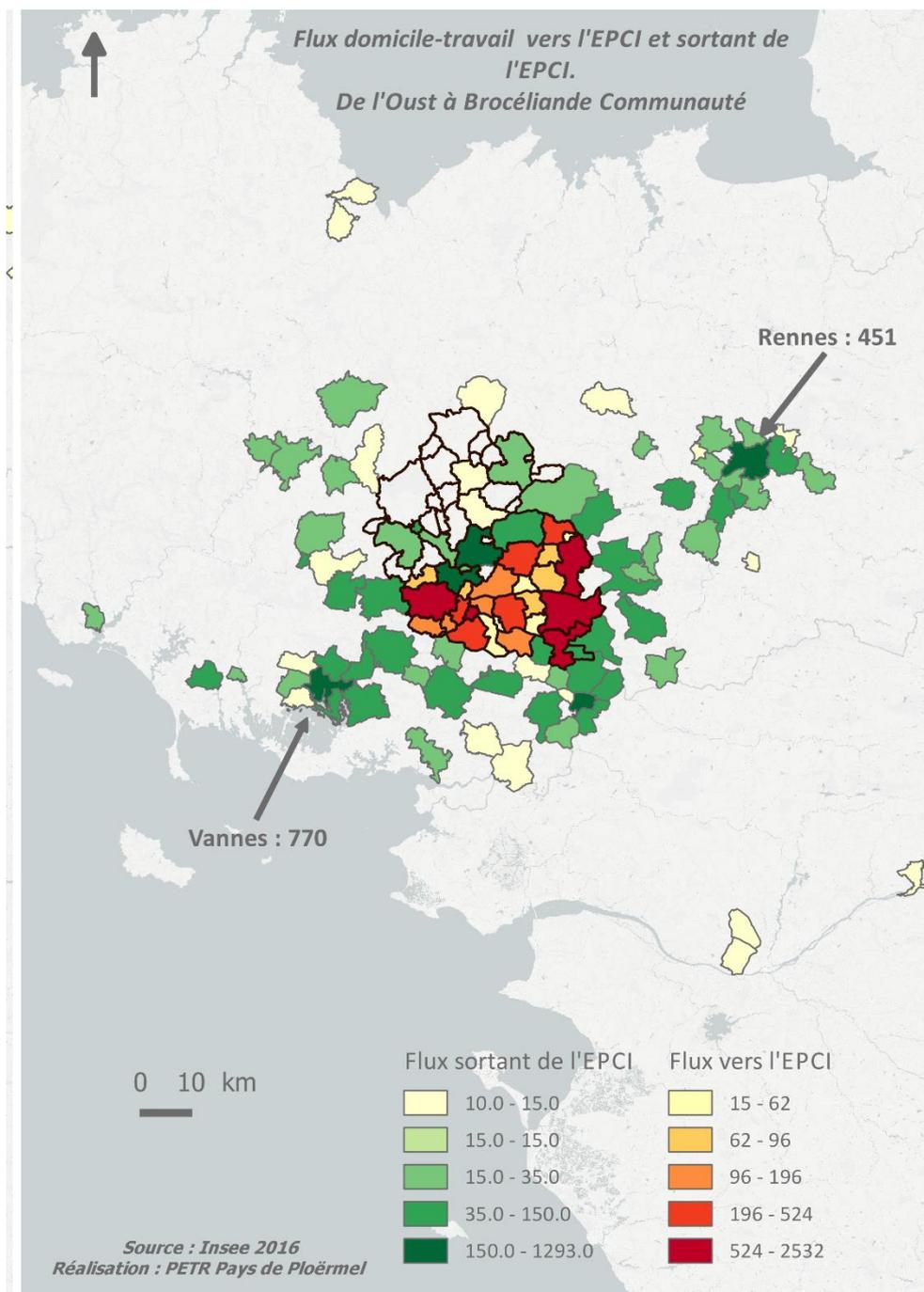


Oust à Brocéliande

Pour Oust à Brocéliande Communauté, la mobilité est perçue comme un enjeu important, avec un territoire multipolaire (Guer, La Gacilly, Malestroit) et des pôles extérieurs importants (Redon, Vannes, Ploërmel)

Actuellement le travail se structure sur plusieurs axes :

