Conseil de Développement
Pays de Lorient

LES MOBILITÉS DANS LE PAYS DE LORIENT AU REGARD DE LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU TRANSPORT URBAIN

Avis du CDPL

Juin 2017

Sommaire

Préambule 4

I : Objectifs et méthode retenue

A. Objectif de la saisine 5
B. Méthode retenue : une démarche participative 5

II. Les déplacements

A. Un constat 7
B. Des réponses multiples aux différents besoins 9
C. Les différents modes de mobilités 10
D. Les outils numériques au service des mobilités 12
E. Des risques d'exclusion d'usagers 13
F. Une intermodalité à organiser 13

III : Les mobilités au pays de Lorient

A. La situation actuelle 15
B. La démarche de concertation 17
C. Les obstacles à la fréquentation des transports collectifs 19
D. Les propositions et les préconisations 22

Conclusion 26

Synthèse 27

Annexes :
- Lettre officielle de demande de saisine 31
- Les ressources 33
- Composition du groupe de travail 34

UNE COMMANDE DES ÉLUS AU CDPL

Le 7 octobre 2016, Lorient Agglomération saisit le Conseil de Développement du Pays de Lorient (CDPL) sur la question des mobilités dans le cadre du travail sur la restructuration du réseau de transport urbain (cf saisine en annexe).
Le livrable de cette saisine doit, en se basant sur une concertation la plus large possible :
- d'une part, recueillir les attentes et les besoins de la société civile dans toute leur diversité (ne pas faire la somme des besoins individuels) ;
- d'autre part, faire des préconisations intégrant les quatre volets de la politique de Lorient Agglomération que sont : l'aménagement de son territoire (SCOT), le transport (PDU), l'habitat (PLH) et le développement économique.

Le CDPL constitue l'une des formes d'expression de la démocratie locale, un outil d'échanges, de dialogues, de réflexion et de production d'idées au service du pays de Lorient qui regroupe deux EPCI, 30 communes et près de 220.000 habitants. Il rassemble des hommes et des femmes tous bénévoles, issus de la société civile et n'ayant pas de mandat politique. C'est une assemblée locale consultative qui contribue par ses avis et propositions à l'avenir du pays, au brassage d'idées et à l'émergence de projets nouveaux. Chargé par les élus des EPCI du pays d'émettre des avis et des propositions en matière de développement, le CDPL vise à établir un rapport plus direct entre citoyens et élus. En plus de cette activité de saisine, le CDPL anime huit groupes de travail (Démocratie et citoyenneté, Economie verte, Habitat et urbanisme, innovation sociale numérique, maritimité, alimentation et agriculture, stratégie de territoire).
Il est actuellement composé de 91 membres représentant les milieux économiques, sociaux, culturels, éducatifs, scientifiques et environnementaux répartis en quatre collèges :
- Entreprises et partenaires sociaux ;
- Institutions : organismes publics et para-publics ;
- Associations ;
- Citoyens (personnes qualifiées, habitants…).

Cette saisine concerne directement les groupes de travail économie verte, habitat et urbanisme et mobilité/accessibilité du CDPL.

I. OBJECTIF ET MÉTHODE RETENUE

A. Objectif de la saisine

La question des mobilités et des déplacements est, sur tous les territoires, au cœur des politiques publiques. Lorient Agglomération a décidé, dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement de son territoire, de transport, d'habitat, d'environnement et développement durable et de développement économique, de faire appel au CDPL pour donner son avis sur les besoins de la société civile et des citoyens dans toute leur diversité en matière de mobilités et de déplacements.
Le pays de Lorient vit une actualité riche dans le domaine des déplacements avec sa nouvelle gare associée à un pôle d'échange multimodal et ses deux nouvelles branches dans le réseau de transport (Triskell) en prévision de bus à Haut Niveau de Service, un travail de refonte du réseau de transport urbain et des études poussées sur les modes de déplacements.
La saisine s'inscrit dans cette dynamique avec deux particularités :

- la fusion, en 2014, de la communauté de communes de Plouay ;
- le changement de paradigme des transports publics qui s'intègrent aujourd'hui dans la multi modalité des mobilités.

B. Méthode retenue : une démarche participative

En 2015, le CDPL a décidé de mettre en place un groupe de travail mobilité/accessibilité car les thématiques d'accessibilité, de mobilité et de transports en commun urbains et interurbains figuraient dans tous les discours des élus du pays de Lorient et de plus étaient pour la société civile des éléments d'insatisfactions importantes. À l'époque le Conseil s'était fixé pour objectif d'observer une certaine réalité, d'en établir un diagnostic et d'élaborer des préconisations.
Après plusieurs réunions, il a été décidé :

- d'une part, de se rapprocher des établissements d'enseignement supérieur en leur proposant de travailler avec les étudiants, notamment, dans le cadre de projets tuteurés ;
- d'autre part, de mettre en place un groupe de travail élargi aux enseignants, aux étudiants, aux responsables de services et aux élus.

Les thématiques abordées ont été :

- pour l'année universitaire 2015/2016 :

La redéfinition pour les jeunes la place de la voiture sur un territoire ayant une forte dimension périurbaine ;

- pour l'année universitaire 2016/2017 :

Les plans de déplacement (PDIE et PDA), l'image des transports collectifs et des portraits types.

Au vu des termes de la saisine, le CDPL a décidé de mettre en place un groupe de pilotage « saisine mobilités » d'une quinzaine personnes intégrant des membres des groupes de travail économie verte, habitat et urbanisme et mobilité/accessibilité du CDPL.
L'approche de concertation a consisté à mettre en place des rencontres réparties sur le territoire du pays de Lorient afin de faciliter la participation des acteurs de la société civile du bassin de vie Lorient/Quimperlé.
Cette démarche participative s'est structurée autour de:

- l'organisation de la troisième conférence économie verte à l'ENSIBS ayant pour thème « se déplacer demain dans le pays de Lorient et en Bretagne Sud » ;

- l'organisation d'un débat public ;
- l'organisation de 3 réunions publiques en soirée : Ploemeur, Plouay et Brandérion
- des réunions spécifiques, notamment avec le MEDEF Morbihan;
- des travaux spécifiques des étudiants présentés lors d'une séance de soutenances devant les membres du groupe de travail mobilité/accessibilité.

Elle se traduit par la mise en œuvre de onze phases :
- mise en place du groupe « saisine mobilité » en octobre 2016;
- conférence économie verte du 14 décembre 2016;
- débat public à Lorient, le 14 décembre 2016
- réunions publiques (Lorient le 14 décembre, Ploemeur le 9 février, Plouay le 16 février, Brandérion le 2 mars);
- soutenances projets tuteurés du 23 mars
- réunions spécifiques avec le Medef
- validation du diaporama caractérisant l'avis du CDPL par les participants aux réunions publiques : Séance du 23 mars;
- présentation au Vice-Président de Lorient Agglomération, chargé des transports du diaporama validé : séance du 12 avril;
- remise aux élus du rapport sur les mobilités du CDPL;
- présentation des travaux lors de la semaine nationale des mobilités prévue du 14 au 24 septembre 2017;
- évaluation de la prise en compte de l'avis du CDPL par Lorient Agglomération.

II. LES DÉPLACEMENTS

Passer de la multi-modalité à l'intermodalité

A. Un constat

La mobilité et les déplacements sont liés aux différentes activités qui rythment notre quotidien. Le choix d'un mode de mobilité est lié à l'offre et aux évolutions de comportements des individus.
Dans le pays de Lorient, en 2012, le transport représente 33 % des consommations d'énergie et 43% des émanations de gaz à effet de serre. Les modes de déplacements ont donc un impact important sur l'évolution de notre environnement. L'État et les collectivités ont un rôle important de structuration de l'offre.
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 connait un essor phénoménal et rapide après avoir été longtemps réservée aux liaisons de longue distance et la mobilité devient, alors, une valeur clé de la révolution industrielle.

En Bretagne, cet élan de modernité se traduit par de nombreuses nouvelles infrastructures de transport (la réalisation du canal de Nantes à Brest, 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'œuvre agricole avec pour effet direct un exode marqué des Bretons (pendant plusieurs décennies : de 1830 à 1962) associé à un développement d'un tourisme balnéaire fort qui s'est progressivement ancré dans l'identité de la Bretagne.
Finalement 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.
En 1968, c'est un «Plan routier breton» avec 1000 km de voies nouvelles, 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).
La voiture individuelle et le transport routier restent aujourd'hui prédominants en Bretagne associés à une volonté politique, depuis plusieurs décennies, d'améliorer le transport ferroviaire (inauguration de la ligne à grande vitesse Atlantique en 1989, création du réseau TER breton en 1986 et prolongement de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes en 2017).
En termes de structuration des modes de transports, les différentes collectivités jouent leurs rôles chacune dans leurs domaines de responsabilités avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité des territoires.
L'année 2017 marquera durablement l'action du conseil Régional de Bretagne pour les transports publics de voyageurs :

- la mise en service de la ligne à Grande Vitesse (LGV) Le Mans-Rennes associée à la mise en place de 11 pôles d'échanges multimodaux (PEM) sur l'ensemble du territoire, une offre TGV & TER repensée et accrue pour diffuser la grande vitesse et la création de nouvelles liaisons express pour le centre Bretagne ;
- les transferts de compétences (jusqu'ici assurées par les Conseils départementaux), issus de la loi

portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), en matière de transports interurbains, de transports scolaires et de desserte maritime des îles.
Cette amélioration de l'accessibilité de la Bretagne sera complétée par l'amélioration du réseau routier avec la mise à 2x2 voies de la RN164 (l'effort de la Région Bretagne en matière routière est exceptionnel au regard de ses compétences et en comparaison des autres régions) et par le développement des places aéroportuaires (la Région continuera de soutenir les aéroports hors de sa compétence obligatoire).
Actuellement, en Bretagne, les transports représentent le deuxième poste de consommation d'énergie dont la moitié (54 %) est due à la mobilité quotidienne (trajets domicile-travail, scolaire, loisirs, achats, santé, etc.) et le reste au transport de marchandises (28 %) et à la mobilité exceptionnelle, essentiellement touristique (18 %).
Dans cette mobilité quotidienne, la voiture reste le moyen privilégié de déplacement pour se rendre au travail pour environ 80 % des Bretons contre environ 70 % des Français. 80 % des automobilistes sont seuls au volant de leur véhicule pour aller au travail. Le covoiturage domicile - travail permet de réduire le nombre de voitures aux heures de pointe, de lutter contre la pollution et de diminuer l'encombrement des grands axes routiers. Il connaît un vif essor depuis son apparition dans la région dans les années 2006-2007. Ainsi, en 2007, on dénombrait 68 aires de covoiturage en service en Bretagne, 112 en 2010 et 324 selon les dernières données disponibles.
La part des transports collectifs représente en moyenne 6 % en Bretagne, mais avec des disparités importantes selon les territoires. Par exemple, ils sont utilisés à hauteur de 1 % dans le pays de Guingamp, contre 16 % dans le pays de Rennes. Les modes doux, marche à pied, vélo, sont utilisés pour 9 % des trajets au niveau régional.
Les déplacements effectués en TER concerne près de 10,4 millions de voyages au total en 2014. La fréquentation des TER a progressé de 13 % depuis 2010.
Enfin, la population bretonne est appelée à augmenter de près de 20% d'ici 2040, avec de réelles disparités territoriales. La région est aussi marquée par un phénomène de périurbanisation qui s'amplifie. Le renforcement de l'accessibilité de toute la Bretagne, le renforcement des liens entre les villes bretonnes, le développement des métropoles, peuvent-ils s'inscrire dans l'ambition de développement durable du territoire et répondre aux attentes de mobilité des habitants ? Il convient de se poser dès à présent cette question qui aura un impact fort sur l'aménagement de la Bretagne de ces prochaines décennies et qui amène d'autres interrogations : quelles mobilités développer ? Quelles mobilités contenir voire éviter ?

