

Plan de Mobilité Rurale
Présentation du programme d'action
Questembert Communauté

- **Rappel des objectifs et de la démarche d'étude**
- **Les orientations retenues de la politique mobilité de Questembert Communauté et d'Arc Sud Bretagne**
- **La traduction opérationnelle : le plan d'actions**

- Cette étude est la poursuite de la dynamique de coopération engagée entre les deux EPCI sur la question de la mobilité et a pour objectifs :
 - D'améliorer les conditions de circulation tous modes pour l'ensemble de la population en identifiant les besoins de mobilité et en s'appuyant sur des potentiels des offres existantes
 - De définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle intercommunale et en lien avec les polarités voisines
 - De décliner les orientations engagées en matière d'aménagement et d'urbanisme du territoire et de développement durable issues du SCOT d'ASB et du PLUI valant SCOT de QC
 - De sensibiliser auprès des acteurs du territoire pour développer les alternatives au tout automobile
- Ce Plan de Mobilité Rurale constituera au final un réel outil programmatique :
 - Une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité pour chaque intercommunalité
 - Un programme d'actions adapté aux besoins, contexte et finances locales et répondant aux enjeux énergétiques (loi TECV)

Entretiens
Enquêtes population
Questionnaires
communaux
Groupes de travail
Cotech
Copil
Conseil
communautaire
Réunions publiques

- TF - Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic
- TF - Phase 2 : Propositions d'actions
- TF - Phase 3 : Formalisation et validation du PMR
- **TC – Accompagnement dans la mise en œuvre des actions**

Démarrage : 29 juin 2017
Cotech 01 décembre 2017
Copil 07 décembre 2017 :
validation du diagnostic
Bureau com 18 décembre 2017
: **validation des enjeux**
Groupes de travail 13 mars
2018 : **échanges sur la**
traduction des enjeux en
actions
Commission du 18 juin :
échanges sur les
propositions d'actions
Copil / Cotech 12 juillet 2018
Copil /Cotech 13 novembre
2018

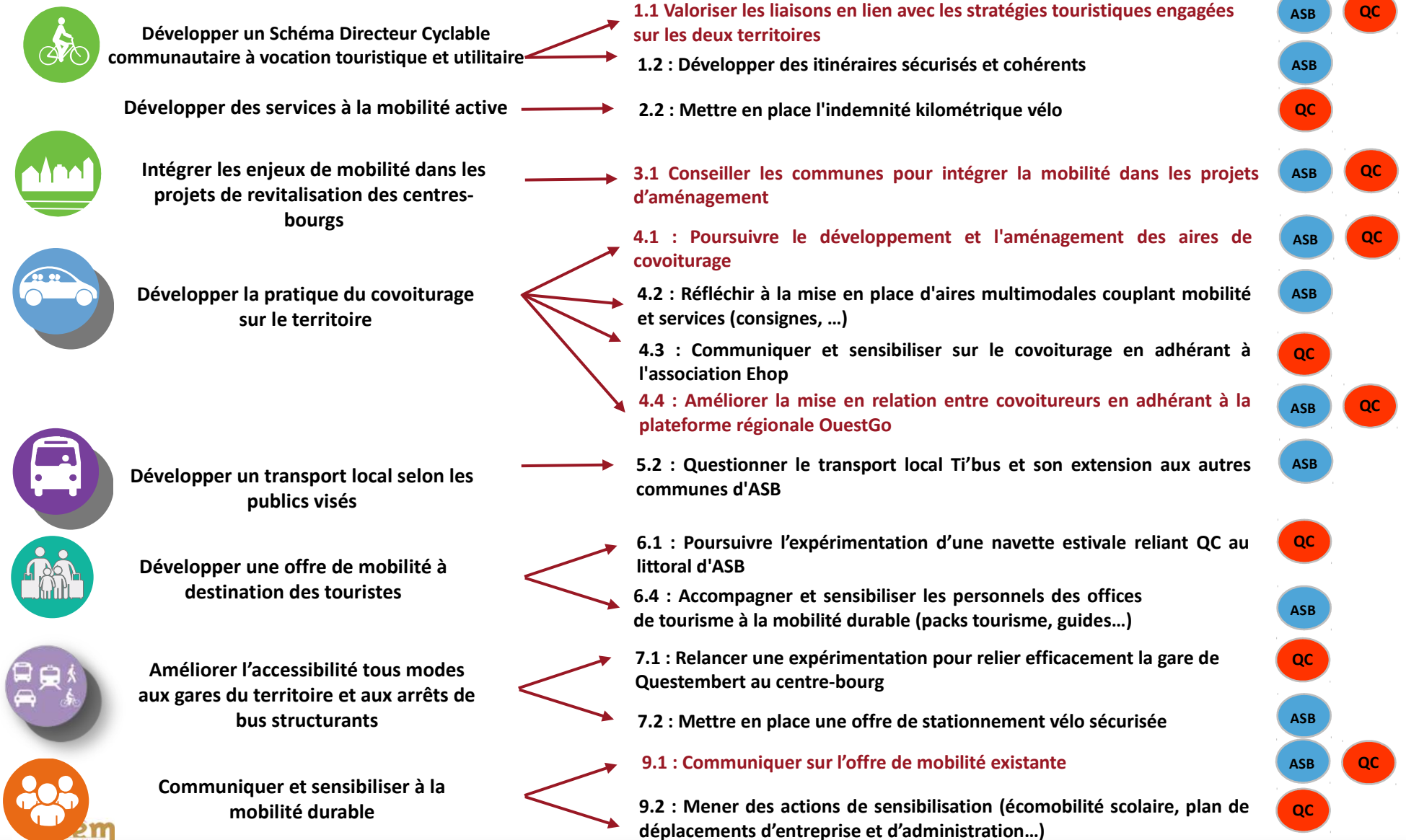
Le programme d'actions opérationnelles proposé lors du COPIL du 12 juillet

