



# PLAN D'ACTION PLAN DE MOBILITÉS SIMPLIFIÉ 2026-2030



Communauté Lesneven  
Côte des Légendes  
Kumuniezh Lesneven Aod ar Mojennoù



# 5

## Déclinaison du Plan d'actions

*Axe 1 : Une offre de transport  
publics intermodale et  
renforcée*

# Plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié

## Axe 1

Une offre de transports publics intermodale et renforcée

### Action 1

Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Action 2

Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Action 3

Identifier des espaces multimodaux - PEM

### Action 4

Identifier des espaces multimodaux – stations de mobilité

## Axe 2

Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### Action 5

Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

### Action 6

Aménager des arceaux vélos dans toutes les communes

### Action 7

Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

## Axe 3

Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### Action 8

Matérialiser une aire de covoiturage par commune

### Action 9

Animer une plateforme de mise en relation pour le covoiturage à l'échelle de la CLCL

## Axe 4

Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### Action 10

Soutenir un service de transport solidaire

### Action 11

Favoriser la démobilité

### Action 12

Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

### Action 13

Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis

## Axe 5

Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### Action 14

Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

### Action 15

Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

### Action 16

Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

# Déclinaison de la stratégie

## Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

### Enjeux & Objectifs

**E1** : Rendre les transports collectifs plus attractifs et accessibles

**E6** : Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

**L'offre régulière présente sur le territoire ne répond qu'à une partie des besoins de mobilité. Des enjeux de dimensionnements et d'équité géographique de l'offre ont été identifiés.**

Priorité forte

1.1 Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL, répondant à des besoins ponctuels comme réguliers

1.2 Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

1.3 & 1.4 Identifier des espaces multimodaux



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.1 Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ L'offre régulière régionale se présente comme un socle pertinent mais doit être complétée par une offre à la demande ou une offre qui répondrait à des enjeux plus locaux.
- ✓ Les enjeux du domicile-travail et des heures creuses sont identifiés pour ce service

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Assurer une équité de desserte des communes plus juste
- ✓ Offrir des solutions de mobilités aux personnes en difficulté ne pouvant pas se déplacer
- ✓ Trouver une complémentarité entre régulier et transport à la demande
- ✓ Apporter une solution de mobilité en heure creuse
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Rabattement en heures de pointes vers les arrêts réguliers / ZA
- ✓ TAD en heure creuse avec un maillage et une desserte locale



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.1 Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Qu'est-ce qu'un TAD ?

#### Règles de fonctionnement :

- **Principe général** : Transport à la demande zonal, en ligne virtuelle, ou hybride.
- **Sectorisation géographique** : desserte organisée en zones ou selon un itinéraire défini.
- **Prise en charge** : à domicile (adapté aux personnes âgées ou PMR) ou à un point d'arrêt.
- **Destinations prédéfinies** : Point de rabattement imposé (arrêts TC, secteurs commerçants, marchés, cabinets médicaux, principales administrations) ou non (TAD plus permissif).
- **Public cible** : Généraliste, y compris actifs, ou spécifique (personnes dans le besoin, personnes âgées, jeunes en insertion, etc).
- **Horaires de fonctionnement** : Larges pour toucher les actifs, ou restreints pour un service à vocation sociale.
- **Moyens mobilisés** : variable selon les modalités de fonctionnement précitées.

Les formes de TAD peuvent être variées et différentes de celles proposées aujourd'hui par la Région. La solution est déployée dans de nombreux territoires ruraux et périurbains.

# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.1 Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Axes de réflexion sur un système de TAD zonal

#### Fonctionnement

- **Transport public à réservation préalable ;**
- *Prise en charge à domicile ou à un point d'arrêt ;*
- **Dépose à un arrêt défini :** marché, maison de santé, médecins ... ;
- *Pour tous les publics (hors transport scolaire et déplacement domicile – travail).*

#### Communes de destination – pôles d'appui

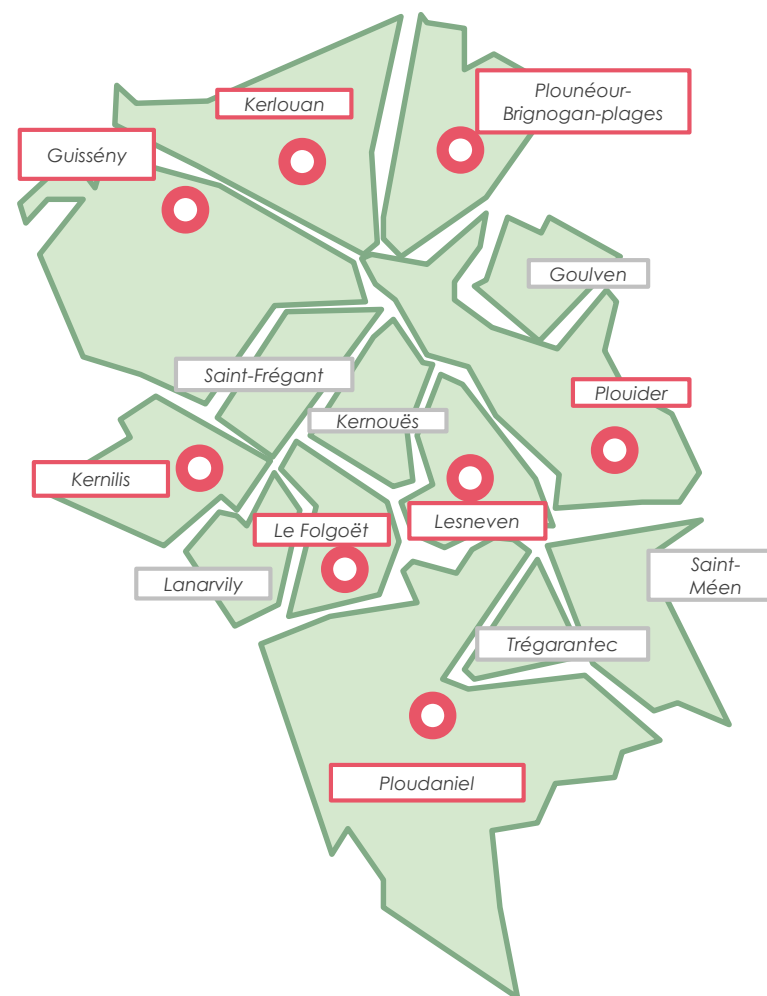
Réflexion sur la desserte quotidienne ou certains jours par semaine selon la destination

#### Communes de prise en charge

Prise en charge à domicile ou à un point d'arrêt selon modalité retenue

#### Points de destination

- Centre-bourg: commerces, services, santé, démarches administratives, équipements publics
- Arrêts de transport en commun



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.1 Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Région Bretagne** (AOM régionale);
- **Communes** (concertation – compétence voirie);
- **Habitants** (concertation);
- **Employeurs du territoire** (concertation);
- **Associations** (concertation);
- **Prestataire extérieur** (si marché public)

### Niveau de priorité

1

### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

### Indicateurs de suivi

- Déclenchement des courses / créneaux
- Nombre de course / mois
- Nombre d'usagers transports / mois
- Taux de groupage (*nombre de personnes par trajet effectué*)
- Taux de refus (*demande de transport n'ayant pas pu être satisfaite*)
- Evolution de la part modale TC

### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Une étude spécifique est nécessaire pour arrêter les principes de fonctionnement et estimer l'action financièrement. Les modalités de fonctionnement du service permettent de maîtriser ce coût.

Etude préalable : **20K€**

Fonctionnement : à minima **100K€/an** (*très variable selon les modalités retenues*)

Fonds Vert mobilisable via Axe 3/ Volet 2 (dépôt 03/25 à 12/03)



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.2 Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Flux importants avec les territoires limitrophes
- ✓ Enjeux de connexion aux territoires limitrophes pour une offre aujourd'hui très centrée vers Brest
- ✓ Enjeux de fréquence et de capacité (amplitudes en heures de pointe à Landernau) – L926
- ✓ Enjeux de connaissance du dimensionnement de l'offre (1 car/30min) - L921
- ✓ Enjeux de desserte (fiches horaires limitées)– L923 L924 et L925

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Faciliter la connexion du territoire avec les EPCI limitrophes
- ✓ Encourager à l'utilisation des transports en commun
- ✓ Proposer une offre plus efficace pour des déplacements domiciles-travail
- ✓ Renforcer les lignes régionales existantes sur le territoire de la CLCL pour proposer une offre alternative et efficiente
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Répondre aux enjeux en heures de pointe / vers les zones d'emplois / vers les territoires limitrophes
- ✓ Répondre aux enjeux en heures creuses / vers les équipements (publics, de santé, de loisirs, sportifs)



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.2 Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Axes de réflexion sur les lignes de car régionales

#### Fonctionnement

- **De manière générale :**
  - Assurer des correspondances plus efficaces
  - Travailler sur les itinéraires en heure creuse afin de compléter le maillage territorial en offre de transport régulier
  - Réflexion plus globale d'une nouvelle ligne régulière régionale au regard des enjeux de déplacements intra CLCL et avec les territoires limitrophes
  - En lien avec l'Axe 4 : accompagnement au changement par « journée / semaine de test » ?
- **921 : enjeu principal sur la communication sur l'offre et l'optimisation du service**
  - Enquête de satisfaction
  - Enquête de fréquentation
  - Enquête sur les attentes des usagers/hbts pouvant amener à un changement de comportement
  - Questionner le point sur la tarification entre Le Folgoët et Lesneven – prise en charge par la CLCL ?
  - **Optimisation du temps de parcours vers et depuis Brest**
    - Amélioration du trajet en réduisant certains arrêts
    - Proposer une liaison express

# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.2 Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Axes de réflexion sur les lignes de car régionales

#### Fonctionnement

- **923/924 : enjeu de desserte**
  - Expérimentation sur un circuit unique – exemple : 6 mois avec des courses complémentaires en heures de pointes.
  - Développer la communication et l'opportunité de desserte sur ces communes
- **925 : enjeu de communication**
  - Enquête de fréquentation et origine-destination
  - Communication sur les horaires
  - Enjeux de la grille horaire ? (lien avec les origines-destinations)
- **926 : enjeu principal sur la communication sur l'offre**
  - Enquête de fréquentation
  - Expérimentation d'ajouts de courses en heures de pointes ; par exemple

Lesneven	07:05	07:35	08:05	10:10	13:30	15:15	15:55	16:47	17:30	18:05	18:30
Landerneau	07:35	08:10	08:35	10:40	14:00	15:45	16:25	17:17	18:05	18:35	19:05

Landerneau	07:00	07:40	08:00	08:40	10:45	12:19	14:15	15:47	16:45	17:17	17:43	18:00	18:35	19:00
Lesneven	07:30	08:10	08:30	09:10	11:15	12:49	14:45	16:17	17:15	17:47	18:13	18:30	19:05	19:30

# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.2 Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Région Bretagne** (AOM régionale) ;
- **EPCI limitrophes & membres du bassin de mobilité et le Pays de Brest** (concertation et expertises) ;
- **Communes** (concertation – compétence voirie)
- **Employeurs du territoire** (concertation)

### Niveau de priorité

1

### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

### Indicateurs de suivi

- Données de fréquentation du réseau BreizhGo ;
- Enquête type origine/destination annuelle ;  
*notamment au regard des modifications des grilles horaires des lignes en fin d'année 2024*
- Production kilométrique par ligne ;
- Indicateurs de productivité (taux de HLP, V/Km, V/Course ...) *peuvent être fournis par l'exploitant*
- Evolution de la part modale TC

### Estimation financière & dispositifs mobilisables

- A la charge de la Région Bretagne ;
- La CLCL peut abonder l'offre des lignes routières BreizhGo via une participation financière.