Concernant Lorient Agglomération, la question des mobilités est au cœur de sa politique. L'année 2017 est une année charnière avec la mise en service de la nouvelle gare, du PEM et de deux nouvelles branches du Triskell. Ces grandes infrastructures constituent l'ossature sur laquelle reposera sa politique des mobilités qui devra intégrer la modification du périmètre de l'agglomération (fusion au 1er janvier 2014 avec la communauté de communes de la région de Plouay).
Concernant le Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan (CCBBO), qui n'a pas la compétence transports, les cinq communes (17000 habitants) sont desservies par le réseau TIM (Transports Interurbains du Morbihan), service public du département, qui va passer à un service de la Région (Loi NOTRe).
La ligne N°16 (ETEL-Lorient) assure cinq liaisons quotidiennes Aller/Retour et dessert les communes de Plouhinec (2 arrêts), Merlevenez (2 arrêts) et Kervignac (2 arrêts). Le prix d'un trajet hors abonnement est de 2 € et intègre le service à la demande (Bus +taxi).
Alors que les transports collectifs sont un des éléments structurants d'un bassin de vie (domicile – travail – services – loisirs), la disparité et la non complémentarité entre les services de l'agglomération et du département ne peut manquer d'interpeler.

L'enquête mobilité au pays de Lorient « Les déplacements en 2016 » de l'agence d'urbanisme et de développement économique, Audelor, met en évidence :

- une hausse de 18% des déplacements tous modes (actifs : marche à pied, vélo... ; autres modes : transports collectifs, deux roues motorisés, voiture ...) et tous motifs contraints (travail, études, accompagnement, démarches et autres) et non contraints (achats, loisirs), confondus depuis 2004 ;
- la mobilité reste essentiellement locale ;
- près d'un tiers de l'ensemble des déplacements ont Lorient comme destination ;
- en 2016 un déplacement sur deux concerne un motif non contraint ;
- en 2016, l'usage de l'automobile en tant que conducteur ou passager demeure prédominant puisqu'il concerne 58 % de l'ensemble des déplacements ;
- la pratique des modes actifs se développe sur l'ensemble des motifs de déplacements qu'ils soient contraints ou non. En 2016, 23 % des déplacements pour motifs contraints s'effectuent en mode actif contre 18 % en 2004 ;
- les déplacements en train sont en nette progression avec 2500 déplacements en 2016 contre 1600 en 2004.
- les transports collectifs interurbains de la CTRL sont en diminution ;
- les déplacements multimodaux, qui impliquent plusieurs modes mécanisés, restent marginaux ;
- le covoiturage reste une pratique encore peu développée notamment pour les déplacements liés au travail ;
- les ménages du pays de Lorient sont de plus en plus équipés en véhicules particuliers. La multi motorisation croissante des ménages est un phénomène national. De plus en plus de ménages disposent d'au moins 2 véhicules (40 % en 2016 contre 30 % en 2004). La part des ménages non motorisés est en net recul (- 8 points en 12 ans).

Concernant la question de la mobilité et l'emploi, une enquête réalisée en décembre 2016 par la *Fabrique de la mobilité inclusive* met en lumière l'impact de la mobilité sur la question de l'accès à l'emploi :

- 86% des français estiment que les problèmes de mobilité quotidienne sont un frein à l'emploi
- 19% des français ont déjà renoncé à un entretien d'embauche ou à se rendre dans une structure d'aide à l'emploi, du fait des difficultés de mobilité pour s'y rendre
    - 43% pour les 18-24 ans
    - 51% pour les personnes les plus pauvres (moins de 1000 euros/mois)
- 23% des français ont déjà renoncé à un emploi du fait de difficulté de mobilité pour s'y rendre
    - 46% pour les 18-24 ans
    - 54% pour les personnes les plus pauvres (moins de 1000 euros/mois)
- 43% des français déclarent avoir au moins "de temps en temps" des difficultés dans leurs déplacements quotidiens.

B. Des réponses multiples aux différents besoins

Tout d'abord, il est important de signaler que les autorités organisatrices de transports s'intéressent de plus en plus à l'ensemble des flux de mobilité sur le territoire et pas uniquement aux transports publics. Il est en effet plus que temps de sortir des vaines querelles qui opposent voiture et transports collectifs, ou encore transports collectifs versus vélos.

C'est par une approche globale des questions de mobilité que les collectivités lutteront plus efficacement contre la pollution et l'engorgement des centres villes. Les déplacements s'appréhendent d'abord à l'échelle

intercommunale, au travers du SCOT (Schéma de cohérence territorial) avec un travail nécessaire sur les centralités et du Plan de Déplacements Urbains (obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants). Ces orientations intercommunales, lorsque ces documents existent, doivent être déclinées à l'échelle de la commune. Un plan de déplacement communal permet ainsi d'intégrer la question des déplacements et de la mobilité en amont du projet de développement communal, préalable à la réalisation du PLU (Plan Local d'Urbanisme). S'engager vers un urbanisme durable, c'est bien réfléchir aux formes urbaines et à leur organisation, avant de mutualiser les espaces ou de vouloir privilégier un moyen de locomotion.

C. Les différents modes de mobilités

Nouvelles mobilités, alter-mobilités, proxi-mobilités, mobilités partagées, mobilités augmentées, mobilités virtuelles… les mobilités évoluent à toute vitesse sous l'effet conjugué de l'évolution des modes de vie, des enjeux écologiques, énergétiques et climatiques, des contraintes budgétaires et de la révolution numérique qui offre de nouveaux usages et bouleverse les modèles économiques. Les modes de transport sont réinterrogés.
Outre les transports collectifs, il existe deux modes de mobilités :

C1. La voiture

La voiture reste prédominante dans les déplacements sur le Pays de Lorient, même si sa part relative a diminué, passant de 64% des déplacements en 2004 à 59% des déplacements en 2016. Afin de diminuer l'impact des voitures sur l'environnement, outre le fait de ne plus l'utiliser, il existe deux approches complémentaires :

<u>La première sur la voiture elle-même</u>

Les voitures connectées, autonomes et électriques sont les grandes tendances d'innovation du secteur automobile qui intègrent de plus en plus des réponses aux attentes écologiques, énergétiques des consommateurs. Aujourd'hui, ces nouvelles voitures, auxquelles on peut ajouter les voitures au gaz qui ont l'avantage de diminuer les émissions atmosphériques et de CO2 (-99% des particules et -25% de CO2), n'intègrent pas encore complètement la notion de cycle de vie (de l'idée à la mort du produit associant, notamment, la responsabilité des déchets ultimes) et encore moins le concept « cradle to cradle » (du berceau au berceau).
Quel que soit le système, pour ces nouveaux types de voitures, il est important :
- d'une part, de démocratiser le droit d'accès à ces types de véhicules ;
- et d'autre part, de mettre en place une politique urbaine permettant une certaine limitation de leurs utilisations.

<u>La deuxième sur son utilisation</u>

Outre le comportement du conducteur, on peut citer le covoiturage et l'auto-partage, fondés sur l'utilisation plutôt que sur la propriété du véhicule. Portés par les technologies du numérique, ces nouveaux services sont susceptibles de transformer profondément les pratiques de mobilité, tout en modifiant les rapports entre les acteurs – nouveaux et traditionnels – qui contribuent à les mettre en œuvre.

D'après une étude commanditée par l'Ademe en 2016 sur l'utilisation des VTC (voiture avec chauffeur), ce mode de transport a modifié les usages des transports en France. L'étude révèle que les utilisateurs prennent moins le taxi (plus pratique, moins cher), les transports en commun et que certains renoncent même à leur voiture (6%). Les VTC s'avèrent aussi un complément efficace lors des déplacements nocturnes là où les autres services sont moins présents.
Au même titre que les taxis, les VTC sont complémentaires aux transports collectifs notamment dans la proposition de transports à la demande permettant à l'usager de se déplacer de son domicile vers l'arrêt (point relais) le plus proche (bus, train…).

C2. Les modes doux

Dans ces modes, on trouve principalement :

La marche à pied

La marche a souvent été reléguée au dernier rang des priorités dans les politiques de mobilité. Pourtant c'est un mode de déplacements non seulement intéressant pour l'urbaniste, mais aussi très efficace en complément des réseaux de transports collectifs urbains et, en plus un mode actif bon pour la santé. Sur le Pays de Lorient, la marche passe de 24% (2004) à 31% des déplacements (2016) et représente donc près d'un déplacement sur 3 !
Ce mode concerne les faibles distances (quelques centaines de mètres) notamment dans les centralités.
Faut-il mettre en place des plans piétons ?

Le vélo

On trouve trois types d'utilisation :
- le vélo piéton : c'est le vélo des courtes distances (3 à 4 kilomètres), souvent une pratique d'habitants du centre-ville travaillant dans le centre-ville ou d'habitants de centre-bourg utilisant le vélo pour des activités de proximité. Ils circulent sur les bandes et pistes cyclables, les grandes avenues, les rues piétonnes et les couloirs de bus. Ils sont largement indifférents au code de la route, prennent les sens interdits, glissent au feu rouge… Ils circulent doucement, presqu'autant sur le vélo qu'à côté. Ils pratiquent le porte à porte. C'est là aussi que l'on trouve les utilisateurs du vélo en libre-service.
- le vélo cabotage : c'est le vélo des distances moyennes (une dizaine de kilomètres), de ceux dont c'est le mode de transport exclusif. Le vélo est leur « compagnon » dans la vie quotidienne. C'est parmi les caboteurs que l'on trouve les militants du vélo, partisans d'une ville des courtes distances et des moindres nuisances.
- le vélo au long cours : C'est le vélo des longs trajets sur des déplacements domicile-travail, 20 à 30 kilomètres. Ces cyclistes ont de bons vélos et sont bien équipés. Ils apprécient les itinéraires tranquilles mais n'hésitent pas à prendre place dans le trafic routier dense. Quand ils parlent de leur pratique, ils mettent en avant deux éléments : le côté pratique, peu cher, rapide du vélo, et la dimension du sport, du bien-être, du rapport à la nature…. C'est là aussi que l'on trouve les vélos à assistance électrique.