- une discussion avec la Région pour tirer parti de la refonte des lignes interurbaines, fortement marquées par les limites administratives ;
- la promotion du covoiturage, en partenariat avec Ehop et OuestGo. Cette promotion s'est traduite par la signature d'une convention de partenariat entre Mix Buffet et OuestGo ;
- un service de taxis à la demande est disponible pour les anciennes communes de Guer Communauté ;
- la promotion du vélo électrique avec des vélos en location et un système d'option d'achat (40 vélos). Ce service fonctionne bien et un premier bilan sera tiré avec les usagers lors des achats à venir ;
- la mise en place d'un schéma directeur vélo, avec Mobilis. Il y a deux enjeux, l'un est de sécuriser immédiatement certains itinéraires, l'autre est d'envisager les leviers à long terme pour développer la pratique du vélo.



Le rôle de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

L'ADEME est une agence sous la tutelle de plusieurs ministères qui a pour but d'animer et de faciliter les opérations de protection de l'environnement et de maîtrise de l'énergie. A ce titre, l'ADEME s'investit particulièrement sur la question de la mobilité, tant sur la recherche que sur le soutien aux collectivités territoriales. L'ADEME soutient les communautés de communes dans leurs missions d'animation, leurs projets sur le covoiturage ou sur le développement du vélo.

La politique régionale

L'objectif de la Région est de contractualiser avec chaque EPCI afin que le couple EPCI/Région soit moteur sur la question de la mobilité. Plusieurs enjeux sont identifiés, mais l'objectif principal est de limiter l'autosolisme et d'avancer vers des modes de propulsion plus propres. Pour autant, la Région Bretagne mise essentiellement sur la voiture, le covoiturage et l'autopartage pour assurer la mobilité des habitants des territoires ruraux. La Région peut apporter des outils (Mobibreizh, Korrigo) et un soutien à l'ingénierie. Elle participe également financièrement à certains investissements.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a posé en même temps la question de l'aménagement du territoire et de l'organisation du transport. Il a permis de rechercher le plus petit multiple commun entre la Région et les territoires. Il précise ainsi quelques grandes orientations qui devront aboutir, à l'horizon 2020-2021, à une feuille de route plus précise

Quels leviers pour améliorer la mobilité dans le pays de Ploërmel-Cœur de Bretagne

Communiquer sur les services disponibles

Au cours de notre travail, nous avons pu constater les nombreux services offerts par les différentes collectivités. Cependant, nous ne pouvons que constater que ces solutions semblent encore trop peu connues des citoyens comme des élus municipaux. Le Conseil de développement suggère donc de communiquer d'avantage au grand public sur les différentes solutions et également de mettre en avant les économies sur le budget d'un ménage. Optimiser la communication est également l'un des objectifs du « Challenge de la mobilité durable et solidaire dans le Pays de Ploërmel », le projet proposé en dernière partie de cet avis.

Ne laisser personne au bord du chemin

Il est important de penser les politiques de mobilités comme des politiques résolument solidaires. La mobilité est l'un des principaux freins pour les jeunes dans l'accès à la formation ou au marché du travail. Le Conseil de développement suggère donc de maintenir et développer les politiques inclusives, en lien avec les acteurs de terrain. Il en est de même pour les personnes âgées et dépendantes. Il serait utile de développer des solutions d'entraide et de proximité pour ne laisser personne au bord du chemin.

Il serait intéressant par exemple d'envisager une information qui toucherait plus individuellement les personnes âgées ou très isolées dans les hameaux par différents intermédiaires comme le portage de repas à domicile, les assistantes sociales et la navette des services publiques

Le versement transport

L'expérimentation de Ploërmel communauté sur les transports en commun pose la question de son financement. Le Conseil de développement pense qu'une politique mobilité structurante nécessite des moyens conséquents. Un outil existe pour cela : le versement transport. Cependant, cet effort

demandé aux entreprises ne peut pas s'appliquer de manière désordonnée d'une communauté de communes à une autre. La mise en place du versement transport pourrait être coordonnée au niveau régional et le versement serait partagé – si cela est possible – entre les EPCI et la Région en fonction des services de mobilité disponibles sur le territoire.