> *Evolution possible avec Bretagne Mobilité*



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.3 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Pôle d'Echange Multimodal

### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Un enjeu d'identification des services est prônant sur le territoire
- ✓ L'intermodalité est aujourd'hui assez peu efficiente sur le territoire, car peu visible et identifiable
- ✓ Le lieu physique, tel qu'un pôle d'échange vient ancrer les services, les rendre visible et faciliter leur usage

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Mettre en avant les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme
- ✓ Encourager le report modal vers les transports collectifs
- ✓ Faciliter l'accès à l'information et aux services de mobilité de la CLCL et des partenaires
- ✓ Engager un travail coopératif

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Projet autour de la gare routière



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.3 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Pôle d'Echange Multimodal

### Benchmark

- **Mobiliers d'Activation des Mobilités CC du Pays de Landivisiau** (Plouzévédé et Guimiliau) : Stations équipées pour des services d'autopartage, de location de vélo, de station de réparation vélo et d'autostop.
- **Hub mobilité par la CC Plaine de l'Ain** : 4 hubs sont installés en complémentarité sur le territoire regroupant les arrêts régionaux, les arrêts du service intercommunal, le covoiturage et le service vélo.
- **Station mobilité CC Pays des Lumbres** : 7 stations regroupant le service d'autopartage, de vélopartage, de transport solidaire

MAM – Mobiliers de l'Activation des Mobilités Plouzévédé et Guimiliau.



Hubs de mobilité de la CC Plaine de l'Ain

Station mobilité CC Pays des Lumbres



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

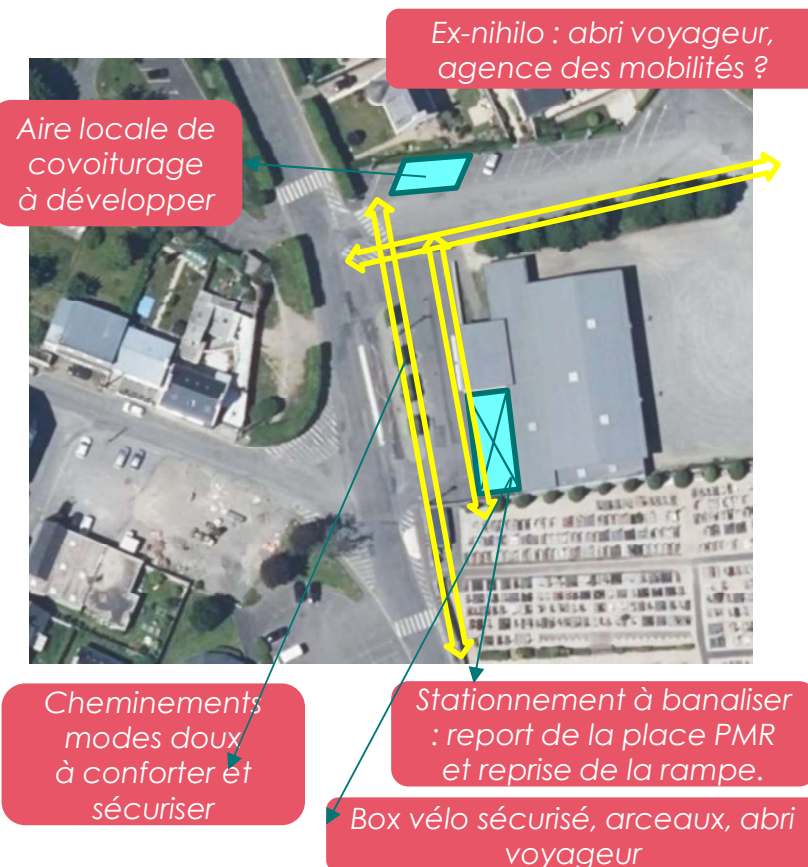
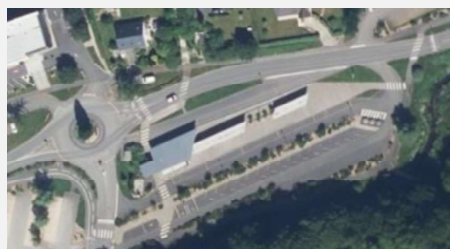
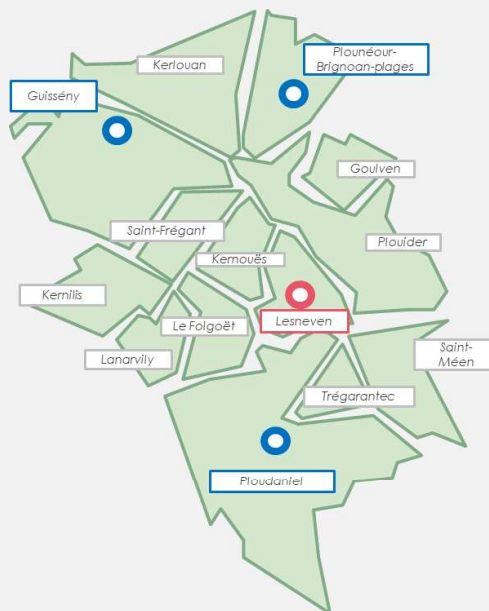
## 1.3 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Pôle d'Echange Multimodal

### Axes de réflexion sur un pôle d'échanges multimodal en gare routière en centralité

#### Fonctionnement

- **Les + de la gare routière :**
  - Centralité communale
  - Lieu déjà identifié car terminus des lignes BreizhGo
  - Forte offre de stationnement autour
  - Présence de stationnement vélo sécurisé
  - Opportunité de lignes de covoiturage avec le Pays de Brest
- **Les – de la gare routière :**
  - Cheminements piétons à reprendre
  - Pas d'accès vélo sécurisé
  - Pas de matérialisation pour le covoiturage

Exemple de la gare routière de Plabennec – gare routière, accès par cheminements doux sécurisés, stationnement 2 roues sécurisés, bornes IRVE, bâtiment voyageur (salle d'attente, toilette)



Une étude spécifique est nécessaire et devra considérer également la signalétique autour de la gare routière et certainement une réorganisation des quais

# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.3 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Pôle d'Echange Multimodal

### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Communes** (compétence voirie)
- **Département** (politique de mobilité, expertise)
- **Région Bretagne** (chef de file et AOM régionale)
- **Exploitant de transport** (expertises)
- **Entreprise ou propriétaire foncier**

### Indicateurs de suivi

- Nombre de passages / lignes régulières
- Enquête montée/descentes des lignes
- Enquête stationnement / rotation
- Nombre de stationnement vélo
- Taux de remplissage du stationnement vélo
- Enquête O/D et parcours usagers
- Evolution de la part modale TC
- Evolution de la part modale modes actifs

### Niveau de priorité

2

### Temporalité de mise en œuvre

Long moyen terme

### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Investissement – PEM Lesneven : à minima 350K si reprise sur l'existant. **Jusqu'à 2M d'€ en cas de nouveau site**

*Peu standardisable car dépend du projet, du nombre de services de mobilités associées et les éléments/travaux engagés ;*

Formation possible pour la définition des besoins avec le CEREMA : 750 € HT



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.4 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Stations de mobilité

### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Un enjeu d'identification des services est prônant sur le territoire
- ✓ L'intermodalité est aujourd'hui assez peu efficiente sur le territoire, car peu visible et identifiable
- ✓ Le lieu physique, tel qu'une aire multimodale vient ancrer les services, les rendre visible et faciliter leur usage et apporter de la complémentarité à une infrastructure plus centrale comme peut l'être un PEM.

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Mettre en avant les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme
- ✓ Encourager le report modal vers les transports collectifs
- ✓ Faciliter l'accès à l'information et aux services de mobilité de la CLCL et des partenaires
- ✓ Engager un travail coopératif

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Projet autour des aires de covoiturages avec des petits « hub »



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.4 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Stations de mobilité

### Benchmark

- **Mobiliers d'Activation des Mobilités CC du Pays de Landivisiau** (Plouzévédé et Guimiliau) : Stations équipées pour des services d'autopartage, de location de vélo, de station de réparation vélo et d'autostop.
- **Hub mobilité par la CC Plaine de l'Ain** : 4 hubs sont installés en complémentarité sur le territoire regroupant les arrêts régionaux, les arrêts du service intercommunal, le covoiturage et le service vélo.
- **Station mobilité CC Pays des Lumbres** : 7 stations regroupant le service d'autopartage, de vélopartage, de transport solidaire

MAM – Mobiliers de l'Activation des Mobilités Plouzévédé et Guimiliau.