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

AXE 1 : Améliorer les conditions de déplacements de proximité sur le territoire	
1.	Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à vocation touristique et utilitaire
1.1	Valoriser les liaisons en lien avec les stratégies touristiques engagées sur les deux territoires (valorisation des VVV)
1.2	Développer des itinéraires sécurisés et cohérents
2.	Développer des services à la mobilité active
2.1	Mettre à disposition/ location des vélos (et/ou VAE, vélos électriques)
2.2	Mettre en place l'indemnité kilométrique vélo
3.	Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs
3.1	Conseiller les communes pour intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement (en lien avec PLU, PLUi)
3.2	Proposer un appui technique pour développer des outils de modération des vitesses dans les bourgs
3.1	Mieux encadrer les pratiques de stationnement (mutualisation, réglementation...)
AXE 3 : Optimiser et développer les offres de transport existantes	
7.	Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants
7.1	Relancer une expérimentation pour relier efficacement la gare de Questembert au centre-bourg
7.2	Mettre en place une offre de stationnement vélo sécurisée
8.	Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales
8.1	Développer l'autopartage entre particuliers
8.2	Communiquer sur le transport scolaire mixte
9.	Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable
9.1	Communiquer sur l'offre de mobilité existante
9.2	Mener des actions de sensibilisation (écomobilité scolaire, plan de déplacements d'entreprise et d'administration...)

AXE 2 : Tenir compte des besoins de déplacements selon les lieux de résidence et les catégories de population	
4.	Développer la pratique du covoiturage sur le territoire
4.1	Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage
4.2	Réfléchir à la mise en place d'aires multimodales couplant mobilité et services (consignes, ...)
4.3	Communiquer et sensibiliser sur le covoiturage en adhérant à l'association Ehop
4.4	Améliorer la mise en relation entre covoitureurs en adhérant à la plateforme régionale OuestGo
5.	Développer un transport local selon les publics visés
5.1	Expérimenter l'autostop organisé
5.2	Questionner le transport local Tibus et son extension aux autres communes d'ASB
5.3	Mettre en place un minibus mutualisé entre les communes et les structures locales
6.	Développer une offre de mobilité à destination des touristes
6.1	Expérimenter une navette estivale reliant QC au littoral d'ASB
6.2	Mettre en place une gestion spécifique d'accès à certains sites touristiques (navette et Parc relais, réglementation stationnement...)
6.3	Expérimenter des solutions de mobilité alternatives et ludiques (navettes hippomobiles, maritimes...)
6.4	Accompagner et sensibiliser les personnels des offices de tourisme à la mobilité durable (packs tourisme, guides...)

