

LA MOBILITÉ EN BRETAGNE à l'horizon 2035

Droit fondamental de chacun,
facteur de compétitivité des territoires,
ou source d'innovation multiforme ?

CARNET D'EXPLORATION

mai 2016



Quelques bonnes raisons de parler de mobilité

A l'heure de la COP 21, 21^{ème} Conférence des parties de la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, organisée par la France fin 2015, la mobilité a été au cœur des transitions à l'œuvre et restant à engager : économique, technologique, énergétique, écologique ou sociétale.

De nombreuses innovations de rupture existent déjà, mais il ne pourra pas y avoir de solution unique et universelle tant la mobilité est multiforme, évolutive et fortement liée à des caractéristiques culturelles, sociétales et historiques, propres à chaque territoire.

On peut considérer que chaque acteur détient un bout de solution pour répondre aux problèmes rencontrés par les individus, les entreprises et les organisations. La cohérence entre ces bouts de solution déterminera l'efficacité des politiques publiques qui pourront être mises en œuvre.

Face à une problématique si centrale et de manière concomitante, si complexe, il peut être rassurant de voir et de partager les leviers qui se présentent déjà aujourd'hui pour conforter l'ensemble des acteurs dans la nécessité de s'engager sur ce terrain.

Révéléateur de changements culturels et ruptures sociétales importants

Aller vers des projets désirés : la mobilité comme expérience et facteur d'épanouissement

De la contrainte naissent les opportunités

Une compétence forte des collectivités qui permet d'envisager de nouvelles formes de développement des territoires

Faire se rencontrer deux dynamiques puissantes : territoires-acteurs publics / individus-sphère privée

Sommaire

Introduction

Petits détours historiques
Une remise en question du modèle de société « automobilité carbonnée »
La mobilité des territoires bretons, un système

4

L'atelier de prospective régionale

Origine de la démarche
Objectifs et composition de l'atelier
Méthodes de travail
Le cahier d'enjeux

7

5 défis à aborder collectivement

Façonner des territoires durables par la mobilité 11
Saisir les opportunités du monde numérique 21
Un droit individuel, un atout pour le collectif 31
Imbriquer la multitude des solutions de mobilité 41
Fédérer toutes les initiatives pour une mobilité assumée 51

11

21

31

41

51

Conclusion

60

Petits détours historiques

Une mobilité relativement lente et homogène à l'époque moderne (XVII-XVIII^{èmes} siècles)

De manière assez continue, la mobilité et les déplacements ont au cours des siècles précédents la révolution industrielle, été directement conditionnés par les limites des capacités humaines et animales. Les mobilités quotidiennes et individuelles étaient donc marquées par la faiblesse des distances parcourues (rayon inférieur à 7 km d'après Pierre Chaunu) et une lenteur certaine mais couramment différenciée entre les campagnes et les villes, les paysans et les bourgeois.

Les phénomènes à l'oeuvre sont probablement plus complexes mais difficiles à formaliser en l'absence de données chiffrées et représentatives à ces époques. Certains historiens cherchent cependant à détailler et à compléter cette approche de la mobilité, en s'intéressant par exemple :

- à la place des migrants et des étrangers en Bretagne, afin de réinterroger l'opposition communément acceptée entre « des campagnes immobiles et bretonnes [et] des villes plus mobiles et francophones, françaises ou francisées » (Philippe Jarnoux, Migrants et migrations dans les villes bretonnes sous l'ancien Régime),
- à la figure du voyageur, exaltée par le XVIII^{ème} siècle et les Lumières, « symbole de la conquête des mondes lointains, héros d'une expansion porteuse de l'universalisme des valeurs européennes » (Daniel Roche, Les circulations dans l'Europe moderne).

L'essor de la mobilité et l'avènement de la société industrielle (XIX-XX^{èmes} siècles)

En France, la révolution industrielle a créé les conditions d'innovation sources de nouveaux systèmes de mobilité.

Après un développement très important des flux urbains essentiellement liés à la force humaine et animale (transports pédestres et hippomobiles), c'est la motorisation qui connaît un essor phénoménal et rapide après avoir été longtemps réservée aux liaisons de longue distance.

En tant que facteur prépondérant de la transformation urbaine et plus globalement des territoires aux XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, la mobilité est une valeur clé de la révolution industrielle. C'est un nouveau modèle de croissance qui s'installe durablement, directement corrélé à l'explosion des flux de mobilité (personnes, biens, ressources, compétences...).

« Là où jadis, dans tout déplacement, un continuum spacio-temporel reliant un lieu à un autre se construisait par des étapes savourées, mais dans l'économie du hasard, on ne connaît soudain plus qu'un départ et une arrivée. »

Daniel Roche, Les circulations dans l'Europe moderne : XVII et XVIII^e

En Bretagne, cet élan de modernité se traduit par de nombreuses nouvelles infrastructures de transport, avec notamment la réalisation du canal de Nantes à Brest (mise en service en 1842), l'inauguration de la ligne ferroviaire Paris-Brest en 1865 ou encore la création du « Réseau Breton » avec 426 km de voies métriques construites fin XIX^{ème}-début XX^{ème} pour desservir le centre Bretagne à partir de Carhaix. Cette facilitation et accélération des mobilités ont en tout premier lieu, permis de développer la mécanisation de l'agriculture, réduisant dans le même temps les besoins en main d'oeuvre agricole avec pour effet direct un exode marqué des Bretons pendant plusieurs décennies : de 1830 à 1962, ce sont pas moins de 1,132 millions de Bretons qui quittèrent la région (Ollivro). C'est aussi un tournant décisif dans le développement d'un tourisme balnéaire fort qui s'est progressivement ancré dans l'identité de la Bretagne.

Individualisation des déplacements et automobilité

Finally le développement massif de la voiture individuelle achèvera de modifier complètement les habitudes de mobilité dans tous les domaines (trajets quotidiens, loisirs, activité économique...) offrant un potentiel incroyable de gestion du temps, des relations personnelles et professionnelles, permettant ainsi de garantir l'ancrage affectif des individus en désolidarisant le couple habitat/emploi. La voiture individuelle, est tout à la fois le produit symbolique de la révolution industrielle et l'outil de son expansion. Objet identitaire, elle a eu, et conserve encore actuellement, un effet considérable sur l'évolution des modes de vie et la structuration des territoires telle que nous pouvons les observer aujourd'hui.

En 1968, c'est un « Plan routier breton » que les acteurs institutionnels et économiques parviennent à obtenir de l'Etat afin d'appuyer un territoire resté à l'écart des améliorations économiques globales qu'ont connues les autres régions dans l'après-guerre et s'adapter aux nouveaux modes de consommation : 1000 km de voies nouvelles sont prévues, constituant un réseau de voies express très dense et très ouvert, assurant à la fois le rôle de desserte de longue, moyenne et courte distance. On observe sur la même période un déclin du rail pour le fret et les courtes distances (fermeture de la majorité du service voyageur du Réseau Breton en 1972).

Si la voiture individuelle et le transport routier restent aujourd'hui prédominants en Bretagne, la question du transport ferroviaire est tout à fait prégnante depuis plusieurs décennies avec l'inauguration de la ligne à grande vitesse Atlantique en 1989 (1h21 gagnée sur le trajet Paris-Brest), la création du réseau TER breton en 1986 et le prolongement actuellement en travaux de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes (inauguration prévue en 2017).

« [La mobilité], bien qu'essentiellement collective, a incarné la liberté dans l'Europe du XIX^{ème} siècle avant même que l'automobile nord-américaine en devienne l'icône individuelle au siècle suivant. »

Arnaud Passalacqua, Mobilité urbaine : une autre histoire d'énergies

Une remise en question du modèle de société « automobilité carbonnée »

La question climatique

Les innovations technologiques importantes réalisées par les constructeurs automobiles sur les consommations d'énergie des moteurs thermiques depuis les deux chocs pétroliers des années 70 n'ont pas permis d'éviter à la mobilité, et en particulier aux déplacements, de figurer aux premières lignes des activités fortement «carbonnées», ayant un impact direct sur la situation climatique actuelle (près d'un quart des émissions mondiales de CO₂ est attribué au secteur des transports).

L'enjeu est double pour les politiques de mobilité, partout dans le monde :

- décarbonner significativement la mobilité des biens et des personnes (nouvelles sources d'énergie pour les déplacements motorisés, innovation et déploiement de modes de déplacement non émissifs de gaz à effet de serre) ;
- anticiper l'explosion des mobilités liée à la croissance de la population et le développement des véhicules individuels dans les grands pays émergents (Chine, Inde...).

Les questions environnementales et territoriales

A l'échelle des territoires, la mobilité est aussi synonyme de nuisances à gérer et l'expression de difficultés organisationnelles :

- pollution de l'air, congestion, rupture des continuités écologiques et paysagères, risques et coûts humains de moins en moins tolérés ;
- complexité et parfois incompatibilité entre les politiques publiques et certains projets de territoire pour répondre aux enjeux de la mobilité actuels et à venir.

Les questions socio-économiques

La hausse globale de la population mondiale, le vieillissement des pays comme la France et l'égémonie des modes de vie urbains dans une société économiquement mondialisée, concourent à réinterroger de manière de plus en plus marquée la place et le sens donnés à la mobilité par les individus, les organisations et les politiques publiques :

- entre hypermobilité et vitesse des déplacements, comment gérer le stress, la perte de repères et le risque d'éclatement pour les personnes dans leur organisations personnelles, relationnelles et professionnelles ?
- la mobilité subie a progressivement pris le pas pour certaines catégories sociales sur l'idée communément acceptée d'une «automobilité» vecteur de liberté, de réussite sociale et d'épanouissement personnel. La mobilité choisie est-elle le nouvel enjeu pour les transitions à venir ?
- dans une période de résurgence des migrations de survie à l'échelle mondiale, la France connaît dans le même temps un phénomène intérieur d'exclusion par l'immobilité lorsque se déplacer n'est plus une alternative possible pour les personnes socialement et économiquement en difficulté. Comment concilier ces deux dynamiques sans fermer les yeux sur l'une ou l'autre ?

Controverses et débats

Approcher la question de la mobilité sur le temps long, c'est aussi prendre conscience du côté mouvant et parfois controversé d'une même notion. La mobilité a ainsi une valeur différente selon les multiples disciplines qui s'y intéressent (histoire, géographie, sociologie, économie des transports...), les époques et les courants de pensée.

Cette multiplicité des approches, tout en rendant périlleuse la définition du périmètre d'étude, ouvre un formidable terrain de réflexion, d'échanges et de propositions pour les acteurs locaux d'une région telle que la Bretagne.

“










[...] deux travers biaisent les approches scientifiques de la mobilité : certaines réflexions l'utilisent comme un indice, un révélateur de processus plus généraux tels que la mondialisation, l'essor du capitalisme, l'individuation, ou la modernité, plaçant au second plan la mobilité comme acte et comme expérience ; d'autres considèrent la mobilité uniquement sous l'angle des déplacements physiques, en réduisant ainsi la complexité, et par là même, la portée.

*Caroline Gallez et Vincent Kaufmann,
"Aux racines de la mobilité en sciences sociales"*

”

La mobilité, un enjeu partagé par tous les Bretons

9 indicateurs clés de mobilité en Bretagne pour comprendre les principaux enjeux (sources : SOES, ORTB, CEREMA, INSEE, DREAL Bretagne)

	Indicateur	Commentaires
1	 <p>214 aires de covoiturage sur tout le territoire breton</p>	La conjugaison des aménagements publics (près des échangeurs) et de l'offre numérique a accéléré la pratique du covoiturage, en particulier chez les plus jeunes.
2	 <p>4 698 804 voyageurs en TER en 2014</p>	L'usage du train au quotidien s'est développé contribuant à un meilleur équilibre des territoires notamment grâce aux pôles d'échange multimodaux au niveau des gares.
3	 <p>80 % des déplacements domicile-travail en véhicule particulier</p>	Malgré tout, la voiture continue d'être le mode écrasant des déplacements quotidiens, avec un faible taux d'occupation des véhicules participant ainsi au maintien de l'étalement urbain.
4	 <p>en Bretagne 65 % du parc des véhicules individuels en diesel</p>	Les émissions de GES et la pollution atmosphérique aux abords des zones les plus urbanisées ont un effet direct sur la qualité de vie et le bien-être des populations actuelles et futures.
5	 <p>537 véhicules électriques et 4700 véhicules hybrides en 2014</p>	La part des véhicules propres progresse encore trop lentement. La rupture technologique se heurte aux coûts, aux habitudes et aux modes de vie.
6	 <p>2,5 millions de passagers pour les dessertes maritimes côtières en 2014</p>	Maintenir l'accueil des habitants et des touristes dans les îles bretonnes dans le respect de l'environnement nécessite un bouquet de solutions innovantes.
7	 <p>670 € en moyenne par/ménage/an de dépense pour les déplacements domicile-travail</p>	La précarité énergétique des ménages due aux transports a tendance à s'accroître et se concentre sur certains territoires bretons.
8	 <p>39 % des ménages possèdent 2 véhicules ou plus</p>	La possession d'un véhicule léger reste encore la solution privilégiée pour la mobilité du plus grand nombre.
9	 <p>+20 % de déplacements quotidiens tous modes en 2035</p>	Le besoin de mobilité va continuer de s'accroître, malgré le développement des solutions alternatives aux déplacements liés au travail.

L'atelier de prospective régionale

Un espace décloisonné d'échange et de coproduction d'idées pour l'avenir

Origine de la démarche

L'atelier de prospective régionale « Bretagne Mobilité 2035 » organisé par les quatre DDTM et la DREAL de Bretagne en 2015 a été l'aboutissement de réflexions et échanges tant en interne qu'avec leurs partenaires, qui ont permis de poser les bases méthodologiques et de définir les attendus d'un tel exercice :

- développer et expérimenter la transversalité dans les politiques portées par les DDTM et la DREAL : la mobilité s'est imposée comme un sujet central et porteur ;
- aborder le sujet de la mobilité de manière renouvelée, favorisant la prise de recul : le choix d'une démarche de prospective ;
- travailler en collaboration étroite avec le plus grand nombre de partenaires impliqués, de manière non prescriptive : la coproduction
- placer la créativité comme ligne directrice ;
- valoriser au maximum les travaux existants en Bretagne et ailleurs : une large place laissée à des interventions d'experts et témoins, une ouverture à d'autres territoires ;
- stimuler l'expérimentation : des temps d'échange et de prise de contact.

Notre organisation : une équipe-projet

Pour répondre à ces attentes, une organisation toute particulière est partie d'une équipe-projet :

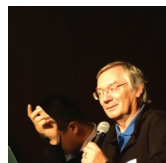
- mélangeant les services (DREAL Bretagne, DDTM des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, PUCA-Ministère) ;
- nombreuse (12 personnes), aux compétences et aux attentes très variées ;
- appuyée par deux bureaux d'études complémentaires, en matière d'expérience, de méthodes et de liens avec le territoire (Stratys et Futuroest) ;
- attachée à préparer, animer, valoriser les travaux de l'atelier, dans une démarche apprenante et évolutive.

4 thèmes, 4 lieux, 4 journées en 4 mois

OBJECTIFS

Voir, échanger et débattre de ce qui peut dès aujourd'hui changer et façonner la mobilité de demain





Grande diversité des participants et des intervenants

60 personnes ont participé à l'atelier, de manière continue ou plus ponctuellement, issues d'une quarantaine de structures différentes : agences, associations, collectivités, entreprises, établissements publics, fédérations, services de l'État...

L'invitation large lancée par la DREAL et les quatre DDTM fin 2014, proposait à toute personne intéressée, de s'associer à cette démarche «intuitu personae», c'est à dire, en acceptant l'idée de se défaire de ses obligations professionnelles ou associatives pour libérer les échanges et la créativité.

15 intervenants ont été sollicités pour alimenter les échanges en apportant leur expertise ou leur expérience de terrain :

- Jean Ollivro, géographe, Université Rennes 2
- Gabriel Plassat, expert mobilité et transports, ADEME
- Caroline Pauwels, chargée de mission Bretagne Mobilité Augmentée, CCI de Rennes
- Laure Briantais, conseillère Innovation, CCI de Bretagne
- Marc Potel, responsable du département RSE et Innovation, Caisse d'Epargne Bretagne-Pays de la Loire
- Fanny Michaud, chargée de mission mobilités durables, Medefi du Pays de Redon Bretagne Sud
- Marie-Françoise Barboux, chargée d'études déplacements, DDTM d'Ille-et-Vilaine
- Jean-Christophe Chadonson, directeur des études, A'Urba (Agence d'urbanisme de Bordeaux)
- Marie-Hélène Massot, économiste, Lab'Urba - Université Paris-Est
- Guy Baudelle, géographe, Université Rennes 2
- Alain L'Hostis, chargé de recherche, IFFSTAR
- Francis Beaucire, géographe, Université Paris 1
- Éric Le Breton, sociologue, Université Rennes 2

La richesse, le dynamisme et l'originalité de l'atelier et du présent rapport, reposent sur l'ensemble des contributions de ces personnes qui ont participé aux différentes étapes de cette démarche et ont accepté de jouer le jeu d'un projet parfois déroutant.

Méthodes et résultats

Afin de tester et de diversifier les approches et les modes d'interaction entre les participants et les intervenants, une alternance de méthodes d'animation et de production a été développée au cours des quatre journées d'atelier, dans un esprit de laboratoire d'innovation ouvert et participatif.

LIEUX ET TEMPS D'EXPRESSION

- un portrait chinois
- des tweets papier
- des interviews de participants
- un questionnaire d'évaluation

TÉMOIGNAGES

- des exposés
- des retours d'expérience
- une émission de radio animée en « live » à partir d'enregistrements d'entretiens d'acteurs

TRAVAUX DE CRÉATIVITÉ

- les projets-phare
- les portraits, et leur cartographie
- les scénarios de temporalité
- la carte mentale

Résultats disponibles intégralement et librement sur internet

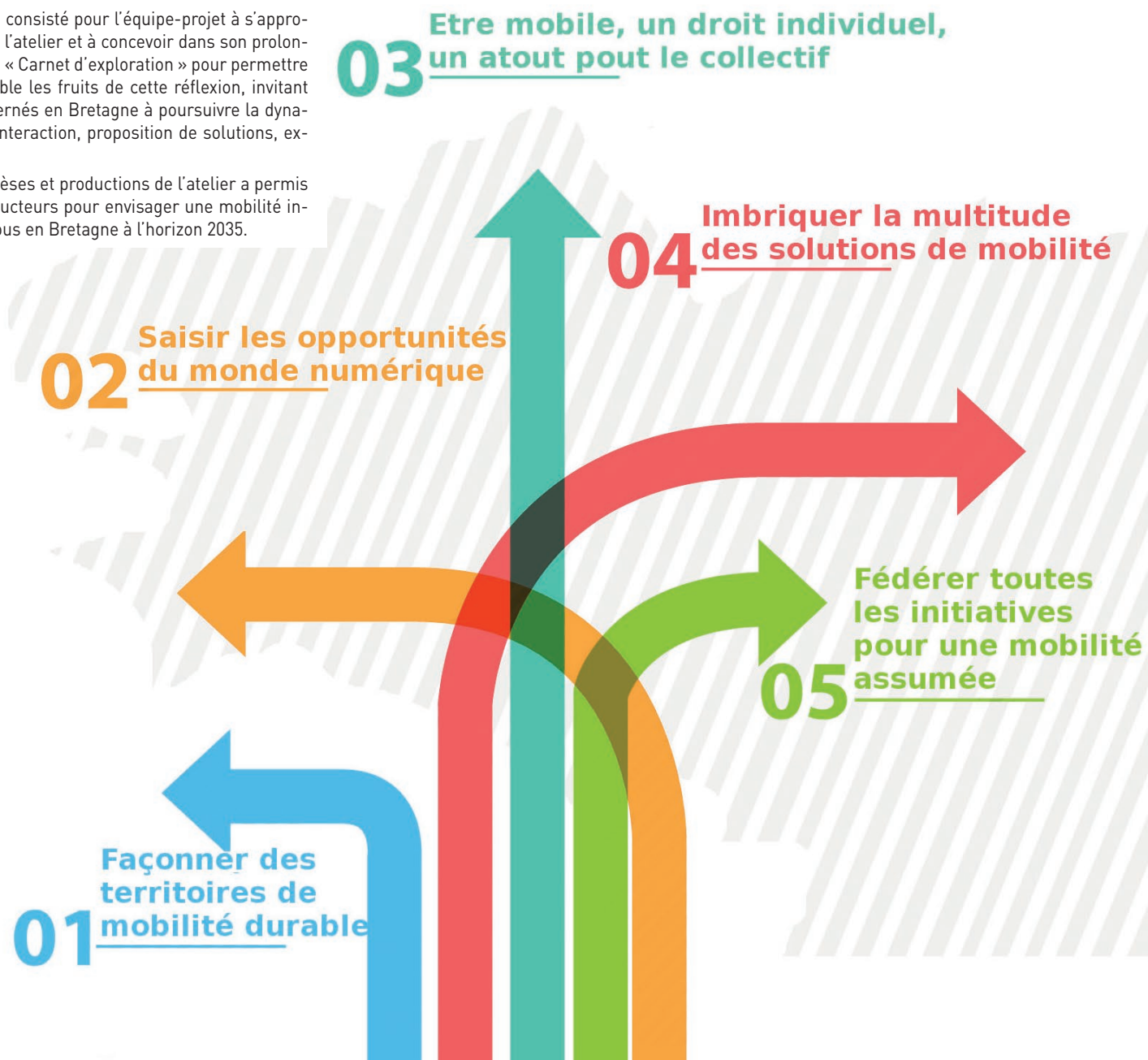
- des affiches : reprenant les éléments marquants apportés par les participants et les intervenants
- des livrets : détaillant les méthodes utilisées et les résultats obtenus lors des séances de créativité
- des références (supports d'exposés, sites web) et des contacts

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/atelier-de-prospective-regionale-bretagne-mobilite-a2737.html

Le carnet d'exploration

La dernière phase de la démarche a consisté pour l'équipe-projet à s'approprier la richesse des productions de l'atelier et à concevoir dans son prolongement le présent document intitulé « Carnet d'exploration » pour permettre de diffuser le plus largement possible les fruits de cette réflexion, invitant ainsi la multitude des acteurs concernés en Bretagne à poursuivre la dynamique engagée : questionnement, interaction, proposition de solutions, expérimentation...

Une première exploitation des synthèses et productions de l'atelier a permis de faire émerger 5 défis, 5 fils conducteurs pour envisager une mobilité inclusive et créatrice de valeur pour tous en Bretagne à l'horizon 2035.



Dans un deuxième temps, les matériaux accumulés lors des quatre journées d'échange et de co-production, ont été relus, approfondis, précisés, imagés autour de cette structure en 5 défis. L'idée était de proposer un document révélateur de la complexité du sujet de la mobilité, mais donnant aussi à voir la diversité des réponses et des expérimentations déjà existantes en Bretagne et dans d'autres territoires.

Chaque défi se compose ainsi de 5 rubriques complémentaires, offrant à chacun une grille de lecture différente et ajustable selon ses attentes et sa proximité avec la problématique de la mobilité en Bretagne.

Dans chaque défi vous cherchez...vous trouverez

Des éléments
de contexte pour
prendre en main les
questions que pose
la mobilité...

UN SUJET MAJEUR POUR LA BRETAGNE
des tendances et émergences

Des dires d'experts
pour mettre en pros-
pective le sujet de la
mobilité et les défis
qui nous attendent...

IDÉES NEUVES ET TÉMOIGNAGES
des transitions possibles

Des exemples d'ex-
périences ancrées
dans des territoires
réels...

REGARDS SUR LES TERRITOIRES BRETONS
des initiatives porteuses d'avenir

Des représentations
virtuelles et ludiques
de quotidiens pos-
sibles de la mobilité
en 2035 en Bre-
tagne...

PLONGÉE DANS LES PRODUCTIONS DE L'ATELIER
des histoires de transition

Des profils d'acteurs
imaginés mais pro-
bables de la mobilité
demain, en Bretagne
ou ailleurs...

UN ÉCOSYSTÈME D'ACTEURS
des modes d'action à inventer

DÉFI 1

Façonner des territoires durables par la mobilité

La réalité du quotidien de millions de Bretons, ainsi que les analyses des experts, montrent la place très importante de la mobilité dans la vie des individus, dans les activités des entreprises, dans le fonctionnement des territoires et leur aménagement. De fait, la mobilité est un enjeu à la fois global et transversal ; il nous concerne tous, de manière différenciée et impacte en profondeur nos modes de vie et nos projets. Au vu de cette place centrale, ce défi consiste à considérer la mobilité comme un puissant levier de modification des territoires, comme un vecteur, un moyen, pour engager et structurer une dynamique de transition vers de nouveaux modèles de développement des territoires.

Regards
sur les territoires bretons

Un sujet majeur pour la Bretagne

Idées neuves
et témoignages

Plongée
dans les productions



Les infrastructures de transport, support de développement des territoires

En quarante ans, comme partout en France, le fort développement des réseaux de transports a efficacement accompagné la diffusion de la croissance de la population des territoires bretons. En cela, les transports ont largement participé à la périurbanisation et à l'élargissement des territoires vécus de tous les Bretons. L'observation des déplacements des biens et des personnes constitue en ce sens l'une des clés principales de lecture de l'organisation territoriale (cf rapport « L'armature urbaine bretonne - Agences d'urbanisme » - 2012).