Sur la répartition du versement transport entre la région et les EPCI, il semblerait pertinent que pour un territoire comme le pays de Ploërmel, finance des transports de proximité intra-pays. En effet, cette taxe, versée par le monde économique, doit d'abord servir à faciliter le déplacement des actifs vers leur lieu de travail en concertation avec les entreprises. Comme 70 % des actifs habitent et travaillent dans le Pays, il semble normal que le versement transport contribue à la mise en œuvre des politiques publiques qui facilitent les déplacements domicile-travail.

Des transports en commun cohérents et sur tout le territoire

Le développement du réseau de transport en commun pour Ploërmel communauté laisse entrevoir le potentiel de dynamisation de ces transports pour le milieu rural. Le Conseil de développement souhaiterait cependant proposer plusieurs suggestions pour assurer un meilleur service aux habitants :

- La création d'une ligne Josselin-Guer, qui passerait par des communes telles que Augan, Guillac ou Saint Servant. Actuellement la ligne régionale Pontivy-Rennes, qui dessert Guer et Ploërmel, ne permet pas un tarif satisfaisant (5€50 pour un Guer-Ploërmel). De plus, le choix de Val Coric rend l'accès aux transports plus difficile pour les habitants du bourg de Guer ;
- La création ou l'extension d'une ligne vers Malestroit et le sud du Pays
- Mettre en place un service de rabattement vers les lignes structurantes
- La création d'un « comité de RIV », qui permettrait un dialogue entre les autorités organisatrices des transports et les usagers. Ce comité de lignes pourrait être mis en place en amont de l'exploitation des lignes pour évoquer la question du cadencement, des horaires et des arrêts.

De meilleurs transports vers Rennes et Vannes, moins chers, plus rapides

Globalement, les transports régionaux vers Rennes ou Vannes sont trop lents, insuffisants et trop coûteux. C'est d'autant plus regrettable que des solutions existent avec les lignes régionales Pontivy-Rennes *via* Josselin, Ploërmel et Guer et avec la ligne départementale Ploërmel-Vannes. Les tarifs de la ligne régionale sont trop élevés et la ligne départementale insuffisamment cadencée et surtout trop lente.

Il semblerait pertinent de privilégier la mise en place d'une ligne structurante Ploërmel/Vannes, rapide et cohérente avec le service de rabattement cité précédemment.

Ce manque de lisibilité des transports nuit fortement à l'attractivité de notre territoire, que ce soit pour l'installation d'entreprises, des ménages ou pour le tourisme.

Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons : la priorité des usagers

Lors de nos rencontres avec les usagers du vélo dans le Pays de Ploërmel, et plus particulièrement dans la ville de Ploërmel, ces derniers ont fait remonter une priorité commune : l'amélioration de la sécurité pour les cyclistes.

Le sentiment d'insécurité est très important. De nombreuses pistes d'amélioration ont été soulevées : réduction de la vitesse, mise en place de pistes cyclables séparées, optimisation de l'entretien des pistes cyclables, amélioration de la sécurité au niveau des ronds-points et sécurisation des priorités à droite pour les cyclistes. Ces questions de sécurité se posent également pour les piétons et notamment sur la largeur des trottoirs, l'emplacement systématique des panneaux de chantiers sur les trottoirs

et l'absence de cheminements piétons sur les parkings. De manière générale, il serait souhaitable que les élus, dans tout nouveau projet d'urbanisme ou de voirie prennent en compte le vélo dans leurs réflexions.

Certaines entrées dans l'agglomération de Ploërmel (la Couardière, Ronsouze), le franchissement des quatre -voies (à Guer) ou les grands axes qui traversent la ville (Boulevard Laënnec, Rue du Val) sont particulièrement ciblés par les usagers. Les usagers se questionnent également sur la place faite au vélo dans l'accès au nouveau lycée.

Le sentiment d'insécurité se prolonge également par un sentiment d'inconfort lorsqu'il s'agit de stationner son vélo. Les usagers déplorent que les emplacements vélos de la ville de Ploërmel sont insuffisants et peu pratiques, les commerces sont également sous-équipés. Un usager rencontré a par exemple expliqué que les stationnements vélos de la ville sont difficilement compatibles avec les vélos électriques loués par la communauté de communes

Améliorer la sécurité des cyclistes semble être un préalable pour les usagers rencontrés à tout développement du vélo dans la vie quotidienne. Le Conseil de développement considère qu'un travail de sécurisation des principaux itinéraires doit être effectué. Les membres du Conseil de développement sont conscients que ces aménagements en centre-ville impliquent une concertation des différents acteurs (commerçants, usagers du vélo). Par ailleurs, les PLU et le SCOT pourraient mieux prendre en compte le vélo, en obligeant, par exemple les constructeurs de nouvelles surfaces commerciales à aménager des cheminements et des emplacements plus adaptés.