Hubs de mobilité de la CC Plaine de l'Ain

Station mobilité CC Pays des Lumbres



# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.4 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Stations de mobilité

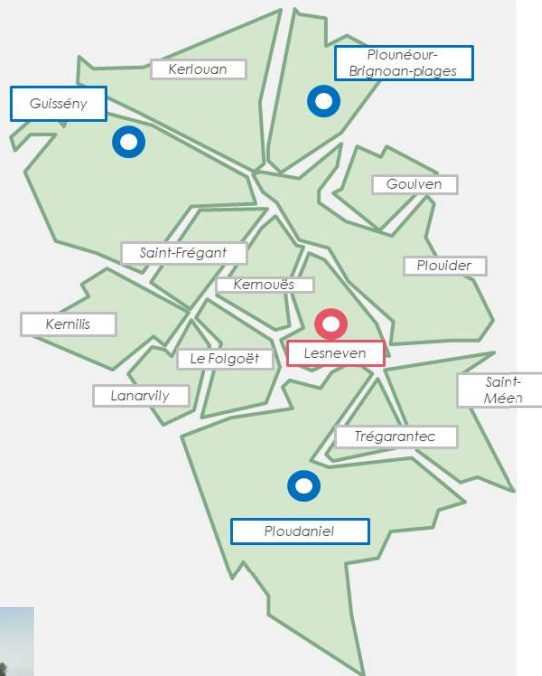
### Axes de réflexion sur des stations de mobilités

#### Fonctionnement

- **Matérialisation d'une station dans les pôles d'appui ;**
- 1 station :
  - Proximité avec les axes routiers
  - 2 places de covoiturage
  - 2 arceaux vélos
  - Proximité arrêt TC
  - Sécurisation des traversées piétonnes



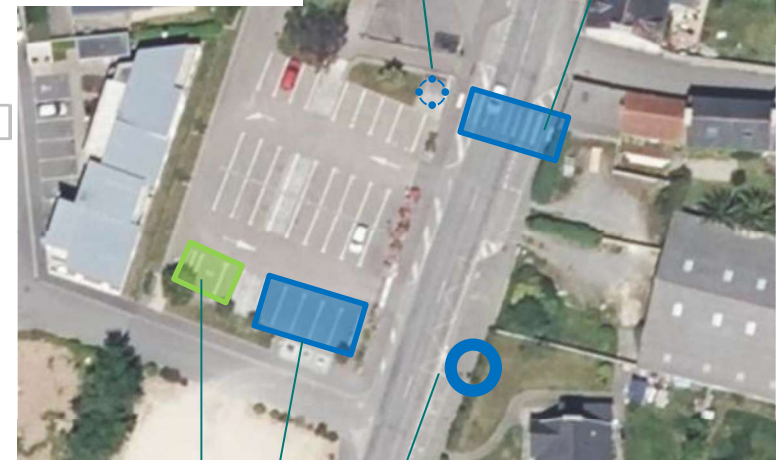
Exemple du secteur du stade au Folgoët qui regroupe arceaux, box vélo sécurisé, arrêts TC, matérialisation covoiturage



Stationnement  
vélo couvert :  
rack à  
modifier

Passage  
piéton à  
sécuriser et  
mettre aux  
normes de la  
LOM (art.L.  
118-5-1)

Exemple de mise  
en œuvre possible  
sur la commune de  
Guissény



Bornes RVE  
existantes

Places de  
covoiturage

Arrêt  
TC

+ arrêt de  
covoiturage –  
études lignes de  
covoiturage Pays  
de Brest

# Axe 1 : Une offre de transport publics intermodale et renforcée

## 1.4 Identifier des espaces d'échanges multimodaux – Stations de mobilité

### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Communes** (compétence voirie)
- **Département** (politique de mobilité, expertise)
- **Région Bretagne** (chef de file et AOM régionale)
- **Exploitant de transport** (expertises)
- **Entreprise ou propriétaire foncier**

### Niveau de priorité

1

### Temporalité de mise en œuvre

Moyen terme

### Indicateurs de suivi

- Nombre de passages / lignes régulières
- Enquête montée/descentes des lignes
- Enquête stationnement / rotation
- Nombre de stationnement vélo
- Taux de remplissage du stationnement vélo
- Enquête O/D et parcours usagers
- Evolution de la part modale TC
- Evolution de la part modale modes actifs

### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Investissement – stations : 25K et à 50K selon les projets  
*Peu standardisable car dépend du projet, du nombre de services de mobilités associées et selon la déclinaison du PEM en petits PEM locaux et les éléments/travaux engagés* ;

Formation possible pour la définition des besoins avec le CEREMA :  
 750 € HT





## 5.2

### Déclinaison du Plan d'actions

*Axe 2 : Une pratique du vélo  
et de la marche sécurisée et  
plus accessible*

## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### Enjeux & Objectifs

**E2** : Promouvoir le vélo et la marche à pied dans les déplacements de proximité et du quotidien

**E6** : Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

**Une grande partie des déplacements du quotidien est réalisée sur des petites et très petites distances. Des enjeux environnementaux et de santé mais aussi de partage de l'espace public sont liés aux modes actifs.**

Priorité forte

Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

Proposer un service de vélo en libre-service

Aménager des arceaux vélos dans toutes les communes

Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.1 Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ La création ex-nihilo d'aménagements cyclables sécurisés est un enjeu dans un contexte économique et de gestion foncière qui touche les collectivités
- ✓ Le déclassement de voirie permet de sécuriser la pratique sur des axes existants

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Encourager la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien et notamment du domicile-travail
- ✓ S'appuyer sur des voiries existantes en limitant l'impact environnemental de nouvelles infrastructures
- ✓ Définir un maillage cyclable intercommunal
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ A travers le schéma directeur cyclable en cours d'actualisation, le réseau viaire local/rural existant pourra être un maillage pertinent pour proposer des déplacements actifs sécurisés selon les enjeux de déplacements déduits dans le document



# Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

## 2.1 Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

### Axes de réflexion sur les voiries locales et les chemins ruraux

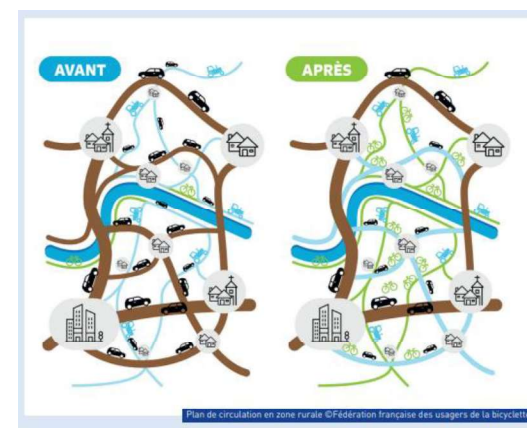
#### Fonctionnement

- **A affiner lors du schéma directeur des modes actifs**
- **Objectif** : assurer la continuité et l'accès aux bourgs, équipements, services dans un contexte économique (coût d'un aménagement ex-nihilo) et foncier (réduction des emprises) restreint
- Comptages voitures / vélo sur les axes identifiés
- Recherche de la domanialité des axes

Attention, la démarche doit s'inscrire dans une réflexion globale du système vélo.

#### Enjeu du déclassement

- 1 / Continuité entre les aménagements existants
- 2 / Continuité vers les centres-bourgs
- 3 / Continuité vers les équipements publics, établissements scolaires, services publics, commerces, zones d'activités



## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.1 Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Département** (compétences voiries - politique de mobilité);
- **Communes / services techniques** (compétences voiries – concertation) ;
- **Habitants** (concertation) ;
- **Associations de cyclistes** (concertation) ;

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Indicateurs de suivi

- Nombre de continuité créées (nbre, km)
- Nombre d'itinéraires jalonnés ;
- Nombre de communes ayant bénéficiés d'un projet de déclassement ;
- Enquête satisfaction habitants/usagers
- Comptage régulier
- Evolution de la part modale des modes actifs

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

##### A préciser pendant le schéma directeur cyclable

Signalisation verticale : 100 à 300€ / panneau (fourniture, pose, mât)

Entretien : ~1000€/km (balayage, reprise revêtement, fauchage, signalétique)

**Fonds Vert mobilisable via Axe 3 volet 2 (dépôt 03/25 à 12/25)**

## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.2 Aménager des arceaux et box vélos dans toutes les communes

#### Enjeux et constats

- ✓ Le manque de stationnement et la peur de se faire voler son vélo sont l'un des principaux freins (1 vol/minute en France)
- ✓ Un stationnement vélo de proximité est un maillon essentiel d'une politique cyclable et d'une politique intermodale

#### Objectifs

- ✓ Encourager le report modal vers le vélo
- ✓ Encourager les pratiques d'intermodalité
- ✓ Conforter la dynamique d'implantation d'équipements de stationnement
- ✓ Apporter une solution de stationnement dans les centres bourgs

#### Solution opérationnelle ciblée

→ A travers le **schéma directeur cyclable en cours d'actualisation**, un **travail de recensement** peut être mené (existants, typologies, usages) dans un **souci d'harmonisation et de lisibilité des équipements sur le territoire**



## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.2 Aménager des arceaux et box vélos dans toutes les communes

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Le manque de stationnement et la peur de se faire voler son vélo sont l'un des principaux freins (1 vol/minute en France)
- ✓ Un stationnement vélo de proximité est un maillon essentiel d'une politique cyclable et d'une politique intermodale

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Encourager le report modal vers le vélo
- ✓ Encourager les pratiques d'intermodalité
- ✓ Conforter la dynamique d'implantation d'équipements de stationnement
- ✓ Apporter une solution de stationnement dans les centres bourgs
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ A travers le schéma directeur cyclable en cours d'actualisation, un travail de recensement peut être mené (existants, typologies, usages) dans un souci d'harmonisation et de lisibilité des équipements sur le territoire



# Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

## 2.2 Aménager des arceaux et box vélos dans toutes les communes

### Axes de réflexion sur un schéma d'implantation d'arceaux vélos

#### Fonctionnement

- **A affiner lors du schéma directeur des modes actifs**
- **Infrastructures** : visibles, homogènes à l'échelle du territoire, sécurisées – pas de racks par exemple, prises en compte des nouveaux vélos types longtails ou cargos nécessitant plus de largeur
- **Implantation** :
  - 1 / Equipements publics : travail de coordination et de dimensionnement entre la CLCL et les communes
  - 2 / Services et commerces
  - 3 / Mise en cohérence avec la LOM et l'article 118-7 et la neutralisation des 5m amont d'un passage piéton

Type	Durée	Destination	Distance admise
Stationnement de courte durée	< 1 h	Commerces, services publics...	Entre 10 et 20 m
Stationnement de moyenne durée	Entre 1 h et 12 h	Lieux de travail, loisirs, parcs publics, établissements scolaires, entreprises	Entre 30 et 50 m pour des espaces sécurisés (box...)
Stationnement de longue durée	Jour (s)	Aux abords des PEM, parkings relais	Jusqu'à 70 m pour des espaces abrités, sécurisés, à l'accès contrôlé et attractifs (consignes, box...)