Aujourd'hui, demain et après-demain, la poursuite de l'agrandissement des aires urbaines pose question dans la mesure où ce mouvement s'entrechoque avec une volonté des acteurs publics d'asseoir le développement sur une armature territoriale multipolaire et hiérarchisée (Schémas de cohérence territoriale).

Aujourd'hui encore, les politiques d'équipements et d'investissement dans les infrastructures restent prégnantes, dans l'action et le débat publics axés sur le couple aménagement et transport. En témoignent, les projets sur les pôles d'échanges multimodaux (PEM), le débat public sur la ligne nouvelle à grande vitesse, le projet en cours autour du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le prolongement de la 2x2 au centre de la Bretagne, la future mise en service de la nouvelle ligne de métro à Rennes, les réflexions autour d'un téléphérique à Brest, etc. Cette importance accordée aux infrastructures illustre plusieurs visions de la mobilité, qui sans s'opposer frontalement, ne s'articulent pas naturellement.

Le culte de la vitesse

Une « bonne » desserte est une desserte qui fait gagner du temps d'un point A à un point B. Mais une difficulté majeure de ce principe suppose d'accepter que la vitesse nécessite de limiter les escales : tous les territoires ne peuvent pas être desservis par la grande vitesse. Force est de constater le désir d'une société qui permettrait, mais surtout inciterait, de faire de plus en plus de choses dans des journées pour autant inextensibles : optimiser les temps de parcours, livrer toujours plus vite...

Les effets structurants des réseaux de transport

L'articulation urbanisme-aménagement-déplacements devrait s'appuyer sur des infrastructures physiques pour véritablement être mise en œuvre. Ainsi, il apparaît assez naturel pour bon nombre d'acteurs, devant l'objectif de renforcer les relations entre deux pôles ou deux lieux, d'envisager la création d'une route ou la mise en service d'une ligne ferroviaire... L'héritage de cette mise en relation physique des territoires constitue le maillage routier et ferroviaire régional. Sa hiérarchisation s'est imposée en lien avec le volume des flux associé au principe de vitesse recherchée.

Des infrastructures nouvelles pour permettre la multimodalité

En corollaire de cette vision où les réseaux physiques structurent et façonnent la ville et les territoires, le développement de l'offre de transports collectifs urbains et inter-urbains, s'insère égale-

ment dans cette logique de prendre appui sur des équipements et des infrastructures. Autrement dit, le développement des services de mobilité ne pourrait se faire qu'en investissant dans les infrastructures. Les nombreux projets de création de PEM en Bretagne perpétuent ce principe : le PEM comme outil central de la multimodalité et de l'intermodalité.

Vers un développement de services de mobilité à partir des réseaux existants

Une rupture, sinon une inflexion des politiques publiques de déplacements, est potentiellement en train de s'opérer. On passerait d'une politique principalement marquée par des investissements massifs dans des infrastructures de transports visant à couvrir peu à peu la plus grande partie du territoire breton, à une politique plus ciblée de développement des services de mobilité à partir des réseaux existants.

Pendant des décennies, les aménagements d'infrastructures ont appliqué un prisme déformant dans nos représentations des questions de déplacements. Aujourd'hui, le glissement sémantique, symbolique et conceptuel d'une action mue par la croissance des transports prend forme autour de la pensée sur « la mobilité ».

Plusieurs enjeux font irruption avec plus ou moins de force dans les politiques d'aménagement à moyen et long terme.

Urbaniser les lieux de transition

Les interfaces entre les infrastructures de transports et les territoires souffrent d'un manque de services, de fonctionnalités, qui cantonnent, ces gares et noeuds de transports à une simple fonction de transit avec peu de valeur ajoutée. Autrement dit, pour que les pôles d'échanges multimodaux deviennent des lieux de transition, on peut commencer par les imaginer comme des lieux de vie qui appartiennent pleinement à la ville, et peuvent trouver une vocation autre que de donner accès aux solutions de transport. L'automobile occupe une place prédominante en ville, à travers les voies de circulation, le stationnement en surface ; la voiture « est » en ville, personne ne peut le nier. En revanche, dans certaines gares ou haltes ferroviaires, sans toilettes, sans guichet, sans café aux abords, on peut avoir l'impression que rien n'est vraiment fait pour faciliter l'expérience du voyageur, de l'individu en mobilité. Ces lieux de transition sont des espaces publics où les voyageurs en transports collectifs vivent des expériences de vie singulières au-delà de la simple connexion à un réseau physique de transport (temps lent ou rapide, en groupe ou individuel...).

« Mettre l'accent sur les lieux de transition, où la mobilité se fonde dans l'espace de l'urbanité. Ces lieux où tout le monde passe, il faut les urbaniser. »

Institut de la Ville en Mouvement, Urbanisme n°365

Permettre l'ancrage de nouvelles formes de mobilité

Des alternatives à la voiture solo et carbonée ont déjà émergé et de nouvelles innovations sont encore à prévoir dans ce domaine : nouveaux véhicules (voitures autonomes, électriques...), véhicules plus adaptatifs (tramway moins cher...), nouvelles pratiques (véhicules partagés, coworking-démobilité). Or c'est bien par l'expérimentation et le passage à l'acte que ces alternatives peuvent séduire et se développer. Les territoires et la ville doivent trouver les moyens de s'adapter de manière progressive à ces évolutions techniques et culturelles sans provoquer de nouvelle révolution urbaine telle qu'a pu l'être le développement de la voiture au XX^{ème} siècle (élargissement des voiries, voies rapides urbaines...). Les nouvelles formes de mobilités sont multiples et générées par la diversité des modes de vie.

« Les véhicules et l'urbanisme devront évoluer de concert. »

Akka Technologie

Mettre les modes actifs au coeur de l'aménagement

Ce changement d'approche ré-intègre la question des modes actifs et propose un parti d'aménagement alternatif et complémentaire aux « grands tuyaux structurants ». Il s'agit ici de l'aménagement au long cours d'une ville, d'un territoire, des espaces publics, par des opérations de précision sur la voirie, les plans de circulation, le modelage des paysages, la gestion des ambiances, etc... Autrement dit, comment faciliter la vie des piétons que nous sommes tous ? Quelles transitions possibles entre des usages de la ville façonnés par l'automobile à des territoires aux mobilités multiformes et protéiformes ?

Aussi, en mettant l'accent sur les conditions favorables aux modes actifs, on mène une politique, non seulement profitable à tous, et en particulier, auprès des publics les plus fragiles socialement et précaires. Façonner des territoires durables par la mobilité, c'est également, d'une certaine manière, permettre à tous de se réappropriar sa ville, son territoire, de renouer avec une mobilité individuelle, même si pour l'instant cela reste trop coûteux et peu accessible.

« (...) ce sont plus souvent les pauvres, chez qui la marche reste un moyen de déplacement important, qui sont les plus dépendants de la (non) qualité des espaces publics, mais ce sont moins souvent eux qui bénéficient des (rares) espaces publics de qualité. »

Jean-Pierre Orfeuil, « À la recherche des logiques de la fabrique du mouvement », Urbanisme n°385

Effacer la complexité du passage d'un mode à l'autre

Les territoires sont traversés par des infrastructures qui offrent, selon les situations, un socle pour les systèmes de transports, multiples et variés : tram, métro, bus, train, marche, vélo, taxi, avion, bateau, bus en site propre, téléphérique, transport à la demande, etc. Or, chacun de ces systèmes de transport a engendré une voirie spécifique, avec aujourd'hui une juxtaposition en surface, et une superposition en 3D, qui nuisent à la lisibilité de la ville et une réelle articulation entre les différents modes, tant les usages sont exclusifs les uns des autres. Façonner des territoires par la mobilité, passe par une continuité vécue dans la déambulation urbaine (et territoriale) de l'individu. Travailler sur l'intermodalité et la multimodalité oblige à tisser des liens entre ces réseaux de transport au-delà des seules plateformes d'échanges physiques.

« On constate une séparation de plus en plus grande des flux et de la voirie entre usages différenciés : trottoirs pour piétons, rues pour véhicules automobiles, sites propres pour tramways, voies pour bus et taxis, pistes cyclables et bientôt peut-être voies pour rollers, voies pour planches à roulettes... »

Luc Gwiazdzinski, « Temps et territoires : les pistes de l'hyperchronie » Territoires 2040, DATAR

La modernisation de la voie ferrée Redon-Rennes

SNCF réseau

Dernier chantier de renouvellement de voies avant la mise en service de la LGV BPL, opération la plus importante au niveau national sur la période 2014-2015 : 110 km de voies entièrement renouvelées, 145 M€ ont été investis dans le cadre du Grand plan de modernisation du réseau (GPMR) et plus de 500 personnes ont été mobilisées sur ce chantier.

Objectifs : garantir le niveau de performance de l'infrastructure, assurer le confort des voyageurs et optimiser la régularité.

2015 : enquête publique relative à l'opération d'augmentation de capacité (mise en bloc automatique lumineux) et de relèvement de vitesse sur cette même voie.

Alain LHOSTIS

Le « transit oriented development (TOD) », une approche pour sortir d'une boucle urbanisme-déplacement captée par l'automobile

L'avènement de l'automobile comme le mode de transport dominant des Français depuis les années 1960-1970 constitue un des phénomènes majeurs de l'aménagement de l'espace et de la construction de la ville au sens large. Outre ses composantes symboliques sur le plan social et sociologique, la voiture ouvrait un vaste terrain de jeu aux habitants et aux entreprises; un terrain de jeu qui de prime abord semblait, non pas infini, mais disons plutôt sans limites, dans la mesure où les ménages pouvaient aller habiter toujours plus loin sans trop y perdre (en temps de parcours), grâce au développement massif des infrastructures routières, à toutes les échelles. La réflexion du « TOD » prend donc son origine sur ce constat : la boucle transport-urbanisme se révèle d'une certaine manière inopérante, puisque l'automobile « efface » toute action « d'urbanisme » et facilite l'installation des ménages sur un mode diffus.

Dès lors, le TOD est un concept, une démarche qui vise à mieux coupler urbanisme et transport, c'est-à-dire à penser conjointement développement urbain et transport public. L'enjeu est d'arriver à construire une ville, un territoire, où l'habitant soit en capacité de réellement choisir son mode de déplacement. La démarche du TOD cherche à casser le « quasi monopole » de la voiture en rendant moins captifs les habitants de ce mode de transport. Cela passe par un développement volontariste de l'offre de transports collectifs, notamment à haut niveau de service. Les expériences « réussies » du TOD, en Hollande, au Japon, aux États-Unis, en Allemagne partagent le point commun d'un fort investissement dans les réseaux ferroviaires (train, tram, métro) à la fois sur l'offre et aussi sur la polarisation de la croissance urbaine autour des secteurs desservis par les gares.

Un des enjeux du TOD est d'arriver à créer une boucle urbanisme-transports collectifs, comme elle existe déjà avec l'automobile. Pour mettre en oeuvre ce principe, la vision de l'aménagement doit se placer à l'échelle du grand territoire, en particulier à l'échelle des corridors de transports collectifs et dépasser l'action focalisée uniquement sur les équipements, ou les quartiers-gare pris isolément les uns par rapport aux autres.

Ce remodelage de la ville autour des principes du TOD s'appuie sur une gouvernance capable de porter un projet transversal (vs sectoriel). Les bonnes pratiques dans ce domaine pointent la nécessité de faire travailler ensemble les métiers du transport, de l'urbanisme et de l'aménagement, en cohérence et non en séquence. En cela, le TOD marque un changement culturel dans la fabrication de la ville.

Jean OLLIVRO

La vitesse efface les territoires & le mythe des effets structurants

La grande vitesse a façonné de manière profonde l'aménagement du territoire breton. Le maillage par les réseaux routiers 2x2, ainsi que le développement du TER et du TGV ont rapproché les principales villes de l'espace régional. Pour autant, cela ne signifie pas que cette diffusion - tangible - de la grande vitesse se soit traduit par des gains de temps ou une amélioration de l'accessibilité à l'emploi, aux équipements et aux services pour l'ensemble des territoires et des Bretons. La réalité est beaucoup plus contrastée et nuancée.

Certes, si la grande vitesse ferroviaire et routière renforce les liens entre les grands pôles desservis, elle ne profite pas réellement aux territoires traversés, qui vivent dans une sorte d'effet tunnel. Dans une certaine mesure, cette grande vitesse s'est mue en un vecteur puissant d'une métropolisation, qui a accumulé les richesses économiques et les pouvoirs administratifs dans les grandes agglomérations, en particulier Rennes et Nantes. Ce double phénomène - augmentation de la vitesse « théorique » sur les réseaux de transports et hyperpolarisation de certaines fonctions, notamment l'emploi dans les métropoles - a progressivement et durablement façonné l'aménagement du territoire breton et le fonctionnement du système de transports, en se focalisant sur l'accès aux grands pôles et moins sur la desserte des territoires intermédiaires. Par conséquent, le gain de vitesse « théorique » est rapidement transformé en allongement des distances parcourues, alors que la confluence des flux vers les mêmes destinations a accentué la congestion routière sur les entrées d'agglomérations.

Ainsi, en 30 ans, la vitalité démographique des espaces périurbains et ruraux montre un visage de la Bretagne beaucoup plus équilibré que son système de transport ne peut le laisser paraître de prime abord. Dès lors, la « quête » de la grande vitesse, toujours d'actualité aujourd'hui avec le débat autour de la ligne nouvelle vers Brest, Quimper et Nantes, est significatif d'un prisme de la réflexion hypercentré sur les transports et moins sur le développement territorial. Les études sur l'évaluation des retombées socio-économiques de ces grandes infrastructures restent sujettes à caution, dans la variabilité des données et de leurs résultats peuvent laisser perplexes, c'est ce que Jean Ollivro désigne comme « mythe des effets structurants »

Il ne fait aucun doute que la mobilité imprime sa marque sur un territoire et telle une loi physique façonne les dynamiques d'occupation de l'espace et les flux de personnes, de marchandises, de capitaux, de connaissance à l'intérieur de ce territoire et entre les territoires. La question est donc de savoir si les acteurs sont capables de placer le développement des territoires en premier dans leur vision, leur raisonnement, de façon à ce que les territoires « hors des métropoles », créent et maintiennent du lien social entre les personnes, tout en étant porteurs d'un développement économique plus endogène et plus résilient. La grande vitesse impose le modèle d'une métropolisation concentrée sur quelques pôles ; en prendre conscience, c'est s'ouvrir la possibilité de penser et de porter une politique alternative de mobilité, bénéficiant à tous les territoires et tous les publics, dans la diversité de leurs situations sociales et de leurs motivations quotidiennes.

Jean-Christophe CHADANSON

Les enseignements du Grenelle des mobilités de l'agglomération bordelaise

Historiquement, les réseaux de transport ont toujours participé à la construction de la ville, tant dans son organisation spatiale à la grande échelle, que dans l'aménagement de chaque recoin, espace de déambulation et de déplacement en son sein. L'automobile a non seulement radicalement modifié notre rapport à l'espace et au temps, et aussi amené la transformation des voies d'antan en des rues conçues pour et par les automobilistes. Ce constat symbolise des visions parfois antagonistes de la fonction de la mobilité dans nos sociétés, de sa valeur pour les individus. La démarche du Grenelle des mobilités a permis de tenir ce débat, de manière sereine, ouverte et sincère.

Les réflexions du Grenelle ont permis de replacer la mobilité dans une problématique plus globale de la fabrication de la ville au sens large et par conséquent de sortir d'une discussion par trop technique et sectorielle autour des enjeux du système de transports. Il ne s'agit alors plus de porter des politiques exclusivement tournées vers le développement de l'offre de transports, fusse-t-elle de transports collectifs. L'objectif est d'arriver à réintroduire une diversité des modes de déplacements en ville et de s'appuyer sur ce déploiement de la multimodalité en ville pour conduire les opérations d'aménagement.

Un des points majeurs de la réflexion aura été de reconnaître que les réseaux de transports collectifs massifiés, en particulier le réseau tramway, ne pourront pas desservir toutes les communes de l'agglomération, pour des raisons budgétaires, mais aussi car une couverture exhaustive de l'agglomération diminue d'autant le caractère structurant pour le développement urbain à partir de ces corridors. Tout comme l'automobile ne peut prétendre s'affirmer comme la solution « idéale » en tout temps pour tous, les alternatives à l'automobile ne s'affirmeront pas comme hégémoniques dans le paysage de la mobilité urbaine. D'où la recherche d'un maillage du réseau avec d'autres types de dessertes, notamment le bus et surtout les modes actifs, qui doivent retrouver leur pertinence et lettres de noblesse auprès des citoyens. À ce titre, les modes actifs ont besoin de leurs propres infrastructures pour réinvestir la ville (par ex : berges de la Garonne comme « autoroute vélo » de l'agglomération + aménagement des espaces publics ordinaires pour permettre de concilier des mobilités lentes/rapides).

La possibilité de déplacements « lents » et « rapides » au sein d'un même espace urbain ne peut se faire qu'à la condition d'un aménagement de la voirie dans ce sens. Faire cohabiter, des piétons, des cyclistes, des scooters, des voitures, des autobus, des autocars, le tramway en ville, c'est possible ! Pour le faire, les projets urbains et les opérations d'aménagement façonnent la ville de l'intérieur, peu à peu et de manière concrète. Pour que la mobilité façonne des territoires durables, l'action doit également se diriger vers l'aménagement des espaces publics, véritablement plateforme d'une autre urbanité.

Francis BEAUCIRE

« Chassez le territoire, il revient au galop »

Que la mobilité agisse sur l'organisation spatiale et réciproquement, il va sans dire. Les interventions respectives d'Alain Lhostis, Jean Ollivro et Jean-Christophe Chadanson, si elles expriment des points de vue contrastés sur la direction à prendre pour ce lien urbanisme-déplacements, convergent toutes sur le diagnostic suivant : les territoires d'aujourd'hui ont été grande partie façonnés par ce que l'automobile a rendu possible, d'une part, l'explosion de la mobilité individuelle pour la grande masse (même si les exclus de la mobilité sont nombreux, ils sont minoritaires), d'autre part, la diffusion du développement bien au-delà des limites des villes héritées de la révolution industrielle et de la 1^{ère} moitié du XX^e siècle.

Dès lors, dans ces réflexions prospectives autour de la mobilité du futur, de sa place dans les territoires, de son rôle dans l'aménagement, de son importance dans la société, un principe de bon sens doit prévaloir, au-delà des idéologies et des injonctions. Les formes urbaines des villes bretonnes sont difficilement comparables à celles des villes qui sont souvent citées en référence comme des exemples en Suisse, en Allemagne ou aux Pays-Bas. Tout d'abord, la densité de population est bien supérieure à celle de la plupart des territoires bretons, mis à part l'agglomération rennaise. Ensuite, la compacité des villes rend plus facilement opérante le concept de pôles (c'est-à-dire en interaction avec d'autres espaces).

Par conséquent, pour la Bretagne, il serait illusoire de tendre vers un modèle unique en matière de mobilité dans les territoires. La réalité des problématiques du fonctionnement urbain de la métropole bordelaise est difficilement palpable pour les territoires bretons, même pour Rennes, peut-être plus pour Nantes. La structuration selon une approche TOD reste entièrement à concevoir et à appliquer. Alain Lhostis l'a relevé très justement dans l'identification des bonnes pratiques en matière de TOD, lorsqu'il évoque plutôt le registre de « l'inspiration » plus que l'acte de transplantation, tant le contexte de chaque territoire lui est spécifique. Quant à Jean Ollivro, il met en avant la complémentarité des offres plus que leur hiérarchisation et place au centre de la réflexion le projet de territoire.

L'organisation des territoires bretons appelle de facto une multitude de solutions, à ne pas considérer de manière exclusive les uns par rapport aux autres, ou entre les territoires : ce n'est pas vélo et métro pour la grande agglomération, voiture et TER pour le pôle intermédiaire, voiture et système D pour les autres. La mobilité façonne les territoires, certes, mais les territoires ne seront façonnés en profondeur et globalement, que si les systèmes de transports proposent une alternative qui ne se résume pas au transfert de l'automobile vers du tout collectif. La voiture gardera une place dans la mobilité des personnes en 2035, en particulier dans les territoires où une massification des flux est difficile à atteindre dans l'absolu, étant donné la forte diffusion de la population sur des espaces très vastes. L'essor des mobilités collaboratives pèsera dans la structuration des territoires, de manière plus indirecte, que les modes lourds, mais bien réelle pour les espaces périurbains et ruraux, pour qui, les usages partagés de la voiture constituent une réelle innovation, bien plus accessible, que le développement des transports collectifs, gourmands en finances publiques et en infrastructures.

Le territoire est à la fois le point de départ du projet et sa destination. Croire que la mobilité peut diriger le territoire est une erreur. Utiliser la mobilité comme un levier pour remodeler les territoires, une véritable opportunité.

Convention Brest à pied et à vélo – Brest Métropole

Le projet, la démarche en quelques mots

L'association Brest à Pied et à Vélo existe depuis 2001. Son objet est d'encourager les déplacements à pied et à vélo à Brest et dans ses environs, d'inciter à réduire l'usage de l'automobile en ville et de veiller au bon usage de l'argent public dans le domaine des transports et des déplacements au sein de Brest Métropole.

Le projet « BAPAV » consiste à **promouvoir l'usage du vélo comme mode de transport économe, écologique ayant un impact positif sur la santé**. L'objectif de l'association est de promouvoir les déplacements actifs dans l'agglomération brestoise et elle réalise à cet effet des actions de sensibilisation, de communication et de promotion de l'usage du vélo auprès du grand public. L'association BAPAV est cofinancée par Brest Métropole, le conseil départemental du Finistère, le conseil régional de Bretagne et l'ADEME. Elle fait également partie des réseaux nationaux suivants : « L'heureux cyclage » (réseau des ateliers vélo participatifs et solidaires), la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Quelle création de valeur pour le territoire ?

BAPAV a signé, courant 2012, une convention avec Brest Métropole avec les objectifs suivants (renouvellement de la convention en 2015) :

- réaliser des actions de sensibilisation, de communication et de promotion de l'usage des mobilités actives auprès du grand public lors de temps forts nationaux et locaux : semaine du développement durable, fête du vélo, semaine de la mobilité, foire Saint-Michel, ...
- impulser et organiser des temps d'échanges entre acteurs et favoriser la coopération avec les acteurs locaux,
- coordonner et développer des services pour les cyclistes,
- mener un travail prospectif sur le développement des usages des mobilités actives,
- participer aux groupes de travail mis en place par la collectivité pour la promotion des modes actifs.

BAPAV est l'interlocuteur privilégié de Brest Métropole en ce qui concerne la consultation des habitants sur la politique cyclable : documents généraux comme le schéma directeur vélo ou implémentations pratiques, comme la carte cyclable ou les aménagements cyclables et piétons à mettre en place. BAPAV est également force de propositions pour le futur plan piéton de la collectivité.

Quel potentiel à terme ?

Les actions de promotion de l'association sont diversifiées : il s'agit à la fois de s'inscrire dans les manifestations nationales en animant les temps forts du vélo urbain (fête du vélo en juin, semaine de la mobilité et de la prévention routière en septembre, campagne « Cyclistes Brillez en novembre ») et de s'associer aux moments clés de l'agglomération brestoise en participant aux manifestations locales.

Pour assurer la promotion du vélo urbain, BAPAV se tourne également vers les « services vélo » :

- depuis 2012, Bapav développe des ateliers vélo participatifs et solidaires afin de permettre à chacun de devenir autonome (« vélonome ») dans sa pratique du vélo. Depuis octobre 2013, l'association dispose d'un atelier hebdomadaire,
- BAPAV vient de lancer la première vélo-école de Bretagne dont l'objectif est de permettre à tous de se déplacer à vélo en ville (2 modules prévus à l'attention des débutants et des personnes en manque de confiance).

Contact et ressources

Brest à pied et à vélo, 19 rue Bruat, 29200 Brest
<http://bapav.infini.fr/contact/>



Organisons notre territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable

La démarche

Le plan de déplacements urbains (PDU 2012) de Lorient agglomération propose 101 actions pour passer de 2 déplacements sur 3 en voiture à 1 sur 2, autour d'un triple enjeu : économique, social et environnemental.

Comment le mettre en œuvre ? Une réponse parmi d'autres : 6 lignes maritimes express en véritable site propre, dans le prolongement du centre-ville de Lorient, intégrées au réseau de transports collectifs urbains, assurées toute l'année par une flotte de 5 bateaux dont 1 bateau zéro émission de CO₂ mis à l'eau en 2013.

Les services : Lorient /Locmiquélic en 7mn ; Lorient /Port-Louis en 11 mn ; Port-Louis/Gâvres en 5mn ; cadencement bus/bateau 30 mn en semaine, à l'heure le dimanche ; amplitude horaire de 6 h à 20 h [services supplémentaires en soirée, en période touristique ou événementiel] ; facilité d'embarquement pour piétons et vélos ; parc relais à l'embarcadère de Locmiquélic ; vélos sécurisés et en libre-service au départ de Lorient ; tarif réseau...