Pour compléter cette offre sur les modes doux, il convient de citer :
- les scooters et motos électriques (catégorie L) qui bénéficient au même titre que les vélos électriques d'une prime écologique. Sur le plan de la pollution, si globalement les motos ont fait beaucoup de progrès,

leurs émissions nocives (hydrocarbures imbrûlés et CO) restent encore plus importantes que celles des voitures. En revanche, les deux roues émettent jusqu'à trois fois moins de gaz à effet de serre, et deux fois moins d'oxydes d'azote (NOx) qu'une voiture diesel et elles passent moins de temps sur les routes à l'heure des embouteillages. Cela pourrait une des alternatives à « l'autosolisme ».
- les chevaux qui font leurs entrées dans les villes depuis plusieurs années. Les chevaux dits « territoriaux » employés par les communes sont utilisés dans le transport scolaire, la collecte des déchets, l'entretien des espaces verts, prévention -sécurité (utilisés par la police municipale). Le cheval apparaît alors comme un agent écologiquement propre, socialement riche mais aussi économiquement intéressant. Il est aussi utilisé par des entreprises privées liées au tourisme (balade en calèche). Ce mode de déplacement est soutenu par la région Bretagne par son « Plan Cheval » et par des appels à projets visant à promouvoir l'utilisation du « Cheval territorial », agent multifonction au service des collectivités territoriales, et ainsi à participer à la préservation du cheval de trait breton.

D. Les outils numériques au service des mobilités

Le numérique et ses usages transforment notre économie et nos relations sociales, redéfinissent nos espaces publics et privés, construisent du lien social. Le numérique représente, dans une zone de chalandise mondiale, d'une part, une opportunité en termes de croissance économique, d'innovation,... et, d'autre part, un risque en termes de sécurité, de dépendance aux grosses entreprises leaders du domaine, d'équité sociale et territoriale.

L'État et les collectivités s'engagent dans ce développement. On peut citer :
- Le projet de texte de loi 2016 qui a pour objectif de faire de la France une « République numérique » (Neutralité du Net, portabilité des données, droit au maintien de la connexion, confidentialité des correspondances privées, droit à l'oubli des mineurs, meilleure information des consommateurs sur les avis en ligne, meilleure accessibilité,…) ;
- "Bretagne Numérique" (70 actions identifiées avec 10 chantiers phares : démocratisation, soutien à la compétitivité des petites entreprises et au développement du potentiel technologique, promotion de l'innovation dans les entreprises, associations, collectivités...) et Bretagne Très Haut Débit (réseau THD accessible à tous à horizon 2025, avec le support fibre jusqu'à l'abonné pour 2030) ;
- Le soutien du Conseil Départemental et de Lorient Agglomération à l'aménagement et à l'accompagnement du THD ;
- Le soutien de Lorient Agglomération à la mise en place d'une plate-forme de mise en réseau des tiers lieux et des acteurs du numérique (le RN165) avec un objectif de développement économique et de médiation.

Les outils numériques sont à la fois des vecteurs de nouvelles mobilités et sont également des sources de nouvelles « immobilités », qui répondent aussi à des besoins de rationalisation des déplacements et de désengorgement des infrastructures. Travail, démarches administratives, achats… sont autant d'activités du quotidien de plus en plus réalisables via des outils numériques qui dissocient l'acte de ses emprises géographique et temporelle. Ces « e-outils » (e-administration, e-commerce, télétravail, coworking, tiers-lieux, etc.) peuvent offrir une réponse à des risques de vulnérabilité pour des ménages éloignés des réseaux de transports collectifs, dont les distances et temps de déplacements s'allongent, et captifs d'une voiture au coût d'usage de plus en plus élevé. Si elle déconnecte l'activité de sa localisation spatiale, cette « immobilité » peut reconnecter l'individu à l'environnement proche du domicile en resserrant son bassin de

vie. Favorise-t-elle un retour à des quotidiens davantage structurés dans la proximité ?
Cette « immobilité » choisie et portée par les outils numériques peut être une réponse à certaines vulnérabilités. Elle offre du temps quotidien, rationalise les coûts liés à la mobilité, permet un retour à la proximité, et devient ainsi progressivement une valeur.
Comme pour les nouvelles pratiques de mobilité liées à internet, ces formes positives d' « immobilités » questionnent le risque de fracture numérique.
Le numérique sera sûrement le facteur essentiel de l'intermodalité.

E. Des risques d'exclusion d'usagers

Une politique mobilité de l'État, d'une collectivité, d'une entreprise ou d'une administration doit intégrer les situations de mobilités de chacun et, notamment, celles et ceux qui ont des difficultés de se déplacer (mobilités réduites) et celles et ceux qui ont des difficultés psychologiques, sociales et financières (l'effet crise).
Les mobilités réduites concernent un pourcentage de la population non négligeable (à chiffrer) et peuvent être liées à :
- une incapacité permanente (handicap, vieillissement, difficultés à lire, …) ou temporaire (grossesse, accident, …) ;
- des circonstances extérieures (accompagnement d'enfants, poussettes, paquets encombrants, …) ;
Si le vieillissement de la population constitue une évolution structurelle, l'évolution de la mobilité des seniors est moins lisible. Seront-ils plus mobiles, dans une société leur offrant davantage de services et d'autonomie ?

F. Une intermodalité à organiser

Nouvelles mobilités, alter-mobilités, proxi-mobilités, mobilités partagées, mobilités augmentées, mobilités virtuelles… les mobilités évoluent à toute vitesse sous l'effet conjugué de l'évolution des modes de vie, des enjeux écologiques, énergétiques et climatiques, des contraintes budgétaires et de la révolution numérique qui offrent de nouveaux usages et bouleversent les modèles économiques.
Les modes de transport sont réinterrogés. La voiture fait un grand retour dans les projets de mobilité : voiture partagée, voiture temporaire, mais aussi voiture électrique, voiture autonome devenue objet de multiples expérimentations et prospectives… Imaginer les potentialités économiques, sociales et environnementales des « nouveaux usages de la voiture et des nouvelles mobilités » nécessite de bien appréhender les besoins de déplacements à l'échelle des territoires. De même, cela impose de prendre en compte les structures industrielles existantes et de déterminer dans quelles mesures elles peuvent jouer un rôle d'accélérateur du changement.
Mobilités et activités étant intimement liées, une réflexion est à approfondir sur l'évolution des activités d'une organisation, susceptible de déterminer des changements dans les pratiques de mobilité, tout autant que sur l'impact des nouvelles pratiques de mobilité sur l'activité.
Faire évoluer les pratiques de mobilité relève d'une responsabilité sociétale qui implique de tenter de faire mieux que l'existant. Notamment en utilisant de manière différente les ressources aujourd'hui consacrées à la mobilité, aux niveaux des individus, des entreprises, des collectivités et des administrations et sur tout l'espace d'un territoire.
Les nouvelles solutions de mobilité doivent être co-conçues entre fournisseurs et utilisateurs, c'est la

condition pour qu'elles rencontrent l'adhésion du public et le succès escompté. Une solution adaptée aux attentes doit, en effet, tout à la fois se montrer acceptable des points de vue individuel, social, économique, environnemental, juridique, et organisationnel.
L'examen détaillé de la situation des ménages pour répondre à leurs impératifs de déplacement, sur la base de critères de densité démographique et de pouvoir d'achat, souligne l'existence d'un « réservoir de demande » pour ces services de mobilité. Toutefois, les modèles d'affaires qui se dessinent ne permettent pas de miser avec certitude sur la structuration d'une réponse économique spontanée et proportionnée à cette demande potentielle.
Nous sommes rentrés dans une logique d'optimisation des mobilités tant du point de vue de l'individu-usager-acteur que de celui des collectivités autorités organisatrices d'une mobilité durable ou de celui des entreprises. Le partage numérique des données permet le partage des mobilités en optimisant les parcours, les infrastructures, les véhicules collectifs ou individuels. Nous sommes entrés dans l'ère de l'info-mobilité.

L'intermodalité, qui est la coordination des modes de transport sur un territoire pour optimiser les déplacements et faciliter leurs utilisations, ne pourra se développer que si :
- la politique mobilité s'inscrit dans une chaîne d'inter-modalité ;
- l'information en « temps réel » soit adaptée aux besoins des usagers ;
- le fonctionnement en « silos » soit remplacé par un fonctionnement en interaction ;
- la billettique intègre une information multimodale avec la généralisation de bouquets de services, comprenant du conseil en mobilité, pour toucher tous les publics ;
- enfin une politique tarifaire adaptée aux différents services et aux différents publics.
Enfin, rendre possible l'appropriation de solutions nouvelles passe par une méthodologie basée sur l'expérimentation. Celle-ci permettra la mise au point d'une solution déployée ensuite à l'échelle d'une entité plus vaste.

III. LES MOBILITÉS AU PAYS DE LORIENT

Quels défis pour demain ?

A. La situation actuelle

Selon l'enquête "Mobilité au Pays de Lorient" réalisée par Audelor en 2016, sur les 900 000 déplacements réalisés chaque jour de la semaine hors week-end, 59 % sont effectués en voiture, 31 % à pied, 5 à 6 % en transports collectifs urbains (bus et bateau-bus) et 3 % à vélo.
Le co-voiturage reste peu développé pour les trajets domicile-travail, pratiqué par 13 % des personnes qui se rendent en voiture au travail ou sur leur lieu d'étude, dont plus de la moitié moins de 6 fois par mois. On recense une trentaine d'aires aménagées, totalisant plus de 700 places.
Une enquête similaire avait été effectuée en 2004 : même si la part modale de la voiture a baissé en pourcentage (64 % en 2004), le nombre de déplacements en voiture a augmenté en passant de 484.800 à 530 300 (+ 9,3%).
La voiture comme mode principal de déplacement et ses impacts négatifs sur la qualité de vie dans l'agglomération (pollution, gaspillage d'énergie, perte de temps dans les embouteillages, encombrement des voies et autres espaces publics préjudiciable aux autres modes de déplacement), donne toute son importance au volet comportemental du PDU (le plan de déplacements urbain de l'agglomération, adopté en 2012) aux côtés de ses trois autres volets : territorial, social et environnemental.
Faire changer les habitudes est au cœur de la démarche, pour renforcer la part des transports collectifs (près d'1/3 des déplacements ont Lorient pour destination) et pour encourager le développement des mobilités actives (marche et vélo).

1. Les transports urbains de l'agglomération

Ils sont actuellement exploités par la CTRL dans le cadre d'une délégation de service public. Un appel d'offre est en cours pour choisir le futur délégataire.
Le territoire est desservi par plus de 40 lignes régulières terrestres ou maritimes. La CTRL transporte 17 millions de voyageurs par an. La part de scolaires et d'étudiants est de 52,9%, ce qui justifie pour la CTRL, d'alléger les fréquences des lignes hors période scolaire.