#### Communes de destination

- **Temps court** : à minima 10 places par commune (5\*2\*14)
- **Temps moyen** : conforter l'offre autour des services et des commerces – à décliner selon les conclusions du SDMA
- **Temps long** : proposer un maillage plus fin par les arceaux selon les taux de remplissage, les attentes et les conclusions du SDMA. Le déploiement de nouveau stationnement sécurisé type vélo box pourra être abordé à ce stade.

## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.2 Aménager des arceaux vélos dans toutes les communes

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Communes** (compétence voirie, concertation)
- **Département / Pays de Brest** (compétence, concertation)
- **Office du Tourisme** (expertise – besoins tourisme)
- **Réflexion portée à l'échelle de la CLCL afin de mutualiser les moyens financiers et appliquer un développement cohérent sur le territoire**

#### Indicateurs de suivi

- Nombre d'arceaux/box vélo implantés par commune
- Enquête sur l'usage des arceaux et des box (jour ouvré, samedi, heures de pointe, heures creuses, période estivale)
- Evolution de la part modale des modes actifs

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

##### A préciser pendant le schéma directeur cyclable

Coût par arceau : 150 à 300 € / u (*emplacement, arceau et pose*)

Coût par box : 2K et 5K € / u (*variable selon le nombre de places, le système de sécurité et la pose*)

**Fonds Vert mobilisable via Axe 3 volet 2 (dépôt 03/25 à 12/25) + Alvéole Plus**

## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.3 Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ La marche à pied et l'accessibilité des centres-bourgs ont été mises en avant dans les attentes des répondants de l'enquête en ligne.
- ✓ La marche à pied et sa sécurisation est un maillon majeur d'une politique de mobilité car elle appelle à repenser l'espace public et son partage.

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Encourager la marche à pied et la pratique du vélo au quotidien en sécurisation l'accès
- ✓ Améliorer la qualité des centres bourgs et l'attractivité
- ✓ Apporter de la continuité pour les modes actifs
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ A travers le schéma directeur cyclable en cours d'actualisation, une déclinaison spécifique par secteur / établissement peut être une première étape pour structurer les besoins de sécurisation, d'accessibilité, de mise en œuvre législative, d'identification des pratiques



## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.3 Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

#### Benchmark

- Conforter le travail de signalisation piétonne (temps de parcours, mobilier urbain adéquat)
- Sécurisation des traversées par l'application des dispositions de la Loi d'Orientations des Mobilités sur la neutralisation des espaces en amont des passages piétons (*Art L. 118-5-1*)
- Rendre les centres-bourgs accessibles à tous
- S'appuyer sur des opérations d'aménagement plus globale (requalification des voiries, requalification de places, projets communaux)

Action 2 : Identification et affirmation du centre ville  
Secteur 7 : Rue du Tour des Fossés



Exemple d'études

Accessibilité Rue des Fossés
2 min Mairie de Saulieu Commerces / Centre-ville Parkings Rue du Tour des Fossés Parking du Centre Social
5 min Musée Pompon Basilique Saint-Andoche Établissement Loiseau Stade Commerces Parkings Avenue B. Lolo Place Charles du Gaulle Parking Mirogès Esplanade Carreaux
7 min Espace Jean Bertin



Jalonnement de la CLCL



Illustration du guide du Cerema sur l'accessibilité



# Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

## 2.3 Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

### Axe de réflexion sur l'accessibilité piétonne et cyclable

#### Fonctionnement

- **A affiner lors du schéma directeur des modes actifs**
- **Démarche :**
  - Lister les secteurs à enjeux (concertation possible avec les communes, le comité des partenaires, associations, entreprises etc)
  - Etablir les conditions d'accès par modes actifs des points d'intérêts ciblés
  - Intégrer la réflexion dans une réflexion urbaine plus large (ex: requalifier une rue, reprise du plan de circulation)
- **Organisation de la démarche :**
  - 1 / Equipements publics
  - 2 / Services et commerces
  - 3 / Zones d'activités, zones économiques



cartographie représentant les différents parkings et la distance entre le centre-ville et ceux-ci (lorac - 48)

#### Exemple

Sur le schéma ci-dessus, la superposition des isochrones (ici 3 minutes et 5 minutes de marche) et de la localisation des parkings permet de montrer la capacité de stationnement à proximité du centre-ville. Ici, deux parkings de 150 et 120 places en limite de la courbe des 5 minutes de marche sont à privilégier. Cette configuration permet de justifier la réorganisation du stationnement en hypercentre au profit des espaces pour les piétons, les cyclistes et la vie locale.



## Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### 2.3 Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Région Bretagne** (chef de file et AOM régionale)
- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Communes** (compétence voirie)
- **ECPI limitrophes** (expertises, continuité)
- **Département** (politique de mobilité, expertise)
- **Habitants et gestionnaires** (concertation)

#### Niveau de priorité

2

#### Temporalité de mise en œuvre

Moyen terme

#### Indicateurs de suivi

- Accidentalité piétons & vélos
- Nombre de projets lancés
- Comptage piétons & vélos
- Enquête de satisfaction de l'espace public
- Evolution de la part modale des modes actifs

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Coût de fonctionnement interne à la CLCL (définition dans le SDC ; moyens humains & techniques mis à disposition des communes) ;

Etude extériorisée : 15K/site.

Peu standardisable car dépend du niveau d'accessibilité actuel.



## 5.3

### Déclinaison du Plan d'actions

*Axe 3 : Une offre de mobilité  
partagée en complémentarité  
de l'offre de transport*

## Axe 3 : Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### Enjeux & Objectifs

**E3** : Développer les offres et les services de mobilités partagées

**E5** : Accompagner et suivre les changements de comportement dans la durée

**E6** : Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

**La politique de mobilité partagée est déjà développée et ancrée mais qui au regard des flux quotidiens peut être confortée, notamment par un ancrage local.**

Priorité forte

Matérialiser une aire de covoiturage par commune

Animer une plateforme de mise en relation pour le covoiturage à l'échelle de la CLCL

## Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### 3.1 Matérialiser une aire de covoiturage par commune

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Les aires de covoiturage du territoire sont bien identifiées par les usagers et les habitants mais un enjeu d'ancrage local ressort des phases de concertation
- ✓ Certaines communes dépourvues d'aire de covoiturage mais qui présentent un potentiel et un besoin d'aménagement

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Encourager à la pratique du covoiturage
- ✓ Matérialiser la pratique dans l'espace public
- ✓ Structurer la pratique intermodale
- ✓ Etablir un travail coopératif

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ S'appuyer sur la dynamique du Pays de Brest sur le sujet (études d'implantation)
- ✓ Identifier dans les centres-bourgs les poches de stationnement / les places stratégiques pouvant être matérialisées comme « aire » de covoiturage



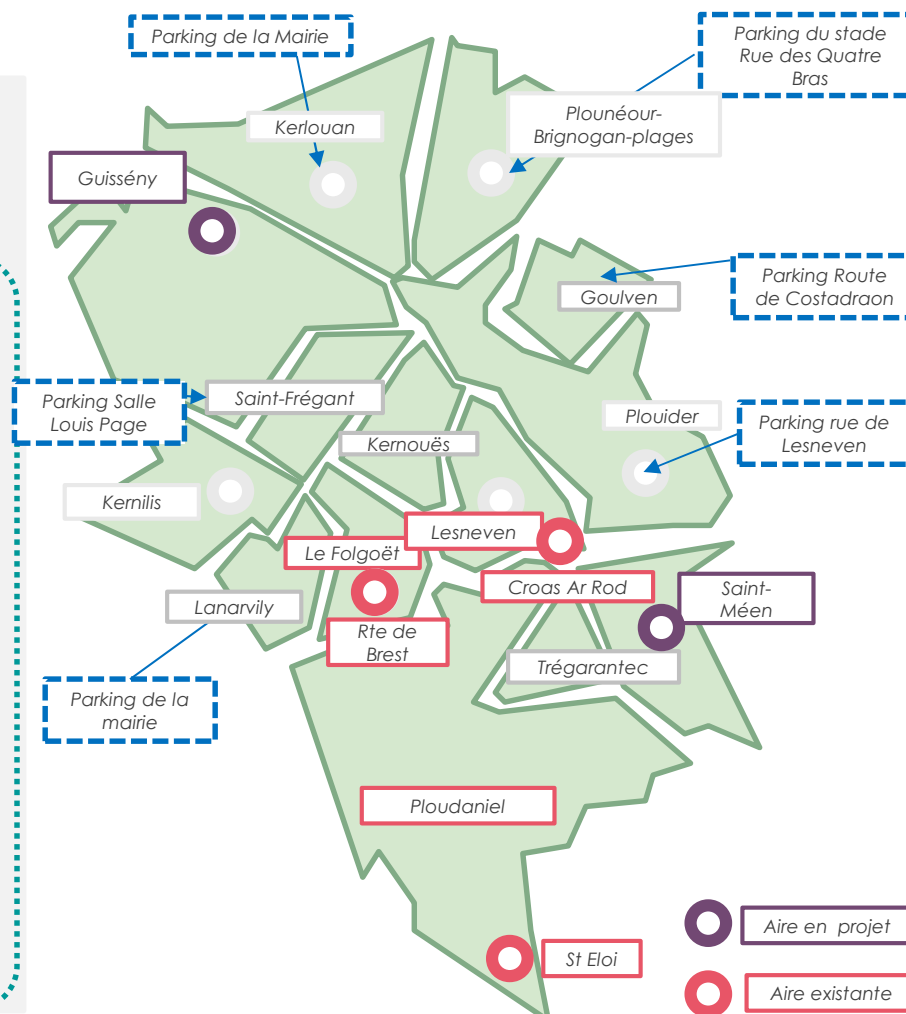
# Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

## 3.1 Matérialiser une aire de covoiturage par commune

### Axe de réflexion sur la matérialisation des aires locales de covoiturage

#### Fonctionnement

- **A affiner avec le Pays de Brest** notamment en lien avec les futures lignes à haut niveau de service de covoiturage
  - Lesneven <> Ploudaniel <> Mescoden <> Brest
  - Guissény <> Plouguerneau <> Lannilis <> Brest
- **Démarche :**
  - Lister les poches de stationnement existantes / commune notamment à proximité des infrastructures routières et des autres services de mobilité (arrêts de TC, borne IRVE, stationnement vélo – arceaux/box)
  - Coordination et complémentarité avec la politique du Pays de Brest
  - Expérimentation dans un premier temps ? Panneau temporaire puis matérialisation



## Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### 3.1 Matérialiser une aire de covoiturage par commune

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétences)
- **Pays de Brest** (porteur de la politique de covoiturage) ;
- **Communes** (compétence voiries, concertation)
- **Département** (compétence, concertation) ;
- **Employeurs du territoire** (concertation).