Ce « bouquet intermodal » attractif entraîne 800 000 voyages bateau/an sur la rade.

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Les liaisons maritimes sont un trait d'union à forte valeur ajoutée, essentiel à la mobilité et la qualité de vie des habitants, au développement économique et à l'image touristique des communes autour de la rade.

Chaque année les déplacements par bateaux économisent environ 13 millions de km voitures soit 700 000 litres de carburant (900 000 € hors usure voitures) ; 2 200 tonnes de GES et un gain de temps de 75 000 heures.

La ligne Lorient/Locmiquélic est assurée par Ar Vag Tredan (le bateau électrique en breton) zéro émission de CO₂, économe en énergie, silencieux il accueille 150 passagers y compris PMR par trajet. Cette commande exemplaire en matière de mobilité durable et de lutte contre le changement climatique a été construite par le chantier STX France de Lorient, et équipée de condensateurs « super capacités » du groupe breton Bolloré. Ce bateau constitue une première mondiale. Sa mise en service largement relayée par la presse nationale et de nombreuses distinctions (dont le 2^{ème} label Rubans du développement durable) mettent en avant la politique globale, efficace et innovante en matière de développement durable menée depuis des années par Lorient agglomération.

Quel potentiel à terme ?

La pertinence des liaisons maritimes face à la voiture répond à l'ambition du PDU de développer des déplacements plus propres, pérennes et de qualité, pour les besoins des habitants d'un territoire à fort sentiment d'appartenance.

L'attraction de la rade obligera les communes directement desservies par bateaux à s'organiser pour face à la pression d'urbanisation. Le programme local d'habitat (PLH) met en évidence la nécessaire maîtrise de l'étalement urbain et l'anticipation des besoins nouveaux de la population vieillissante.

Le PDU doit engendrer une prise de conscience des synergies positives entre les actions individuelles et collectives pour inciter à des changements de comportement et tirer les profits pour renforcer l'attractivité de l'agglomération. Par ailleurs au regard de l'innovation que constitue Ar Vag Tredan, STX a breveté cette application. Le suivi des performances devrait permettre d'envisager la construction d'un nouveau bateau inscrit à la PPI pour 2018.

Contact et ressources

Direction transports et déplacements
André DOUINEAU
02 90 74 73 06
adouineau@agglo-lorient.fr
<http://www.lorient-agglo.fr/>

Qualité de l'air, changement des habitudes, impacts sociaux

Catherine, caissière, 35 ans, 3 enfants, hyper-centre de Brest

« Avec Yvan, qui part en mer 6 mois par an, ce n'est pas simple de s'occuper de nos 3 enfants. J'aimerais pouvoir prendre plus notre voiture, mais elle est vieille (panne fréquente) et nous revient trop cher. En tant qu'habitante du centre-ville, je comprends la décision d'en faire une grande zone piétonne, on respire mieux et on se sent plus en sécurité, mais cela complique aussi notre quotidien ! ».



Eco-citoyen, système D, ménage bi-actif

Miko, dirige le centre d'innovation sur les algues à Paimpol, 35 ans, 2 enfants

« Avec mon épouse, nous avons choisi de vivre à Paimpol et d'y élever nos enfants. Côté transports, j'avoue que c'est peu le système D, surtout quand, comme nous, on veut limiter le recours à la voiture. Les grands réseaux de transports collectifs ne desservent plus Paimpol faute de trafics suffisants pour rentrer dans leurs frais... ».

Désenclavement & e-services

Soazig, coiffeuse, 35 ans, 3 enfants, presque île de Crozon

« Comme beaucoup de mes clients je profite avec mon mari des spectacles et activités culturelles sur Brest et Quimper grâce à la diversité des moyens de transports à disposition qui permettent de rentrer tard le soir sans prendre la voiture personnelle ».



Navette maritime

Sophie, travaille dans la restauration à Saint-Briac, 1 enfant avec des troubles cognitifs, habite Dinard

« La création de la navette maritime permettant de traverser la Rance nous rapproche clairement de Saint-Malo. On y va plus souvent, par nécessité et également pour se balader, aller voir des amis ».



Auto-solaire

Stéphane, travaille pour une entreprise de Saint-Malo, habite à Saint-Brice en Coglès, 2 enfants

« La voiture, en covoiturage ou seul, reste mon premier mode de transports, ainsi que pour tout le reste de la famille, c'est un gage de liberté et d'indépendance, pour nous qui vivons dans un pôle rural ».

Portraits de Bretons en 2035 des territoires, des pratiques, des solutions...

24h/24h

Victor, habite à Laillé, étudiant à Rennes, 20 ans

« Le fonctionnement 24/24 du métro et du train dans l'agglomération rennaise est pour moi le principal trait de modernité de cette métropole. Mes amis parisiens et nantais nous l'envient ! Même sans permis et vivant dans un petit bourg en périphérie, je reste connecté au tourbillon de la vie urbaine, de jour comme de nuit ».



Territoires ruraux connectés

Septembre 2032 - Courrier d'accompagnement de la synthèse de l'évaluation du 5^e appel à projets de la Délégation interministérielle de la Ruralité (DIR) pour désenclaver les territoires ruraux.

Madame la Déléguée,

Notre territoire a conduit un projet volontariste, porté politiquement, soutenu par les acteurs économiques et recueillant l'adhésion massive de nos habitants. Ce projet s'est appuyé sur les atouts de la ruralité : une histoire et une identité, les solidarités, la capacité d'initiative. Ce projet a permis à des villes millénaires d'incarner une alternative crédible et attractive, à l'hyperconcentration de la population et de l'emploi dans les grandes métropoles.

Ce projet, territoires ruraux connectés, a constitué un tremplin pour accélérer notre développement.

Il s'est agi de tirer profit des avancées technologiques apportées par le numérique et de l'appétence de la population vers les modèles collaboratifs, dans le domaine du logement, des loisirs, de la consommation et bien entendu de la mobilité.

Le projet s'est décliné en plusieurs axes :

- un premier axe avec la poursuite du déploiement de la THD sur l'ensemble du territoire (sans viser une couverture intégrale),
- un deuxième axe sur le développement d'une offre de services de mobilité en partage (covoiturage, autopartage, taxi collectifs, voiture autonome),
- un troisième axe par la diffusion de nouvelles d'organisation des activités et services, qui diminuent les besoins de mobilité (télétravail, télé-enseignement, télé-activités, etc).

Ces différentes actions ont pu apparaître en partie conventionnelles et dans « l'air du temps ». Nous acceptons cette appréciation de notre projet, qui s'est inspiré et a capitalisé sur des dizaines d'initiatives similaires un peu partout dans le monde. Ce projet se fonde sur une analyse approfondie, une ouverture à l'international, un travail en partenariat avec la société civile.

Derrière l'appellation « territoires ruraux connectés » notre projet s'est inscrit dans une démarche en rupture, radicalement innovante par rapport aux approches traditionnelles. Il a acté le basculement d'une politique centrée sur le désenclavement par les infrastructures routières à une politique résolument tournée vers une offre servicielle de mobilité. Ce projet a donné la priorité absolue à une diversification et montée en gamme des services sur les réseaux existants.

Les résultats de ce projet « territoires ruraux connectés » parlent d'eux-mêmes. Nous espérons qu'il pourra inspirer de nombreux autres territoires en France et en Europe.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Déléguée, l'expression de notre très haute considération et gardons toute confiance dans votre jugement.

Pierrick LE BIHAN - Animateur du collectif d'élus du Coeur de Bretagne

DÉFI 2

Saisir les opportunités du monde numérique

Un sujet majeur pour la Bretagne

Idées neuves
et témoignages

Regards
sur les territoires bretons

Plongée
dans les productions

« Si [la révolution numérique] est mise au service d'une organisation plus juste et plus efficace de notre société et de la préservation de l'environnement, la mobilité numérique apportera de nouvelles perspectives d'offres de services publics et privés partant des besoins des individus, de développement de nouvelles compétences et de réduction des inégalités. »

Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives (transport de personnes), Avis du CESE, avril 2015

Le numérique, la grande question posée à nos sociétés

Changement du rapport à l'espace et au temps

Le numérique change le rapport à l'espace et au temps des individus. La notion d'ubiquité se traduit par la capacité à inter-agir avec une multitude d'interlocuteurs situés dans une diversité de lieux et d'espaces, dans un même temps donné. La coprésence physique devient un mode d'interaction sociale parmi d'autres.

Le développement des e-activités, n'a pas abouti comme il était un moment pressenti, à une baisse des mouvements physiques des individus, mais devrait permettre une possible meilleure répartition entre mobilité subie et mobilité choisie, représentant ainsi un levier puissant pour atteindre les objectifs de la transition écologique et énergétique.

Des manières de faire mais pas de but

Innovations techniques et sociales, pratiques collaboratives et intelligence collective, rapidité, flexibilité (modèle des start-up)... les applications numériques naissent pratiquement chaque jour sur une multitude de domaines de la vie courante. La mobilité est un des exemples spectaculaires de ce phénomène émergent le plus souvent de façon foisonnante et désordonnée.

La Bretagne, un territoire d'innovation numérique...

La Bretagne a des atouts importants pour le passage au numérique. Si près de 80 % des Bretons sont aujourd'hui connectés à internet, les infrastructures numériques sont encore à développer, malgré la mise en place depuis quinze ans d'une politique d'équipement en fibre optique permettant l'accès au très haut débit, sous l'égide du syndicat mixte Mégalis. Le programme européen FEDER pour la période 2014-2020 a choisi comme 1^{er} axe de mesures « le développement de la société numérique » avec parmi ses objectifs de couvrir en THD en 2023, 68 % de la population et l'accès au web pour plus de 90 % de la population bretonne.

En termes de recherche et développement et d'innovations, la Bretagne est un pôle d'excellence avec des partenariats public-privé très avancés et des initiatives portées par les territoires ambitieuses. On peut citer notamment :

- le Pôle de compétitivité Images&Réseaux (entreprises, universités, institutions...) à vocation mondiale,
- deux métropoles labellisées FrenchTech (Rennes et Brest),
- une stratégie numérique portée par la Région Bretagne autour du «Triskell numérique » : déployer les infrastructures, développer les nouveaux usages et soutenir la filière TIC,
- un réseau fourni de Fab Labs (10 espaces en Bretagne : Rennes, St-Brieuc, Quimper, Brest, Lannester) et de Cantines numériques,
- un concours d'innovation dans les éco-activités «Crisalide» porté par l'association Eco-Origin, avec un label « mobilités décarbonnées ».

Pratiques collaboratives et ville intelligente, deux leviers d'innovation massive pour la mobilité

Les pratiques collaboratives, un système de valeurs qui ne va pas de soi, mais qui se développe très vite dans les territoires

Les pratiques collaboratives modifient en profondeur le système de déplacements-transports, en augmentant le maillage, la flexibilité et le niveau de services pour tous les territoires : covoiturage, autopartage, GPS communautaire, application open-source pour l'optimisation des trajets... Les initiatives se multiplient et trouvent dans les réalités territoriales et les pratiques des individus, un champ d'innovation très vaste.

Cette dynamique s'illustre bien au sein du programme DOMINO porté par l'association Collporter (2015-2016) qui vise à interroger les contributions des pratiques collaboratives au développement de modes de vie durables sur les territoires, et à outiller les acteurs locaux qui souhaitent en faire un levier. Mené dans les Régions Bretagne et Pays de la Loire, il associe de nombreux acteurs universitaires et territoriaux et bénéficie du soutien financier de l'ADEME. Il fait suite à une recherche-action DYTE2CO qui a dressé un état des lieux de la consommation collaborative en Bretagne, soutenue par le ministère de l'écologie (MEDDE) dans le cadre du programme MOVIDA (consommation et modes de vie durables). Ce recensement identifie bien la place importante tenue par la mobilité au sein de l'économie collaborative et la diversité des initiatives déjà existantes : co-baturage, ateliers de réparation de vélo, groupes facebook covoiturage, vélo-partage, auto-partage, navette citoyenne, auto-stop organisé.

La ville intelligente, vers un modèle stable mettant l'humain au coeur du projet ?

Avec l'abondance des données et le progrès technique, la ville intelligente devient une possibilité plausible, autour de 3 objectifs :

- atteindre une sobriété dans l'utilisation des ressources,
- mettre l'usager au coeur des dispositifs,
- permettre une gestion systémique de la ville.

Dans cette ville, une désynchronisation des activités et des flux peut être organisée, en s'appuyant sur des données produites en masse par les opérateurs, les utilisateurs, mais aussi par la multitude d'acteurs privés et publics dont les activités génèrent de la mobilité ou pour lesquels la mobilité est un maillon central dans leur activité.

La question de la confiance dans les acteurs collectant et exploitant les données liées à la mobilité, pose un enjeu majeur pour les territoires. Quelle maîtrise de ce processus ? Quel rôle des pouvoirs publics ? Quelle garantie d'indépendance ?

Des tendances et émergences

« En combinant les grands enjeux urbains et technologiques, le modèle de la smart city a ouvert une voie. Il nous appartient désormais de forger un nouveau modèle qui replacera la personne au centre de ce siècle des villes. Serions-nous à l'aube de la « sensitive city » ? »

Mathieu Lefèvre, Directeur exécutif de New Cities Foundation, Le Monde « Les clés de demain »

Les grands acteurs du numérique ont investi depuis plusieurs années le domaine de la mobilité en proposant des services, des solutions logicielles et de plus en plus en développant de nouvelles technologies liées aux véhicules.

De leur côté, les acteurs publics sont devenus de gros producteurs de données, que ce soit en tant qu'autorité organisatrice de transport, qu'aménageur ou ..., et sont au coeur d'une politique nationale volontariste d'ouverture des données publiques : mettre à disposition l'information pour stimuler l'innovation dans les territoires tout en améliorant leur propre fonctionnement.

La mobilité s'est saisie du numérique

De nombreuses applications numériques innovantes voient le jour en Bretagne, que ce soit pour les services offerts aux personnes que pour l'offre de services de transports collectifs, ou la gestion des infrastructures de transports. C'est le cas par exemple de la plate-forme d'information multimodale « Breizhgo », qui propose désormais aux Bretons des solutions en temps réel de déplacement alliant réseaux de transport en commun, solution individuelle (piéton, voiture..., démarche associant l'ensemble des autorités organisatrices de transport collectif bretonnes.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport ont aussi déployé ces dernières années des applications et installations permettant une meilleure sécurité et une meilleure information des usagers en particulier sur les routes nationales à 2x2 voies (système d'information Dorbreizh par la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest) et sur le réseau secondaire, grâce à la collaboration avec les opérateurs de téléphonie et avec l'appui technique de l'association ITS Bretagne et du GIS ITS qui promeuvent et expérimentent l'ingénierie numérique pour les transports et la mobilité.

L'automobile en pleine mutation

Même si la possession d'un véhicule automobile personnel reste encore une valeur dominante, la fonction et l'usage prennent le pas dans les arbitrages des ménages, en particulier chez les jeunes générations. Assistons-nous à la fin d'un système fortement consommateur d'espace, de matière et d'énergie fossiles ?

Bien qu'en Bretagne le parc automobile vieillisse, que le progrès technique pour améliorer les caractéristiques des véhicules en terme d'émissions et de sécurité routière se diffusent très lentement, quelques signes témoignent de la mutation en cours :

- une filière de production de véhicules électriques et hybrides semble vouloir s'installer durablement, en témoigne le récent accord entre Bolloré et PSA,
- les achats de véhicules hybrides et électriques progressent nettement dans les entreprises,
- les services d'auto-partage réussissent à s'implanter dans nos villes,
- le covoiturage se développe et devient plus performant grâce au numérique.

Vers le véhicule autonome et connecté ?

La recherche expérimentale associant centres de recherches (par ex : l'INRIA) et constructeurs auxquelles la Bretagne est fortement partie prenante rend plausible la disposition de véhicules autonomes et connectés dans un avenir proche à condition que la maîtrise des usages soit parfaitement résolue. L'initiative publique et privée se conjuguent pour faire aboutir la conception de véhicules autonomes et connectés, grâce à l'action de « ITS Bretagne ».

LA FABRIQUE DES MOBILITÉS

Initié par l'ADEME, la Fabrique des Mobilités est le premier accélérateur européen dédié à un écosystème en mutation : celui des acteurs du transport et des mobilités. S'adressant à des startups, projets industriels et de territoires qui développent de nouvelles solutions de mobilité, elle leur donne un accès privilégié à des ressources uniques pour accélérer leur croissance et atteindre rapidement une masse critique d'utilisateurs.

La Fabrique repose sur 3 dimensions complémentaires :

- une mise en réseau d'acteurs et de décideurs,
- une mise à disposition d'outils, de territoires d'expérimentations et de standards interopérables,
- une offre de formation et d'accompagnement par des mentors et des experts des nouvelles mobilités.

Le projet a connu une étape décisive en juin 2015 lors de la remise du livre blanc "FabMob" imaginé par un collectif de 80 acteurs et qui a permis d'entériner la décision de sa création. La Fabrique a pris son envol en octobre 2015 lors du Congrès Mondial ITS à Bordeaux.

<http://lafabriquedesmobilités.fr/>



Gabriel PLASSAT

Le numérique, un vecteur de mutation profonde de tout le système de mobilité

L'acronyme « GAFÀ » pour Google, Amazon, Facebook, Apple, auxquels on pourrait adjoindre, Uber et Blablacar, désigne ces géants du web, dont la capacité d'innovation et les modèles économiques, bouleversent en profondeur les secteurs sur lesquels ils se positionnent, et en particulier sur le marché de la mobilité :

- leur rayon d'action et leur puissance placent d'emblée la compétition sur un terrain de jeu mondial, alors que le marché de la mobilité était par nature local (même si des acteurs globaux existaient déjà, comme les constructeurs automobiles, mais avec des stratégies différenciées selon les pays, zones géographiques, etc,
- leur ambition est de conquérir des positions dominantes, voire monopolistiques, rêvant de capturer le consommateur dans une « boucle » en lui offrant (vendant) tous les services « utiles » au sein du même écosystème de solutions et d'entreprises,
- leur modèle économique tire parti des atouts du numérique, à savoir, les systèmes de plateforme et les pratiques collaboratives, où la participation des usagers-clients contribue à créer de la valeur pour l'ensemble de la communauté (enjeu des données personnelles).

Le dynamisme de ces « nouveaux » acteurs et l'attractivité des solutions proposées sont en train de façonner un nouveau paysage des acteurs de la mobilité, où les frontières classiques entre public et privé, entre transport individuel et transport collectif, entre acteurs institutionnels et usagers-clients, volent en éclat.

Ces entreprises, qui basent leur stratégie sur le numérique, s'attaquent en priorité sur les niches de marché, mal satisfaites par les offres traditionnelles. Pour cela, ils travaillent particulièrement le couple incitation-confiance pour faire évoluer les comportements et les pratiques. L'objectif est « d'effacer » le frottement de l'expérience de mobilité, c'est-à-dire de faciliter au maximum l'usage des différentes solutions; par exemple, dans le cas du covoiturage, faire en sorte qu'il soit simple et pratique de trouver un covoitureur, sécuriser les transactions financières, rassurer sur la « fiabilité » du conducteur et des passagers, etc...

Aussi, ces acteurs du numérique portent une vision du futur où le véhicule automobile continue d'occuper une place majeure dans la mobilité de demain. Le véhicule automobile concentre toujours les investissements R&D des industriels et des acteurs publics ; de nombreuses innovations (de rupture) sont attendues : véhicule autonome sans chauffeur, véhicule modulable évolutif, véhicule propre, etc. A travers ce progrès technique, des innovations d'usage vont apparaître et refonder potentiellement notre rapport à la voiture. Que sera la mobilité de demain ?

Éric LE BRETON

Le numérique ouvre un nouveau champ pour l'apprentissage des mobilités

Il existe un code de la route, un permis de conduire, un permis moto, un permis bateau, un brevet de pilotage, mais qu'en est-il d'un certificat de compétence en « mobilité » ? Aujourd'hui, en France, mais aussi dans la plupart des pays développés, l'apprentissage de la mobilité n'est pas réellement inscrit dans le parcours de formation des jeunes et des moins jeunes. D'une certaine manière, on apprend à se déplacer « sur le tas », par le jeu de l'expérience, en dehors de tout cadre cohérent pensé ou institutionnel. Chacun fait comme il le peut ou le veut.

Pourtant, la mobilité est bien une compétence à acquérir, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie. Pour cela, à l'aide des outils numériques, de nouvelles formes d'apprentissage sont à inventer, à travers notamment les « serious games », en s'inspirant de l'univers et des codes du jeu vidéo en exploitant les nouvelles technologies liées à la réalité augmentée.

De nombreux éditeurs d'envergure internationale ont identifié ce marché potentiel et très prometteur : formation en entreprise, modules à insérer dans des parcours de formation, partenariat avec l'Education Nationale, etc...

Comme pour d'autres ruptures amenées par le numérique dans d'autres secteurs, on change ici radicalement de modèle, en adoptant une approche véritablement transversale et en centrant l'expérience sur l'usager. Dans cette perspective, on peut imaginer une réforme en profondeur du permis de conduire et des autos-écoles, pour un certificat de compétences en mobilité et des centrales d'apprentissage à la mobilité, où l'on apprendrait à emprunter les différents modes de déplacements, qui peuvent être proposés ou avec lesquels nous aurons à inter-agir en ville et dans les territoires.

Les perspectives et les possibilités semblent infinies et surtout personnalisables selon les besoins et le profil des utilisateurs. Ces outils numériques offrent un moyen de s'adresser différemment à une grande diversité de publics, publics en insertion, jeunes, seniors, personnes débordées qui veulent accéder à distance à ce service de formation, étrangers qui maîtrisent mal la langue française, personnes qui veulent préparer un voyage. Toutes les applications restent à inventer, y compris la piste d'un living lab virtuel, où l'on pourrait tester des scénarios d'aménagement et « observer » l'expérience des usagers; le numérique, un outil pour un design des solutions de mobilité basé sur l'expérience et pas uniquement une conception ex ante.

Enfin, les mutations rapides de la mobilité imposent à la société, de trouver des moyens pour former les citoyens, usagers et clients des systèmes de mobilité, tout au long de la vie, dans un environnement mouvant, de nouvelles règles du jeu et de nouvelles pratiques.

Francis BEAUCIRE

Les mobilités collaboratives, une chance pour les espaces périurbains, une opportunité pour les aménageurs pour structurer les territoires

Les mobilités collaboratives pré-existaient bien avant le numérique; l'auto-stop, le covoiturage, les taxis partagés, les locations de voiture, etc... La rupture amenée par les TIC porte sur l'ampleur du phénomène, mettant fin au morcellement des pratiques, avec l'émergence rapide d'un modèle de masse adopté par des millions d'individus à travers le monde. En cela, même si les usages collaboratifs de la voiture, du vélo et d'autres modes de transports restent minoritaires, par rapport à l'autosolisme (yc dans certains Etats américains où le covoiturage frôle les 20% de part modale), on peut rétrospectivement considérer que les premiers à s'être engagés dans cette voie étaient bien des pionniers, à l'avant-garde d'une nouvelle manière de se déplacer.

Pour autant, est-ce que tous les nouvelles mobilités collaboratives émergentes sont annonciatrices d'une bifurcation à venir pour le plus grand nombre, ou est-ce que cela est juste un épisode éphémère d'innovateurs à un temps t, qui deviendront de futurs marginaux (au sens où ces pratiques resteraient confidentielles, par ex: le transport par hélicoptère est marginal, mais rarement emprunté par des marginaux...).

Ainsi, ce que le numérique apporte de nouveau dans les territoires c'est cette capacité à s'organiser de pair à pair, en dehors d'un cadre institutionnel formel. Cela questionne clairement le rôle et la posture traditionnels des acteurs publics, dont la clé de lecture se résume à un développement de l'offre de transports collectifs et à une organisation-régulation des réseaux routiers (yc stationnement). Or, le numérique remet sur le devant de la scène la multiplicité des usages de la voiture, en affirmant leur compétitivité économique, des formes différentes de socialisation, et dans une certaine mesure, une réelle pertinence environnementale. Surtout, ce couple véhicule partagé - numérique séduit particulièrement les espaces périurbains et ruraux de densité moindre, pour lesquels les alternatives crédibles à l'autosolisme demeurent la plupart du temps bien maigres. Le boom de ces mobilités collaboratives concurrence les pratiques des transports collectifs, qui ont jusqu'alors peu intégré ces modes collaboratifs dans leur chaîne de déplacement, en amont ou en aval.

Un des enjeux pour les territoires sera sans conteste de réussir à puiser dans le dynamisme et la puissance de ces mobilités collaboratives pour élargir les alternatives à la voiture individuelle, tout en persévérant dans les efforts de structuration du territoire. En effet, les mobilités collaboratives, comme les transports collectifs, atteignent une aire de pertinence, à condition d'un volume « critique » d'usagers pouvant accéder facilement à ces services. Cela amène donc la question de la densité de population et de la compacité des formes urbaines. Peut-on imaginer un territoire moins dense, car il répartit mieux le développement entre les villes-centre et les périphéries, tout en concentrant davantage de population, d'emplois, d'activités et de services sur une armature territoriale de pôles (vs diffusion dans des espaces de faible densité) ? Le numérique améliore l'accessibilité aux services des zones peu denses, tout en étant un vecteur au long cours d'une repolarisation du marché vers des noeuds collaboratifs.