2. Les bus

Un parc de plus de 100 bus assurent les liaisons sur près de 40 lignes régulières entre 6 heures à 20 heures ou peu après. 3 lignes fonctionnent après 20 heures le vendredi et le samedi. Le parc comprend également 5 véhicules pour le transport à la demande des personnes à mobilité réduite . Le réseau est organisé principalement en étoile dont le centre est l'arrêt de bus « gare d'échanges » à Lorient. Plus de 1 000 bus empruntent chaque jour le Cours de Chazelles et 46,8% des flux de déplacements se font à l'intérieur de la ville de Lorient.
Le projet Triskell (mené entre 2007 et 2018) a pour objectif d'offrir un service plus efficace (plus rapide, mieux cadencé) et plus confortable sur les trois axes principaux de l'agglomération : Lorient-Lanester, Lorient-Queven et Lorient-Ploemeur. 17 lignes et 43 stations sont concernées par les 14 km d'aménagements : voies dédiées aux bus, ronds-points franchissables, carrefours prioritaires, cheminements sécurisés piétons-vélos,espaces urbains embellis et plus accessibles aux modes de déplacements doux.

3. Le service maritime

Lorient Agglomération a débuté son activité maritime lors de l'adhésion des communes de Port-Louis, Gâvres et Riantec au District du Pays de Lorient en 1997, en reprenant à son compte les liaisons jusque là gérées par le département. Les liaisons se sont étendues à Locmiquélic en 2002. Depuis le 1er janvier 2008, Lorient Agglomération a intégré l'ensemble des liaisons dans le périmètre des transports géré par la CTRL dans le cadre d'une délégation de service public et a racheté tous les bateaux opérant sur la rade.
Il existe 7 liaisons, empruntées chaque année par plus de 700 000 usagers :

- Quai des Indes (Lorient) - Pen Mané (Locmiquélic)
- Port de pêche (Lorient) - La Pointe (Port-Louis)
- Port de pêche (Lorient) - Sainte Catherine (Locmiquélic)
- Embarcadère (Gâvres) - Le Lohic (Port-Louis)
- Quai des Indes (Lorient) - Pen-Mané (Locmiquélic) – La Pointe (Port-Louis)
- Quai de Rohan (Lorient) - Embarcadère (Gâvres)
- Quai des Indes (Lorient) - La Pointe (Port-Louis)

Un bateau zéro émission de carbone assure la liaison Quai des Indes (Lorient) - Pen Mané (Locmiquélic) : le Ar vag Tredan est une première mondiale dans le domaine du transport de passagers. Grâce à de puissants condensateurs rechargeables en seulement quatre minutes, le navire n'embarque à chaque rotation que la seule énergie nécessaire à un aller-retour sur la rade. Il peut transporter 150 personnes ; il est équipé de 123 places assises et de 10 porte-vélos. Cette innovation technologique et environnementale donne une image moderne des transports collectifs qu'il est nécessaire de valoriser davantage.

4. Le tarif

Le prix du billet bus pour un trajet d'une heure est de 1,45 € depuis le 1er janvier 2016 (1,25 € par carte prépayée de 10 voyages). Depuis le 1er juillet 2016, le prix de l'abonnement des transports collectifs (bus et bateau) sur le territoire de Lorient Agglomération est calculé en fonction des ressources de l'usager (quotient familial) et non plus en fonction de son statut. Près de 85 % des usagers sont des abonnés.

5. Le réseau

La dernière refonte du réseau date de 2007. La fusion de Lorient Agglomération avec la communauté de communes de la région de Plouay au 1er janvier 2014 a modifié l'équilibre des données territoriales et de population desservie : + 36 % du périmètre de transport pour 6,5 % de population supplémentaire. Cette extension du service, la diversité des territoires (urbain, périphérique, rural, littoral, insulaire), l'évolution des besoins et des pratiques des usagers, l'achèvement du projet Triskell évoqué ci-dessus et la mise en service de la nouvelle gare de Lorient justifient la nécessité de procéder à une restructuration du réseau. L'étude est en cours et s'appuie sur différents éléments d'analyse, notamment une enquête origines-destinations faite en novembre 2015, l'enquête "mobilité" réalisée par Audelor en avril et mai 2016, une enquête citoyenne menée en octobre 2016 et sur une expertise d'un bureau d'études spécialisé, le Cabinet MRS.
Concernant le train, le territoire compte quatre gares :

- Lorient : environ 1,3 million de voyageurs par an, tous trains confondus ;
- Hennebont : 12 départs quotidiens vers Lorient entre 7 h et 19 h 30 (durée du trajet 5 à 6 minutes), 15 arrivées depuis Lorient entre 6 h et 20 h 40 ;
- Brandérion : 4 départs quotidiens directs vers Lorient entre 7 h et 19 h 05 (durée du trajet 11 à 12 minutes) et 2 trajets avec correspondance (23 ou 56 minutes) et 4 arrivées par trajet direct depuis Lorient

entre 6 h 25 et 18 h 05 et 2 trajets avec correspondance (25 ou 39 minutes) ;

- Gestel : 7 départs quotidiens vers Lorient entre 6 h 30 et 18 h 40 (durée du trajet 6 à 7 minutes), 5 arrivées depuis Lorient entre 6 h 45 et 17 h 50.

Compte tenu de la courte durée des trajets entre ces quatre gares, comparée à celles des mêmes trajets par la route, on ne peut que s'étonner que ce mode de transports ne soit plus développé.

Grâce à la ligne à grande vitesse, Lorient sera à moins de 3 heures de Paris en juillet 2017. Comme dans les autres villes bretonnes concernées par le projet BGV (Bretagne Grande Vitesse), la gare est aménagée en pôle d'échange multimodal, point de convergence des multiples modes de transport qui maillent le territoire. Un nouveau bâtiment, tourné vers la ville, facilite l'interconnexion entre tous les déplacements (trains, bus, vélo, taxi, voiture) et les rend plus fluides. Ce nouvel équipement va certainement concourir, lui aussi, à moderniser l'image des transports collectifs. Il est prévu que le nombre de voyageurs double à l'horizon 2020 : une forte progression est attendue notamment pour les voyageurs qui effectuent des trajets domicile-travail ou domicile-école.

L'intermodalité connaît encore certains freins : les capacités de stationnement à proximité de la gare pour les 10 % de voyageurs qui s'y rendent avec leur voiture personnelle et la réticence des organisateurs des transports ferroviaires (SNCF et Région) à transporter des vélos, en encourageant plutôt l'usage des abris sécurisés en gares de départ et/ou d'arrivée.

6. La place du vélo

L'agglomération compte plus de 200 km d'itinéraires cyclables (hors simples voies cyclables), dont l'aménagement relève de la compétence des communes. La continuité de la plupart des itinéraires n'est donc pas assurée, mais de nombreux aménagements ont été réalisés au cours des dernières années ou sont en cours : la Ville de Lorient prépare actuellement un maillage de 9 itinéraires balisés, dont certains seront connectés aux réseaux des communes voisines.

Dans le cadre de sa mission d'organisateur des transports, la CTRL assure également une mise à disposition gratuite de vélos pour les étudiants : la maintenance et le gardiennage sont à la charge de l'usager pendant la durée du contrat de mise à disposition. Et depuis 2012, la Ville de Lorient a mis en place Vélo an'Oriant, un service de location de 400 vélos, une boutique pour les locations régulières, 2 stations pour les usages ponctuels et le stationnement sécurisé payant (gare et quai des Indes) et 10 abris couverts gratuits répartis dans la ville.

La question du stationnement sécurisé des vélos est sans doute aussi un frein à l'usage. Cela est d'autant plus vrai avec l'accroissement du nombre de vélos à assistance électrique, plus coûteux et plus lourds : le bâti lorientais de la reconstruction ne prévoyait pas ou peu de locaux à vélos en rez-de-chaussée et le bâti plus récent des immeubles collectifs pas toujours non plus. Il y aurait donc lieu de prévoir des équipements sur les espaces publics dans les zones d'habitat ainsi qu'à proximité des stations de bus et bateau-bus.

B. La démarche de concertation

Au vu des termes de la saisine, le CDPL a décidé de mettre en place une concertation qui s'est structurée autour de:

- l'organisation de la troisième conférence économie verte sur les mobilités ;
- l'organisation d'un débat public à Lorient ;
- trois réunions publiques participatives en soirée : Ploemeur, Plouay et Brandérion
- des réunions spécifiques, notamment avec le Medef Morbihan;

- des travaux spécifiques des étudiants présentés lors d'une séance de soutenances devant les membres du groupe de travail mobilité/accessibilité.

La Conférence Économie Verte du 14 décembre 2016, avec pour thème "Se déplacer demain dans le Pays de Lorient et en Bretagne Sud", a permis, grâce à la présentation de Chronos, d'avoir une présentation et un échange sur l'analyse sociologique des changements de comportement dans les déplacements et réflexions sur des solutions intéressantes mises en place dans des contextes de villes similaires à Lorient ;
et, grâce à la présentation de l'enquête sur les déplacements conduites par Audelor, aux trois tables rondes, aux exposés et aux débats associés, d'aborder quatre thèmes :

- la mobilité des jeunes ;
- l'intermodalité et le Pôle d'Échanges Multimodal de Lorient ;
- trois expériences innovantes.

Le débat public du 14 décembre 2016 à Lorient avait pour objectif d'échanger avec les élus sur la refonte du réseau de transport urbain dans un contexte de mise en service de la nouvelle gare de Lorient et du pôle d'échanges multimodal, permettant de passer d'un moyen de transport à un autre plus facilement, associés aux trois branches du Triskell (le réseau de bus).
Trois présentations :

- la politique de Lorient Agglomération par le Vice-Président chargé des transports ;
- l'enquête Origine-Destination sur le réseau de transports CTRL par le chef du service transport de Lorient Agglomération
- les réflexions et propositions du cabinet d'études MRS.

Les trois réunions publiques, qui ont accueilli une trentaine de personnes à chaque fois se sont structurées de la façon suivante :

- accueil des participants, tour de table (quels types de transport et localités),
- présentation du CDPL et de la soirée;
- présentation du contexte et enjeux au regard de l'économie durable des territoires;
- description de parcours types contextualisés (cf annexe);
- identification des points bloquants (utilisation de post-it);
- présentation des grands principes de cadrage de la réflexion proposés par le cabinet MRS;
- travail sur les pistes d'actions par familles de points bloquants;
- restitutions et conclusions de la soirée.