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Indicateurs de suivi

- Données de fréquentation mensuelles par aire locale de covoiturage
- Taux d'occupation sur quelques jours type
- Enquête sur l'origine des covoitureurs, le taux de remplissage des véhicules
- Enquête satisfaction usagers
- « Niveau » d'intermodalité

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Modalité à définir avec le Pays de Brest

Signalétique : *Signalisation verticale* : 100 à 300€ / panneau (fourniture, pose, mât)  
*Signalisation horizontale* : 100 € / pictogramme



# Déclinaison de la stratégie

## Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### 3.2 Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ L'enquête en ligne et les ateliers de concertation ont montré que la dynamique du covoiturage pourrait s'accélérer avec un accompagnement des usagers dans la création d'équipage de covoiturage.
- ✓ Une certaine complexité à mesurer le covoiturage sur le territoire mais une réelle opportunité de développement

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Réduire la part d'autosolisme sur le territoire
- ✓ Favoriser la mise en relation des équipages de covoiturage
- ✓ Augmenter le taux de remplissage des voitures sur le territoire

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ S'appuyer sur la dynamique du Pays de Brest sur le sujet (communication, études)
- ✓ Porter la gestion d'une communauté de covoiturage via la plateforme OuestGo/un prestataire extérieur



# Déclinaison de la stratégie

## Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### 3.2 Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation

#### Benchmark

- L'objectif : s'appuyer sur l'existant et faciliter la prise de connaissance du service et l'utilisation
- Il existe aujourd'hui une communauté de covoitureur sur Ouest Go avec 10 membres et de nombreux trajets au départ/à l'arrivée dans les communes de la CLCL.
- Faire le lien entre l'offre et la demande ; communiquer sur les communautés de covoitureurs, sur les trajets, renvoyer sur les liens des groupes, faire des retours d'expériences.



The screenshot shows a web interface for a carpooling community. At the top, there is a header with the text "Communauté Lesneven Côte des Légendes" and a sub-header "gendes". Below this, it says "10 membres". A green button labeled "VOIR LA COMMUNAUTÉ" is visible. The main content area has a heading "Covoiturage depuis Brest vers Ploudaniel" and mentions "7 annonces en covoiturage trouvées". Below this, there is a section titled "Communautés et trajets existants recensés". At the bottom, there is a section "En savoir plus" with the text "Trouver un trajet :" and a link to "ouestgo.fr". Below that, it says "Rejoindre une communauté locale :" and lists two options: "Bain-de-Bretagne – Gare de Guipry-Messac" and "Bain-de-Bretagne – Rennes".

Exemple de renvoi par la CC Bretagne Porte de Loire

# Déclinaison de la stratégie

## Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### 3.2 Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation

#### Axe de réflexion sur l'animation d'une plateforme de mise en relation

#### Fonctionnement

- **A affiner avec le Pays de Brest / EHOP / OuestGo**
- **Démarche :**
  - Identifier qui porte la plateforme ?
    - Animation interne / service CLCL
    - Partenariat avec EHOP ?
    - Déléguer le sujet au Pays de Brest pour la cohérence du sujet
    - Extériorisation vers un nouvel acteur ? Opérateur ?
  - En lien avec l'Axe 4
    - Communiquer auprès des entreprises et administrations
    - Communiquer auprès des habitants
    - Organisation de challenge covoiturage
    - Evènements thématiques, tenue de stand sur le sujet
    - Mailing sur l'intérêt du covoiturage (environnement, économique)



Communauté Lesneven Côte des Légendes

10 membres

VOIR LA COMMUNAUTÉ

Cette communauté a pour objectif de regrouper les habitants de la Communauté Lesneven Côte des Légendes souhaitant covoiturer sur et hors du territoire.

#### Covoiturage depuis Brest vers Ploudaniel

7 annonces en covoiturage trouvées

Communautés et trajets existants recensés

#### En savoir plus

Trouver un trajet :

• [ouestgo.fr](https://ouestgo.fr)

Rejoindre une communauté locale :

• [Bain-de-Bretagne – Gare de Guipry-Messac](#)

• [Bain-de-Bretagne – Rennes](#)

Exemple de renvoi par la CC Bretagne Porte de Loire

## Axe 3: Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### 3.2 Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CLCL** (compétence mobilité)
- **Pays de Brest** (porteur de la politique de covoiturage) ;
- **EHOP** (expertise, communication, intervention)
- **Communes** (compétence voiries, concertation)
- **Département** (compétence, concertation) ;
- **Employeurs du territoire** (concertation).

#### Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits dans la communauté de la CLCL
- Nombre de trajets proposés
- Nombre de trajets réalisés
- Analyse des origines-destinations
- Taux de remplissage des aires

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Coût Humain principalement

Possibilité de coopération à mettre en place avec le Pays de Brest, et Ehop.

Fonds Vert mobilisable via Axe 3 volet 2 (dépôt 03/25 à 12/25)



## 5.4

### Déclinaison du Plan d'actions

*Axe 4 : Une mobilité solidaire  
et territorialement optimisée*

## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### Enjeux & Objectifs

**E4** : Soutenir les mises en œuvre locales à vocation solidaire et sociale

**E6** : Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

Les enjeux de mobilité concernant les publics fragiles ont été identifiés comme importants à prendre en compte ; des initiatives locales notamment de mobilité active sont déjà engagées et sont à conforter pour assurer leur développement.

Priorité forte

Soutenir un service de transport solidaire

Favoriser la démobilité

Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis



## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.1 Soutenir un service de transport solidaire

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Fort enjeu de coopération et d'attente sur le solidaire
- ✓ Des mises en œuvre sont déjà instaurées dans des communes (Kerlouan et Lesneven) qui peuvent être confortées au regard des enjeux de desserte géographiques identifiés
- ✓ Constat d'une difficulté à faire vivre le vivier de bénévoles faisant fonctionner le service (disponibilité etc).

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Proposer un service de mobilité complémentaire aux offres de transport régulier sur le territoire
- ✓ Offrir une solution de mobilité adaptée à des besoins locaux et spécifiques, notamment à vocation sociale
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Cette action vise à développer le service de transport solidaire actuel en élargissement des conditions d'accès au service et les dessertes proposées. Cette mise en œuvre passe de fait par l'accroissement du subventionnement de l'association/CCAS pour aider à son développement et la recherche de nouveaux bénévoles.



## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.1 Soutenir un service de transport solidaire

#### Benchmark

- Sur les modèles du RibinBus et du service de Lesneven, un service communautaire peut être mis en œuvre sous l'impulsion de la CC, avec un travail partenarial notamment avec les CCAS des communes et/ou une association de la collectivité.
- Une partie des frais peut être accordée en subvention pour ce service ; la CC peut également acheter un véhicule et le mettre à disposition.
- **Attention, selon le dimensionnement du service, un enjeu de complémentarité avec le service de TAD doit être pris en compte.**



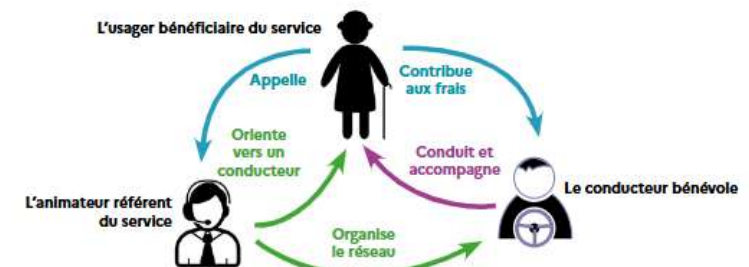
# Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

## 4.1 Soutenir un service de transport solidaire

### Axe de réflexion pour soutenir un service de transport solidaire

#### Fonctionnement

- **Démarche :**
  - Identifier qui porte le service ?
    - Soutien à l'existant seulement (Kerlouan / Lesneven)
    - Appui aux services communaux à l'échelle communale et action de la CLCL pour des besoins intercommunaux ?
    - Redéfinition des services à l'échelle de la CLCL ?
      - Recensement des associations
      - Recensement des moyens
    - Passage par un prestataire extérieur – type Atchoum / Wimoov
  - Quels critères d'accès (âge, statut, typologie trajet)
  - Quelles complémentarités avec les autres services (lignes régulières, TAD ?)
  - Quel dimensionnement (jour ouvré, jour ouvrable, plages horaires)



Organisation d'un service de TUS  
 Le transport d'utilité sociale : accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020

**Atchoum** est également une solution de **transport solidaire en porte-à-porte 7j/7** (aussi appelé covoiturage/TAD solidaire), permettant la mise en relation de conducteurs volontaires et de passagers en difficultés souhaitant se déplacer à un moment précis (90% de notre activité)

#### TYPE DE TRAJETS :

- Rdvs médicaux, courses, activités, loisirs, commerçants, etc...
- Aller-retour inclus
- Déplacements inter ou hors du territoire

Exemple d'un fonctionnement via un prestataire extérieur

## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.1 Soutenir un service de transport solidaire

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Association porteuse du service** (*mobilisation, bénévoles*)
- **Communes**
- **Partenaires sociaux (CCAS, Mission locale, etc)**

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Indicateurs de suivi

- Données de fréquentation du service
- Taux de déclenchement du service
- Taux de refus des courses

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Subvention de l'association / service : 10 K€ /an environ

Si portage de la démarche : 50/100 K€ (variable si gestion des réservations, achats de véhicules etc)

Coût humain potentiel

**Fonds Vert mobilisable via Axe 3 volet 2 (dépôt 03/25 à 12/25)**

## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.2 Favoriser la démobilité

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Limiter les déplacements contraints ;
- ✓ Apporter les aménités nécessaires au quotidien des habitants dans chaque commune
- ✓ Encourager le développement de commerces ambulants
- ✓ Une présence France Service dans les communes mais la nécessité d'aller à Lesneven pour les besoins administratifs

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Réduire le nombre de déplacements contraints
- ✓ Faciliter l'accès aux services et aux commerces
- ✓ Contribuer à l'équilibre des pôles d'appui et de la centralité
- ✓ Faciliter les accès aux services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Développer des services itinérants : bus France services, stand intercommunal aux événements culturels et marchés
- ✓ Favoriser le développement de commerces itinérants dans les communes
- ✓ Développer un réseau d'espaces de co-working et de tiers-lieux pour favoriser le travail à proximité



# Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

## 4.2 Favoriser la démobilité

### Axe de réflexion pour favoriser la démobilité

#### Fonctionnement

- **Démarche :**
  - Quels services itinérants ?
    - France Service ?
    - Commerces ?
    - La Poste ?
    - Permanences extérieures ?
  - Quels dimensionnements ?
    - Tous les jours ouverts ?
    - Samedi ?
    - Système de demi-journée ?
    - Sur sollicitation ?
  - Co-working / tiers lieux
    - Recensement des locaux disponibles
    - Gestion interne ? Mise à disposition ? AMI ?