Jean OLLIVRO

Face au tourbillon des mobilités cumulées, quatre stratégies de mobilité pour les territoires

Les mobilités dites physiques et celles dites numériques plongent les individus dans une sorte de tourbillon des mobilités cumulées, avec un passage d'une mobilité à l'autre, que les individus ne questionnent plus. Il s'agit donc pour les territoires de cesser de raisonner de manière sectorielle, mode par mode, réseau par réseau, public par public, mais de porter un projet de territoire, qui s'appuie sur cette capacité des personnes à jongler avec la diversité des solutions qui leur sont proposées.

Jean Ollivro propose 4 stratégies, non exclusives les unes par rapport aux autres, qui visent à réconcilier les territoires avec une mobilité, qui viendra en soutien de leur développement, plus que des transports qui vont contribuer à dé-structurer le lien social et les territoires.

« **L'itinérance** », c'est-à-dire le « je fais déplacer » plutôt que « je me déplace » est une stratégie qui vise à concevoir un système logistique tourné vers une limitation des transports pour les consommateurs finaux, grâce aux livraisons, aux services à domicile, à toutes les pratiques qui optimisent la logistique de l'offre. **L'organisation de la proximité** est une stratégie qui cherche, non pas à limiter la mobilité, mais à réduire les distances parcourues, en travaillant un meilleur couplage entre l'habitat, l'emploi, les activités et les services, de sorte à ce que les individus puissent « rayonner » dans une aire géographiquement plus resserrée. Le maillage du territoire par des **tiers-lieux** sert cette stratégie, en créant des relais, des interfaces, des espaces à proximité pour toute une palette d'activités et de services, qui nécessiteraient des déplacements de plus longue distance. Une 3^{ème} stratégie se focalise sur la **limitation des mobilités subies**, au sens où les échanges numériques et dématérialisés se substituent aux formes présentesielles d'interaction sociale (et leurs transports associés). Avec le télé-travail, le télé-enseignement, la télé-santé, les téléprocédures, une part importante de nos activités peut être totalement dématérialisée, avec aucun flux de personnes ou de matières (flux postaux de courrier en baisse par exemple). Enfin, une 4^{ème} stratégie, consiste en **une massification des flux de transports et une optimisation des trafics sur les réseaux**. Cette stratégie est plus spécifiquement transport, alors que les 3 premières énoncées portent davantage sur la logistique, l'aménagement, les changements de pratiques et de comportements ; elle vise à améliorer l'usage des réseaux existants et moins à modifier ou aménager les territoires. Les initiatives de type bureau des temps sont un exemple d'action de ce type de stratégie.

Ces 4 stratégies sont complémentaires et marquent une évolution dans le contenu des politiques publiques. Ce tourbillon des mobilités cumulées - musculaires, mécaniques et numériques - appelle lui-même une capacité d'agir sur plusieurs champs en parallèle et ce de manière systémique et coordonnée. C'est sans doute un des changements les plus fondamentaux du numérique : il rend possible une prise en main de la mobilité par les territoires, tout autant que ses allures multifformes déstructurent et contribuent à une perte croissante des repères

Projet européen scoop@breizh - Expérimentation de la route connectée

Le projet, la démarche en quelques mots

SCOOP@Breizh est la déclinaison en Bretagne du projet national SCOOP@F de déploiement pilote de systèmes de transport intelligents coopératifs. Il s'agit de tester grandeur nature un système d'échange d'informations entre les véhicules et les infrastructures et d'un véhicule à l'autre (position, vitesse, obstacles rencontrés).. 3000 véhicules devraient être équipés sur plus de 200 km de routes, à partir de 5 sites pilotes (Bretagne, Bordeaux, Ile-de-France, Corridor Est, Isère).. Le volet breton concerne le tronçon Rennes-Saint-Brieuc de la RN12, la rocade de Saint-Brieuc.

Le projet associe l'État (Ministère et services gestionnaires routiers : en Bretagne, la DIR Ouest), des collectivités locales (Conseils Départementaux Côtes d'Armor et Ille-et-Vilaine, Saint-Brieuc Agglomération et la Région Bretagne), des constructeurs automobiles (via l'association ITS Bretagne), des centres de recherche (CEREMA, IFFSTAR...) et bénéficie d'un soutien financier européen. Un réseau d'échange avec 4 autres pays également investi dans cette dynamique (Allemagne, Autriche, Portugal et Espagne) permettra notamment d'assurer l'interopérabilité des systèmes développés.

Quelle création de valeur pour le territoire?

Les STI coopératifs visent 5 objectifs d'évolution majeure de l'auto-mobilité : une amélioration de la sécurité routière, une amélioration de la sécurité des agents, l'optimisation de la gestion du trafic et l'information routière, le développement de nouveaux services et la préparation des véhicules de demain. La première étape du projet se focalise actuellement sur les services prioritaires (collecte de données, alerte chantiers, alerte événements inopinés et dangereux). Une deuxième étape (2016-2018) devrait s'attacher à développer de nouveaux services d'information routière et multimodale et intégrer des communications hybrides (cellulaire/wifi).

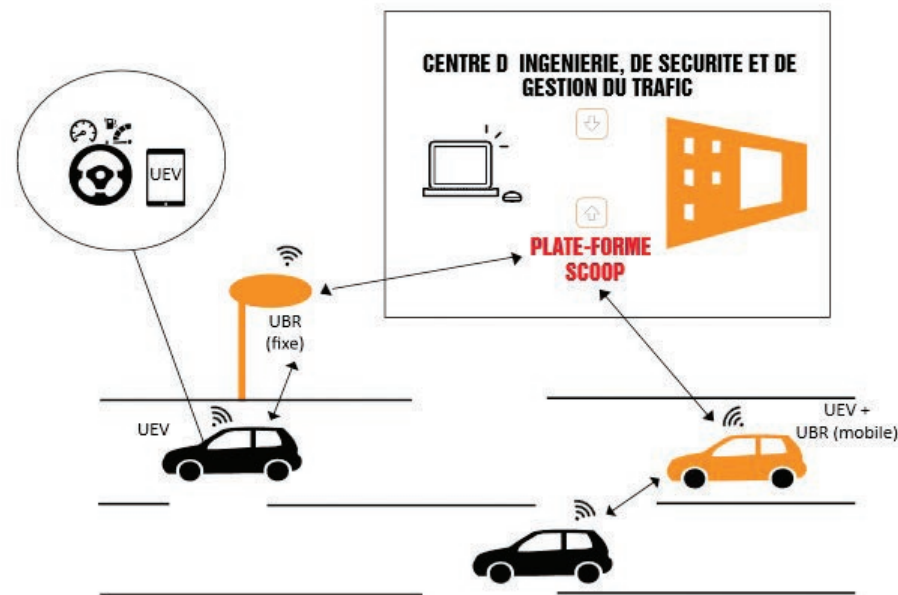
Quel potentiel à terme ?

Selon le cabinet IHS, 36 millions de voitures connectées sont actuellement en circulation, un chiffre qui pourrait dépasser les 150 millions d'ici 2020. Une telle généralisation des véhicules connectés multiplierait considérablement la masse des données produites, à la fois par les utilisateurs et les gestionnaires. Les services de mobilité offerts par la route et les véhicules connectés pourraient donc se diversifier et dépasser largement les perspectives actuelles : maintenance prédictive, synchronisation des RDV sur le GPS, conseils pour une conduite optimisée (vitesse pour un passage aux feux verts par exemple), optimisation de flottes en temps réel...

Dans ce contexte, deux questions se posent d'ores et déjà de manière aigüe :

- la sécurité des véhicules devenus de plus en plus autonomes (intrusion extérieure dans le système de conduite ou prise de décision dangereuse par le véhicule lui-même),
- la propriété des données produites (entre gestionnaires, constructeurs, utilisateurs et géants du numérique).

Le projet SCOOP comporte ainsi un volet juridique afin de dégager des propositions relatives aux échanges de données, à la protection de la vie privée, à la propriété des données et à la sécurité des systèmes d'information.



Contact et ressources

Direction Interdépartementale des Routes - Service Mobilité Trafic
ITS Bretagne
<http://www.collaboratif-metier.dgmt.equipement.gouv.fr/actualites-r635.html>



Les données transports de Rennes Métropole en accès libre

Le projet, la démarche en quelques mots

Premières collectivités à se lancer en France, Rennes Métropole et la Ville de Rennes ont décidé de libérer largement les données publiques en leur possession, des données non nominatives et ayant une dimension en rapport avec le territoire rennais. En 2010, dans un contexte de forte progression de l'internet mobile et d'émergence d'une réelle demande citoyenne, l'ouverture des données est apparue comme un levier de développement de l'intelligence créative afin d'améliorer le quotidien des citoyens, d'accroître la transparence et de créer de la valeur d'usage.

En avril 2010, c'est tout d'abord une plate-forme dédiée aux données transport, gérées Kéolis, qui a vu le jour. Associant entrepôt de données et interface de programmation, cette plate-forme fournit ainsi les données de base (réseau de bus, métro et vélo, parcs relais, points de vente et information trafic) et les briques élémentaires de logiciel permettant à toute personne intéressée de développer une nouvelle application à partir de ces données. Sur le même principe, c'est une plate-forme généraliste «Rennes Métropole en accès libre» qui a ensuite été ouverte en juillet 2010 : reprenant notamment les données transport, elle met à disposition à ce jour 199 jeux de données (culture, espaces verts, déchets, population...) proposés par 11 éditeurs publics différents.

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Sur un territoire porté par l'innovation et la culture numérique, la restitution aux citoyens des données qu'ils ont participé à concevoir a permis la création de nouveaux services de mobilité en adéquation directe avec les usages. Afin d'initier cette dynamique, un concours de création d'application lancé par Rennes Métropole en 2010-2011 a permis de récompenser 8 services innovants parmi plus de 40 applications proposées par les participants, une grande majorité d'entre elles étant orientées vers les services de mobilité : accessibilité selon les différents handicaps, temps de trajet multi-transport, horaires en temps réel, construction d'itinéraires culturels et sportifs à la carte, horaires et accès des services... En parallèle, Keolis a mis en place un label «Approuvé par Star» garantissant la qualité des applications, permettant de les valoriser auprès des utilisateurs, et d'offrir aux développeurs un cadre de travail privilégié avec l'opérateur.

La mise en interaction des autorités organisatrices avec les citoyens utilisateurs est aussi un outil de mesure de l'activité de la collectivité et d'amélioration des services offerts que l'on pourrait qualifier d'innovation urbaine collaborative et ouverte. Plus globalement, l'ouverture des données publiques est une dynamique sociale pariant sur la force de l'intelligence collective. La mobilité se révèle être un puissant démonstrateur de l'intérêt porté tout à la fois par les collectivités, les citoyens et les entreprises pour une ouverture massifiée des données publiques.

Quel potentiel à terme ?

Une facilitation de l'accès aux données et de leur manipulation (formats disponibles, visualisation, licence, API...) devrait permettre d'amplifier ce phénomène et que soient proposées des solutions de mobilité de plus en plus proches des besoins des gens et adaptées aux territoires. La diversification des données mises à disposition (services, culture, emploi, santé...) devrait aussi amener à concevoir des applications faisant le lien entre modes et motifs de déplacement.

Dans le même temps, la carte régionale de transport «KorriGo», support de la billettique d'un grand nombre de réseaux de transports en commun bretons, devrait progressivement devenir une carte de vie quotidienne, la CNIL ayant validé en juin 2015 une norme expérimentale (AMG) permettant d'utiliser cette carte individuelle pour accéder à un bouquet de e-services proposés par la collectivité (bibliothèques, équipements sportifs, déchets...). On peut donc s'attendre à voir émerger une multitude de nouveaux services numériques autour de la carte KorriGo dans les années à venir.



Contact et ressources

Rennes Métropole - Direction Générale des Services Urbains
<https://data.keolis-rennes.com/>
<http://www.data.rennes-metropole.fr/>

Autonomie, plateforme numérique, intermodalité

Catherine, caissière, 35 ans, 3 enfants, hyper-centre de Brest

« Autrefois, je me limitais aux déplacements d'hyper-proximité à pied et à la voiture pour tout le reste, à cause d'une offre trop cloisonnée. Aujourd'hui, grâce au numérique, je jongle avec toutes les solutions de mobilité en temps réel, de manière simple et pour toute la famille »



International, billettique unique, multimodalité

Miko, dirige le centre d'innovation sur les algues à Paimpol, 35 ans, 2 enfants

« Dans mon forfait KORRIGO INTERNATIONAL, tout est prévu de la location du vélo à l'avion, du véhicule partagé au TGV. Je profite de mon temps avec ma famille et je me consacre à mes projets ; pour gérer mes voyages, il y a KORRIGO INTERNATIONAL »



Désenclavement & e-services

Soazig, coiffeuse, 35 ans, 3 enfants, presqu'île de Crozon

« Avec la THD dans la presqu'île, les consultations avec l'endocrinologue pour mon fils de 3 ans se font depuis la maison de santé. Aussi, je profite du e-commerce pour retirer mes produits à petit prix dans le point relais du village. Mon mari va souvent à Brest en « co-baturage » à l'aide de son appli, sans rien prévoir à l'avance »

Autonomie des « sans permis », véhicule intelligent, information temps réel

Sophie, travaille dans la restauration à Saint-Briac, 1 enfant avec des troubles cognitifs, habite Dinard

« L'arrivée de la voiture sans chauffeur a changé ma vie ! Je ne suis plus une « maman-taxi » à emmener mon fils chez le médecin, au sport, voir les copains, à l'école. Il se débrouille maintenant tout seul et je garde un œil sur lui grâce au service Breizh Personal Assistant »



Modèles collaboratifs, THD dans les pôles ruraux

Stéphane, travaille pour une entreprise de Saint-Malo, habite à Saint-Brice en Coglès, 2 enfants

« Avec la desserte THD à Saint-Brice-en-Coglès, nous avons réussi à mettre en place des systèmes collaboratifs : tiers-lieux, modes de garde partagés, épicerie, télé-travail... Grâce au numérique, on conjugue les avantages de la vie urbaine à la qualité de vie du rural »

Portraits de Bretons en 2035 des territoires, des pratiques, des solutions...

Ubiquité, communautés, génération Z

Victor, habite à Laillé, étudiant à Rennes, 20 ans

« Quand mon oncle me dit que les jeunes hyper-connectés sont enfermés dans leur bulle, cela me fait rire ! Même sans permis, je navigue dans l'hyper-territoire rennais, gravitant autour de mes communautés (fac, handball, amis, famille...), en alternant coprésence et interactions à distance ».



Ville intelligente et désynchronisation des flux Un projet-phare pour la Bretagne

Rennes, le 10 octobre 2040, à bord d'une auto-capsule, en compagnie d'Elise Royer et Sven Olafson, chefs de projet « French tech » des « smart cities » - Hector Bonaventure, utopiste senior by l'écho du futur

Hector Bonaventure : Parlez-moi de cette auto-capsule qui nous conduit dans le quartier d'Atalante...

Elise ROYER : Nous voyageons dans un véhicule familial aux Bretons dorénavant, enfants et seniors avec ou sans permis, qui l'utilisent pour certains au quotidien, pour d'autres de manière très occasionnelle, mais tous pour un peu les mêmes raisons, malgré la grande diversité des usages.

Sven OLAFSON : En effet, cette auto-capsule, fait partie d'un parc de 20 000 véhicules en service appartenant à « Rennes Mobilité », la société d'économie mixte de la métropole pour les services de mobilité. Ces auto-capsules sont disponibles 24h/24h, 100% électrique, peuvent accueillir entre 1 et 8 personnes, selon les modèles - « auto-CUNAN », « auto-CPEVAR » et « auto-CEIZH ». C'est très simple d'utilisation; par exemple, pour commander l'auto-CPEVAR dans laquelle nous naviguons actuellement, j'ai juste appuyé sur un bouton de mon bracelet connecté, le système m'a géolocalisé et le véhicule est arrivé en 2 mn. Le temps d'approche moyen est estimé à 5 mn, nos équipes travaillent pour baisser ce temps d'attente, car l'expérience des utilisateurs montre qu'à moins de 5 mn, on n'a plus besoin de prévoir ni de planifier ses déplacements. Avec ces auto-capsules, on arrive à hybrider les systèmes de transports collectifs et individuels, en lissant les ruptures de charge et surtout en repensant totalement l'expérience des correspondances.

HB : C'est la raison pour laquelle ces auto-capsules sont « bridées » sur des trajets inférieurs à 5 km en zone dense et 10 en incluant le périurbain ?

Elise R : Exactement, les pères fondateurs de cette éco-cité rennaise, croyaient en l'apport des sciences et techniques, mais dans un rapport à la technologie, qui devait s'insérer plus dans une construction du vivre-ensemble, que dans l'amplification des libertés individuelles tout azimuts. Tous les projets que nous développons reposent sur ce paradigme. En limitant la portée de ces auto-capsules, on limite les effets pervers, comme le transfert de l'auto-solisme vers du transport individuel porte à porte en auto-capsule. L'idée, c'est de proposer un mode flexible pour le pré- et le post-acheminement aux dessertes de transport collectif à haut niveau de service, y compris pour de toutes petites distances.

Sven O : En somme, on a résolu le problème des P+R d'antan, qui marquaient quand même une vraie rupture de charge et surtout, on devait retourner au parking où on avait laissé sa voiture... !

Elise R : Oui, je me souviens enfant, du trajet qui paraissait interminable, pour retourner à la voiture, en métro, en bus ou à pied... Dorénavant, c'est l'auto-capsule qui vient à nous, pas le contraire...

HB : N'est-ce pas pour autant une occasion manquée de s'émanciper du lien congénital de nos villes avec la voiture ? La révolution numérique a-t-elle pérennisé le modèle conservateur de la ville-automobile ?

Elise R : Je peux tout à fait comprendre cette réserve, sans y souscrire. Ces auto-capsules ne

ressemblent en rien aux voitures de nos parents et grands-parents ; il ne s'agit plus d'une énième génération d'automobiles, qu'on pourrait décrire comme une « voiture augmentée et connectée ». Tout d'abord, cette ville intelligente fonctionne dans une logique d'usages et de services collaboratifs, alors que la ville d'hier voyait s'affronter des logiques de confiscation de l'espace par certaines pratiques, certains publics, certains acteurs. Ensuite, ces auto-capsules, comme je l'ai dit précédemment, constituent un maillon qui crée du lien entre les différentes solutions, rendant opératif le concept de « bouquets de services ». Enfin, tout cela est une brique d'une ville intelligente, où on assiste en temps réel à une optimisation des usages de la ville, avec des interactions machine-to-machine, invisibles et insensibles à l'expérience des utilisateurs.

Sven O : Par exemple, au moment même où l'on se parle, cette auto-capsule actualise son itinéraire de manière autonome pour optimiser les charges sur les réseaux. L'exploitation du HUGE DATA (le qualificatif « big » s'est vite révélé obsolète, ndlr.) par des algorithmes prédictifs des flux et des activités, c'est-à-dire, que le système est capable de savoir quels seront les axes et les espaces les plus fréquentés et d'ajuster la régulation des réseaux (vitesse autorisée, accès sélectif, itinéraires fléchés, etc) et d'informer de manière anticipée les individus, pour qu'ils puissent adapter leur programme d'activité. La désynchronisation des flux est devenue une réalité.

HB : A vous écouter, tout « roule » ! Mais un sentiment d'oppression m'envahit quand je pense à toutes ces décisions qui sont prises par des machines... Où est l'humain là-dedans ? Y-a-t-il une place pour l'imprévu ? Avec cette belle mécanique, n'êtes-vous pas en train de segmenter un territoire, où les hommes et les femmes se croisent, sans se rencontrer, se souciant uniquement d'arriver à bon port...

Elise R : La ville intelligente est tout sauf un grand mécano, sorte de jouet ultime pour néo-nerd trop heureux de laisser libre cours à un délire techniciste. La condition première est que les habitants s'approprient ces systèmes et les fassent leur. C'est vrai, qu'en apparence, tout donne l'impression d'une mécanique bien huilée, sans accroc ni frottement. Je vais peut-être vous rassurer, ou peut-être pas, mais des dizaines d'incidents, souvent très graves, se produisent encore tous les jours ; l'intervention humaine est bien présente, même si elle n'apparaît pas directement dans l'interface utilisateur (UI) et l'expérience des usagers (UX).

Sven O : Ce modèle est fondé sur le changement des comportements des individus et des organisations sociales, à commencer par le monde du travail. Personne n'est forcé à décaler ses déplacements, ou à embarquer à bord d'une auto-capsule ou encore à changer ses horaires...La technologie facilite le passage à l'acte, les petits pas individuels, qui au fil de l'eau, engagent des transitions collectives.

Elise R : « les petits ruisseaux font les grandes rivières », en ce sens, le numérique crée des confluences insoupçonnées, qui irriguent le territoire.

Message de l'auto-capsule : « vous êtes arrivés à destination, à bientôt ».

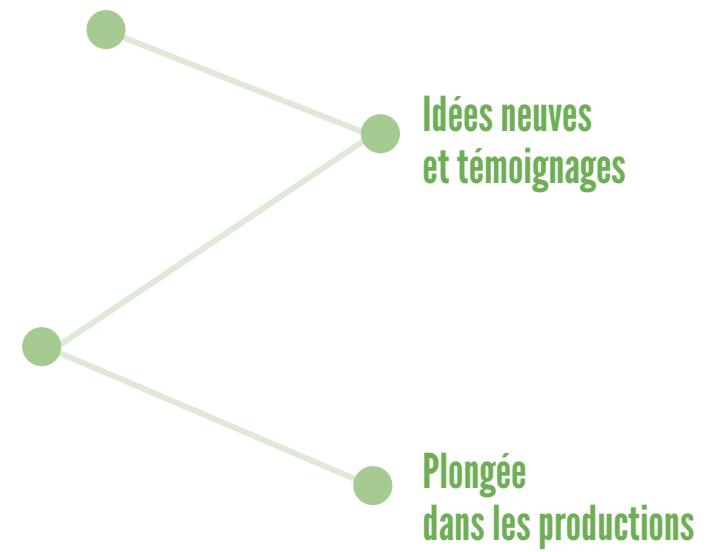


Regards
sur les territoires bretons

DÉFI 3

Être mobile, un droit individuel un atout pour le collectif

Un sujet majeur pour la Bretagne



La mobilité, un sujet universel, symbole de modernité tout autant que d'inégalités

Modernité, mouvement, mobilité

La liberté de circulation est inscrite à l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme. La mobilité est donc perçue comme un vecteur d'un projet d'émancipation de l'individu et de la société. Être ou devenir mobile est synonyme de progrès dans l'imaginaire collectif. Perdre en mobilité ou être contraint à réduire sa mobilité sont deux phénomènes vécus négativement par les individus. Dès lors, tout un chacun est profondément attaché à ce droit individuel, immuable et intouchable en théorie. En effet, dans la pratique, les inégalités entre les personnes et les disparités entre les territoires contrarient cette vision d'une mobilité réellement pour tous. Entre une liberté de circulation et un droit à l'égalité de la mobilité individuelle, un malentendu s'est installé entre les citoyens et les pouvoirs publics. Un malentendu qui perdure, dans la mesure où la mobilité, c'est la liberté et l'autonomie, et qu'aucune politique publique sérieuse ne peut aller à l'encontre de ces deux principes cardinaux de notre société. Ainsi, la mobilité devient un enjeu, qui dépasse largement la sphère du transport, pour s'imposer comme une thématique majeure du vivre-ensemble, de l'équité et de la cohésion sociale, de l'égalité des territoires.

« La possibilité d'aller quelque part est une ressource, même si l'on n'en fait pas un usage permanent. Or la gestion de cette mobilité est un capital, composante d'un capital spatial fait à la fois de compétence (savoir organiser les bons déplacements au bon moment avec les bonnes métriques) et d'expérience. La mobilité n'est donc pas une créance, mais une liberté. »

Jacques Lévy, La mobilité comme bien public, Métropolitiques, 2011

La mobilité : une injonction économique

Le fonctionnement du marché du travail impose une mobilité du quotidien et tout au long de la vie (déplacements D-T, déménagements, déplacements professionnels, relocalisation de site, mutations, changement d'emploi/entreprise, etc.). Les travaux de Jean-Pierre Orfeuillont montrent le poids considérable de la capacité à être mobile dans l'accès à l'emploi. Les actifs sans permis de conduire ont un périmètre de recherche d'emploi très inférieur (environ 10 km) comparé aux actifs avec le permis (environ 15 km).

Plus encore, le taux de chômage des actifs sans permis peut être jusqu'à 3 à 4 fois supérieur aux actifs avec permis selon le niveau d'étude (selon une exploitation de l'ENTD 2008 faite par Orfeuillont et al., le taux de chômage des actifs sans permis pouvait grimper jusqu'à 25 % vs 6,4 pour les actifs avec permis en moyenne).