Une meilleure prise en compte du vélo

Pour une meilleure prise en compte du vélo, un schéma directeur vélo semble être un outil indispensable. Cependant ce travail doit être fait en concertation avec les cyclistes. Le territoire ne dispose pas d'associations fédérant les usagers du vélo pour les déplacements du quotidien. Les amicales cyclotouristes disposent néanmoins de données intéressantes. Par ailleurs l'association Pollen est en train de monter un groupe mobilité.

Ces usagers proposent de nombreuses pistes pour encourager l'utilisation du vélo au quotidien, par exemple :

- instaurer des « Journées sans voiture » le dimanche en centre-ville ;
- faire le lien entre le vélo et la santé au travail ;
- organiser des voyages d'études pour les élus dans les pays nordiques, plutôt en pointe sur la question du vélo ;
- mettre en place un lieu de réparation de vélo, animé par des bénévoles, créateur de lien social ;
- mettre à disposition dans plusieurs endroits clefs des pompes en libre-service et un jeu de clefs pour des réparations rapides ;
- multiplier les aires de stationnements vélos adaptés aux vélos électriques ;
- prévoir des stationnements vélo sur les aires multimodales ;
- aménager les bus du RIV de telle façon qu'un usager puisse y rentrer avec son vélo, ou tout du moins travailler la multimodalité vélo-RIV ;

Le Plan Vélo National, initié il y a un an, donne de la visibilité aux collectivités souhaitant s'engager sur cette question. Un appel à projets sur les deux prochaines années du Ministère de la Transition Écologique, le « fonds mobilité active », permet de financer la continuité des circuits cyclables sur certains itinéraires.

Le Conseil de développement préconise aux usagers du vélo de créer une association pour défendre leurs intérêts, de nature à faciliter la discussion avec les pouvoirs publics. De même, les locations de vélos électriques par les communautés de communes sont appréciées et pourraient être développées

Vers un nouvel usage de la voiture

Les membres du Conseil de développement constatent que beaucoup de choses sont mises en place pour développer l'usage du covoiturage et réduire l'utilisation de la voiture. Ces efforts devraient être poursuivis par les collectivités territoriales.

Si, à l'avenir, les véhicules électriques doivent se développer à l'avenir, il paraîtrait pertinent que notre territoire soit mieux doté en bornes de recharge et notamment en bornes de recharge rapide. Le maillage est actuellement insuffisant si on le compare aux objectifs nationaux de développement des véhicules électriques.

Enfin des expériences intéressantes d'autopartages en milieu rural pourraient être testées dans le Pays de Ploërmel. De manière « légère » à travers des sites internet mais les collectivités peuvent également investir dans des véhicules électriques mis à disposition des habitants et des associations comme c'est le cas dans le Pas-de-Calais.

Vers une implication citoyenne dans le Pays de Ploërmel : sensibiliser les habitants aux changements de comportements

Les deux EPCI ont mis en place de nombreux outils pour favoriser une mobilité durable et solidaire : les transports en commun, la location de vélos ou de voitures solidaires, Le covoiturage... Cependant les membres du Conseil de développement pensent que ces solutions mériteraient d'être mieux connues des habitants.

Par ailleurs, une étude de 2017, menée par le Pays de Ploërmel avec l'université Bretagne Sud, soulève déjà l'importance des mécanismes de sollicitation dans les changements des comportements sur les questions de mobilité.

Les membres du Conseil de développement considèrent qu'un événement permettrait la mobilisation de tous les citoyens sur les questions de mobilité. Le Conseil de développement a pour cela analysé plusieurs projets réalisés sur d'autres territoires comme les challenges de la mobilité durable coordonnés par l'ADEME ou le challenge « à vélo au boulot » dans l'agglomération de Saint-Brieuc, présenter lors de l'évènement « Les territoires innovent » dans le cadre de la BreizhCop le 4 juin 2019.