**MÉDOC ATLANTIQUE**  
De l'entraide à l'avenir !

**Le Bus France services**

Un accueil administratif et numérique pour toutes les démarches du quotidien ! Retrouvez un espace itinérant, moderne et convivial, ouvert à tous.

Service gratuit et confidentiel

AVEC OU SANS RDV

Suivez les actualités du planning sur le site [www.ccmedocatlantique.fr](http://www.ccmedocatlantique.fr).

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Matin	9h00 - 12h30 Talais	9h15 - 12h30 Vendac	9h30 - 12h30 Valeyrac	9h45 - 12h45 Carcars	9h15 - 12h Lau Dignac et-Louac
Après-midi	13h15 - 16h30 Grayan-et-l'Hôpital	Semaine paire : 13h45 - 16h30 Semaine impaire : 13h45 - 16h00 Soubac-sur-Mer Hourtin	13h30 - 16h15 Queyrac	13h45 - 16h00 Naujac-sur-Mer	

Retrouvez le bus à proximité de chaque mairie et au CMCS pour Souillac-sur-mer.

Nous contactez : [franceservices@ccmedocatlantique.fr](mailto:franceservices@ccmedocatlantique.fr)

Animatrice référente : Julie AUGEN 06 24 02 83 45 Animatrice : Emmanuelle DARNIS 06 24 02 88 38



## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.2 Favoriser la démobilité

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes ;
- Service de l'Etat ;
- Partenaires institutionnels, sociaux et services publics (France Service, La Poste, etc)
- Entreprises locales ;
- Habitants et usagers.

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Indicateurs de suivi

- Nombre et occupation des espaces de coworking & des tiers-lieux ;
- Nombre de commerces itinérants et activité sur le territoire ;
- Activités itinérantes de la collectivité , nombre d'événements, nombre de personnes reçues / aidées ...

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Coût variable selon la mutualisation du service entre différentes fonctions. A la charge des communes, des partenaires institutionnels ou des initiatives privées ;
- Etude préalable si appui technique : 10 K€ environ

*(cadre du besoin, du dimensionnement, de l'exploitation)*

## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.3 Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ La mise en place d'un service d'autopartage via un opérateur ou via une flotte n'est pas ressortie comme une priorité ou un enjeu.
- ✓ Cependant, l'aspect solidaire du service semble intéressant à développer.
- ✓ Proposer une solution de mobilité pour les habitants n'ayant de véhicule personnel

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Favoriser le lien social
- ✓ Offrir une solution de mobilité adaptée à des besoins locaux et spécifiques, notamment à vocation sociale
- ✓ Apporter une réponse aux enjeux économiques et environnementaux associés aux secteurs de la mobilité

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Expérimenter la mise en œuvre d'un service d'autopartage entre particulier / intergénérationnel



## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.3 Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

#### Benchmark

##### Intergénérationnel

→ Wimoov : Service de mise en relation et de gestion d'autopartage intergénérationnel. Le principe est de favoriser l'entraide et l'échange intergénérationnel par l'usage de la voiture de la personne âgée en échange de services rendus au bénéfice de celle-ci. Contrat de 3 mois, et limité à 50 km/jour ; contractualisation entre les parties. La plateforme assure le suivi entre les parties pour assurer le bon fonctionnement du service.

##### Entre particuliers

→ Cartage : gestion de la mise en relation et de l'assurance  
 → Ti Mobzh : association de mise en relation et de mise en avant des solutions alternatives à l'autosolisme



Wimoov



*exemple avec la CAPCA – service avec un prestataire de gestion extérieur Cartage*



*exemple avec l'association Ti Mobzh – mise en relation et facilitateur*

## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.3 Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Association** (*mobilisation, bénévoles, communication*)
- **Communes** (*mutualisation des flottes*)
- **Prestataires extérieurs** (*gestion du service et des assurances*)

#### Niveau de priorité

3

#### Temporalité de mise en œuvre

Long moyen terme

#### Indicateurs de suivi

- Nombre d'inscrits
- Nombre de trajets réalisés
- Nombre d'utilisateur du service
- Nombre de kilomètres parcourus

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

- Adhésion à une plateforme : 10 K (reste à la charge de l'utilisateur pour l'assurance)
- Coût humain : communication sur le service, présentation du dispositif

## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.4 Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Faciliter l'accès à une solution de mobilité pour les publics dans le besoin (jeune adulte, personne en recherche d'emploi ou de formation, public en insertion, etc)

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Proposer une solution de mobilité ponctuelle dans l'attente d'une mobilité adaptée (obtention du permis, réparation de son véhicule, solution alternative...)

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Le plus souvent, les usagers versent une caution et peuvent louer un véhicule pour une durée limitée à un coût peu élevé (environ 3€/jour ou 40€/mois). Il est envisageable de mettre en place une tarification différenciée entre l'accès au premier emploi pour les jeunes et le maintien de l'emploi dans le cas d'une absence ponctuelle de permis ou de véhicule.



## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.4 Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis

#### Axe de réflexion pour développer une flotte

##### Fonctionnement

- **Démarche :**
  - Recenser les besoins auprès des acteurs (CCAS, association) et identifier les critères d'accès
  - Identifier les véhicules les plus pertinents
    - Deux-roues
    - Deux-roues motorisés
    - Voiture
    - Voiture sans permis
    - VAE de la flotte V-Légendes
  - Travail de coopération avec les acteurs sociaux locaux
  - Partir sur une flotte peu dimensionnée au démarrage (2/3 scooters et 1 voiture sans permis par exemple + VAE) pour pouvoir s'adapter et la faire évoluer par la suite

##### UNE VOITURE AVEC OU SANS PERMIS

**5 € / JOUR** pour 42 km aller/retour  
(+0,10 € du km supplémentaire)

##### UN SCOOTER

**3 € / JOUR** pour 30 km aller/retour  
(+0,05 € du km supplémentaire)

Pour votre sécurité, notre parc est composé de véhicules récents et contrôlés régulièrement.

Il est constitué de deux Twingo, d'une voiture sans permis et de 3 scooters.

Vous voulez louer un véhicule pendant 1 mois, combien ça coûte (assurances + frais d'entretien) ?



Exemple de services proposés  
(CC du Clunisois)



## Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### 4.4 Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Communes** (concertation) ;
- **Habitants** (concertation) ;
- **Associations** (concertation, bénévoles) ;
- **Partenaires sociaux** (expertise, communication) ;
- **Prestataire privé**

#### Niveau de priorité

3

#### Temporalité de mise en œuvre

Long moyen terme

#### Indicateurs de suivi

- Taux de réservation par véhicule mis à disposition
- Nombre de réservation par période
- Durée de la réservation et nombre de kilomètres parcourus
- Enquête satisfaction usagers

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Investissement : 18K€

*Hypothèse 2 2RM électriques : 4K€ (2K€/unité environ) ;*

*Hypothèse 1 voiture sans permis 16K€ (coût moyen d'une Citroën AMI).*

Fonctionnement : 4K€/an (gestion du service, entretien, réparation, etc).



## 5.5

### Déclinaison du Plan d'actions

*Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités*

# Déclinaison de la stratégie

## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### Enjeux & Objectifs

**E5** : Accompagner et suivre les changements de comportement dans la durée

**E6** : Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

Le report vers les services de mobilité de la CLCL ne peut se faire qu'avec une politique de communication et d'accompagnement au changement ambitieuse.

Un fort enjeu autour de la communication a été identifié dans toutes les phases de concertation.

Priorité forte

Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### 5.1 Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Des services existants mais méconnus du grand public
- ✓ Opportunité de développer une « marque » de service de mobilité
- ✓ Un manque global sur ce volet (offre, évènements etc)
- ✓ Un manque de visibilité sur les offres régulières et à la demande
- ✓ Un manque de visibilité sur les offres de covoiturage

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Faciliter l'accès à l'information et aux services de mobilités
- ✓ Faciliter le changement de comportement de mobilité
- ✓ Avoir un suivi des actions et des mises en œuvre de la CLCL et de ses partenaires sur le sujet

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Un plan de communication complet sur tout le spectre de la mobilité de la CLCL



# Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

## 5.1 Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

### Benchmark

- **Service digital** : avoir une vision générale des services (cf exemple ou plan de communication du Pays de Brest) puis une déclinaison par thématique. Aujourd'hui, la page sur le service vélo sur le site de la CLCL est très complète et pourrait être une très bonne base duplicable.
- **Communication événementielle** : s'appuyer sur les grands temps (mai à vélo, semaine européenne de la mobilité, semaine européenne du développement durable) mais aussi sur des temps locaux pour rappeler les options durables pour s'y rendre (cf OuestGo)
- **Accompagner au changement avec des retours d'expériences** : faire des portraits (exemple de la CCC) pour communiquer sur des services et que les habitants s'approprient le sujet
- **Communication sur les actions mises en œuvre dans le cadre du PMS**



Exemple de plan général sur la communication (CCPA et Pays de Brest) et exemple de portraits réalisés par la CC du Clunisois et une association locale



# Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

## 5.1 Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

### Axe de réflexion pour mettre en œuvre un plan de communication complet

#### Fonctionnement

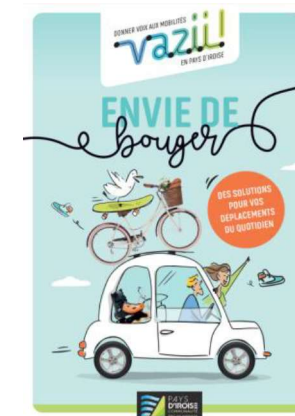
- **Constituer une charte visuelle** qui accompagnera l'ensemble de la communication institutionnelle relative à la mobilité (en externe ou en interne par la CLCL)
- **Proposer des supports d'information** à destination des habitants pour encourager aux changements de pratiques (flyers, guides de mobilité, etc) en complément de ceux portés par la Région / Pays de Brest
- **Définir un planning d'actions de communication** (lancement de services de mobilité, événements, évolutions saisonnières, etc) ;
- **Définir des partenariats et des relais pour la diffusion d'informations et d'outils de communications** (partenaires institutionnels, entreprises, commerces, associations, équipements publics, etc).
- **Créer une identité graphique** propre et une marque



Source : CC Val de Saintonge



Source : CC Thouarsais



Source : CC Pays Iroise



## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### 5.1 Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Partenaires institutionnels**
- **Pays de Brest / région Bretagne** *(complémentarité des supports)*
- **Médias locaux** *(diffusion, expertises)*
- **Prestataire privé si manque de ressources en interne**

#### Niveau de priorité

1

#### Temporalité de mise en œuvre

Court terme

#### Indicateurs de suivi

- Nombre de campagne de communication / thématique / services
- Niveau d'engagements et de visibilité sur les réseaux sociaux
- Nombre d'actions et supports / public cible / an
- Enquêtes ponctuelles auprès des usagers (service vélo, covoiturage, TC, cycliste...)

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Investissement : 15K à 35K€ / an

- *Définition du plan de communication (interne)*
- *Mise en place institutionnelle (flyers, guides de la mobilité, naming etc)*

Fonctionnement : 10K€/an et coût humain

- *Application du plan de communication (production des visuels, diffusions, impressions)*
- *Moyens matériels & humains*

# Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

## 5.2 Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ L'accès au service de mobilité est plus en plus réalisé par des biais numériques, qui éloignent un certain public de l'information.
- ✓ Un accueil personnalisé peut rassurer et permettre de lever des freins à l'usage de services alternatifs à la voiture personnelle.
- ✓ Une réelle méconnaissance des solutions de mobilité est aussi recensée.

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Encourager le report modal pour les personnes les plus éloignées des services
- ✓ Mettre en avant les services de mobilité de la CLCL et de ses partenaires
- ✓ Aider à l'identification des offres et des services

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Information sur les services : prise de rdv personnalisé / session commune (Apéro Mobilité par la CC Clunisois)
- ✓ Accompagnement spécifique : Atelier Remise en selle, accompagnement sur le réseau interurbain (attendre le car, lire une fiche horaire)



# Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

## 5.2 Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

### Axe de réflexion pour proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

#### Fonctionnement

- **Travail avec les partenaires**
  - **Région / Pays de Brest** : présentation des offres en réunion
  - **France Travail** : présentation des services et des possibilités lors des rdv individuels
  - **France Service** : confort des présentations des services et des possibilités de déplacements en groupe de travail ou session individuelles
  - **CCAS** : diagnostic des freins à la mobilité
  - **Association Don Bosco** : plateforme de mobilité avec le Pays de Brest
- **Travail sur les services**
  - Lignes BreizhGo : réaliser un trajet avec l'utilisateur ; atelier de lecture de fiches horaires / lecture de carte
  - Savoir Rouler à Vélo : proposer des sessions adultes
  - Mise en avant du service V-Légendes
  - Communication du le Forfait Mobilité Durable
- **Mise en place de temps forts de présentation**



Plateforme mobilité Don Bosco

## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### 5.2 Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Région Bretagne** (AOM régionale)
- **EHOP** (expertise, acteur local) ;
- **Pays de Brest** (politique de mobilité à mettre en cohérence, expertise) ;
- **Communes** (concertation) ;

#### Niveau de priorité

2

#### Temporalité de mise en œuvre

Moyen terme

#### Indicateurs de suivi

- Nombre de personnes accompagnées
- Profil des personnes accompagnées
- Enquête de satisfaction
- Enquête de changement de comportement

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Coût Humain principalement (lien avec les partenaires, temps service, temps accompagnement)

Possibilité de coopération à mettre en place avec le Pays de Brest, BreizhGo, Ehop.

**Fonds Vert mobilisable via Axe 3 volet 2 (dépôt 03/25 à 12/25)**

# Déclinaison de la stratégie

## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### 5.3 Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

#### Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- ✓ Accompagner au changement passe également par un travail fin sur l'accès aux établissements scolaires ou privés
- ✓ Un enjeu de promotion des mobilités alternatives mais aussi de précisions de la définition des besoins à travers un travail plus personnalisé

- **OBJECTIFS :**

- ✓ Former le jeune public à la pratique du vélo ;
- ✓ Accompagner les communes dans la sécurisation des abords des établissements scolaires ;
- ✓ Développer des expérimentations de mobilité douce ;
- ✓ Accompagner les changements de comportement de mobilité dans les déplacements domicile-travail
- ✓ Engager un travail coopératif avec les structures

- **SOLUTION OPÉRATIONNELLE CIBLÉE**

- ✓ Mise en œuvre des Plans de Déplacements des Entreprises / Inter-Entreprises
- ✓ Mise en œuvre des Plans des Etablissements Scolaires
- ✓ Intervention spécifique dans ces établissements



# Déclinaison de la stratégie

## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### 5.3 Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

#### Benchmark

- **Entreprise** : accompagnement à la rédaction de PDME / PDIE – conforter le diagnostic d'accès aux établissements pouvant permettre de développer les différentes actions précédentes ; présentation spécifique sur le covoiturage, sur l'offre de transport collectif, sur le service V'Légendes. Rappel du cadre légal et des actions portées par la CLCL dans le cadre de la compétence mobilité.
- **Scolaire** : accompagnement à la rédaction des PDES. Travail sur la sécurisation des abords des établissements pour faciliter le report modal. Accompagnement aux étapes du SRAV dans les écoles.





## Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### 5.3 Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

#### Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Entreprises du territoire**
- **Education nationale / chef.fe d'établissement**
- **Département** *(chef de file collège)*
- **Parents d'élèves / associations**
- **EPCI voisins pour les plus gros employeurs**  
*(continuité de la politique de mobilité)*

#### Niveau de priorité

2

#### Temporalité de mise en œuvre

Moyen terme

#### Indicateurs de suivi

- Nombre d'établissements scolaires d'établissements, administrations, entreprises accompagnées
- Nombre d'élèves / salariés concernés
- Recensement des actions engagées dans les établissements
- Pourcentage de salariés/d'élèves ayant adopté de nouvelles habitudes de déplacement

#### Estimation financière & dispositifs mobilisables

Très variable et peu standardisable  
Coût Humain principalement

*(selon le niveau d'approfondissement technique et le niveau de concertation exigé)*



# 4

## Mise en œuvre du plan d'actions

# Stratégie de mobilité – Priorisations des actions

**Priorité 1** : Actions prioritaires, venant conforter les services déjà mis en place et facilitant le changement de comportement

**Priorité 2** : Actions ayant un impact sur les pratiques mais induisant une réflexion plus générale et commune à d'autres acteurs

**Priorité 3** : Actions non prioritaires mais se présentent comme pertinentes et permettront un système de mobilité complet sur la CLCL

## Axe 1

Une offre de transports publics intermodale et renforcée

### Action 1

Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Action 2

Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Action 3

Identifier des espaces multimodaux / PEM

### Action 4

Identifier des espaces multimodaux / stations de mobilité

## Axe 2

Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### Action 5

Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

### Action 6

Aménager des arceaux vélos dans toutes les communes

### Action 7

Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

## Axe 3

Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### Action 8

Matérialiser une aire de covoiturage par commune

### Action 9

Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation

## Axe 4

Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### Action 10

Soutenir un service de transport solidaire

### Action 11

Favoriser la démobilité

### Action 12

Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

### Action 13

Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis

## Axe 5

Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### Action 14

Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

### Action 15

Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

### Action 16

Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

# Stratégie de mobilité – Temporalité de mises en oeuvre

Court terme

Moyen terme

Long terme

## Axe 1

Une offre de transports publics intermodale et renforcée

### Action 1

Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL

### Action 2

Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres

### Action 3

Identifier un pôle d'échange multimodal

### Action 4

Identifier des espaces multimodaux / stations de mobilité

## Axe 2

Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible

### Action 5

Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux

### Action 6

Aménager des arceaux vélos dans toutes les communes

### Action 7

Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces

## Axe 3

Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport

### Action 8

Matérialiser une aire de covoiturage par commune

### Action 9

Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation

## Axe 4

Une mobilité solidaire et territorialement optimisée

### Action 10

Soutenir un service de transport solidaire

### Action 11

Favoriser la démobilité

### Action 12

Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule

### Action 13

Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis

## Axe 5

Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités

### Action 14

Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL

















### Action 15

Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité

### Action 16

Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises

# Stratégie de mobilité – Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fonctionnement

N°	Action	2026	2027	2028	2029
1.1	Prévoir un transport à la demande à l'échelle de la CLCL	20	100	100	100
1.2	Travailler avec la Région en faveur du renforcement / de la restructuration des offres				
1.3	Identifier des espaces multimodaux / PEM				350 --> 2000
1.4	Identifier des espaces multimodaux / station de mobilité		25 --> 50	25 --> 50	50 --> 100
2.1	Déclasser des voiries locales et des chemins ruraux	SDMA		20	20
2.2	Aménager des arceaux et box vélos dans toutes les communes	SDMA		20	20
2.3	Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, de santé et commerces	SDMA	15	15	15
3.1	Matérialiser une aire de covoiturage par commune		30	30	30
3.2	Favoriser le recours au covoiturage et la mise en relation		10	10	10
4.1	Soutenir un service de transport solidaire	10	10	10	10 --> 100
4.2	Favoriser la démobilité				
4.3	Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particulier / le partage intergénérationnel de véhicule			10	10
4.4	Proposer une flotte de deux-roues motorisés et/ou de voitures sans permis			18	4
5.1	Mettre en œuvre un plan de communication complet sur les services de la CLCL	25(10+15) 45 (10+35)	10	10	10
5.2	Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité				
5.3	Accompagner la mobilité durable des scolaires et des entreprises				
		55 --> 75	200 --> 225	268 --> 293	629 --> 2419