« Les injonctions se multiplient pour tout le monde. Il faut bouger et s'adapter, faire vite ou accepter de disparaître. »

Luc Gwiazdzinski, « Temps et territoires : les pistes de l'hyperchronie » Territoires 2040, DATAR,

Après le travail, une mobilité toujours très active

Si pour les actifs, le permis de conduire constitue souvent un sésame pour l'emploi, la capacité à se déplacer de manière autonome rencontre également une importance primordiale pour les seniors. « L'auto-mobilité » reste le mode de référence pour les seniors, qui comme pour les catégories d'âge, y voient les avantages de la flexibilité, de l'autonomie (indépendance) et surtout le poids des habitudes de toute une vie de déplacements en voiture. Aussi, comme le souligne Serge Guérin, sociologue spécialiste des enjeux du vieillissement pour nos sociétés occidentales, la capacité à être mobile, joue sur l'estime de soi et sur le regard des autres. Dans les enquêtes sur les besoins des seniors en matière de services, les enjeux relatifs à la mobilité, notamment l'autonomie dans les déplacements et les questions d'accessibilité figurent parmi les priorités revendiquées par ces publics.

Des freins économiques à la mobilité individuelle qui pèsent sur les parcours de vie des individus

La mobilité ouvre de multiples voies, mais elle a un coût et ce coût exclue une partie importante de la population. Une des actions à destination des publics en insertion consiste à financer la formation du permis de conduire, que beaucoup se résignent à ne pas passer. Il en est de même pour l'assurance automobile, qui n'est pas souscrite dans de nombreux cas. L'entretien du véhicule pèse également fortement sur les budgets des ménages, en particulier sur les ménages à bas revenus, qui souvent roulent avec de vieux véhicules coûteux à maintenir. Plusieurs estimations sont faites sur le nombre d'automobiliste qui ne sont pas « dans la norme », de l'ordre de 1 à 3 millions, soit sans permis, sans assurance ou un contrôle technique non valide.

Ces freins structurels pénalisent fortement les publics les plus fragiles socialement, les plus précaires, les exclus et les éloignent d'une trajectoire d'insertion dans le monde du travail, l'accès à la formation, pouvant leur procurer un début de stabilité.

Des mobilités fortement carbonnées, avec de fortes disparités sociales et territoriales

La mobilité est un marqueur social très discriminant, entre mobilités choisies ou subies, publics hyper-mobiles et ménages captifs de l'automobile, poids du coût dans le budget individuel...

En Bretagne, selon l'étude conjointe INSEE-DREAL sur la vulnérabilité énergétique des ménages bretons, on estime à 12 % la part des ménages en situation de vulnérabilité énergétique liée aux transports, avec environ 670 euros de dépenses de carburant par pour les déplacements domicile-travail et les déplacements contraints. Les ménages touchés sont plus fréquemment des familles éloignées des pôles urbains. Dans certains territoriaux ruraux et périurbains éloignés des grandes agglomérations ou des pôles de services, cette facture énergétique des transports peut dépasser les 1000 euros. Enfin, cette vulnérabilité énergétique est plus marquée pour les ménages dont l'habitation est récente, souvent construite dans des zones mal desservies et éloignées des pôles d'emplois.

Vers un nouveau contrat social dans les territoires

Un compromis sur les valeurs

La mobilité est un vecteur de lien social, de bien-être, d'émancipation : une question qui se pose aux territoires avec de plus en plus de force.

Un nouveau contrat social passe par un compromis sur les valeurs et le partage d'objectifs communs : budget-temps dans les déplacements, flexibilité demandée aux actifs, autonomie des individus, liberté encadrée de la mobilité individuelle, vitesse possible, coûts, impacts sur l'environnement, etc.

Dans la démarche du Grenelle des Mobilités dans l'agglomération bordelaise, un débat s'est tenu sur les valeurs et les fonctions de la mobilité, selon les différentes parties prenantes et les publics. Il est assez vite apparu que les objectifs des acteurs sont très liés aux usages de la ville et des territoires qu'ils en font ou souhaitent en faire. Pour le monde économique, la mobilité se définit par rapport à l'accès à l'emploi, la consommation, les relations professionnelles, le transport de marchandises. La mobilité est avant tout un moyen du développement économique des territoires, d'où la priorité sur le développement de moyens performants de transports, sous-entendu, de moyens pour aller plus vite. Pour les citoyens, la mobilité est avant tout vécue, ressentie, perçue, comme une expérience sensible du quotidien ; la valeur de la mobilité pour ce deuxième groupe concerne les enjeux de qualité de vie.

On peut alors identifier deux césures entre les acteurs et la population : une césure territoriale entre des populations rurales et périurbaines qui ont besoin d'accéder aux pôles urbains dans de bonnes conditions et des populations urbaines qui aspirent à une ville plus apaisée, moins circulante, à taille humaine ; une césure sociologique entre les actifs et étudiants et les inactifs.

Ces deux césures amènent les territoires à aborder les enjeux de mobilité avec une approche moins sectorielle et plus transversale. Alors que la décennie passée et actuelle s'est concentré sur la maîtrise des impacts environnementaux de la mobilité, la question sociale revient au premier plan et s'impose à l'agenda des pouvoirs publics.

En effet, ce droit individuel, intouchable, n'est plus ou pas assez effectif dans les réalités vécues d'une part croissante de la population, notamment les publics socialement fragiles et les territoires éloignés des grandes agglomérations. Cependant, les solutions ne pourront toutes venir du monde des transports, car si la mobilité ne parvient pas, en l'état, à faire le lien entre les individus et les territoires, c'est parce qu'elle ne prétend pas tout résoudre et que ces fonctionnalités restent limitées. L'enjeu d'un nouveau contrat social porte sur plusieurs dimensions : l'accès à la mobilité pour tous, une articulation réelle entre les pratiques de mobilité et l'organisation de l'espace, un financement équitable entre les parties prenantes.

« Garantir les libertés individuelles et la capacité de chacun à utiliser les outils de la mobilité. »

CESE, avis « Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives », avril 2015

« Être mobile, un droit individuel, un atout pour le collectif », ce défi soulève des enjeux qui dépassent le domaine des transports. Il interroge les modes de fabrication de la ville et des territoires, à la fois sur les dynamiques d'occupation de l'espace, que sur la gouvernance des territoires, ou la viabilité d'un système qui discrimine selon son appartenance territoriale et/ou son statut social.

Ce droit individuel appelle des réponses spécifiques envers les publics socialement fragiles ou en difficultés. L'atout pour le collectif, ne prend sens, qu'à la condition, d'une mobilité inclusive, qui permette à chacun de prendre part à la vie du territoire, dans toutes ses composantes, économique, sociale, citoyenne.

Marie-Hélène MASSOT

Accorder les rythmes individuels pour faire société

Dans l'Histoire, le temps a toujours été un enjeu pour la chose publique. Notre société s'est en partie construite autour de grands temps collectifs et sur la latitude qui est laissée aux individus dans la maîtrise, c'est-à-dire le libre-choix consenti de la manière dont ils pouvaient utiliser leur temps. De fait, une grande partie de nos emplois du temps respectifs est largement régentée par l'organisation sociale, de la Nation et de ses territoires. Prenez les rythmes scolaires - nombre de jours d'école, amplitude horaire des écoliers, vacances scolaires, durée temps périscolaires le matin et le soir - derrière le débat sur la réforme réinstallant le passage à 5 jours d'école transpirait en toile de fond des considérations sur l'organisation des familles, bien plus que sur les temps utiles aux apprentissages au sein de l'institution de l'École. Ce n'est qu'un exemple parmi de nombreux autres, où les institutions, de manière très directe, organisent les temps collectifs et forcent les individus à caler sur leur organisation individuelle dans ce cadre; les horaires de services publics et d'ouverture des commerces, les horaires de bureau, les journées de travail des cols bleus et blancs, les offices religieux, les grands événements sportifs et culturels, notre temps est loin d'être laissé à notre seule appréciation !

Alors pourquoi s'intéresser aux temporalités dans une réflexion sur la mobilité ? Pourquoi en faire un thème central et majeur, sur les enjeux d'accès à la mobilité, de droit à la mobilité pour tous ?

En premier lieu et cela peut apparaître contradictoire en apparence avec ce qui vient d'être écrit juste avant, il existe une aspiration de plus en plus forte des personnes à la maîtrise de leur temps et cette aspiration est parfaitement cohérente avec l'individuation croissante de sociétés, qu'on observe monter en puissance et se généraliser depuis 40 ans. Cette individualisation ne rime pas nécessairement avec le sentiment individualiste. Les producteurs de temps collectifs, en particulier les institutions et le monde du travail - ont massivement et profondément évolué depuis plusieurs décennies, de sorte à ce que, si norme il y a, une part croissante de la population ne s'y conforme plus, par choix ou de manière subie. Ensuite, les individus eux-même revendiquent cette capacité, ce pouvoir, d'être acteurs de la gestion de leurs temps individuels : la maîtrise du temps est un marqueur social, un signe visible du statut social d'un individu. Dès lors, cet éclatement ou plutôt affaiblissement de la force des temps collectifs a engendré une désynchronisation non organisée des activités et par conséquent des flux de mobilité sur les territoires. Or, ce que l'on observe, c'est que cette désynchronisation cache des réalités sociales très contrastées. D'une part, des actifs autonomes dans leur travail, plutôt dans les classes moyennes - favorisées, qui « décalent » leurs horaires, notamment sur les bords des heures de pointe, pour mieux gérer leur temps, et d'autre part, des individus qui sont obligés « d'être en décalage » car ils travaillent de nuit, parce qu'ils vivent loin de leur travail, parce qu'elles élèvent seul leurs enfants, parce qu'il faut respecter les horaires de travail de manière stricte. Pour la première catégorie de personnes, ce changement dans les rythmes individuels représente un gain en termes de qualité de vie perçue, car ils ont le sentiment (relatif) de maîtriser leur temps. Pour l'autre catégorie de personnes, ce changement les pénalise encore davantage car l'offre de transports collectifs ne répond pas et ne prétend pas répondre à une démassification des flux de mobilité, d'où une accentuation de leur dépendance à la voiture individuelle.

Ainsi, derrière cette idée d'accorder les rythmes individuels pour faire société, l'équité sociale est au cœur du débat. Les travaux ont démontré que les déplacements participaient à la sociabilisation des personnes, et ce dès le plus jeune âge. On apprend à vivre en société, aussi par ses déplacements. Avec cette désynchronisation et cette individualisation des temps, cette fonction, sans être menacée, est remise en question par le fait que les individus, soit se croisent moins donc ont moins de chances de se rencontrer et d'interagir, soit ne se croisent plus du tout, d'où une difficulté à faire société, dans cette superposition et juxtaposition des mobilités individuelles

Enfin, le système de transports collectifs est radicalement « challengé » par cette évolution structurelle des temporalités. Il est conçu pour transporter - beaucoup de monde, en même temps, pour aller du même point A au même point B, avec un seul gros tuyau à haut niveau de service - et voilà qu'on lui dit, qu'il doit transporter, de moins en moins en monde pour chaque service, à des heures de plus en plus dispersées, sur une infinité de couples origine-destination sur un territoire, et cela, dans une approche sur-mesure et valorisant l'expérience des usagers... vaste chantier face à une automobile qui ne s'embarrasse pas de répondre à tous les problèmes, mais fournit un outil en phase avec le désir d'autonomie des individus. Est-ce le mode le plus performant, là n'est plus réellement la question.

Guy BAUELLE

Le vieillissement, un bouleversement pour la mobilité de demain

Les politiques de mobilité sont jusqu'à aujourd'hui pensées autour de la problématique de l'accès au travail et aux services ou en fonction des besoins de certains publics spécifiques, comme les scolaires ou les personnes en insertion. Si la mobilité est un droit individuel, inscrit dans la déclaration universelle des droits de l'homme, l'offre de transports n'est, dans la pratique, pas ou peu définie pour répondre aux besoins individuels des personnes. On raisonne par grandes catégories globalisantes, avec un historique fort dans les politiques d'aménagement de structurer l'action autour des grandes infrastructures de transports.

Or, la tendance lourde du vieillissement de la population doit nous amener à rompre avec cette approche trop stéréotypée, pour aborder la question des services de mobilité sous le prisme des différents publics, dont une population de seniors, qui va fortement croître dans les 15 prochaines années. Les raisons démographiques de ce vieillissement de la population sont bien connues : allongement de l'espérance de vie, structure de la pyramide des âges avec la génération du baby-boom devenue « senior », attractivité résidentielle de la Bretagne envers les seniors originaires de Bretagne et d'ailleurs.

Cette réalité démographique modifie le paysage sociologique des territoires bretons, avec des villes et des villages, notamment sur le littoral et dans l'arrière-pays rural, où les habitants ayant + de 60 ans représentent déjà près, voire plus de la moitié de la population totale résidente. Cette situation va devenir de plus en plus fréquente sur les côtes bretonnes, comme en de nombreux autres endroits des façades atlantique et méditerranéenne. Dans ces territoires, si l'accès à l'emploi est bien

entendu un enjeu majeur qui guide les politiques de développement territorial, l'accès aux services et en particulier l'enjeu du cadre et de la qualité de vie est également central.

Cette mutation de la demande de la mobilité appelle un changement de paradigme dans la conception des politiques de mobilité, si ce n'est des politiques d'aménagement. La question de l'autonomie des personnes - dont les exigences liées à l'accessibilité - trouve une résonance beaucoup plus forte. La priorité donnée aux modes doux et en particulier à un aménagement des rues et de l'espace public favorable et bienveillant pour les marcheurs se révèle évidente (en théorie). La socialisation des Seniors et le rôle de la mobilité dans cette socialisation interroge une société qui s'organise autour de valeurs individuelles et de comportements individuels, alors qu'on observe une envie, en tout cas, des pratiques collectives de Seniors qui se regroupent pour participer à des activités collectives, comme par exemple les randonnées, les visites guidées, les voyages organisés, etc.

Le vieillissement de la population rebat également les cartes en matière de gouvernance, avec des enjeux électoraux réels autour de l'accompagnement des territoires à ce vieillissement de la population, dans une société où les aînés disposent d'un capital culturel, technique et politique, leur permettant de s'investir dans la gestion des affaires de la Cité.

Gabriel PLASSAT

Les publics les plus modestes, captifs de l'automobile

Le parc automobile en France, c'est environ 30 millions de véhicules en circulation, avec un âge moyen de 8 ans, 12 000 km parcours par an en moyenne et des émissions moyennes de 150 g de CO₂/km. Le taux de motorisation est d'environ 1,2 véhicule par ménage.

Le marché de l'automobile est structuré en deux grandes familles : les immatriculations (cartes grises) de véhicules neufs, environ 2,2 M/an et les transactions concernant le marché de l'occasion, soit environ 5,5 M de véhicules par an.

Derrière ces grands ordres de grandeur, les disparités territoriales et les inégalités sociales sont immenses. Si les médias renvoient l'image d'une automobile intensément technologique et « moderne » comme le souhaitent les gros annonceurs que sont les constructeurs automobiles, les réalités des automobilistes sont bien plus contrastées.

En effet, cette voiture du futur (et déjà du présent), qui pollue moins, consomme moins, tombe moins en panne, coûte moins cher à entretenir, peut se partager, être utilisée uniquement selon les besoins, si elle existe dans les faits pour une part croissante de la population, demeure très hypothétique pour une grande majorité des automobilistes, et en particulier pour les ménages à bas revenus.

Pour ces publics financièrement modestes, l'automobile reste souvent un passage obligé, vers l'emploi notamment, l'autonomie du quotidien. Les automobiles de ces publics, c'est plutôt la voiture à 1 000 euros, vieille, polluante et qui tombe souvent en panne. Les dépenses liées à l'automobile peuvent aller jusqu'à 25 % du budget du ménage, soit une part quasi équivalente aux charges pour se loger.

Dans les projets de territoire, l'attention aux publics les plus fragiles socialement, doit s'imposer comme un enjeu, qui doit être traité de manière pragmatique. Parier sur un renouvellement du parc

automobile pour ces publics, ce serait ignorer leurs réalités économiques. Orienter l'effort exclusivement sur le report modal, c'est oublier que les transports collectifs sont peu pertinents dans le périurbain diffus et le rural. Les freins à la mobilité sont avant tout économiques : le coût du permis de conduire, de l'assurance, de l'entretien de l'automobile, du carburant. En matière de prospective, l'imagination doit aussi servir à traiter les enjeux de cette exclusion et précarisation sociales en raison des freins à la mobilité individuelle. Les ménages aisés vivant dans le cœur des métropole ont pléthore de solutions. Les publics modestes n'ont peu ou pas d'alternative à l'automobile : l'enjeu est donc de leur donner un choix véritable.

Éric LE BRETON

« Pour une loi du droit à la mobilité »

L'émiettement institutionnel de la compétence « transports » est symptomatique d'un système en mode « pilotage à vue ». Chaque collectivité, acteur, mène ses actions, porte sa politique, dans le meilleur des cas, un ajustement se fait au cas par cas. Cet éparpillement de la puissance publique et inefficacité à résoudre les problèmes des plus fragiles, ne s'explique pas que par le millefeuille territorial. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) votée en 1982 et légèrement actualisée suite au Grenelle de l'Environnement n'est plus adaptée à la réalité des territoires, les enjeux de gouvernance et l'extraordinaire mouvement continu dans le domaine de la mobilité, tant du point de vue des pratiques individuelles, que de l'offre publique et privée de déplacements-transports. La LOTI s'appuie sur les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) pour la poursuite et déclinaison de ces objectifs, mais elle ne traite pas réellement de l'articulation et de la cohérence des politiques des ces différentes AOT sur un même territoire. Certes, le principe de cohérence des offres est inscrit dans la loi (depuis le Grenelle), mais la loi ne prescrit ni chef de file, ni mode de régulation ou d'arbitrage des différentes politiques portées par les différents acteurs. La loi Notre votée le 7 août 2015 a depuis apporté des précisions substantielles sur ce point.

Dans son analyse, Eric LE BRETON compare l'enjeu de l'accès au logement social à celui du droit à la mobilité. Dans le cas du logement, le cadre législatif prescrit des objectifs clairs, les modes et outils de financements et surtout la gouvernance de cette politique. Cet enjeu est politiquement porté: le logement social est devenu une politique du « droit commun » pour l'ensemble des collectivités. Dans le cas de la mobilité, la LOTI affirme « un droit aux transports », avec un prisme très marqué sur les infrastructures (bilan LOTI notamment) et l'outil PDU ne concerne, en pratique, qu'un périmètre plus restreint que le territoire vécu, d'où une insuffisante prise en compte des problématiques d'inter-territoires et des chaînes de déplacements.

Dans une interview qu'il nous a accordée, Jean-Pierre Orfeuil a partagé son expertise en les termes suivants : « ce ne sont pas les territoires qui posent problème, les problèmes sont liés à des situations individuelles ».

Éric LE BRETON propose une nouvelle loi « du droit à la mobilité », qui permette de clarifier la gouvernance et le portage des politiques de mobilité et ouvrent le vaste champ d'un nouveau mode d'intervention, avec des politiques publiques individualisées.

Service de mobilité sociale t'mobil de Saint-Brieuc agglomération

Quel projet ?

Le service T'Mobile a été mis en place par la société publique locale Baie d'Armor Transports en 2013 afin d'apporter tout conseil utile pour que la mobilité ne constitue plus un frein à l'emploi et à la formation. Se déplacer pour un rendez-vous, un entretien d'embauche, pour rechercher un emploi ou un stage, aller au travail ou en formation..., autant de situations quotidiennes nécessitant d'être mobile sur son territoire.

Il s'agit d'une offre d'accompagnement gratuit, pour toute personne résidant, recherchant un emploi, ou ayant un projet de formation sur le territoire de Saint-Brieuc Agglo, autour de 3 axes :

- information sur l'offre de transports disponible, via une permanence et sur simple visite ou par téléphone,
- bilan personnalisé des besoins de mobilité, sous forme d'un diagnostic réalisé sur rendez-vous,
- formation à la mobilité, lors d'ateliers proposés deux fois par semaine.

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Les ambitions du projet sont multiples et s'adressent à un ensemble d'acteurs concernés sur les territoires de l'agglomération : les populations fragiles et les chercheurs d'emploi en tout premier lieu, mais aussi les professionnels de l'insertion, et les structures sociales, en lien avec les services en charge des politiques de déplacement et de mobilité :

- aider les publics en difficulté dans leurs déplacements quotidiens luttant ainsi contre la rélégation sociale,
- lutter contre la précarité énergétique en matière de déplacements,
- favoriser la multimodalité et les déplacements alternatifs à la voiture individuelle,
- faire connaître et développer l'usage des transports en communs, promouvoir le vélo, outil de déplacement efficace et rapide, notamment en ville,
- étendre le périmètre de déplacement dans le cadre d'une démarche de recherche d'emploi,
- apporter un appui aux structures sociales afin d'intégrer la mobilité au processus d'accompagnement.

Quel potentiel à terme ?

- participer à l'amélioration de l'accessibilité du territoire par la connaissance et l'approfondissement des connaissances de ces différentes composantes (spatiale, transports, temporelle et surtout individuelle),
- valoriser les solutions de transport et participer à l'émergence de nouvelles formes de mobilité,
- élargir l'accompagnement aux seniors et aux personnes à mobilité réduite.



Contact et ressources

Claudie Gallais
 Conseillère Mobilité Sociale
 Espace Initiatives Emploi
 47, rue du Docteur Rahuel 22000 Saint-Brieuc
 02 96 68 15 72

Lien vers le site du service T'Mobil

<http://www.saintbrieuc-agglo.fr/formation-et-emploi/tmobil-service-de-mobilite-sociale/>



Organiser la mobilité autour d'événements forts, marquants l'identité des territoires : les festivals

Le projet, la démarche en quelques mots

Initié par le Collectif des festivals, le plan de déplacements des festivaliers est une démarche coopérative visant à engager les festivals de Bretagne et les partenaires transports (notamment les AOT), dans des actions pour améliorer les déplacements des festivaliers (publics, artistes, bénévoles, organisateurs...), leur accessibilité et mobilités vers les festivals.

A l'appui d'une enquête déplacements auprès de 20 festivals (4 000 répondants), un plan d'action a été mis en œuvre sur la période 2013-2015 autour de 4 axes transversaux : les dispositifs de transports, la communication et l'information, les services pour l'accueil des festivaliers, la coordination des acteurs. Ce plan a été mis en expérimentation dans les territoires avec 3 festivals pilotes pour constituer une « boîte à outils » opérationnelle localement. Une évaluation du plan de déplacement est engagée en 2015.

Quelle création de valeur pour le territoire ?

L'information renforcée de façon partenariale (notamment festivals, AOT, SNCF) a eu un effet incitatif sur l'utilisation des transports collectifs et du covoiturage. Une plateforme spécifique pour le covoiturage a été élaborée. Des tarifs spéciaux et attractifs, notamment sur le TER et les grandes lignes ont été proposés. Des trajets de car supplémentaires et services spécifiques ont pu être mis en place par des conseils départementaux et agglomérations.

Localement, des actions de fléchage et d'information pour les piétons, cyclistes ont pu être réalisées. Des services pour faciliter l'hébergement des festivaliers « sans voiture » ont été mis en place, comme par exemple le camping gratuit, des casiers sécurisés pour les bagages, des parcs à vélo, des zones de recharge de téléphone portable, la mise en lien « avec l'habitant ».

Enfin la concertation et la mise en lien des acteurs ont été prépondérantes dans la réussite des actions.

Quel potentiel à terme ?

Le plan de déplacement a été pour l'heure décliné à l'échelle de 3 festivals. Les actions qui fonctionnent ont vocation à être généralisées auprès de la trentaine de festivals adhérents au collectif. L'évaluation qui s'engage en 2015, et l'ensemble des autres réflexions menées par le collectif sur le numérique, l'économie circulaire, vont venir enrichir ce plan et faire émerger d'autres actions vertueuses.