Les participants aux réunions publiques ont globalement trouvé que les préconisations du cabinet MRS étaient pertinentes. Notamment la mise en place des trois lignes express associées à des points de rabattement auxquels il sera sûrement nécessaire d'associer des services annexes. Ils ont aussi validé le principe des cinq piliers de la restructuration associés :

- hiérarchiser le réseau (Distinguer les lignes urbaines des lignes péri-urbaines) ;
- simplifier le réseau (Actuellement trop de lignes superposées, trop de détours dans les quartiers, manque de lisibilité) ;
- accepter des temps d'accès aux arrêts plus longs, pour réduire les temps de parcours ;
- déterminer l'offre en fonction de la densité et de l'éloignement des centres (Concentrer l'offre sur les secteurs à forte densité et l'adapter sur les territoires à potentiel moindre par des offres non conventionnelles : service à la demande, taxi-bus...) ;
- admettre de ne pas couvrir l'ensemble du territoire

Ces piliers sont liés aux cinq actions principales :

- renforcer le système urbain central de l'agglomération compacte et 1ère couronne autour du Triskell (Créer un réseau de bus urbain structurant entre Lorient, Lanester, Quéven et Ploemeur, avec organisation d'interfaces de transbordement dans les satellites de 1ère couronne et/ou aux limites de l'agglomération compacte) ;
- créer un système urbain secondaire à Hennebont / Inzinzac-Lochrist
- développer et renforcer les 3 lignes «express» (Hennebont, Plouay et Languidic et créer 6 interfaces d'échanges à des points de rabattement: Hennebont, Plouay, Kerchopine, Caudan, Languidic, Parc des expositions) ;
- restructurer le réseau Transport collectif du nord de l'agglomération (Rabattre Bubry sur Plouay, rabattre Lanvaudan et Calan sur Kerchopine puis Plouay) ;
- développer le système ferroviaire et les rabattements bus vers les gares

La typologie des participants aux réunions publiques est la suivante :

- autant de femmes que d'hommes ;
- 50 % de retraités, 15 % d'étudiants ;
- 60 % n'utilisent jamais le bus, 10 % régulièrement ;
- la voiture est utilisée dans la majorité des cas, la marche et le vélo représentent 30% des cas ;
- l'intermodalité est très peu utilisée (essentiellement quand le train est utilisé).

C. Les obstacles à la fréquentation des transports collectifs

Les observations qui suivent ne doivent pas être lues comme un réquisitoire à l'encontre du réseau bus. L'objectif est davantage de relever les remarques critiques les plus fréquemment entendues, lors des réunions publiques organisées par le CDPL, afin d'améliorer la qualité du service.

- Information / communication :

Les outils numériques liés aux transports en commun du territoire sont peu performants (site internet) ou inexistants (application smartphone). Ils sont en décalage avec les pratiques actuelles d'accès à l'information : immédiateté, accessibilité, continuité, permanence et ne facilitent pas l'accès et l'utilisation du service. De la même façon, l'information est parfois insuffisante ou difficilement lisible dans les bus, sur le parcours empruntés et les destinations.
À noter qu'une application smartphone a été lancée en mai 2017 par la CTRL.

- Fréquence / temps / durée de trajet

La multiplication du nombre d'arrêts et des cheminements peu optimisés rallonge les temps de parcours sur certaines lignes, tout particulièrement sur les secteurs ruraux. De la même façon les trajets entre les communes périphériques, avec des correspondances, sont souvent très longs. Ces durées de trajets excessives rendent le bus peu attractif pour les usagers qui ont le choix de leur mode de déplacement. Elles génèrent des contraintes d'organisations importantes pour les usagers qui n'ont pas le choix de leur mode de transport (personnes non titulaires du permis de conduire ou qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule

personnel).
Alors que certains bus roulent à vide en journée, aux heures de pointes d'autres véhicules sont bondés, ce qui génère de l'inconfort, voire sur certaines lignes un sentiment d'insécurité (ex : ligne vers Plouay qui emprunte des routes à 70 km/h).
Le manque de service tôt le matin et en soirée pénalise les salariés travaillant en horaire décalé. Le manque de bus en soirée ne permet pas une utilisation des transports en commun pour accéder à des activités sportives, culturelles, festives ou de loisirs.
Les horaires allégés des vacances scolaires peuvent générer de la désorganisation pour les usagers qui ne sont pas sur le rythme scolaire (salarié, étudiant…) et imposent d'avoir l'information des périodes de vacances scolaires. Les horaires vacances scolaires pénalisent également les jeunes qui souhaitent se déplacer pendant les vacances pour des activités de loisirs sportives ou culturelles.

- L'intermodalité / la multimodalité

L'intermodalité demande à être renforcée afin de permettre une continuité dans les déplacements.
En ce qui concerne le vélo, les usagers constatent un manque d'infrastructures permettant un stationnement sécurisé (indispensable quand on parle de vélo à assistance électrique). D'autres part, l'impossibilité de mettre des vélos dans les bus et la possibilité limitée dans les trains constitue un frein à l'intermodalité vélo / transport en commun.
Le manque de synchronisation bus/train ou bateau/train est ressentie comme une difficulté pour les usagers dans l'organisation de leur déplacement.
Le manque de parking relais à la périphérie des pôles urbanisés et de liaisons rapides en transport en commun vers les centres est également pointé du doigt.
Les gares du territoire ne sont pas suffisamment desservies pour permettre un usage appuyé du train.
Le développement du co-voiturage n'est pas suffisamment structuré : tant en termes d'équipement (aires de covoiturage saturées) que de mise en relation des utilisateurs à des échelles locales.

- Le coût des transports

Dans les secteurs ruraux où la voiture reste indispensable, les abonnements de transport en commun viennent en plus dans un budget transport déjà conséquent. Le coût des transports en commun peut ainsi être dissuasif.
Certaines catégories de population ne bénéficient d'aucun tarif préférentiel ni d'aucune aide, les abonnements transports en commun représentent alors un budget important. C'est le cas des familles avec des lycéens ou des étudiants.
Les différents titres de transport sont méconnus du public : ticket journée, ticket groupe… Ils peuvent être plus intéressants que les tickets unitaires quand les trajets sont longs (supérieurs à une heure).
Les politiques tarifaires des différents opérateurs sont peu connues et parfois complexes à mobiliser. C'est le cas pour les populations précaires, en rupture avec les institutions publiques pour qui l'obtention des justificatifs peut être difficile. La question de l'accès aux droits et du non recours sont aujourd'hui des questions centrales pour toutes les institutions qui gèrent des dispositifs d'aides sociales.
Les dispositifs de prise en charge à 50% par les employeurs des frais d'abonnement aux transports en commun sont eux aussi assez méconnus.
Le coût des déplacements en voiture est souvent sous-évalué. Le coût du transport en commun est donc

souvent jugé comme non compétitif, surtout sur des trajets isolés.
Le service de paiement en ligne ne fonctionne pas. C'est un frein pour les abonnés et en particulier ceux des secteurs ruraux qui doivent se déplacer pour recharger leur titre de transport.

- Le confort / La sécurité

Les infrastructures de certains arrêts des bus doivent être améliorées : protection contre les intempéries, visibilité des horaires et du plan du réseau, sécurité liée à l'éclairage public.
L'inadaptation des équipements sur certains itinéraires est pointée du doigt : transport debout sur des axes à 70 km et sur des distances longues (30 km).
La conduite et le comportement de certains chauffeurs peuvent générer un sentiment d'insécurité des usagers : freinages et accélérations violentes, méconnaissance des itinéraires, utilisation de smartphone.

- Le réseau

L'organisation du réseau ne prend pas toujours en compte les logiques de territoire et de bassin de vie et d'emploi.
La desserte des zones d'activité est aujourd'hui insuffisante pour inciter aux déplacements en transport collectif.
Le lien avec la CCBBO et la continuité de desserte terrestre avec les communes de l'ouest du territoire sont des difficultés pointées du doigt par les usagers.
De nombreux bus circulent à vide ce qui renvoie une image négative, d'autre part le niveau de service est jugé insuffisant sur certains territoires ruraux ou dans certains quartiers périphériques des villes.
Le réseau manque de souplesse, il n'existe pas de transport à la demande.
Les habitants du canton de Plouay considèrent que le service de transport en commun est de moindre qualité depuis que les communes ont été intégrées à l'Agglomération et que les cars ont été remplacés par des bus.

- Le transport scolaire

Le service de transport scolaire n'est pas toujours ajusté au calendrier des cours (et de l'obligation d'accueil des établissements) c'est notamment le cas pour les collèges qui doivent accueillir les jeunes jusqu'en juillet alors que le service de transport s'arrête mi-juin.

- La relation aux usagers

La méconnaissance par certains conducteurs de bus des itinéraires qu'ils empruntent ne leur permet pas toujours de conseiller les usagers dans leur déplacement.
Il n'existe pas d'instance de dialogue avec les usagers ni de comité d'usagers. Les questions ou interpellations des usagers ne trouvent pas de réponses.

- Les changements des comportements

Les changements d'habitude et de comportements nécessitent un effort de la part de chacun. Le manque d'accompagnement et de formation à l'utilisation des différents modes de transport représente un frein à l'évolution des pratiques. Lire un plan ou une fiche horaire, planifier un déplacement en transport collectif

avec la gestion des horaires, des correspondances n'est pas à la portée de tous. De plus l'appréhension de se retrouver pour la première fois dans un environnement inconnu peut être générateur de stress et un frein à l'accès au transport et à la mobilité.

D. Les propositions et les préconisations

Les réunions publiques ont permis de recueillir pratiquement 100 propositions d'actions, certaines étant citées à plusieurs reprises. L'ensemble de ces propositions a été regroupé en sept grandes familles, que sont :

- Informations et Communication (accès et diffusion) :

Cinq actions ont été proposées pour le thème de l'information et de la communication :
• **Mieux informer les usagers lors de leurs trajets**, que ce soit aux arrêts de bus, par des plans plus explicites, grâce à des informations interactives indiquant la durée d'attente avant l'arrivée du prochain bus, ou bien dans le bus par des messages sonores et visuels en temps réel permettant à l'usager de se situer sur la ligne. Ces informations sont notamment souhaitées pour faciliter l'usage des transports collectifs pour les nouveaux usagers et/ou usagers occasionnels qui n'ont pas l'habitude des transports collectifs.
• **Améliorer la lisibilité du site internet**, qui offre aujourd'hui une présentation et une ergonomie jugée peu agréable et un manque de lisibilité et d'accès aux informations permettant d'organiser son transport. Un site internet plus facile d'accès faciliterait l'organisation des déplacements en transport collectif pour les nouveaux usagers.
• **Faciliter l'utilisation de la carte d'abonnement**. Les usagers reprochent notamment que l'affichage des crédits restants sur sa carte est si rapide qu'il est difficile de prendre connaissance de l'information.
• **Améliorer la communication papier**, par une distribution d'informations dans les boîtes aux lettres et par l'augmentation de lieux où les dépliants sont mis à disposition.
• **Mettre en place une communication positive**, mettant en avant les bénéfices qu'un déplacement en transport collectif apporte à l'usager. Trop souvent les non utilisateurs ont en tête que se déplacer en transport collectif est plus long qu'en voiture, alors que de nombreux exemples concrets prouvent le contraire.