Les actions prioritaires





MESURE 1.1 : Valoriser les liaisons en lien avec les stratégies touristiques engagées sur les deux territoires

- Plusieurs itinéraires de véloroutes/voies vertes traversant le territoire (pour la plupart non réalisés)
- 📄 Les deux territoires ont engagés des réflexions sur le développement du vélo à vocation touristique
- 📄 Contrat d'attractivité touristique de QC : réflexion sur le développement d'itinéraires cyclables à vocation touristique

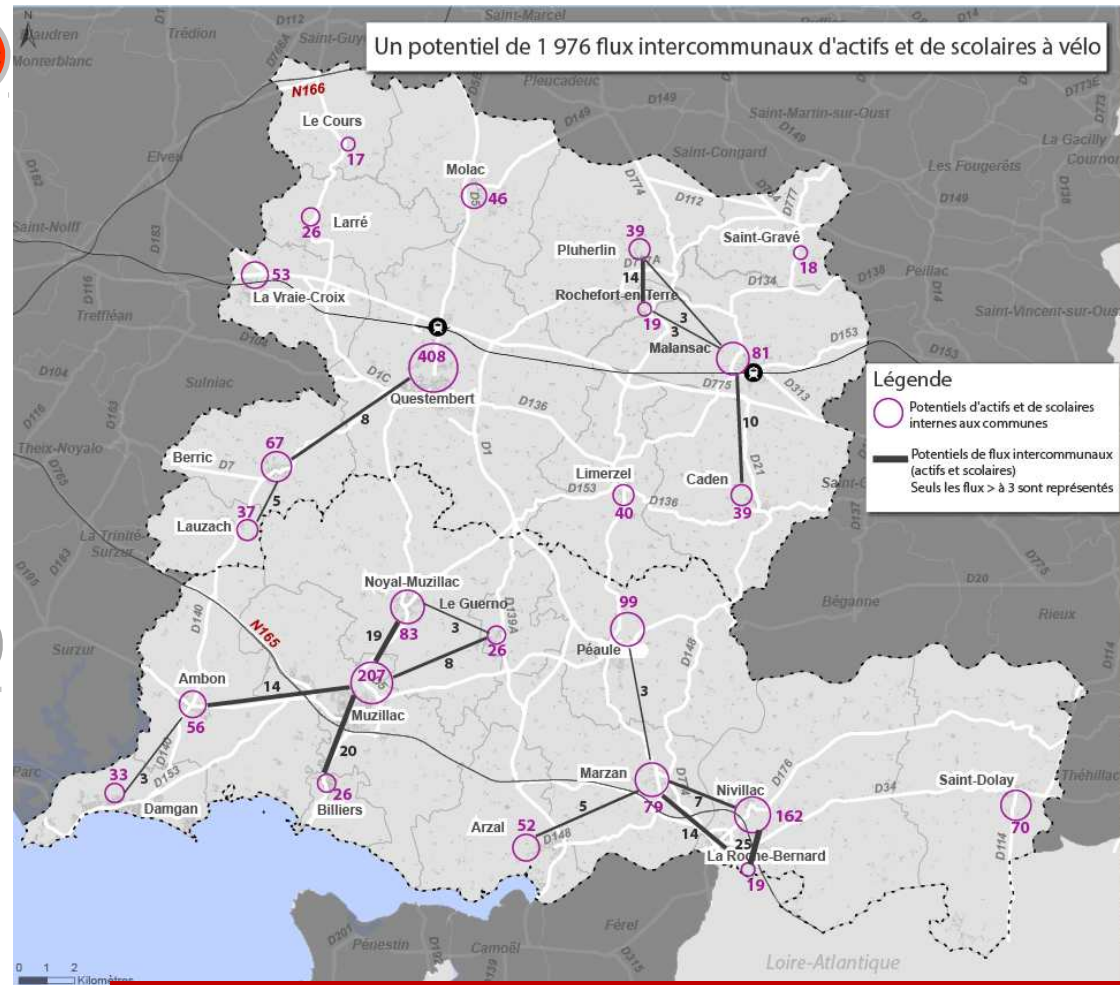


MESURE 1.2 : Développer des itinéraires sécurisés et cohérents

- S'ajoute des potentiels de développement du vélo pour des déplacements non contraints (achats, loisirs, etc.)
- Près de 2000 actifs et scolaires pourraient utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-travail et domicile étude



Ce Schéma Directeur Cyclable Communautaire possède un double potentiel, touristique et utilitaire



	Potentiel Actifs	Potentiel Scolaires	Potentiel total	%
Potentiel intra	581,13	1220,7	1802	91%
Potentils <4 km	36,1	43,17	79	4%
Potentils < 8 km	53,73	41,405	95	5%
Total	671	1305	1976	100%