Le Collectif des festivals
engagés pour le développement durable et solidaire en Bretagne

Contact et ressources

Le Collectif des festivals engagés pour le développement durable et solidaire en Bretagne
4 Bis Cours des Alliés 35000 RENNES
02 99 31 70 87 contact@lecollectifdesfestivals.org
liens internet (sites, documents)
<http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/actualites/>

Mutualisation, partage, solidarités

Catherine, caissière, 35 ans, 3 enfants, hyper-centre de Brest

« A la Recouvrance, j'y ai mes amis, mes repères, mes habitudes, mais plus que tout, c'est l'esprit de solidarité qui y règne qui me fait y rester. Sans les réseaux d'entraide, il est certain que je ne m'en sortirais pas. J'aurais sûrement arrêté de travailler à Landernau, car les transports auraient été trop compliqués. Avec les voisins, on a le projet d'acheter une voiture électrique en commun. En cumulant les différentes aides, de Leclerc, de la CAF, du Centre social et le crédit d'impôt, on pourrait y arriver. En plus, des bornes de recharge toutes neuves ont été installées au coin de notre rue. »



Vélo électrique, vie urbaine, ville à taille humaine

Miko, dirige le centre d'innovation sur les algues à Paimpol, 35 ans, 2 enfants

« Mon vélo m'accompagne dans ma vie au quotidien, pour emmener les enfants à l'école, me rendre au travail, aller 1 fois par semaine à la gare prendre le train pour Rennes. Je me sens comme une privilégiée de pouvoir me passer de voiture, sans que cela ne réduise en rien ma capacité à me déplacer. »

Désenclavement & e-services

Soazig, coiffeuse, 35 ans, 3 enfants, presqu'île de Crozon

« Avec la THD dans la presqu'île, les consultations avec l'endocrinologue pour mon fils de 3 ans se font depuis la maison de santé. Aussi, je profite du e-commerce pour retirer mes produits à petit prix dans le point relais du village. Mon mari va souvent à Brest en « co-baturage » à l'aide de son appli, sans rien prévoir à l'avance. »



Autonomie des « sans permis », véhicule intelligent, information temps réel

Sophie, travaille dans la restauration à Saint-Briac, 1 enfant avec des troubles cognitifs, habite Dinard

« Sans mobilité, pas de travail. Le permis de conduire est une compétence indispensable dans nos vies respectives et pourtant la voiture nous revient trop cher; on ne l'utilise que pour aller travailler, pour le reste, l'offre de transports publics nous permet d'aller facilement où l'on veut au quotidien. »



Horaires aménagés, mobilité des enfants

Isabelle, travaille à Fougères, habite à Saint-Brice en Coglès, 2 enfants

« Les transports ne me posent pas réellement de problème, c'est certes un budget important, mais j'ai la chance de ne pas travailler trop loin de mon domicile. Ce qui est gênant, c'est plus la gestion de l'emploi du temps, avec des horaires de travail pas facile à aménager et à caler sur le rythme des enfants avec l'école, les activités... »

Portraits de Bretons en 2035 des territoires, des pratiques, des solutions...

Liberté, programmes chargés

Victor, habite à Laillé, étudiant à Rennes, 20 ans

« Je ne sais pas si je suis quelqu'un d'hypersensitif, mais c'est vrai que je ne reste pas souvent sans rien faire. Pour aller à la fac à Rennes, au match de hand à Cesson, à la maison de retraite à Laillé, travailler au bar et sortir le soir, il est rare que les transports posent problème. Comparé à mes parents, qui eux « perdaient » souvent du temps en voiture et du coup rationalisaient leurs activités, pour moi le déplacement est un temps utile que je peux utiliser comme je l'entends, lire, discuter avec mes amis, dormir, rêver... »



Créer les conditions d'auto-mobilité pour les personnes âgées dépendantes Un projet-phare pour la Bretagne

Discours d'inauguration du 56^e tiers-lieu du « bien vieillir » en Bretagne, au Cap Sizun, 1 an après son ouverture, par Élodie GÈNEREUX, mars 2030

Chers amis,

Je suis heureuse de vous voir aussi nombreux ce soir dans ce magnifique endroit dans ce beau territoire du Cap Sizun de voir que vous êtes venus avec vos enfants et vos petits-enfants, avec vos voisins, vos amis, car cela veut dire que vous êtes toutes et tous, très fiers de montrer à vos proches, ce lieu de vie qui est le vôtre. Vous êtes chez vous ici.

En tant que présidente du collectif des seniors de Bretagne, je suis honorée de votre invitation. Le collectif s'implique en première ligne sur les enjeux relatifs à la dépendance, en adoptant une approche centrée sur la qualité de vie, bien plus large que les seules questions de prise en charge.

Votre initiative est d'autant plus remarquable qu'elle émane du monde de la mobilité, qui a voulu, s'attaquer à enjeu majeur de l'autonomie des personnes âgées. Vous avez très justement identifié les freins majeurs que les Seniors rencontrent, soit en raison de leur situation sociale, quand on connaît le montant des pensions, notamment pour le minimum vieillesse, ou pour des raisons de santé, qui peuvent se dégrader avec l'âge. Le risque d'exclusion est réel, non pas parce que le reste de la société tournerait le dos aux seniors, mais parce que certains Seniors n'ont plus les moyens physiques ou techniques du vivre-ensemble, de faire société avec les autres.

Ne plus arriver à prendre sa voiture, c'est un choc symbolique et psychologique. Ne plus pouvoir sortir seul dans la rue, c'est vécu comme une déchéance. L'isolement, c'est surtout de cela dont souffrent les personnes âgées dépendantes, plus que de leurs problèmes de santé.

Ce tiers-lieu, situé dans le centre-bourg, apporte des solutions au quotidien pour les personnes âgées. Accessible à pied depuis leur logement adapté, parcours PMR, avec une offre de services diversifiée, point-relais pour livraisons, espace de loisirs, possibilité de prendre les repas... Ce lieu est ouvert à d'autres catégories d'âge de la population, notamment les scolaires; il agit comme un laboratoire du lien intergénérationnel, voire du lien social tout court en milieu rural. Il sert de plateforme pour les services en itinérance, comme une base de conciergerie : livraisons et services à domicile, services postaux. Des services de e-santé sont proposés, comme les consultations à distance, la formation à l'utilisation des appareils de santé connectée, avec des capteurs corporels biométriques. La dynamique autour de ce projet et ses usages numériques ont notamment agit comme un levier de déploiement de la fibre optique, qui désormais à partir de noeud autour de ce tiers-lieux, va se diffuser dans ce secteur du cap Sizun, à l'échéance de la prochaine tranche du schéma d'aménagement numérique.

Ce tiers-lieu accueille également en son sein, un fab lab, initialement destiné à fabriquer des pièces de maintenant pour les équipements de santé, des professionnels du territoire, puis des patients, pour aujourd'hui, fabriquer également des pièces de rechange pour les vélos, les véhicules autonomes, les appareils mobiles.

L'image du « vieux » perdu dans la technologie est malheureusement un cliché qui perdure. Ce tiers-lieu est la preuve vivante que, nous seniors, sommes tout aussi « branchés » que les plus jeunes, quand on voit les auxiliaires de vie robot sillonner les couloirs. La génération geek, c'est la nôtre !

DÉFI 4

Imbriquer la multitude des solutions de mobilité

Un sujet majeur pour la Bretagne

Idées neuves
et témoignages

Regards
sur les territoires bretons

Plongée
dans les productions

Des pratiques de voyageurs multiples et en profonde mutation

Une observation des pratiques individuelles qui renouvelle l'image des voyageurs

L'étude Kéoscopie édition 2012, réalisée par le groupe KEOLIS souligne la grande diversité des pratiques de mobilité et remet sur le devant de la scène les individus. Alors que l'analyse de la mobilité porte traditionnellement sur les trafics, Kéoscopie rappelle opportunément que « derrière les flux », il y a « les individus » et que la mobilité se comprend davantage à l'aune d'une lecture des comportements de ces individus dans la société qu'à travers un seul prisme technique dominé par la fréquentation des différents systèmes de transports.

Cinq idées reçues sont battues en brèche dans les résultats de l'édition 2012 :

- « Il n'y a pas que le travail dans la vie », les trajets domicile-travail représentent moins de 20 % des déplacements tous modes en semaine,
- « Il n'y a pas que l'heure de pointe dans la vie », dans les transports urbains, les flux aux heures de pointes pèsent moins du quart du trafic annuel,
- « Le « mythe » des rythmes scolaires », les jeunes continuent de se déplacer même en vacances et une majorité des ménages ne compte pas d'enfant scolarisé,
- « Il n'y a pas que le centre-ville », l'offre commerciale en périphérie s'est considérablement développée et 1 Français sur 4 habite dans le périurbain,
- « Il n'y a pas que le gain de temps dans la vie », il y a aussi l'agrément et le confort, le coût aussi.

« L'offre doit être suffisamment attractive et efficace pour que les occasionnels se transforment en vrais réguliers. »

Kéoscopie, Kéolis, 2013

Dès lors, imbriquer la multitude des solutions de mobilité, c'est aussi prendre en compte la pluralité des individus, de leurs besoins, en proposant une offre de transports, non exclusivement centrée sur les publics « captifs » comme les scolaires ou les seniors, non exclusivement focalisée sur les transports en heure de pointe, non exclusivement priorisée sur la desserte du centre-ville.

Des motifs et des profils qui changent très vite

Les pratiques collaboratives changent le rapport des individus aux objets de la mobilité en passant d'une logique de propriété à une logique d'usage : partage de véhicule, profils de transporteur vs transportés. Le développement des achats en ligne modifie les motifs et les types de déplacement des individus et des marchandises : sur place, à emporter, à domicile...

La mutation du marché de l'emploi et des modes de travail (fin du CDI comme la norme dominante ?, recherche de sphères professionnelles créatrices de liens, communautés d'intérêt et créativité...) génèrent de nouveaux besoins : dé-mobilité, tiers-lieux, transports connectés...

Les individus expriment une attente : des déplacements utiles, agréables, voire conviviaux, des « expériences » et du porte à porte.

« Quelles sont les valeurs de nos mobilités dans ce contexte ? Les Italiens qualifient joliment la mobilité quotidienne de "zigzagante". D'autres parlent de "voyageurs-acteurs". Cette esquisse de mobilité est un enjeu pour les transporteurs. »

Bruno Marzloff, Quels futurs pour les mobilités ?, Mobility Lab

La « mobilité courante » : un nouveau courant de pensée

Un nouveau concept théorique pour passer à l'action

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Oise (SMTCO) regroupe l'ensemble des autorités organisatrices de transports du département. Le constat partagé par tous les acteurs était celui d'un cloisonnement des offres sectorielles de transports et d'une discontinuité sur le terrain, pour les usagers, de leurs chaînes de déplacements, faute d'une coordination et articulation suffisantes entre les différentes offres de mobilité.

Un des objectifs du SMTCO a donc consisté à unifier pour l'utilisateur l'offre de transports publics pour rendre plus compétitifs les systèmes alternatifs à l'auto-solisme. En termes de gouvernance, cela signifie être capable d'une coopération efficace entre les AOT et les acteurs du territoire, afin de simplifier l'environnement de l'utilisateur; ce dernier n'a pas à voir la complexité du fonctionnement du système de transport, son expérience doit être la plus simple et fluide possible. Le concept de mobilité courante part donc de ce postulat; si les Français restent si attachés à leur voiture, c'est avant tout parce que c'est le mode le plus performant, par rapport aux solutions proposées. Lors du colloque organisé en 2014 pour discuter de ce concept de mobilité courante, le président du GART (Groupement des autorités responsables de transport) a opportunément souligné le caractère pédagogique de cette expression, qui parle à tous, et permet de dépasser les concepts à consonance plus technique comme la multimodalité ou l'intermodalité. Trois leviers majeurs sont identifiés pour atteindre un niveau de « mobilité courante » :

- l'information, des usagers, pour qu'ils soient en mesure de connaître l'offre de transports, de connecter eux-même les différents maillons de leur chaîne de déplacement,
- la tarification et le paiement, avec une billétique au service d'une plus grande lisibilité de l'offre et simplicité d'accès aux transports,
- enfin, la gouvernance, qui peut prendre appui sur plusieurs formes juridiques, l'essentiel étant de réussir à réunir tous les acteurs de la mobilité et du système de transports en particulier, autour d'une même table, avec cet objectif d'une mobilité courante.

« Et si on pouvait rendre possible à tout individu l'usage d'un service public de mobilité presque aussi facilement accessible que l'est l'eau courante? Vous ouvrez le robinet, l'eau coule, et si elle arrête de couler, c'est que vous avez fermé le robinet. Se battre pour obtenir cela en matière de mobilité, c'est cela la bataille pour la « mobilité courante. »

François Ferrieux, Colloque « Pour la mobilité courante », 2014

Suite au colloque en 2014, la création d'un club national de la mobilité courante a été créée pour passer à l'action

Rendre effective et efficace la multi-modalité et l'inter-modalité

Organiser l'offre de services sur l'ensemble de la chaîne de déplacements

La performance du système de transports dépend de la capacité à fluidifier et intégrer l'ensemble d'une chaîne de déplacement. Or, les premières politiques de développement de la multimodalité se sont davantage focalisées sur le développement intrinsèque de chaque mode, avec des investissements très volontaristes sur les systèmes de transport lourds comme le tramway, le métro, le TER, le TGV, les BHNS, etc. L'effort était, est toujours largement porté sur l'amélioration du service de chaque mode : plus rapide, plus confortable, plus fréquent, plus loin, etc. Cependant, la qualité d'un système de transport tient plus à la performance de l'ensemble combiné de ses maillons pour une chaîne de déplacements, plus qu'à la performance individuelle de chaque maillon. Le cas des transports lourds est illustratif de cette analyse ; si un TER dessert efficacement un pôle périurbain vers sa destination, mais qu'il est très compliqué d'accéder (de se garer) pour prendre le train, la performance du TER est complètement annulée par la sous-performance du mode voiture sur le pré-acheminement. De même, si le voyageur doit attendre 15 mn le bus en sortie de gare pour se rendre sur son lieu de destination, la performance du bus en post-acheminement annule la performance du système de transports.

Un changement de paradigme dans les « outils »

George Amar, prospectiviste de la mobilité, approche le futur par une compréhension des nouveaux paradigmes à l'oeuvre. Il s'agit non pas de « prédire » ce qui va changer, mais de lire les mécanismes qui fabriquent le présent et l'avenir. Ainsi dans les « outils » de la mobilité, il identifie trois paradigmes nouveaux :

- la diversité modale plutôt que la solution idéale unique (plus de 30 ou 40 modes différents dans un territoire, rapides & lents, lourds&légers, individuels&collectifs, virtuels&physiques, et leurs combinaisons),
- de nouveaux champs d'innovation, au-delà de la puissance de transport (vitesse, débit, portée) : le Soft (le numérique, l'intelligence), le Service (la personne mobilité), l'Immobile (les lieux),
- de nouveaux procédés d'innovation avec la ré-invention et l'hybridation modale, par ex : le « métrobus », le tram-train, le covoiturage-autopartage, le Pédibus, le Vélo public, les Transports Publics Individuels (TPI) ; le Physique x Virtuel, etc.

« Le carburant des mobilités du futur, ce sont donc ces données. Ce gisement est inépuisable, infiniment valorisable, à charge pour les transporteurs de les transformer en intelligences. »

Bruno Marzloff, Quels futurs pour les mobilités ?, Mobility Lab

Gabriel PLASSAT

Le numérique, la puissance de la multitude mise à disposition de tous

Le numérique ouvre des passerelles entre les offres qui sont mises sur ce grand marché de la mobilité des personnes. Le cloisonnement des services de transports, tel qu'il peut exister aujourd'hui, devrait considérablement s'effacer, sous l'impulsion des entreprises, désireuses d'apporter des solutions répondant à la globalité des besoins de mobilité des individus. Il n'est plus inimaginable de croire que des intégrateurs ou agrégateurs arriveront à nous proposer des « packages » mobilité, nous donnant accès à un vaste bouquet de solutions, dans lequel l'individu-consommateur, choisira selon son besoin du moment, la solution la plus adéquate. Dans les grandes agglomérations comme Rennes, Nantes ou Lyon, c'est déjà le cas pour les transports urbains : avec un abonnement mensuel (ou hebdomadaire) forfaitaire, on a accès au tram, bus, métro, vélo en libre service, TER périurbain, transport à la demande, cars... Sur ce package, peut-être qu'un jour, on pourra y ajouter l'auto-partage, le covoiturage, les trottinettes, les roues gyromotrices, la navette maritime, etc. On est ici dans un modèle hybride entre intégration et agrégation des offres. Intégration, car la société des transports urbains opère en direct un certain nombre de services et agrégation. Le dynamisme des start-up apporte également une note d'optimisme dans la plausibilité de cette vision où les territoires et les individus disposeraient d'une pléthore de solutions et qu'il ne leur resterait qu'à choisir la bonne pour eux. Les modèles économiques du numérique s'éprouvent en premier lieu sur des niches de marché, c'est-à-dire, pour répondre à des besoins très précis, pour lesquels l'offre existe n'apporte que des réponses partielles ou insatisfaisantes. Les start-up se concentrent donc sur la recherche de solutions pour des problèmes très spécifiques, ce qui au final, en prenant toutes les nouvelles offres mises sur le marché, aboutit à une offre globale beaucoup plus diversifiée, comparée à une situation où seuls quelques acteurs étaient en lice sur un marché donné, comme le marché de la vente d'automobiles. Avec le numérique, ces entreprises qui ont commencé à se développer sur des niches, visent clairement une expansion à l'international, pour rentabiliser leur modèle et s'imposer comme LA solution sur cette niche.

Cette puissance de la multitude, c'est aussi aux individus-usagers-consommateurs de l'exploiter et de s'en saisir. Chacun d'entre nous est à même d'accéder à l'information sur les offres existantes de mobilité, de composer son propre bouquet de solutions, sans attendre qu'un acteur public ou privé n'organise cela pour nous. C'est déjà ce que nous faisons au quotidien : nous assemblons déjà nous-même notre chaîne de déplacements, en faisant le lien avec nos propres moyens (automobile, marche à pied, vélo, téléphone mobile, services en ligne).

Le numérique interpelle notre manière de concevoir les politiques de mobilité : rendre possible l'émergence d'une grande diversité d'offres pour couvrir le plus grand spectre possible des besoins individuels et compter sur les forces du marché pour optimiser les investissements et le fonctionnement du système, ou prioriser et hiérarchiser les offres de mobilité disponibles sur un territoire et travailler à leur intégration pour les usagers. Sûrement un peu des deux, mais ce qui est sûr, c'est qu'à l'ère du numérique, la vitesse des projets des acteurs privés (marchands et non marchands) bouleverse les temporalités publiques et politiques. La prospective, c'est aussi et surtout favoriser les innovations qui vont dans le sens de la vision du projet de territoire.

Jean-Christophe CHADANSON

Optimiser les niches de chaque mode

Si les modes de déplacements sont concurrents entre eux, il est vain de vouloir les opposer dans l'absolu ou de tendre vers une hiérarchisation trop rigide des différents systèmes de transports.

L'extrême diversité des besoins de mobilité, combinée aux réalités spatiales de la ville et ses temporalités, font que chaque mode de déplacement-transport trouve une pertinence réelle; l'enjeu réside alors davantage dans l'optimisation des usages des différents modes, plus que vers une priorisation exclusive de certains modes, comme les transports collectifs lourds, sensés prendre une position dominante dans le système de transports.

Dans le passé, le véhicule individuel a fait office de système de transport « tout-terrain » dans la mesure où ce mode couvre quasiment toute la palette des besoins de déplacement - proximité, moyenne et longue distance, travail et loisirs, jour et nuit, seul ou à plusieurs, etc... Ce qui explique sa position dominante, encore aujourd'hui. Dans les modes alternatifs, aucune solution ne peut prétendre à autant d'usages différenciés. Il est à la fois illusoire et déraisonnable d'imaginer un réseau de tramway, métro ou BHNS (Bus à haut niveau de service), aussi maillé et capillaire que les réseaux routiers, sur un territoire de la taille d'une grande aire urbaine comme celle de Bordeaux ou même Rennes, ou encore Lorient, Morlaix, Brest ou Nantes.

Les enjeux d'intermodalité sont bien sûr au premier plan pour rendre attractives les alternatives à l'autosolisme, tout comme les enjeux de multimodalité, visant à donner à l'individu un véritable choix pour sa mobilité. Mais lorsque Jean-Christophe Chadanson parle de cette logique d'optimisation des niches de chaque mode, il raisonne davantage en matière de saturation de cette niche selon le potentiel restant de développement des usages, que de pertinence du mode de déplacement, au sens où ce mode propose la meilleure performance à l'individu et à la société (au territoire).

Ainsi, imbriquer la multitude des solutions de mobilité, c'est déjà donner les moyens à chaque mode d'exprimer tout son potentiel pour « rencontrer son public ». Un système de transports réellement multimodal fonctionne d'autant mieux si chacune de ses composantes propose un vrai service, par distinction où le choix du mode se fait plus par défaut que par choix.

Pour cela, la place des modes doux et actifs, occupe un rôle central dans l'imbrication de cette multitude de solutions. Dans le pré- et post-acheminement, la flexibilité de la marche à pied, du vélo et autres modes actifs, permet de faire un lien naturel entre les différents systèmes de transports, en particulier en zone urbaine et aux abords des noeuds d'interconnexion des réseaux (gares, stations, arrêts, aires de covoiturage). C'est aussi sur cette « niche » des modes actifs, que le potentiel de développement est le plus fort, en termes de parts modales « à gagner ». Plus encore, les aménagements pour accompagner cette montée en puissance des modes actifs participent à ce tissage fin et profond des solutions de mobilité avec le fonctionnement des territoires.

Enfin, l'optimisation des niches de chaque mode doit se faire dans une logique d'efficacité des moyens engagés, notamment des moyens financiers. Le coût marginal pour gagner un point de part modale des TC vaut-il l'investissement par rapport au coût marginal pour gagner un point de part modale pour la marche ou le covoiturage ? La résolution de cette équation est propre à chaque territoire, mais les réalités financières s'imposeront à tous dans les 15 prochaines années.

Alain L'HOSTIS

Les DIVAT, un outil pour imbriquer ville et solutions de mobilité

Les Disques de Valorisation des Transports (DIVAT) correspondent à une zone de 500 m autour des noeuds des réseaux de transports collectifs à haut niveau de service : train, métro, tram, BHNS. L'idée est de se concentrer sur ce périmètre restreint pour penser et optimiser l'accès à ces services pour les individus, dans un usage de la ville qui privilégie les modes doux. Plusieurs lignes directrices guident l'aménagement et l'urbanisme sur ces DIVAT, ainsi que leur rôle dans la structuration du système de transports.

Dans les approches TOD préconisées par Alain Lhostis, il est recherché un couplage optimal entre les dessertes de transports collectifs et les espaces de peuplement, d'où des logiques opérationnelles autour de l'organisation de la densité urbaine de population, d'emplois, des fonctions et des services. Les DIVAT convergent avec cette vision ; dans la métropole lilloise, on recensait en 2010 environ 210 DIVAT, équivalent à 7 % de la superficie de la communauté urbaine (devenue métropole depuis) alors que 37 % de la population y vivait. Ce simple constat démontre l'intérêt de s'appuyer sur ces DIVAT pour à la fois structurer le projet urbain (dont le PDU est une déclinaison) et renforcer l'adéquation géographique entre une demande en évolution constante et rapide (migrations résidentielles, relocalisation des entreprises, mutation des modes de vie) et une offre de transports collectifs, marqué par un degré d'inertie très fort en raison de la composante infrastructures et des temporalités de l'aménagement.

Dans ses travaux, Alain Lhostis souligne avec force le besoin de mettre en place des outils qui permettent de coordonner et d'intégrer les politiques des différents acteurs et parties prenantes de la « fabrique de la ville ». Avec les DIVAT, on dispose à la fois d'un outil d'urbanisme et d'aménagement, en fléchissant le développement résidentiel et économique, la mixité des services sur ces zones, d'un outil foncier au sens où le périmètre d'intervention est clairement identifié, ce qui facilite le travail en amont pour la maîtrise foncière, levier-clé pour toute opération d'aménagement, d'un outil commercial, car ces portes d'entrées de la métropole en captant les flux de personnes de manière organisée, s'affirment de facto comme de fantastiques zones de chalandises, enfin et aussi, comme un outil de hiérarchisation du système de transports, par une caractérisation différente des DIVAT. Par exemple, la métropole lilloise distingue 3 types de DIVAT, et pour chaque type, un niveau de service est décliné et un objectif de densité est visé.

Dès lors, les DIVAT illustrent pleinement la nécessité de penser l'imbrication des solutions de mobilité, en faisant le lien avec l'aménagement urbain et l'urbanisme. Si les opérateurs de transports savent faire preuve d'innovation et d'ingéniosité pour apporter des solutions globales à leurs usagers-clients, leurs efforts ne peuvent avoir de portée que dans une ville qui se sache se saisir des enjeux autour de la mobilité, pour remodeler progressivement ses formes urbaines et ses modes de fonctionnement urbain.

Francis BEAUCIRE

Valoriser les réseaux existants avant d'envisager d'en construire de nouveaux

La multitude des solutions de mobilité est surtout une réalité dans les grandes agglomérations urbaines. Celles-ci proposent à la fois une offre de transports collectifs urbains diversifiée et maillée, des réseaux routiers structurants et capillaires et une insertion-connexion dans les grands réseaux de communication nationaux et internationaux (TGV, Aérien).

En dehors de ces grandes agglomérations, malgré les progrès importants réalisés depuis 20 ans sur les réseaux de transports collectifs inter-urbains, [auto]-cars et trains, l'automobile a conforté sa position ultra-dominante pour la mobilité individuelle du quotidien. Cela est d'autant plus vrai avec l'essor de ce qu'on appelle les « mobilités collaboratives » avec les différentes formes de covoiturage, d'auto-partage et autres systèmes de location/prêt entre particuliers ou professionnels. La croissance rapide de ces formes collaboratives de transports, en particulier dans les espaces périurbains et sur les liaisons inter-urbaines, peut s'expliquer par une tarification attractive de ces solutions, comparée aux modes plus lourds comme le train. La flexibilité du covoiturage apporte de la souplesse aux pratiques individuelles de mobilité.