Nous pensons que ces concours sont des leviers intéressants de la mobilisation citoyenne et pourraient être déclinés dans le pays de Ploërmel.

Un Challenge de la mobilité durable et solidaire dans le pays de Ploërmel-Cœur de Bretagne

Les membres du Conseil de développement proposent de mettre en place, tous les ans au printemps, un événement qui propose aux habitants du pays de changer de moyen de transport pour une durée allant d'une semaine à un mois. Ce challenge serait l'occasion pour les EPCI de communiquer sur les moyens existants et à venir pour adopter une mobilité plus durable, comme les transports en commun, le covoiturage ou la location de vélos électriques.

Le fonctionnement général

Ce challenge se rapproche de ceux accompagnés par l'ADEME. Il serait proposé à des structures (écoles, entreprises, associations...) de s'inscrire par le biais d'une plate-forme électronique. Chaque structure désigne un référent pour animer le challenge en interne. Un kit d'animation lui est fourni, comprenant des supports de communication, le règlement et un outil de suivi.

Concrètement, il est proposé pendant un mois de changer de moyen de transport pour se rendre dans sa structure. L'objectif est de réduire l'autosolisme et de lui substituer le covoiturage, les transports en commun, le vélo. Il est essentiel que la multimodalité soit l'axe principal de communication du challenge. En effet, il est important de ne pas stigmatiser les usagers de voitures, tout comme il nous semble « hors-sol » de ne proposer que le vélo ou les transports en commun étant donné l'offre et les distances moyennes recensées en milieu rural.

Chaque trajet « alternatif » est consigné et est transmis hebdomadairement à l'animateur référent de la structure. Toutes les semaines un tableau de bord est réalisé à l'échelle du concours pour stimuler l'esprit de compétition. Au bout d'un mois, le nombre de kilomètres et la quantité de CO2 économisée permettent de déterminer les vainqueurs

En fin de challenge il est demandé aux participants de faire remonter leur point de vue sur le concours, mais également les difficultés rencontrées pour changer d'habitudes. Cela permettrait d'obtenir des données sur les parcours cyclables, les difficultés dans les transports en commun ou tout autre renseignement qui permettront d'adapter les politiques publiques aux besoins des usagers.

Plusieurs catégories pour des publics différents

La « Catégorie entreprises et administrations »

Dans cette catégorie, l'objectif est d'agir sur les déplacements « domicile-travail ». Selon l'étude de 2017 menée par le Pays et l'université Bretagne Sud, les déplacements domicile-travail sont les plus importants déplacements du quotidien, que ce soit en distance ou en fréquence. En moyenne, un habitant réalise 22,2 km pour se rendre au travail, avec de différences notables selon le sexe et l'âge de l'individu.

Il est donc primordial de proposer à tout type d'entreprise et d'administration de s'investir dans ce challenge. Il s'agit de proposer à ses collaborateurs, pendant une semaine ou un mois d'expérimenter le covoiturage, le vélo ou les transports en commun et de faire remonter le nombre de kilomètres « alternatifs » réalisés. Plusieurs prix pourraient être remis, en fonction du nombre de salariés, ainsi qu'un prix spécial pour le covoiturage, les transports en commun et le vélo.

La catégorie « scolaire »

En accord avec les établissements, une catégorie pourrait être mise en place pour les scolaires, en visant particulièrement les écoles élémentaires. Il faudrait dans ce cas proposer un kit simple d'utilisation aux professeurs des écoles pour faire remonter les kilomètres alternatifs parcourus et également proposer à la fin du concours une séance collective de remontée des pratiques et des difficultés.

Selon l'enquête de 2017, la distance moyenne parcourue pour l'école était de 4,46 Km et était faite à 68 % en voiture. 50 % des sondés annonçaient une distance inférieure à 2 km. Il y a donc dans cette catégorie un fort enjeu à développer les moyens de déplacement « doux » comme le vélo ou la marche.

Enfin, un challenge peut aussi s'imaginer avec les collégiens et les lycéens. Dans ce dernier cas, les Conseils de la Vie Lycéenne pourraient être associés à son organisation.

La catégorie « solidaire »

C'est certainement le challenge le plus compliqué à mettre en place. Il s'agirait de valoriser les initiatives solidaires sur la mobilité en direction des publics fragiles.