- Fréquences, horaires et durée de trajet :

Cinq actions proposées :
• **Adapter la fréquence en fonction des besoins** des usagers, en proposant une offre plus importante aux horaires de déplacement des usagers, par exemple sur les plages de déplacement Domicile/Travail le matin et Travail/Domicile le soir, et une offre plus allégée aux plages horaires moins fréquentées.
• **Adapter les moyens techniques aux besoins**, avec par exemple des bus plus grands pour les lignes très fréquentées, garantissant un nombre de places assises plus importantes, et au contraire avec des bus de taille plus petites pour les lignes moins usitées.
• **Augmenter l'amplitude horaire** notamment en soirée et durant les vacances scolaires. Se déplacer en soirée pour une activité de loisirs est possible pour le trajet aller, mais pas de transport collectif au retour ! La voiture est donc le seul moyen de transport possible pour les activités de soirée (cinéma, activités sportives…) et les usagers qui n'en possèdent pas se sentent lésés. Durant les vacances scolaires, l'offre de TC est réduite, pénalisant les usagers ayant pris un abonnement, les étudiants qui ne sont pas en vacances et

accréditant ainsi l'idée que les transports collectifs sont organisés pour le public scolaire.
• **Mettre en place de nouvelles lignes**, notamment à destination des communes rurales de Lorient Agglomération, comme Plouay ou Brandérion.
• **Recueillir régulièrement l'avis des usagers**, au travers d'enquêtes de satisfaction, de boîtes à idées…

- Réseau :

Lors des réunions publiques, les participants ont confirmé les propositions de MRS sur la mise en place de lignes directes depuis la périphérie (enjeu crucial de réduire le temps de transport en bus si on souhaite qu'il soit attractif) et aussi de réduire le nombre de lignes qui se superposent dans le centre de l'agglomération.

La réponse à cette remontée de terrain pourrait prendre la forme d'une liaison directe, sans passer par le centre ville de Lorient, reliant les communes périphériques, en créant une ligne "périphérique 1ère couronne" et/ou en utilisant les dessertes SNCF comme un fonctionnement tramway ferrovière (Hennebont - Gestel - Brandérion-Lorient).

- Multimodalité, changement de comportement et interconnexion :

Le thème de la multimodalité, du changement de comportement et de l'interconnexion a fait l'objet de nombreuses propositions d'actions susceptibles de faciliter l'usage des transports collectifs dans un territoire étendu, notamment pour le trajet d'accès jusqu'à l'arrêt de bus :
• **Promouvoir l'utilisation du vélo,** par le développement de pistes cyclables sécurisées et la cohérence du réseau de pistes cyclables entre les communes, la création de parkings sécurisés, notamment pour les vélos électriques, et enfin par la possibilité d'accéder aux bus, batobus et trains avec son vélo sans gêner les autres usagers (racks à l'avant des bus ?).
Il est à noter que les scénarios du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), en cours d'élaboration sur Lorient Agglomération, visent un objectif de part modale vélos en 2050 de 30% dans la partie agglomérée de Lorient/Lanester et de 10% pour le reste du territoire et ce afin de réduire de façon significative l'impact environnemental des transports. Renforcer la pratique des vélos et de l'intermodalité permettrait d'atteindre l'objectif d'une baisse de 26% des consommations d'énergie d'ici 2024 soit une réduction du coût de la facture énergétique de 60 à 90 millions d'euros pour le territoire de Lorient Agglomération.
• **Améliorer la connection entre les différents** transports collectifs par une meilleure synchronisation, notamment entre le train et le bus (exemple de Brandérion qui n'a pas d'arrêt de bus à la gare), dans le but d'éviter de voir, en sortant de son premier transport, son transport collectif suivant partir sous ses yeux, obligeant à patienter de longues minutes et ralentissant ainsi son trajet.
• **Développer les transports collectifs autres que le bus**, par plus de lignes de batobus qui a aujourd'hui une belle image auprès des habitants de la rade ou le renforcement des lignes SNCF de Quimperlé, Gestel et Brandérion.
• **Former et accompagner les utilisateurs** potentiels, qui aujourd'hui méconnaissent l'offre de transport collectif, sous-estiment parfois son efficacité et perçoivent l'organisation d'un déplacement en transport collectif compliqué pour les non-initiés, ces aspects d'ordre psychologiques étant des freins au changement de comportement.
• **Complexifier l'usage de la voiture en ville** afin de favoriser l'usage des transports doux. Réduction des places au parking au profit de stationnements sécurisés pour les vélos, poursuite du développement des voies de déplacement pour les transport collectif/vélos… Cette proposition ne peut être développer que si

des alternatives à la voiture sont mises en place en amont.

- Prix des transports collectifs :

La question du prix des transports en commun a été largement abordée lors des réunions publiques, notamment concernant l'intérêt de la gratuité partielle.

• **Expérimenter la gratuité** des transports collectifs en relation avec la limitation de l'usage des voitures en première couronne de l'agglomération lorientaise, afin d'éviter de saturer le centre-ville. Par exemple, offrir un trajet gratuit en bus pour les passagers utilisateurs des parkings relais en périphérie du centre d'agglomération (ticket parking = ticket bus).

• **Intégrer dans la tarification l'éloignement du domicile**. Les habitants des communes plus éloignées de Lorient, en zone rurale, sont souvent contraints de posséder deux véhicules et d'en supporter les coûts. Les abonnements aux transports collectifs pour toute la famille sont alors perçus comme une charge financière supplémentaire alourdissant le budget déplacement du ménage, qui bien souvent y renonce.

• **Mettre en place une tarification « Multimodale** », Train/Bus/Location de vélos, ou encore parking de Voiture associé au transport collectif.

• **Mettre en place une gratuité partielle**, déclinée en termes de durée (transport collectif gratuit pendant une semaine pour tester !), à certaines plages horaires de sur-fréquentation du réseau routier/centre-ville, vers des destinations précises (le samedi pour les déplacements vers le centre-ville, le dimanche en direction des plages…)

• **Proposer un tarif « Essai »** et des périodes de gratuité, dans le but d'inciter les usagers à essayer les transports collectifs, expérimenter son usage, casser les idées reçues, et ainsi "Essayer c'est l'adopter !"

- Confort et sécurité :

Les personnes présentes ont également évoqué le sujet du confort et de la sécurité des transports en commun, élément de progression important en terme de qualité de service et susceptible ainsi de convaincre de nouveaux usagers de les utiliser :

• **Adapter le confort en fonction du trajet**, être debout pour un trajet de quelques minutes en ville est tout à fait acceptable par les usagers, alors que pour un trajet plus long (Exemple de Plouay/Lorient), les usagers souhaitent plus de confort, être assis,…et ainsi améliorer l'expérience "transport collectif".

• **Améliorer l'information dans les bus** et les arrêts, et faciliter ainsi le déplacement en supprimant notamment l'inquiétude des usagers occasionnels qui n'évaluent pas le temps de transport, ont peur de rater l'arrêt…

• **Améliorer le confort, la sécurité, l'hygiène** dans les bus, aux arrêts et aux abords. L'image du transport collectif souffre de ce déficit, réel ou perçu, et qui nuit ainsi à son utilisation. Des efforts concrets de nettoyage/entretien sont souhaités, mais aussi de sensibilisation auprès des usagers pour lutter contre certaines incivilités.

• **Adapter la conduite aux usagers** et aux conditions de circulation. Une conduite trop brusque est perçue comme désagréable voire dangereuse pour certains usagers, comme les personnes âgées. Un effort de sensibilisation auprès des chauffeurs est souhaité, par exemple au travers de formation à une conduite douce comme l'éco-conduite.

• **Offrir l'accès au Wifi** dans les bus, afin d'améliorer l'expérience de transport des usagers, en portant cependant attention aux personnes électro sensibles.

- Transports scolaires :

La question des transports scolaires a été abordée, notamment lors de la réunion de Plouay :
• **Organiser le départ des bus sur l'ensemble des lycées**, et pas uniquement sur certains comme cela est le cas actuellement. Les usagers ont l'impression que certains sont favorisés au détriment d'autres.
• **Avoir des horaires mieux adaptés**, pour les scolaires mais aussi pour les étudiants, notamment durant les vacances scolaires, période durant laquelle l'offre de transport collectif est restreinte alors que les étudiants ont toujours cours.
• **Améliorer la sécurité** des bus qui effectuent de longs trajets avec les scolaires et empruntent la 4 voies. Les usagers jugent dangereux de rouler sur une quatre voies à une allure élevée alors que des personnes sont debout. Le risque est perçu comme très élevé en cas de collision avec un autre véhicule et est une source très élevée d'inquiétudes pour les parents des scolaires utilisant ces lignes.

- Implication des usagers dans l'organisation de leurs transports collectifs :

Enfin, les réunions publiques ont montré le souhait des usagers d'être impliqués dans l'organisation de leurs transports en commun. Aujourd'hui, l'impression est que certaines remarques, critiques ou propositions d'améliorations faites à l'exploitant ne sont pas prises en compte :
• **Réunir** les responsables du services Transport de Lorient Agglomération, de l'exploitant et les usagers, afin d'harmoniser les horaires des transports collectifs.
• **Créer un comité Transport** rassemblant élus, responsables de services des collectivités, représentants des entreprises et des administrations, responsables de l'exploitant, salariés de l'exploitant et citoyens pour un meilleur dialogue et une prise en compte des problématiques de chacun. Le manque de dialogue ayant notamment abouti aux grèves et l'impression des usagers d'être pris en otage (abonnement payé mais pas de services !) ont été mal perçues par les usagers.
• **Expérimenter !** Par le fléchage d'une ligne budgétaire « expérimentation participatif », alimenté dans le cadre de la future Délégation de Service Public, et géré par un comité largement composé de citoyens.

CONCLUSION

Pour inciter les citoyens à utiliser plus massivement les transports collectifs et délaisser ainsi leurs véhicules, l'offre de déplacement doit "tout simplement" donner envie !
Envie parce qu'économique, envie parce que rapide, envie parce qu'adapté à son mode de vie, envie parce qu'agréable, envie parce qu'écologique et sain pour soi et pour autrui, envie parce qu'équitable, envie parce que la ville et ses alentours sont plus beaux en transport collectif plutôt qu'en voiture.
Chaque citoyen mettra en avant un critère de choix plutôt qu'un autre en fonction notamment de ses valeurs, mais il semble aujourd'hui que, pour se déplacer, l'alternative d'un autre moyen de transport que la voiture commence à être envisagée. Pour que cette hypothèse devienne une réalité, il est important que l'offre soit à la hauteur des attentes de chacun !
L'optimisme est cependant de rigueur puisque les résultats des projets tuteurés des étudiants, les études menées par Audelor ou MRS et les préconisations qui en découlent, et les nombreuses propositions remontées des citoyens se rejoignent et convergent.
La refonte des transports collectifs du pays de Lorient, et plus largement l'évolution des mobilités semblent donc être non seulement possibles, mais souhaitée par les citoyens d'aujourd'hui, qui deviendront ainsi les usagers de demain !