Ces deux atouts des mobilités collaboratives - coûts accessibles et réactivité-flexibilité - trouvent leur source dans l'utilisation pertinente et optimisée des réseaux routiers. En effet, ces services basés sur un usage collaboratif de la voiture n'ont pas à supporter directement les charges d'investissement et de fonctionnement des infrastructures routières, notamment du réseau 2x2 et du réseau viaire, qu'il soit départemental ou municipal; ces services privés ou publics utilisent des réseaux publics, financés par l'impôt (et la dette) sans réelle contrepartie financière directe, d'où des prix très compétitifs. Cette mutualisation des réseaux routiers ouvre la voie à un développement d'ampleur des services de mobilité collaborative. Le 2^e grand atout qu'est la flexibilité est lié à la capillarité et au maillage des réseaux routiers, qui sont les seuls réseaux à pouvoir proposer une continuité totale pour un trajet de porte-à-porte.

Le cas du covoiturage est emblématique de cette possibilité de développer très fortement l'offre de services, à la fois en diversité des solutions, en couverture géographique, du point des tarifs, etc. Le raisonnement est tout à fait valable pour les mobilités en zone urbaine dense, avec un traitement particulier des modes actifs.

Pour des raisons notamment budgétaires, mais pas seulement, une grande partie de l'offre de transports devra se faire à infrastructures constantes. Le grand dessein d'aménagement d'une ville n'appelle plus forcément un nouveau programme de grands travaux. Valoriser les réseaux existants, c'est aussi se donner la chance de travailler sur l'aménagement du tissu urbain existant, pour viser une multitude « augmentée » sur certains pôles, certains espaces, certaines zones. Imbriquer la multitude des solutions, c'est également tisser les réseaux dans la ville.

Le pôle d'échanges multimodal d'Auray

Le projet, la démarche en quelques mots

La mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) avec en particulier la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes et, parallèlement, la poursuite du développement du trafic TER (continu depuis 2002) auront dans les années à venir des répercussions certaines sur le fonctionnement de la gare d'Auray. Sont ainsi attendues une augmentation des trafics ferroviaires et une croissance sensible du nombre de voyageurs empruntant le train à Auray (environ 1,4 M annoncés à Auray en 2020-2025). De plus, la gare d'Auray accueille un pic de trafic lié au tourisme l'été.

C'est pourquoi, afin de diffuser la grande vitesse sur l'ensemble du territoire breton et de favoriser les transports alternatifs à la route par l'intermodalité, la gare TGV d'Auray va être aménagée en pôle d'échanges multimodal (PEM), facilitant l'accessibilité à la gare par les autres modes, en particulier les transports en commun, tout en offrant aux usagers l'ensemble des services pouvant faciliter les échanges.

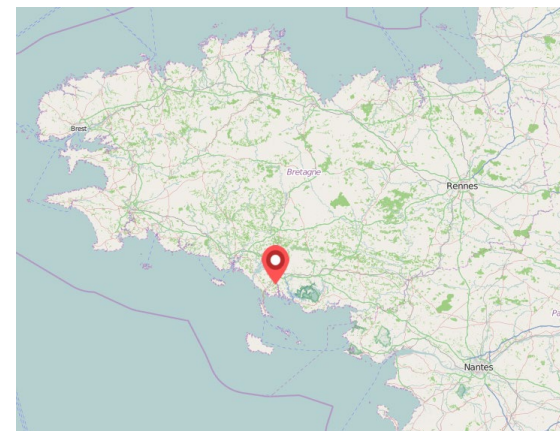
Quelle création de valeur pour le territoire ?

Le nouvel aménagement facilitera les accès tous modes à la gare : voiture, bus, taxis, modes doux, et sera conforme aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Une passerelle ferroviaire sera créée pour assurer la liaison nord-sud et desservir les quais. De nouveaux services seront également proposés en gare. Leur fonctionnalité n'est pas arrêtée à ce stade mais, par exemple, un accueil touristique est envisagé.

Autour de la gare se développera un projet urbain, mêlant tertiaire et logements collectifs. Ceci confortera le quartier gare comme un pôle structurant de l'agglomération. Notons enfin une particularité ferroviaire de la gare d'Auray : depuis 30 ans un train, appelé le « tire-bouchon » est mis en place en saison estivale pour effectuer le trajet Auray-Quiberon. Il sert notamment à soulager le trafic routier sur la presqu'île.

Quel potentiel à terme ?

Ce projet majeur et structurant pour le territoire contribue à diffuser la grande vitesse ferroviaire sur tout le territoire breton. Il va permettre d'accueillir les voyageurs (résidents, touristes, entrepreneurs) et de faciliter leurs déplacements en diminuant l'usage de la voiture. Ce projet va également développer les secteurs nord et sud de la gare en créant de nouveaux services (économie, habitat, loisirs...), plaçant ainsi la gare comme un pôle attractif de la ville.¹ Notons qu'à plus long terme un projet routier permettra un accès à la gare par le nord, et soulagera ainsi le centre-ville.



Contact et ressources

Auray-Quiberon Terre Atlantique
auray-quiberon.fr
 Morgan hamon

Packages touristiques responsables. Combiner éco-tourisme et mobilité multimodale

Le projet, la démarche en quelques mots

BMA (Bretagne mobilité augmentée), est un programme activateur de solutions et de pratiques nouvelles de mobilité, labellisé par l'ADEME dans le cadre des Investissements d'Avenir. Les membres de BMA se sont fixé comme priorité d'innover, grâce à une suite d'expériences, par la recherche de solutions moins coûteuses et moins émettrices en gaz à effet de serre. L'une des expériences s'intéresse à la mobilité des visiteurs du parc de Branféré.

Le parc animalier et botanique de Branféré attire dans le Morbihan plus de 200 000 visiteurs par an. Pour y accéder, la voiture est le mode de transport incontournable. À la recherche d'une alternative, acteurs du tourisme et de la mobilité ont co-construit un séjour touristique où la voiture personnelle resterait au garage... Un week-end incluant une offre d'hébergement sur le Pays de Redon, rendu possible par un déplacement multimodal en train et en véhicule électrique. La cible toute choisie pour ce package appelé « Contact Nature » : les urbains, Rennais dans un premier temps, et parisiens dans un second temps grâce à l'arrivée très prochaine de la LGV. Les offres multimodales doivent permettre aux visiteurs d'utiliser les transports en commun et de bénéficier de solutions de bout en bout.

Quelle création de valeur pour le territoire?

Le programme BMA a permis au territoire de valoriser une offre de services et de promouvoir un mode de déplacement écologique.

L'argumentaire « regagner du temps utile, du temps en famille » a en effet été appuyé par la conception de services associés : de la location de la poussette ou du siège-bébé, aux jeux pour les enfants dans le train. L'expérience « Contact Nature » commence dès la réception de la confirmation du voyage, pour durer bien après le week-end. Un « poster pédagogique » avec photos souvenir personnalisées, explique les gains de bruits, d'émissions de CO₂, de temps en famille... par rapport aux mêmes déplacements en voiture particulière.

Dans un séjour comme Contact Nature, on a observé par ailleurs que le véhicule électrique devenait une partie intégrante de l'activité touristique : la Zoé et la F-City ont été perçues comme une attraction touristique au même titre que la visite de Branféré. Il n'est plus un « simple » outil pour se déplacer, il est détourné, il a des propriétés nouvelles (le GPS comme « office de tourisme » par exemple).

Quel potentiel à terme ?

La démarche de BMA a l'ambition d'initier la création et la commercialisation de produits touristiques responsables à plus grande échelle et sur de nouveaux territoires.

L'expérimentation sur Branféré a permis de concevoir un « serious game », intitulé « Breizh'Trotter Game ». Ce jeu de plateau est un outil d'animation qui a pour objectif une meilleure prise en compte des contraintes inhérentes à la réalisation d'une offre de séjour tout compris considérant pleinement les contraintes et affinités du public (typologie des touristes, budget, envies/objectifs) et de leurs déplacements. Destiné aux professionnels du tourisme, il permet de mettre en scène un territoire et ses mobilités, de réfléchir collectivement à des scénarii possibles.

L'arrivée de la LGV permettra aux touristes une venue sur le territoire breton sans véhicule personnel. L'offre touristique devra donc s'adapter à ce nouveau public. Le « Breizh'Trotter Game » vient renforcer et outiller cette réflexion.

Contact et ressources

Laure Briantais, conseiller veille et innovation à la CCI Bretagne
http://www.themavision.fr/jcms/rw_315010/bmaaccueil

Qualité de vie en centre-ville, disparités sociales

Catherine, caissière, 35 ans, 3 enfants, hyper-centre de Brest

« Vivant en centre-ville, je peux quasiment tout faire à pied, en vélo et avec les transports en commun. Pour aller travailler, c'est une autre histoire et disons un peu la galère, car mon emploi du temps varie toutes les semaines. A la télé, j'ai vu ce reportage qui faisait la pub du covoiturage. Je suis complètement d'accord, mais ce qu'ils ont oublié de dire, c'est que quand on est habitué de ne dépendre de personne, c'est pas facile faire confiance au système. Aussi, on a l'impression que ces solutions sont pour les gens comme nous, ceux qui ont les moyens continuent de prendre leur voiture, comme avant... »



Assistant personnel, mobilités collaboratives, services marchands

Fanch, vit à Païmpol et travaillé près de Saint-Brieuc, 35 ans, 2 enfants

« Mon super assistant personnel facilite ma vie au quotidien, aussi bien dans une routine bien rodée en optimisant les trajets (correspondances) que pour gérer les imprévus (recherche d'une solution alternative de transport en temps réel). Grâce à cet outil, j'ai accès, en pratique, à l'ensemble de l'offre de transports, alors qu'auparavant je n'avais même pas connaissance du quart de l'offre. »



Autonomie des « sans permis », véhicule intelligent, information temps réel

Sophie, travaille dans la restauration à Saint-Briac, 1 enfant avec des troubles cognitifs, habite Dinard

« Je trouve cela très bien d'avoir accès à une multitude de solutions de transports, mais le vrai problème, c'est qu'il me faut surtout une voiture; le reste est accessoire. »



Modèles collaboratifs, THD dans les pôles ruraux

Stéphane, travaille pour une entreprise de Saint-Malo, habite à Saint-Brice en Coglès, 2 enfants

« Le développement des tiers-lieux et des télé-services se révèle très complémentaire de l'ouverture du car à haut niveau de service entre Saint-Malo et Fougères, ainsi que la mise à disposition d'une voiture électronique entièrement autonome. L'information a bien circulé et nous avons même bénéficié d'une journée de formation pour apprendre à utiliser les différentes solutions qui s'offrent à nous. »

Portraits de Bretons en 2035 des territoires, des pratiques, des solutions...

Soutien à la mobilité individuelle

Yvan, saisonnier, 35 ans, 1 enfant, presque île de Crozon

« Le travail saisonnier est une réalité de notre territoire; la ville l'a bien compris et a fortement investi dans des équipements, comme les bornes rechargeables pour les 2 roues électriques, si populaires chez les saisonniers. Cela augmente réellement notre capacité à se déplacer; c'est bien que les autorités publiques s'occupent également du transport individuel; le bus ne répond pas à tous les besoins. »

L'intermodalité à vélo

Victor, habite à Laillé, étudiant à Rennes, 20 ans

« Pour moi, le vélo est devenu un maillon précieux dans mes déplacements. Pour aller à la gare, pour aller à la fac en sortant du métro, pour aller à la maison de retraite à Laillé; les rues sont aménagées pour créer un réel climat de sécurité et de sérénité pour les cyclistes. Le vélo, c'est le lien qui me relie aux transports collectifs et à la ville. »



Ubiquité et désynchronisation

Mars 2030, chronique ordinaire de la vitesse et de l'altérité dans le Pays de Vannes

Les individus aspirent à une autonomie totale dans la gestion de leur emploi du temps. Les nouveaux outils, notamment numériques, améliorent la productivité des activités et permettent donc à chacun « d'en faire plus » en autant de temps qu'auparavant. Cela se traduit par une désynchronisation des activités, un moindre recours à la coprésence pour les interactions sociales (plus besoin d'être ensemble au même moment pour inter-agir). Ce sentiment d'ubiquité est en phase avec une société, qui a érigé la mobilité en dogme et exige une vitesse toujours plus croissante des échanges. Une multitude de solutions inonde littéralement le territoire pour rendre possible ce foisonnement collectif et individuel des mobilités sur le territoire.

En ville, les piétons cohabitent avec les vélos, les vélos-cargo, les motos à 4 roues, les moto-pouce avec 3-4 places à l'arrière, les automobiles avec conducteur, les voitures autonomes individuelles et partagées (capsules), les drones de livraison (terrestres et aériens) et quelques bus sur des lignes à haut niveau de service. Le choix d'individualiser au maximum la chaîne de déplacements pour coller au mieux aux besoins et rythmes de chacun se traduit par une libération de tous les modes.

Pour pacifier ces flux, un réaménagement en profondeur de la voirie et des espaces publics a été entrepris, avec des systèmes de voies réservées selon les modes : trottoirs élargis pour les piétons, pistes sécurisées pour les cyclistes, couloir de bus, voie réservée pour la moto, usage privilégié de la route pour les voitures autonomes (prioritaire par rapport aux automobiles avec conducteurs). Les politiques nous encouragent clairement à utiliser les modes peu encombrants comme les 2 roues et petits véhicules légers urbains (capsules). De nombreuses places de stationnement en centre-ville sont créées, mais en contrepartie un péage urbain est instauré, permettant de réguler les flux en fonction de l'affluence sur les réseaux et des motivations du déplacements (subies ou volontaires). Preuve que la puissance publique ne cherche pas à privilégier un mode par rapport à un autre, une expérimentation a été lancée il y a deux ans avec des véhicules hybrides amphibie/terrestre. La philosophie, c'est de donner le choix à l'individu, qui est le mieux placé pour composer son parcours et l'articulation avec les différentes solutions.

En parallèle de cette profusion de modes individuels en milieu urbain, un fort développement des services ferroviaires a été réalisé, avec l'allongement de la plage et de la fréquence des trains sur Vannes-Rennes et Vannes-Auray-Lorient, créant de fait une sorte de RER pour des dizaines de milliers de passagers quotidiens ou occasionnels. On peut également se rendre à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes en TGV avec une liaison directe depuis Vannes. L'accès au centre-ville est également très performant par les transports en commun : accès en bateau, densification du réseau sur une armature d'agglomération. Le dispositif « Korrifast » fournit une billetterie unique pour l'ensemble des solutions et une tarification forfaitaire à l'échelle du grand territoire.

Cette recherche d'une relative démassification des flux est également atteinte par le moyen d'une désynchronisation des activités, organisée de manière transversale (tous les secteurs) et à l'échelle du Pays de Vannes : espaces de télétravail-coworking en périurbain pour rester dans son bassin de vie, avec création de lien, social au sein d'une communauté d'entrepreneurs-d'actifs locaux, Étalement des horaires d'accès aux services, dont les commerces 7j/, désynchronisation des heures de début d'école entre les communes pour ne pas surcharger le trafic, désynchronisation des heures de travail, temps de travail qui inclut du temps pour l'accès aux services.

Ubiquité et désynchronisation, un scénario où l'on fait confiance aux individus pour choisir les bonnes solutions.

DÉFI 5

Fédérer toutes les initiatives pour une mobilité assumée

Le territoire breton est traversé par des dynamiques de métropolisation, qui prennent appui sur les principales agglomérations comme Rennes, Brest. En même temps, la Bretagne est faite de territoires très divers, où les questions de mobilité se posent différemment, avec un accent plus marqué sur les enjeux d'accessibilité à l'emploi et aux services, et une attention plus soutenue sur le respect des identités locales. Ce défi interroge les contours et le contenu d'une offre régionale de mobilité, qui permette de tisser des liens entre les territoires et de favoriser les échanges, tout en s'attachant à rendre possible le maintien d'une diversité territoriale, dans les modes de développement et dans l'autonomie du fonctionnement. Entre les échelles locales et métropolitaines, le proche et le lointain, la mobilité a-t-elle réponse à tout ?

Un sujet majeur pour la Bretagne

Idées neuves et témoignages

Regards sur les territoires bretons

Plongée dans les productions

Des compétences et des pratiques ancrées dans les territoires

Des vies rythmées par la mobilité et l'immobilité

Dans le glissement sémantique du terme « transports » au concept de « mobilité », on est passé d'une analyse technique des flux et des trafics à une réflexion globale sur l'individu, sur la vie des territoires. Depuis 150 ans, la mobilité individuelle ne cesse de croître avec une conjugaison du concept de mobilité avec celui de progrès social. Or, les 4 premiers défis de ce carnet d'exploration pointent effectivement les bienfaits et bénéfices de la mobilité pour les individus et les territoires, tout en abordant également les contraintes et risques que la mobilité fait peser sur ces mêmes individus et les territoires. Il en découle les concepts de « mobilité choisie » et de « mobilité subie », comme si on pouvait distinguer une « bonne » mobilité, d'une « mauvaise » mobilité, dans un élan moralisateur. Ce qui est « bien » pour tel individu peut être « mal » pour le territoire et réciproquement ; ce qui est « bien » pour un individu peut être « mal » pour un autre individu, tout comme ce qui est « bien » à un moment de la vie ou de la journée, ne l'est plus à un autre moment ou dans un autre lieu. La valeur de la mobilité est relative, elle ne peut se définir de manière absolue et définitive. En revanche, ce qui est partagé, c'est que la mobilité fait partie de la vie et que les individus et les territoires revendiquent le droit de façonner leur mobilité.

Oui, mais :

« [...] les déplacements sont une demande dite « dérivée » (on ne se déplace pas pour se déplacer, mais pour accomplir une activité); d'où la nécessité d'appréhender finement les interactions sociales à l'origine des déplacements. »

Aux racines de la mobilité en sciences sociales, Caroline Gallez et Vincent Kaufmann

D'où la nécessité d'une approche systémique de la mobilité : aux problématiques techniques et économiques liées à la gestion des flux et des infrastructures, doivent être ajoutées les problématiques sociologique, historique et culturelle permettant de prendre en compte la dimension sociale de la mobilité.

L'urbain, le métropolitain, le rural, le maritime

La compétitivité métropolitaine nécessite une facilité d'échange avec les autres métropoles et en même temps, une grande cohésion interne avec les territoires de proximité (hinterland). Dès lors, la métropole est à la fois un hub (tête de réseaux), un forum (lieu d'interactions), une plate-forme (outil de développement) et une vitrine (rayonnement).

Ainsi, le défi d'une mobilité réellement partagée est de parvenir à dépasser les clivages traditionnels entre les « centres » et les « périphéries » dans la mesure où ces deux types d'entité « font système » et que leurs mobilités sont très étroitement liées. Le TGV qui part de Rennes à Paris ou le vol qui relie Brest à Lyon, ce ne sont pas que les habitants du centre-ville qui le prennent...

Aussi, de nombreux travaux récents ont souligné le poids démographique de ces territoires périurbains et ruraux. Pour la Bretagne, plus de la moitié de la population vit en dehors des pôles urbains, et près des 2/3 vivent en dehors d'une grande ville (de + 10 000 habitants). Or, les aires urbaines,

grandes, moyennes et petites, polarisent fortement les échanges - domicile-travail, migrations résidentielles, flux économiques - ce qui signifie que les populations périurbaines et rurales participent pleinement au fonctionnement des agglomérations (petites et grandes).

Dès lors, les aires urbaines, pris comme un territoire vécu, par opposition aux découpages statistiques, agrègent les différentes problématiques de mobilité. Dans ce sens, les aires urbaines constituent une échelle pertinente pour organiser les mobilités, dans un souci de cohérence et un objectif d'efficience et d'efficacité du système de déplacements-transports.

Par ailleurs, les spécificités bretonnes donnent une place particulière au maritime, à la fois pour des échanges de proximité au sein des agglomérations (Brest, Saint-Malo, Lorient...), mais aussi en lien avec les îles bretonnes et les territoires outre-manche.

AOT, AOM... quelques précisions

Les AOT, des compétences liées à un périmètre géographique

Les acteurs publics, afin de poursuivre l'intérêt général, se doivent de prendre en compte les contributions des différents acteurs socio-économiques. Une concertation est donc nécessaire afin de bâtir une politique efficace et cohérente. La concertation présente plusieurs intérêts : identifier les besoins et les attentes de chaque acteur, trouver des solutions innovantes et acceptables pour tous, prendre en compte et concilier les différents enjeux, etc...

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) remplacent les AOT urbaines, en élargissant leur champ de compétences à plusieurs modes ne relevant pas du transport collectif public :

- à l'autopartage, au co-voiturage,
- aux modes actifs (dont les services de location de vélo),
- à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Une gouvernance en mutation

Coordination des acteurs publics entre eux

Si dans les pratiques, la transversalité demeure un défi quotidien et perpétuel, le diagnostic est largement partagé entre les acteurs, sur le besoin d'une plus grande cohérence, d'une part de l'offre de mobilité sur un territoire, d'autre part de l'articulation entre les politiques de mobilité et les autres politiques d'aménagement du territoire (urbanisme, logement, développement économique, énergie et environnement).

Cette vision systémique et l'approche décloisonnée qui l'accompagne, appellent une gouvernance renouvelée par l'arrivée de plusieurs instruments et outils. En effet, la réforme territoriale amène trois changements majeurs :

- la montée en puissance des intercommunalités, avec un seuil de 15-20 000 habitants, qui va rapprocher les périmètres administratifs des bassins de vie et renforcer les moyens humains des collectivités (ingénierie territoriale),
- l'affirmation des métropoles, qui disposent désormais des leviers principaux pour aménager l'espace sur leur territoire,
- le rôle de la Région, en tant que collectivité de référence pour la cohérence du système de mobilité-transports, avec en vue la performance économique et sociale du territoire et un enjeu sur les solidarités territoriales au sein de la région.

Ces trois acteurs disposent d'un mandat clair donné par le législateur, pour fédérer les initiatives dans le domaine de la mobilité. Il n'en demeure pas moins que la tâche est immense et les obstacles nombreux, mais la dynamique bretonne était déjà en marche, préalablement à ces évolutions institutionnelles, en atteste, l'initiative Breizhgo, qui est une plate-forme régionale d'optimisation des trajets en transports publics, qui regroupe un nombre croissant d'AOT et d'opérateurs en Bretagne.

Ces trois échelles d'acteurs disposent d'un mandat clair donné par le législateur, pour fédérer les initiatives dans le domaine de la mobilité. Il n'en demeure pas moins que la tâche est immense et les obstacles nombreux, mais la dynamique bretonne était déjà en marche, préalablement à ces évolutions institutionnelles, en atteste, l'initiative Breizhgo, qui est une plate-forme régionale d'optimisation des trajets en transports publics, constituée par le regroupement d'un nombre croissant d'AOT et d'opérateurs en Bretagne.

L'intrusion des initiatives privées et collaboratives

Consubstantielle à la vie des territoires et en tant que défi majeur posé à la société, la mobilité est devenue un grand terrain d'expérimentation, sociale, technique et économique. De ce fait, la société civile - associations, entreprises, citoyens - s'est fortement investie dans la recherche et la diffusion de solutions, en dehors du cadre officiel organisé par la puissance publique. Les pratiques de covoiturage, même si elles sont soutenues par les pouvoirs publics, sont aujourd'hui largement organisées par des acteurs privés (marchands et non marchands). Les projets de voiture « intelligente » et autonome sont portés par des industriels. Les nombreuses applications sur les smartphones qui ryth-

ment notre gestion de la mobilité au quotidien n'obéissent pas aux règles de la délibération politique...

Aujourd'hui et demain, fédérer les initiatives ne se réduira pas à un accord politique entre des institutions. Fédérer toutes les initiatives implique d'être en mesure de prendre part et de contribuer à organiser tout un écosystème d'innovations autour de la mobilité, qui sera constitué d'une myriade d'acteurs « permanents » et « éphémères », publics et privés, individuels et collectifs, territoriaux et trans-territoires.

Une massification de publics fragilisés, des problèmes de mobilité démultipliés

L'augmentation des dépenses de transports pour les publics financièrement modestes pose un réel enjeu de cohésion sociale pour nos sociétés. On demande aux individus d'être de plus en plus mobiles, principalement pour des raisons économiques - flexibilité et précarisation du travail - alors que l'accès à la mobilité devient de plus en plus problématique pour beaucoup.

Comme le défi n°3 de notre cahier d'exploration l'expose, les causes de cette exclusion sociale par la mobilité et une partie des solutions sont relatives à la gouvernance de ces questions d'insertion et d'inclusion sociale. Ainsi, fédérer les initiatives, cela implique d'être capable de porter des solutions « individuées » pour des publics de masse. Autrement dit, le nouvel objectif est d'apporter une solution à chaque individu en fonction de sa situation particulière, au lieu de le ranger dans une case avec une réponse-typé.

La prise de conscience du lien entre activité et mobilité

Le programme Bretagne Mobilité Augmentée comprend un grand nombre de projets d'innovation qui prennent place dans le monde du travail. Le postulat est de considérer que les changements de pratiques s'inscrivent dans une réorganisation plus large des habitudes des individus (notion de routine), qui concerne l'ensemble de leurs activités. Ainsi, la mobilité est avant tout un outil, un vecteur pour accéder aux activités, rarement une finalité.