Cette catégorie permettrait par exemple de valoriser l'aide à la mobilité des personnes âgées, des demandeurs d'emploi. Un concours impliquant les associations du Pays pourrait être envisagé.

Un événement d'ampleur

Ce challenge a un double objectif : l'interpellation des usagers et la communication. Les membres du conseil de développement considèrent qu'il est important qu'une cérémonie des récompenses soit organisée et qu'elle soit l'occasion de récompenser tous les participants autour d'une belle soirée. Les vainqueurs de chaque catégorie pourraient se voir remettre un trophée ainsi qu'un « kit mobilité » offrant, par exemple, des tickets de bus, un bon pour la location d'un vélo électrique pendant une semaine ou divers goodies.

Un parrain de l'événement pourrait être choisi, comme un sportif, un comédien ou un humoriste (pour les salariés) ou un Youtuber connu (pour les plus jeunes) afin d'améliorer la visibilité de l'événement.

Budget, portage et moyens humains

Cet événement repose essentiellement sur la société civile et donc sur des bénévoles. Cependant, un budget de communication permettant l'impression de supports visuels et des outils d'animation, est indispensable. A titre d'exemple, le Challenge « à vélo au boulot » dans l'agglomération de Saint-Brieuc mobilise un budget communication de 5000 €. Le concours d'un volontaire en service civique pourrait être envisagé pour aider à la coordination d'un tel événement. Il serait de nature à sensibiliser les entreprises et écoles du territoire.

Le portage se ferait soit par les Communautés de communes, le Conseil de développement ou serait proposé à une association.

Enfin, ce projet aura plus d'audience si les élus s'impliquent, dans la communication, dans l'implication des administrations et des écoles dans le concours ou dans la remise des récompenses.

Conclusion

Après plusieurs séances sur la mobilité, le Conseil de développement ne peut que constater l'ampleur du travail fourni dans les différentes collectivités. Les membres du Conseil estiment que la mobilité est en effet un sujet majeur. La crise des Gilets Jaunes de l'année passée ou les débats très actuels sur le changement climatique montrent notre vulnérabilité face à cette question, tout particulièrement en milieu rural. Il est donc important de poursuivre une action publique forte qui place la solidarité et l'écologie au cœur des politiques publiques.

Bibliographie

- Compte rendu de recherche : enquête mobilité et changement de comportement ; sous la direction de Sébastien Méneri, Université Bretagne Sud et Pays de Ploërmel, 2017
- Une mobilité durable pour tous dans le Pays COB, Conseil de développement du Centre Ouest Bretagne, 2017
- Pour interroger nos façons d’appréhender les mobilités dans le pays de Saint-Brieuc, Conseil de développement du Pays de Saint Brieuc, 2017
- A vélo au boulot, site de l’association « Vélo Utile » de Saint Brieuc : <http://a-velo-au-boulot.fr/>
- Autopartage en Milieu Rural dans le Pas-de-Calais : <https://www.francebleu.fr/infos/societe/pas-de-calais-l-auto-partage-teste-en-milieu-rural-1523281843>
- Challenge de la mobilité, Région Nouvelle Aquitaine, <https://www.challengedelamobilite.com/>

Annexe 1 : liste des personnes rencontrées

Cyril Fouquet, Chargé de mission mobilité pour « Oust à Brocéliande Communauté »

Fabienne Peigné, Directrice Générale Adjointe, Ploërmel Communauté

Fabrice Girard, directeur des transports et des mobilités au Conseil Régional de Bretagne

Renaud Michel, Ingénieur mobilité à l'ADEME

Christophe Brabant, chargé de mission mobilité à Ploërmel Communauté

Alexia Lopez, Consultante en projets durables

Yves Diquelou, président de l'association Cyclotouriste de Ploërmel

Gérard Payot, conseiller municipal de Ploërmel

Patrick Le Diffon, Maire de Ploërmel, Président de Ploërmel Communauté, Président du PETR PPCB, Conseiller régional

Annexe 2 : liste des membres de la commission mobilité

Anne-Yvonne MALODOBRY

Jean LE PRIOL

Michèle BUREAU

Frédérique LOISEL

Michel BESSONEAU

Patrick PIGUEL

Vincent DENIS

Philippe PLANTARD