Les conclusions de l'analyse du CDPL traduisent :

- **une convergence des besoins**

- en considérant que le transport collectif n'est pas qu'un transport scolaire ;
- en répondant à la forte attente de la mise en place des 3 lignes express associées à des points de rabattement réalistes (zones d'activité, …) qui devront avoir des services annexes opérationnels (parkings, services à la demande, navette, sécurisation des modes doux).

- **un impératif**

- avec la création d'un comité de pilotage/suivi des mobilités au pays de Lorient

- **une offre de services à adapter à chaque territoire**

- en mettant en place des expérimentations
- en évaluant cette offre de services

- **une intermodalité à développer** avec :

- le vélo (sécurisation, cohérence,..) ;
- le bateau (synchronisation, parkings vélos sécurisés, ..) ;
- le bateau-bus (accès des vélos, synchronisation, parking, parkings vélos sécurisés, ..) ;
- le train (cadencement et arrêts) ;
- le bus (accès des vélos, parkings, parkings vélos sécurisés,..).

- **un accompagnement des changements de comportement à structurer.**

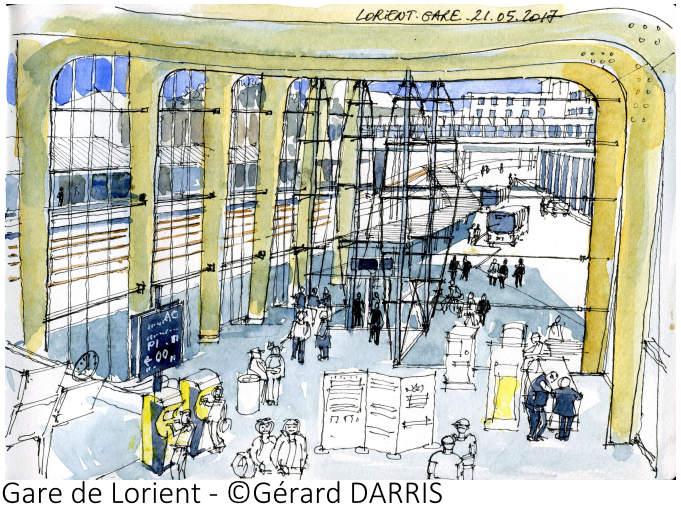
Conseil de Développement
Pays de Lorient

LA SYNTHÈSE

« Les mobilités dans le Pays de Lorient »

Juin 2017

Le pays de Lorient vit une actualité riche dans le domaine des déplacements : inauguration de la nouvelle gare mixée à un pôle d'échange multimodal (PEM), deux nouvelles branches dans le réseau de transport collectif (Triskell) en prévision d'un Bus à Haut Niveau de Service, un travail de refonte du réseau de transport urbain et des études poussées sur les modes de déplacements.
Dans ce contexte, le Conseil de développement a été sollicité par Lorient Agglomération pour apporter sa contribution et présenter la vision de la société civile sur cette thématique.



Gare de Lorient - ©Gérard DARRIS

A. DES BESOINS ET DES ATTENTES

Le Conseil de Développement du Pays de Lorient a mis en place, pour répondre à la saisine de Lorient Agglomération, un groupe projet (groupe saisine mobilité) d'une vingtaine de personnes avec un groupe de pilotage (noyau dur) de sept personnes représentant les groupes de travail économie verte, SCOT-PLH et mobilité/accessibilité du CDPL. Ce noyau dur a défini :
- une organisation (répartition des rôles) ;
- un planning afin de respecter les engagements temporels du projet ;
- les éléments nécessaires à la construction de la réponse à la saisine ;
- les analyses des étudiants en projets tuteurés ;
- les analyses réalisées par Lorient Agglomération (enquête Origine-Destination) ;
- les quatre volets de la politique de Lorient Agglomération (le SCOT, le PDU, le PLH et le développement économique) ;
- Le travail d'expertise territoriale du cabinet MRS ;
- du « benchmarking » réalisé sur d'autres territoires ;
- l'analyse des références bibliographiques (cf annexes).

Ces différentes activités ont amené le CDPL à définir les besoins et les attentes de la société civile du Pays de Lorient. Plus qu'un besoin de moyens de transport, il a été exprimé un besoin de services adapté aux attentes et aux modes de vie de chaque catégorie d'utilisateurs potentiels. Une attention particulière devra être portée :
- d'une part, aux personnes à mobilités réduites et ayant des difficultés sociales et financières (l'effet crise) ;
- d'autre part, aux territoires éloignés de la zone urbaine du Pays de Lorient et/ou enclavés ;
enfin, aux zones d'activités qui drainent un nombre important de mobilités domicile/travail.
Les différentes réunions et activités associées à cette saisine ont permis de définir les attentes et les besoins de la façon suivante :
- Décliner l'attrait des transports en commun sur tout le territoire

- Adapter l'offre et le service aux spécificités du territoire (urbain/rural, Est/Ouest) en tenant compte des usages
- Développer le sentiment d'appartenance du territoire à travers ses transports en commun
- Renforcer l'attractivité des équipements pour faciliter les changements d'habitude
- Passer de la question des transports à la question des mobilités
- Eduquer et accompagner tous les citoyens aux mobilités
- Raisonner multi modalités dans différents environnements
- Eviter de privilégier un type d'utilisateurs (scolaires) en termes de transport collectif.
- Pour la vente des cartes, adapter les lieux et les horaires aux contraintes des usagers

Il faut donner envie !

B. LES PISTES D'ACTIONS

Les transports collectifs doivent donc faire preuve d'agilité, en s'adaptant aux horaires quotidiens de déplacement (fréquence plus importante aux pics de déplacement domicile-travail), aux activités de loisirs (déplacements vers le centre-ville le samedi, vers la côte le dimanche), et aux évènements importants du territoire (FIL...).

Les 7 préconisations du CDPL

B.1. Un pilotage des transports collectifs

Les transports collectifs représentent une offre structurante de la mobilité. Selon le CDPL, cette offre doit s'intégrer dans une offre territoriale multimodale permettant de passer à moyen terme à une offre intermodale. Cela se traduit par les actions suivantes :
- Créer un comité de pilotage/suivi des mobilités au pays de Lorient :
Ce comité doit intégrer les élus, le service transport, les entreprises et administrations, les offreurs et les utilisateurs des différents modes de mobilités. Ce comité, instance de dialogue et d'échanges, disposerait d'un budget participatif pour décider ensemble d'expérimentations et tester ainsi des réponses atypiques provenant de besoins exprimés par les représentants des usagers et ;
- développer la fonction de médiation ;
- intégrer les différents types d'usages et d'usagers (ne pas oublier les personnes à mobilité réduite et en difficulté financière)
- rendre agile les transports collectifs afin de promouvoir les évènements (FIL,…) avec une qualité de service « exemplaire » ;
- mettre en place des expérimentations (Imaginer et tester des réponses atypiques sur des territoires donnés).

B.2. Un changement de mentalité

"Les transports en commun, c'est pour les scolaires et les personnes en difficultés sociales ne pouvant pas avoir de véhicules", "Se déplacer en voiture est toujours plus rapide qu'en transport en commun", "les transports en commun coûtent chers", "les

transports en commun sont sales", "S'y retrouver dans tous ces horaires et lignes, c'est trop compliqué"...
A tort ou à raison, les non usagers avancent de nombreuses certitudes qui leur permettent de justifier qu'ils n'utilisent pas les transports collectifs.
Proposer un service ne suffit pas pour inciter une personne à essayer, il faut accompagner les changements de comportement par des actions de sensibilisation et de formation. Moderniser les outils de communication, tels que le site internet, facebook ou twitter, développer de nouveaux outils d'informations en temps réel sur le trafic, dans les véhicules, aux arrêts ou via une appli smartphone, organiser des évènements autour des transports collectifs afin de les faire essayer, comme une semaine gratuite...

B.3. Le territoire

Nombre d'habitants de Quimperlé Communauté ou de la CCBBO mais aussi d'autres territoires plus éloignés viennent, notamment, travailler sur le territoire de Lorient Agglomération, et participent à l'engorgement du réseau routier aux horaires de déplacement domicile/travail. (cf étude Audelor).
Ils ne portent, bien évidemment pas, attention aux compétences Transport de leur collectivité d'habitation, de leur collectivité de lieu de travail. Ils souhaitent simplement que leurs déplacements soient adaptés à leur mode de vie et que les transports collectifs, quels qu'ils soient, leur permettent d'envisager de répondre, en partie, à leurs besoins de mobilité afin, éventuellement, d'envisager d'abandonner leur voiture.
Une réflexion de l'organisation des transports collectifs à l'échelle des bassins de vie, donc inter-collectivités et qui va au-delà des compétences respectives de chacun, et intégrant une offre ferroviaire correctement cadencé à l'échelle de la Bretagne Sud, est attendue et permettra de répondre davantage au déplacement domicile/travail en Bretagne Sud (cf analyse Audelor).
A cela s'ajoute la notion des centralités ou comment rétablir les services dans le centre bourg afin de limiter ou du moins améliorer les mobilités.
La stratégie de politique des mobilités ne peut se faire sans cohérence avec les documents d'aménagement du territoire (à l'échelle du pays de Lorient) tels que le Scot (Schéma de Cohérence territorial) et le Plan Local de l'Habitat et les plans de déplacements des entreprises, inter-entreprises et des administrations (PDE, PDIE, PDA).

B.4. Organisation de la multimodalité et de l'intermodalité

Dans un territoire semi-urbain comme l'est le pays de Lorient, réaliser tous ses déplacements uniquement en bus ou en train est impossible. La question de l'accès aux arrêts, qui devront demain être moins nombreux pour accélérer la vitesse de déplacement, et donc de la multimodalité, est donc centrale.
De l'élaboration d'une offre multimodale efficace dépendra le succès des transports collectifs de demain sur le pays de Lorient. Il convient donc d'organiser la complémentarité des différents moyens de déplacement pour assurer un service équitable sur le territoire, en encourageant, aussi bien par des moyens matériels qu'organisationnels, des binômes (ou plus !) de moyens de déplacement complémentaires : bateau/bus, train/bus et, le plus souvent évoqué par les usagers, vélo/transport collectif. Coordination, synchronisation des horaires, des durées et des trajets entre transports collectifs (train, bateau, avion, bus), facilitées pour mettre son vélo dans le train ou sur des racks devant les bus, renforcement des lignes SNCF de Quimperlé, Gestel et Brandérion ou des lignes de batobus...figurent

parmi les solutions proposées qui favoriseront la mise en place de l'intermodalité..