# 6

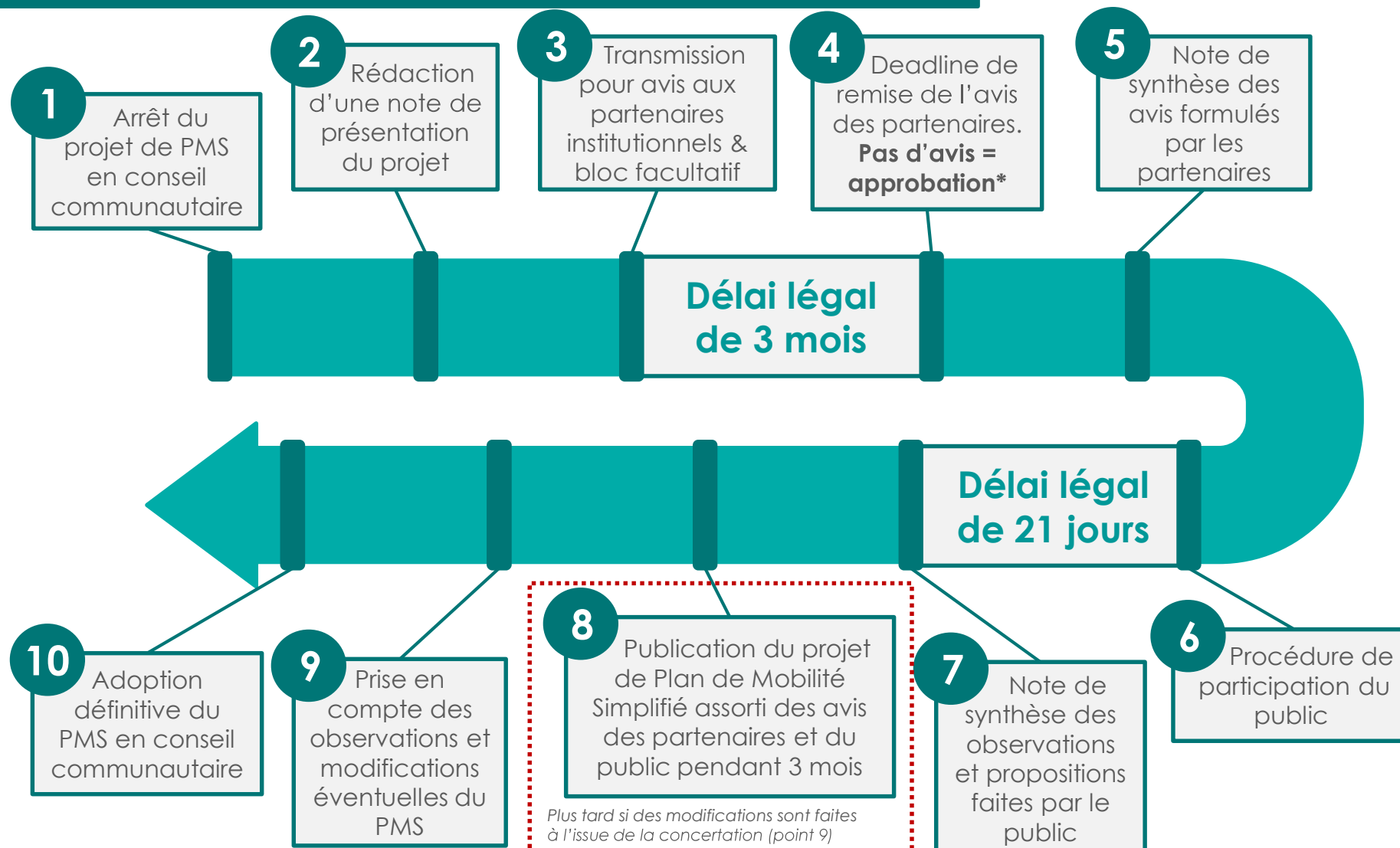
## Concertation du PMS & rappel sur la mobilisation du Comité des Partenaires

# Plan de Mobilité Simplifié

Article L123-19-1 du Code de l'Environnement

*\*Décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 relatif au versement destiné au financement des services de mobilité, aux plans de mobilité et au comité des partenaires*

## Phase de concertation



# Plan de Mobilité Simplifié

## Comité des Partenaires

### Articles L1231-1 & L1231-3 du Code des Transports

#### Ce que dit la loi :

La loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) instaure la création d'un Comité des partenaires, complétée par la **Loi Climat et Résilience en 2021** :

« Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un **comité des partenaires**, dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement sous réserve des dispositions suivantes. Ce comité comprend notamment **des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations** présentes sur le territoire, notamment **les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort**. Les **représentants des employeurs** disposent d'au moins **50 % des sièges au sein du comité**.

Le comité des partenaires est saisi pour avis au moins **une fois par semestre** par les autorités organisatrices de la mobilité sur le niveau de l'offre de mobilité en place, sur les renforcements de l'offre et sur le développement des offres nouvelles, sur le taux de couverture des dépenses d'exploitation des services de mobilité par les recettes tarifaires, sur le niveau de contribution financière des employeurs dans le cadre du versement mobilité, sur la qualité des services et sur l'information des usagers mise en place.

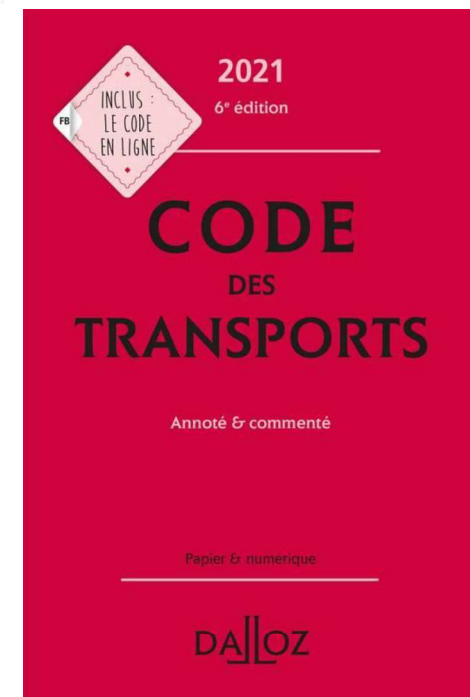


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Plan de Mobilité Simplifié

## Comité des Partenaires

### Articles L1231-1 & L1231-3 du Code des Transports

#### Ce que dit la loi :

La loi du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) instaure la création d'un Comité des partenaires, complétée par la **Loi Climat et Résilience en 2021** :

Ce comité est consulté à l'occasion **de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité** prévue au III de l'article L. 1231-1-1 et au II de l'article L. 1231-3 et sur tout projet de mobilité structurant, y compris les services express régionaux métropolitains. **Il est saisi également avant toute instauration, évolution ou modulation du taux du versement destiné au financement des services de mobilité.**

L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 consulte également le comité des partenaires **avant l'adoption du document de planification** qu'elle élabore en application du III de l'article L. 1231-1-1.

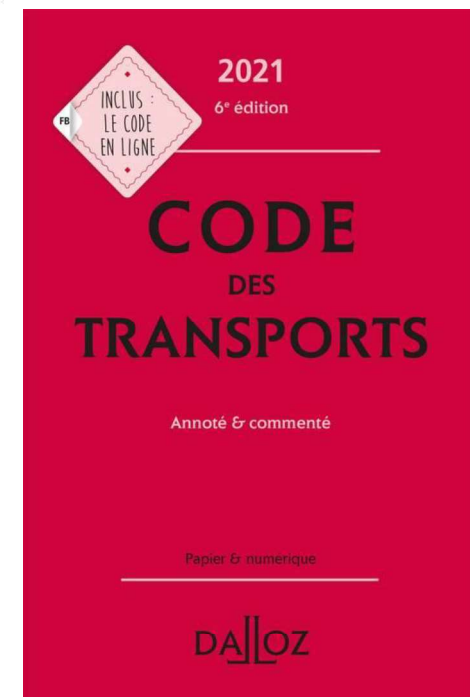


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# Plan de Mobilité Simplifié

## Comité des Partenaires

Articles L1231-1 & L1231-3 du Code des Transports

### Des règles assez succinctes :

- Un comité au moins composé de
  - **Représentants des employeurs (50%)**
  - **Représentants d'associations d'usagers ou d'habitants**
  - **Habitants tirés au sort**
    - Dont le nombre de membre est libre
    - Auxquels on peut ajouter d'autres types de représentants
- Une **périodicité de réunion semestrielle, a minima, et une consultation** avant toute évolution
- Une instance uniquement **consultative** : à l'issue des séances, le Comité émet un **simple avis**.

Le but est donc de créer **une instance de dialogue se réunissant régulièrement** et permettant *in fine* de **mieux définir les politiques de mobilité**

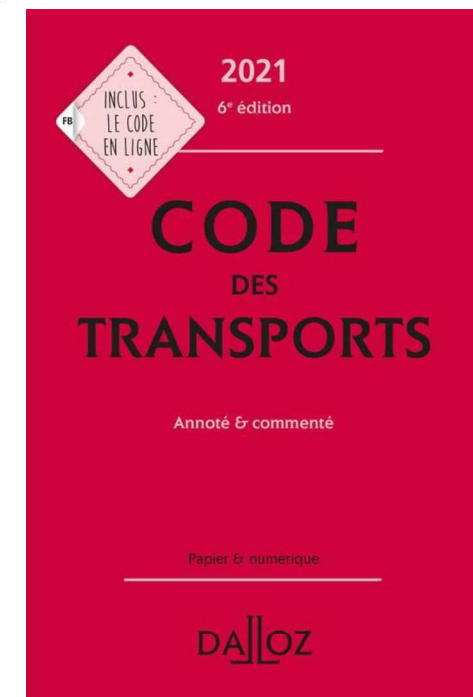


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



# #ENTREZDANSLALÉGENDE



## Communauté Lesneven Côte des Légendes Kumuniezh Lesneven Aod ar Mojennoù

12, boulevard des Frères Lumière 29260 Lesneven  
02 98 21 11 77 • [contact@clcl.bzh](mailto:contact@clcl.bzh)

[clcl.bzh](http://clcl.bzh) • [f](#) [@](#) [v](#)