Pour changer la mobilité des individus, il faudrait donc modifier le lien entre mobilité et activité, d'où le rôle des employeurs dans ces mécanismes, mais aussi des commerçants, des « offreurs de services », qu'ils soient marchands ou non marchands. Ces acteurs qui gèrent donc les activités des individus, qui n'appartiennent pas directement au monde des transports, peuvent initier de nouvelles pratiques de mobilité, en travaillant les interfaces entre la mobilité et leurs activités, ou tout simplement, en proposant une plateforme, un lieu pour rendre accessibles ces nouvelles pratiques. Le point essentiel dans cette approche, comme la capitalisation sur le programme BMA nous y invite, est de favoriser le passage à l'acte, par un changement concret dans le quotidien des individus, plutôt que de rester sur un registre de communication formelle.

Fédérer les initiatives, c'est aussi encourager tous les acteurs à participer à cette grande transition vers une mobilité au service des individus et des territoires, par la réplique des initiatives, l'émergence de nouveaux projets, les échanges de bonnes pratiques les synergies avec les activités et missions existantes.

Politique de mobilités durables de la MEDEFI du Pays de Redon

« un faisceau de solutions de mobilité et/ou de non-mobilité »

Le projet, la démarche en quelques mots

La Maison de l'Emploi, du Développement, de la Formation et de l'Insertion du Pays de Redon Bretagne Sud (MEDEFI) a pour but le maintien et la création d'activités et d'emplois sur le Pays de Redon - Bretagne Sud, avec la volonté d'un développement équilibré du territoire. Dans la continuité de la démarche du Plan climat Énergie Territorial et dans une logique de développement durable, elle s'interroge depuis 2009 sur la question des mobilités : modes de vie, besoins de déplacement des habitants, offre de transport, facilitation des échanges... sont autant de thèmes porteurs de perspectives en termes de développement économique, d'emploi, d'insertion et de dynamique de territoire. Elle utilise la méthode des « petits pas », pour lever peu à peu les principaux freins à la mobilité que sont la gouvernance, les finances publiques, et l'accueil de nouveaux usagers.

La démarche Mobilités durables en Pays de Redon - Bretagne Sud « s'inscrit dans le cadre du projet européen Rural Alliances. Ce projet s'insère dans le programme INTERREG IV B ENO, financé par le fonds FEDER. Pour le territoire, cette démarche est l'occasion de développer des actions partenariales et transnationales autour des mobilités durables.

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Concrètement, la démarche consiste à agir sur les **besoins de déplacements** en intégrant les non-déplacements dans le système de mobilité (réduction des déplacements professionnels en développant la visioconférence ou le télétravail, réduction des déplacements liés à la consommation par internet et la livraison à domicile, réduction des déplacements liés aux services grâce au numérique...). L'aménagement du territoire permet également de réduire les déplacements automobiles en évitant la périurbanisation, en favorisant la densification des bourgs, les circuits courts, la valorisation des espaces publics...). L'objectif est également d'agir sur les **moyens de déplacements**, en développant les modes alternatifs à la voiture individuelle et en favorisant la multimodalité et l'intermodalité : sécuriser les modes actifs : piétons, cyclistes, rollers, et améliorer la connexion entre les différents modes de transports. Un projet de plateforme de coordination des différentes solutions de déplacement et d'information des usagers est à l'étude.

Parmi les expérimentations, des plateformes de travail partagés appelées « mon autre bureau » ont été peu à peu mises en place sur 6 lieux du territoire. C'est l'aboutissement d'une démarche participative et expérimentale menée à la suite des réflexions concernant les besoins quotidiens de mobilité des usagers du territoire. Les profils d'utilisateurs sont différents selon les lieux (médiathèque, maison des jeunes, maison de l'emploi, ciné-café...) mais ces espaces accueillent tout travailleur qui souhaite et peut travailler à distance, quel que soit son statut. Ils répondent à la diversité des besoins et des envies : bien-être et ambiance de travail, productivité et réseautage, accessibilité et ouverture.

Quel potentiel à terme ?

L'investissement étant minime et de nombreuses structures d'accueil étant compatibles sur le Pays, il est possible que d'autres espaces voient le jour. Un réseau d'utilisateurs se met en place progressivement.

La MEDEFI continue de réfléchir et de faire réfléchir tous les acteurs du territoire à de nouvelles solutions de mobilité et à l'amélioration de l'accès à la mobilité pour tous. D'autres projets, expérimentations et services verront sans doute bientôt le jour, pour répondre au mieux aux besoins des utilisateurs et pour leur proposer des solutions adaptées à chaque besoin de mobilité.



Contact et ressources

mobilities@medefi.fr, www.medefi.fr, tél : 02.99.72.31.21
 Organisation, service : MEDEFI 7 rue Saint Conwoion 35 600 REDON
 Liens internet (sites, documents) : http://www.medefi.fr/Etude_Mobilities.asp

Le covoiturage au quotidien

Le projet, la démarche en quelques mots

Covoiturage+ est une association à but non lucratif, présente en Ille-et-Vilaine depuis 2002. Elle a pour mission de promouvoir le covoiturage sur le département, se placer comme lien entre usagers et collectivités pour l'amélioration et l'organisation des actions en faveur du développement du covoiturage et intégrer le covoiturage dans l'offre de réseau de transport en commun global.

Afin de favoriser le covoiturage domicile-travail sur son territoire cible, Covoiturage + a créé le réseau de covoiturage Ehop. Il permet la mise en relation, via une plate-forme internet dédié, de salariés ou actifs en recherche d'emploi souhaitant covoiturer. Plus de 11700 inscrits sont actuellement recensés sur le site et peuvent ainsi bénéficier d'un service de proximité et d'accompagnement dans leur pratique du covoiturage.

Plusieurs entreprises et administrations ont également signé une convention avec Covoiturage+ afin de disposer d'un accompagnement renforcé pour développer le covoiturage auprès de leurs salariés et agents. Ce conventionnement fait partie intégrante des plans de déplacements d'entreprise ou d'administrations. Cela se traduit par exemple par la mise en place d'outils d'animation (café covoit', speed meeting ...), par une garantie retour, par un bilan annuel des actions mises en place...

Quelle création de valeur pour le territoire ?

Le taux de covoiturage dans les flux domicile-travail est encore très faible alors que le covoiturage longue distance a explosé ces dernières années. Les enjeux du développement du covoiturage sont pourtant multiples. Il y a évidemment l'enjeu environnemental, le développement du covoiturage permettant de réduire la congestion, les émissions de GES et de polluants.

L'enjeu est également social, le coût des déplacements est le deuxième poste de dépense des ménages, l'absence de solution de mobilité peut également être un frein à l'emploi. Le covoiturage peut être une réponse à ces problématiques. Covoiturage +, de part son expertise, son animation du territoire et des acteurs a un rôle important dans le développement de cette pratique en Ille-et-Vilaine.

Par ailleurs, l'association s'est notamment engagée pour faciliter l'accès à l'emploi aux personnes en situation de retour à l'emploi grâce à EHOP solidaire. L'objectif de ce service est de mobiliser les actifs utilisant leur voiture pour covoiturer ponctuellement avec une personne en situation de retour à l'emploi ou à la formation avant que celle-ci ne puisse trouver une solution de transport pérenne, en covoiturant avec l'un de ses collègues par exemple. Le service EHOP de mise en relation domicile travail permet également de créer du lien social.

Quel potentiel à terme ?

Le covoiturage de proximité a encore un potentiel important de développement et les initiatives peuvent donc encore être nombreuses. En s'appuyant sur le réseau d'entreprises déjà constitué en Ille-et-Vilaine mais disposant de sites d'activité en Bretagne, Ehop pourrait commencer à élargir sa cible aux départements limitrophes.

Par ailleurs, Covoiturage+ s'engage dans des expérimentations permettant de développer de nouveaux outils et de nouvelles pratiques de covoiturage. Cela est par exemple le cas sur la RN 12 entre l'aire de covoiturage de Bédée-Pleumeleuc et la zone d'activité d'Atalante Champeaux en association avec la DDTM 35, le Pays de Brocéliande et Monfort Communauté. L'objectif est d'expérimenter le covoiturage « de ligne » en testant de nouveaux outils de communication et mise en relation permettant une organisation souple d'une communauté de covoituteurs.

Contact et ressources

Covoiturage +

<http://www.ehop-covoiturage.fr/index.php/>

<http://www.ehop-solidaires.fr/accueil/>

Précarité sociale, mobilité = solution partielle

Yvan, marin, père de 3 enfants, hyper-centre de Brest

« Ma femme et moi, on travaille dur, on respecte les règles, on veut que l'avenir de nos enfants soit meilleur que notre vie, moins de soucis, plus de liberté. Beaucoup d'efforts sont fait pour faciliter la mobilité de tous, mais le vrai problème, c'est que notre vie est compliquée et ce n'est un bus de plus ou une piste cyclable qui va changer grand chose. »



Engagement citoyen, comportements précurseurs

Miko, dirige le centre d'innovation sur les algues à Paimpol, 35 ans, 2 enfants

« En mettant en pratique nos convictions écologiques au quotidien, on a montré à notre entourage que la transition était non seulement possible, mais aussi positif. Pourquoi on a eu la volonté de changer ? Honnêtement, c'était évident pour nous, mais apparemment cela a l'air compliqué pour bien d'autres. »

Priorisation du centre-bourg, vision partagée

Soazig, coiffeuse, 35 ans, 1 enfant, enceinte du 2^e, presqu'île de Crozon

« Nous avons choisi de vivre dans le centre-bourg, car même si notre jardin et notre maison est plus petite, on savait que la commune et ses partenaires avaient mis la priorité sur l'aménagement du centre-bourg, pour faire en sorte que ses habitants puissent être autonomes dans leur quotidien, dans leur mobilité. Dans le programme du nouveau maire, c'était annoncé dès le départ, on a cru à cette vision, pour l'instant, on ne s'est pas trompé. »



Autonomie des « sans permis », véhicule intelligent, information temps réel

Sophie, travaille dans la restauration à Saint-Briac, 1 enfant avec des troubles cognitifs, habite Dinard

« Grâce à notre collectif de familles en difficulté, on s'en sort en se répartissant les tâches (garde des enfants, les courses). La Ville nous a mis à disposition un véhicule autonome en énergie pour nous encourager à se regrouper et à mutualiser nos activités. »

Réseau social, nouvelle monnaie

Stéphane, travaille pour une entreprise de Saint-Malo, habite à Saint-Brice en Coglès, 2 enfants

« La volonté des habitants de préserver l'identité rurale du Coglais a poussé à de nombreuses initiatives dans le registre de l'économie solidaire, de l'économie collaborative. Un réseau social avec plusieurs milliers de personnes s'entraide au quotidien. Une nouvelle monnaie non convertible, a été créée pour alimenter une boucle locale et inciter les habitants à s'appuyer sur ce réseau d'entraide »

Portraits de Bretons en 2035 des territoires, des pratiques, des solutions...

Innovation, leadership, public/privé

Victor, habite à Laillé, étudiant à Rennes, 20 ans

« Les transports 24h/24h, le vélo bienvenu en ville et dans le métro/train, les tiers-lieux, toutes ces avancées ne sont pas apparues comme par magie. Je ne suis pas expert en politique, mais ce que j'ai compris, c'est qu'une fois que la métropole avait pris les devants, les autres acteurs ont suivi. Le plus dur apparemment, cela aurait été le train la nuit. Au début, il n'y avait personne et Breizh Rail, l'entreprise privée qui s'était lancée était à 2 doigts de mettre la clé sous la porte. Puis, les passagers sont venus, plus pour soutenir l'initiative que réellement convaincus, mais cela a suffi. Moi j'aime bien ce train de nuit, on y croise un autre monde, celui de la nuit, celui d'une ville qui ne dort jamais... »



Forum civique et contrôle social

Un scénario où le collectif oppresse les individus pour « leur propre bien »

Si le temps est infini par nature, il est aussi paradoxalement que cela puisse paraître, une denrée rare et périssable pour les individus. Le temps est devenu un sujet si stratégique et sensible, qu'il en est devenu « dangereux » de laisser au seuls individus la gestion de leurs temps individuels, et les multiples et nombreuses imbrications avec les temporalités collectives. En tout cas, cela forme le point de vue des pouvoirs publics, tous bords politiques confondus.

En effet, en cette année 2035, le mot d'ordre tient à la « maîtrise des flux » au sens premier de l'expression : la puissance publique veut être en capacité de décider qui a le droit de circuler, quand, où, comment et pour quel motif. Bien entendu, si ce mouvement peut s'apparenter à un excès d'hubris, il n'en est rien. Cette volonté de maîtriser les flux au sein de la ville et des territoires est évidemment partie d'un bon sentiment; dans une ville intense, convoitée par tous, lieu de rencontres et d'échanges, terre de projets, le risque que cette confluence d'énergies tourne, au pire à un chaos urbain, au mieux à l'enfer des transports, était réel et déjà perceptible dans les années 2010 dans les grandes agglomérations. C'est de cette époque que remonte les premières initiatives en direction d'un contrôle des flux, basé sur deux principes :

- l'acceptation d'une certaine « lenteur » des déplacements et des territoires (aller toujours plus vite n'est plus un dogme),
- les temps individuels très contraints (régulés) par les tiers, en particulier les producteurs de temps collectif (institutions, entreprises).

Les mesures de cette politique se déclinent en plusieurs volets. Un premier volet qui vise à optimiser de manière volontariste le mode « voiture » en zone urbaine, avec des actions sur la réduction du parc de véhicule (ex : une seule voiture par foyer), des actions sur un meilleur usage de l'automobile (ex : droit de circuler pour les seules voitures « cohabitantes ») ou encore des actions pour limiter l'emprise de l'automobile sur la ville (ex : interdiction d'accès au centre-ville). Un deuxième volet porte sur l'organisation des rythmes collectifs, avec la recherche d'une plus grande massification des flux (ex : horaires fixes pour les salariés, les écoliers) et la réorientation des dessertes de transports collectifs pour couvrir tous les besoins (ex : lignes omnibus). Un troisième volet concerne le développement des modes actifs et des transports collectifs (ex: aménagement urbains pour protéger les cyclistes de la pluie, remise en service des lignes ferroviaires désaffectée). Enfin, un quatrième volet avec un train de mesures, de nature plus sociale et servicielle, pour accompagner les individus dans ce nouveau système (ex: assistants sociaux à la mobilité, mise en place d'un système de récompense des initiatives individuelles et collectives, création d'un « compte transport » (type « compte pénibilité »), des points « conseil en mobilité » sur tout le territoire, enseignement des pratiques de mobilité dans toutes les écoles).

S'engager dans un scénario de ce type aurait sans doute paru incongru, voire improbable, si on remonte 20 ans en arrière. Aujourd'hui, en 2035, quand on voit qu'on a réussi à bâtir des métropoles où nous pouvons tous vivre ensemble paisiblement, on a tendance à minorer les inconvénients de ce système, mais quel système est parfait ? Certes, notre liberté est encadrée par des règles collectives, dont les pouvoirs publics s'assurent du respect. Le vrai combat, est-celui de la liberté rêvée, parfaitement théorique car impossible dans les faits en raison des conflits d'usages, où celle d'une liberté effective, concrète, où le droit qui est promis aux individus est respecté et se traduit par une réalité vécue ?

Pour ce 5^{ème} défi, l'infographie suivante propose une vue synthétique des contributions des experts et des participants de l'atelier sur ces enjeux relatifs à la gouvernance.

Simplifier l'expérience de la mobilité

La complexité du fonctionnement social de nos sociétés rejaillit sur les programmes d'activités des individus, de plus en plus variés, unique les uns par rapport aux autres, variables selon les moments, etc.

A cette complexité, les acteurs publics ont souvent répondu de manière cloisonnée et ponctuelle, sans envisager le parcours de l'individu dans sa globalité, mais uniquement les différents maillons de sa chaîne de déplacements. Le défi prospectif est de taille : il s'agit de « designer » une mobilité si aisée et facile à prendre en main, qu'elle ne poserait plus question. Une mobilité au service des personnes, au contraire d'un fonctionnement où ce sont les personnes qui s'adaptent aux contraintes de mobilité.



Assurer la viabilité financière du système de transports

Les AOT font face à un défi colossal pour le financement des services de mobilité, alors que le contexte budgétaire est tendu et la demande sociale croissante. Cette donnée financière pousse les AOT à rationaliser leur offre (exigence de rentabilité des lignes), diversifier leurs sources (tarification, taxes, budget global) et à mieux mutualiser les ressources entre les différents acteurs.

Unifier la gouvernance des politiques de déplacements

« Unifier » ne veut pas dire, concentrer tous les pouvoirs en un seul endroit ou dans les mains du seul président de telle structure. « Unifier » signifie en premier lieu rassembler les énergies autour d'une volonté collective et d'un projet partagé, celui d'une mobilité « assumée » pour la Bretagne. Chaque acteur détient un bout du problème et de la solution, à condition d'une mise en cohérence des différents leviers dans la poursuite d'objectifs communs. La multiplicité des échelles et leur imbrication mutuelle profonde motive cette « unité » fusse-t-elle articulée autour de plusieurs entités.

Garantir une liberté de circulation

Les réseaux routiers sont entièrement gratuits aujourd'hui en Bretagne. Par rapport à l'objectif d'une viabilité financière du système de transport, les automobilistes revendiquent qu'une part importante du budget soit consacrée à l'entretien et au développement des réseaux routiers, qui constituent des infrastructures de base pour le déploiement des bouquets de solutions de mobilité, dans une perspective multimodale et intermodale. La crainte des automobilistes est d'une taxation directe ou indirecte de l'usage de la voiture pour financer les autres modes.

Marcher et prendre son temps

les Bretons marchent relativement peu, surtout en zone rurale peu dense. Les modes de vie stressants et la dictature des temps de parcours rendent la voiture indispensable, y compris chez les seniors. Or un cadre de vie bien pensé, respectant les paysages avec des formes urbaines plus denses invitent à la marche et à un comportement plus apaisé, facteurs de meilleure santé. La maîtrise du temps et de l'espace devrait donc être à l'agenda des politiques urbaines à toutes échelles (du SCOT au PLU(I)).

Composer une mobilité sur mesure

L'individu est doué d'une rationalité à toute épreuve et il est souvent le mieux placé pour savoir ce qu'est la meilleure solution à ses yeux. L'enjeu est de concevoir un système où l'utilisateur (le client) sera en capacité d'assembler lui-même les différentes briques de son bouquet de solutions, et ce de manière évolutive et en temps réel. L'ingéniosité du système se révèle dans le fait que les multiples accommodements faits « en coulisses » n'apparaissent pas à l'utilisateur, qui voit une offre unique en façade et dans la pratique.

Fluidifier le marché du travail

Les employeurs contribuent directement (fiscalité, cotisations sociales, avantages divers) au financement du système de transports et attendent un retour sur investissement, qui doit se traduire par des gains de temps pour leurs salariés, leurs livraisons, etc. Plus le marché du travail s'agrandit dans de bonnes conditions, plus l'employeur s'y retrouve.

Venir et Séjourner en Bretagne

Les touristes et visiteurs du territoire ne demandent pas être associés directement à la gouvernance locale. En revanche, la prise en compte de leurs attentes pointe vers une nécessaire articulation entre les différentes échelles (longue distance / local) et une transversalité des politiques de mobilité, en lien avec les enjeux économiques.

Capter les marchés non satisfaits

Une myriade d'initiatives privées et publiques se lancent tous les mois dans ce grand marché de la mobilité, avec en ligne de mire, l'ambition de s'imposer comme l'acteur de référence pour une mobilité donnée. Cet « appel au marché » converge avec l'objectif financier des AOT, dans la mesure où ces nouveaux services concurrencent plus les pratiques « autosolistes » que les transports collectifs. Néanmoins, ces nouvelles solutions collaboratives sont possibles à la condition d'une bonne performance des réseaux d'infrastructures terrestres et numériques, pour lesquels ils ne payent rien. Quel modèle économique pour ces innovations de rupture, si elles devaient participer financièrement à la gestion des réseaux ?

Partager l'espace public

Le retour du vélo dans les villes, les villages et les routes de campagne amène à changer de perspective dans l'organisation spatiale des différentes fonctions des espaces publics. En matière de gouvernance, cela implique d'intégrer l'aménagement du réseau aviaire à l'organisation globale du système de mobilité.

Diminuer les impôts, augmenter le service

Comme tout être humain, le citoyen est un individu paradoxal. Il veut contribuer financièrement le moins possible au fonctionnement de la collectivité, mais il considère un droit l'accès à toute une palette de services de grande qualité. Cependant, le modèle de financement de la mobilité pourrait-il reposer uniquement sur les usages et les pratiques, ce qui pousserait vers un mode de paiement en fonction de l'utilisation réelle (« je paye ce que je consomme »), ou le modèle de financement devrait-il s'orienter vers une contribution équitable de tous les citoyens, selon un principe de solidarité (« je verse au pot commun ») ?

Remodeler la ville et les territoires

En tant que résultante des modes de vie, la mobilité est intégrée par les aménageurs et les urbanistes dans leurs projets. Inversement, la mobilité façonne également les modes d'occupation de l'espace. Cette dialectique souligne les interactions nombreuses entre mobilité, aménagement et urbanisme, dont les leviers et effets relèvent de temporalités différentes. Pour fédérer ces initiatives, les aménageurs et urbanistes sont invités à rentrer dans le premier cercle des « fabricants » de mobilité.

Conclusion

A l'initiative de ces 4 ateliers de prospective, la DREAL Bretagne et les DDT du Finistère, du Morbihan, des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine, avaient pour objectifs de susciter la discussion, de contribuer à poser les termes d'un débat, qui engage l'avenir des territoires et de la région. Ce cahier d'exploration tente à sa manière de mettre en valeur les travaux de ces ateliers, où plus d'une soixantaine de participants, ont pu, collectivement, confronter leurs idées, partager des constats et analyses et surtout, cheminer ensemble sur les priorités à aborder et prendre en compte, pour que la mobilité, soit au service d'un ou de plusieurs projets de territoires.

Ainsi, l'ambition de ce cahier d'exploration consiste, en premier lieu, à formaliser une étape intermédiaire dans un processus territorial, sur laquelle l'ensemble des acteurs et parties prenantes, de manière collective ou individuelle, pourront poursuivre cette réflexion prospective. La suite des réflexions peut prendre une variété de formes et il appartient aux acteurs d'en déterminer les contours dans les mois et années à venir. La DREAL, de son côté, va continuer à prendre part aux différentes réflexions avec ses partenaires et le cadre de l'association de l'Etat dans l'élaboration des documents de planification portant sur la mobilité et l'aménagement du territoire.

Ce cahier d'exploration pose 5 grands défis pour les territoires sur la mobilité. Une utilisation intéressante de ce matériau, facilement mise en œuvre dans un premier temps, par une collectivité, un conseil de développement, un groupe d'entreprises, une association d'usagers, serait de « tester » ces défis sur son territoire et de « voir » dans quelle mesure ces défis résonnent avec les réalités du territoire, ses préoccupations, ses besoins, ses projets.

Ce cahier d'exploration peut contribuer à nourrir une démarche de co-construction de visions du futur d'un territoire, en prenant comme entrée, qu'une action résolue et volontaire sur la mobilité, aide à façonner un territoire sur bien d'autres plans (cohésion sociale-vivre ensemble, qualité de vie, compétitivité économique, intégration environnementale).

Une autre utilisation possible serait de s'inspirer du contenu de ce cahier d'exploration pour animer des démarches de projets autour de la mobilité, soit en prenant appui sur les esquisses de projets, qui ont été travaillées en atelier, ou alors en plongeant les participants dans une configuration inédite dans le futur, en simulant la transposition des idées qui ont été mises en débat.

De cette démarche prospective et de ce cahier d'exploration, une grande palette d'usages est à portée de main. Dans cette optique, la DREAL et les 4 DDTM vont poursuivre leur investissement méthodologique, par la formalisation d'une boîte à outils, sur la base des différents exercices et supports, qui ont été expérimentés et mobilisés dans le cadre des 4 ateliers. En effet, la DREAL avait dans son intention originale, la volonté d'innover dans les modes de faire de la prospective, en particulier pour favoriser la co-construction et l'appropriation, faisant le pari de l'intelligence collective et du partenariat.

La DREAL et les DDTM remercient vivement l'ensemble des intervenants et des partenaires publics et privés et des collectivités qui se sont pleinement investis dans ces ateliers riches en productions.

Elles permettrons sans nul doute une vision partagée des enjeux de mobilité en Bretagne susceptible d'encourager des stratégies communes et nous engageant à poursuivre la réflexion et l'action pour une mobilité durable. Un séminaire de valorisation de la démarche a eu lieu en avril 2016. L'ensemble des productions sont disponibles sur le site internet de la DREAL Bretagne.

Remerciements à l'ensemble des intervenants et participants aux quatre ateliers

Coordination : DREAL Bretagne
(service connaissance Prospective, évaluation)

Conception : Stratys, FuturOuest, Équipe projet DREAL, DDTM 22,29,35,56, PUCA

Réalisation : DREAL Bretagne

Crédits photos : DREAL Bretagne, FING