B.5. Le prix

Le service de transport collectif n'est pas gratuit !
Qui doit le payer ? La collectivité (et donc les citoyens), les entreprises, les administrations ?
Les usagers doivent-ils continuer à participer et à quelle hauteurs ?
Les automobilistes doivent ils contribuer au financement des transports collectifs ? ...
Ce sujet de prix est souvent évoqué par les usagers qui avancent le surcoût de l'abonnement au transport en commun pour la famille alors que le budget déplacement est déjà largement grevé par le coût du véhicule individuel, dont il est difficile de se passer.
Plus qu'une gratuité totale, une gratuité partielle, à certains horaires sur fréquentés par les automobilistes, appliquée à certaines zones géographiques, pour certains évènements exceptionnels, ne serait-elle pas souhaitable, et permettrait ainsi à chacun d'essayer le transport en commun ?
Il convient également de renforcer le couplage des abonnements à tous les moyens de transport, pour lever les freins administratifs.
Les initiatives et autres aides à l'abonnement doivent être renforcées, et tout simplement faire l'objet d'une meilleure communication car les mesures déjà existantes sont trop souvent méconnues, telle que la prise en charge à 50 % de l'abonnement par l'employeur.
Enfin la perception du prix du déplacement en transport collectif et de son importance réelle, comparativement au véhicule individuel, doit être objectivement présentée aux usagers.

B.6. Les équipements

Aujourd'hui considéré négativement, les équipements de transports collectifs et de déplacement doivent être améliorés voire repensés, afin d'améliorer la qualité du service bien évidemment, mais également pour offrir une expérience de déplacement agréable aux usagers.
Il faut donner envie par davantage de pistes cyclables, des racks à vélos dans les bus, des parkings vélos sécurisés, des cars dans les zones rurales,… en revoyant l'esthétique des transports collectifs, leur confort et en tenant compte du type de trajet (pouvoir être assis, accéder à une information de déplacement en temps réel dans le bus, le wifi...), en prévoyant des véhicules adaptées aux routes empruntées et au nombre de personnes transportées, en investissant dans des équipements plus écologiques et en offrant ainsi une image plus moderne.

B.7. La communication

Une communication efficace passe par une réponse adaptée aux besoins des usagers potentiels. Aujourd'hui, les usagers des transports collectifs ont besoin d'une information associant confort, pertinence, fiabilité et rapidité. Ainsi la communication actuelle doit s'adapter à ces impératifs et intégrer les nouvelles technologies et nouvelles mobilités. Cela se traduit par une amélioration de l'interactivité et lisibilité à la fois du site Internet, des applications mobiles et des informations papiers (affichages) dans les arrêts et les bus.
En fin, la communication doit se mettre au service des mobilités en :
- modernisant les outils de communication existants : site internet, facebook ;
- développant de nouveaux outils d'informations (information temps réel sur le trafic, application smartphone..)

ANNEXE 1

LORIENT AGGLOMÉRATION

Le Président,

Monsieur Jean Verger
Président du Conseil de Développement
du Pays de Lorient

Lorient, le 7 octobre 2016

Objet : proposition de saisine sur la question des mobilités dans le cadre du travail sur la restructuration du réseau de transport urbain

Monsieur le président,

Comme vous le savez, la question des mobilités est au cœur des grandes politiques structurantes que conduit Lorient Agglomération dans le cadre de ses compétences : en matière d'aménagement de son territoire (Schéma de cohérence territoriale), de transport (Plan de déplacement urbain) d'habitat (Programme local de l'habitat), d'environnement et de développement durable (Agenda 21 et Plan climat-énergie territorial), de développement économique...

L'année 2017 sera de ce point de vue une année-charnière : la nouvelle gare sera mise en service, ainsi que le pôle d'échanges multimodal, et les deux nouvelles branches du Triskell seront également opérationnelles (hormis la partie ploemeuroise prévue en 2018).

Les grandes infrastructures étant livrées et constituant l'ossature sur laquelle reposera notre politique des mobilités, nous pourrons poursuivre la réflexion autour de la refonte de notre réseau de transport urbain, et de ses interactions avec l'ensemble des autres modes de déplacements, afin que celui-ci puisse au terme de ce travail répondre encore mieux aux besoins de mobilité des habitants, quel que soit leur profil.

La précédente refonte datant de 2007 et les besoins et usages ayant dans l'intervalle évolués, il nous a en effet paru nécessaire de réinterroger la structuration notre réseau et son fonctionnement, d'autant que la fusion avec la Communauté de communes de la Région de Plouay en 2014 a fait croître le périmètre de transport urbain de 36 %, pour 6,5 % de population supplémentaire.

Pour mener à bien ce grand projet, il est nécessaire que nous puissions conduire une concertation qui soit la plus large possible, à la fois pour recueillir les attentes et besoins dans toute leur diversité, mais également pour inscrire ces échanges dans un cadre tenant compte d'un certain nombre de

contraintes, étant entendu que le résultat de ce travail ne pourra consister en la somme des besoins individuels.

Cette phase de concertation a débuté, à la fois auprès des communes mais également des habitants et usagers du territoire, et celle-ci sera amenée à s'intensifier dans les semaines et mois qui viennent.

Nous disposons aujourd'hui d'éléments d'analyse de la réalité des mobilités sur le territoire (enquête origines-destinations de novembre 2015 conduite par la CTRL, étude Mobilités 2016 dans le cadre du Scot), mais aussi de rendus d'un travail d'expertise territoriale articulant la question des mobilités avec celle de l'armature urbaine du territoire.

De ce travail d'expertise territoriale, de grands principes de cadrage de la réflexion ont été énoncés (hiérarchisation du réseau, lisibilité, optimisation des temps de parcours, adaptation de l'offre à la densité d'habitat, niveaux de desserte du territoire...) ainsi que des préconisations d'actions (organiser le système urbain central autour du Triskell, développer des lignes expresses depuis le nord du territoire, s'appuyer sur le ferroviaire...).

En tant que représentant de la société civile et de ses différentes composantes, il nous semble essentiel que le Conseil de Développement du Pays de Lorient puisse faire vivre lui aussi cette concertation et se saisisse de ces éléments d'analyse et de préconisation pour nous en proposer une lecture critique. Les réflexions déjà conduites par le groupe de travail mobilités / accessibilité pourraient à ce titre constituer des éclairages intéressants.

Je vous propose donc si vous en êtes d'accord, de vous fournir cette matière première, et de mettre ce sujet en débat auprès de vos membres. Comme nous l'avions évoqué, cette concertation pourrait utilement s'élargir en s'appuyant sur la journée consacrée à l'économie verte que vous souhaitez organiser en décembre, que vous envisagiez de consacrer largement à la question des mobilités.

Nous débuterons le travail sur les orientations d'exploitation du futur réseau à la fin du premier trimestre 2017. Nous souhaiterions donc que le premier livrable du travail que vous aurez engagé puisse intervenir à cette période.

Certain de l'intérêt que vous porterez à ce projet et vous remerciant par avance de votre contribution à cette réflexion importante pour le territoire et ses habitants, je vous prie d'agréer, monsieur le Président, mes sincères salutations.

Norbert METAIRIE

ANNEXE 2

LES RESSOURCES

Rapports, publications et conférences :

- La restructuration du réseau par le cabinet MRS*
- Enquête Origine destination sur le réseau de transport CTRL (Lorient Agglomération/TRYOM) décembre 2016*
- Plateformes de mobilités : un levier pour faciliter l'accès à l'emploi et à l'insertion sociale publication CGET mars 2016
- De l'intermodalité à la multi-modalité (enjeux, limites et perspectives) rapport de stage Master TURP septembre 2016 ENTPE/Université Lumière Lyon 2
- Lorient 2030 publication de Lorient Agglomération*
- Bretagne Mobilité Augmenté (publications ADEME)
- La mobilité et les déplacements- CAUE 56
- Forum des mobilités du 23 mai 2017 à Brest
- Enquête mobilité au Pays de Lorient. Les déplacements en 2016 AUDELOR*
- Les pratiques d'intermodalité Vélo-Transports collectifs
- La mobilité en Bretagne à l'horizon 2035 – carnet d'exploration mai 2016 - DREAL
- Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain , RAC (réseau action climat france) :
- Nouvelles mobilités , FNAU (Fédération Nationales des Agences d'Urbanisme)
- Mobilité et habitat , FNCAUE (Fédaration Nationale des CAUE) :
- Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs, une publication du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), avec un état des lieux de l'existant et des recommandations précises à destination des collectivités et porteurs de projet.
- Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités, une étude de la Direction générale des entreprises qui propose une cartographie des nouveaux usages et des acteurs, ainsi que plusieurs scénarios d'évolution de ces usages.
- Quand un « think tank » de l'OCDE propose la fin de la voiture en ville (le monde économie)
- Enquête "Mobilité et accès à l'emploi" par le Laboratoire de la mobilité inclusive
- Consultation citoyenne - restructuration du réseau de transport collectif - Lorient Agglomération

** Documents accessibles sur www.cdpl.bzh*

Les sites :

- www.bretagne-environnement.org › Chiffres clés
- www.bretagne.bzh/.../projets_9fevrierau11fevrier2017_budgetprimitif2017_4.pdf
- www.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2016-04/4_mission_04.pdf
- www.lorient-velo.fr/
- syklett.bzh/
- www.ademe.fr/realisation-dune-etude-differentes-formes-services-vehicules-transport-chauffeur-vtc-point-vue-lorganisation-services-usages
- www.ctrl.fr/
- triskell.lorient-agglo.fr/
- www.lorient-agglo.bzh/vos-services/transports/
- www.lorient.fr/enquete-deplacements/
- www.univ-ubs.fr/fr/l-universite-en-pratique/covoiturage.html
- www.bretagne-environnement.org › Chiffres clés
- www.mobiliteinclusive.com/enquete-mobilite-emploi/

Accessible sur le site internet du CDPL : présentation réalisée dans le cadre des ateliers participatifs

ANNEXE 3

LE GROUPE DE TRAVAIL « MOBILITÉ » DU CDPL

Composition

- Jean VERGER - collège citoyen - pilote du groupe de travail "Mobilité et accessibilité"
- Rémi DEDOURS - Nature et culture - collège association - co-pilote du groupes de travail "Économie verte"
- Caroline LE NEURÈS - Mission Locale - collège institution
- Guillaume CORNU - collège citoyen - co-pilote du groupe de travail "Économie verte"
- Gérard DARRIS - collège citoyen - co-pilote du groupe de travail "Économie Verte " et "Aménagement du territoire"
- Bruno LIVORY - Aloen - collège institution
- Jean BESSIAS - Aquila - collège association - pilote du groupe de travail "Démocratie et citoyenneté"
- Bruno Deldin - entreprise Deldin - collège entreprise
- Bruno LEBFEVRE - association KERPONT ENTREPRISES - collège association
- Philippe LADAME - Atelier des transitions - collège association

Conseil de Développement
du Pays de Lorient

1, rue Fulvy
56100 Lorient
contact@cdpl.bzh
Tél : 02 97 76 72 08
Portable : 07 84 15 59 96
www.cdpl.bzh

Conseil de Développement
Pays de Lorient

Région Bretagne

Lorient Agglomération

Blavet Bellevue Océan Communauté de communes