MESURES 1.1 et 1.2

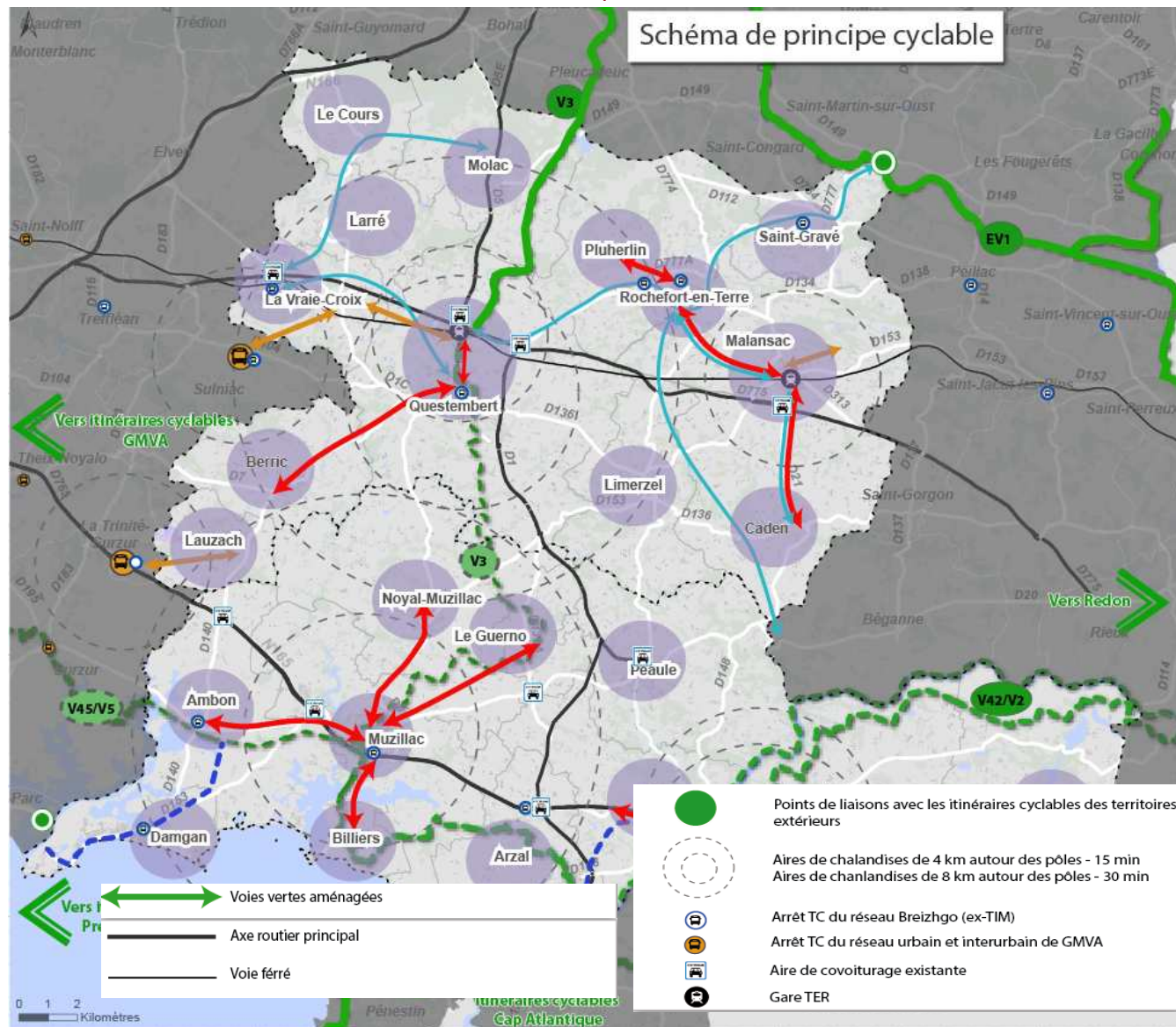
Ainsi, plusieurs objectifs doivent guider la définition du Schéma :

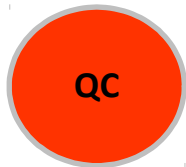
- Des liaisons intercommunales à vocation utilitaire vers les pôles principaux →
- Des liaisons à vocation de rabattement vers les points d'intermodalité →
- Des liaisons touristiques visant à donner une réponse locale au Schéma Vélo Régional
 - Liaisons inscrites dans le CAT de QC →
 - Liaisons inscrites dans le Plan Vélo ASB →

Ces liaisons touristiques peuvent également être le support de déplacements utilitaires et doivent être pensées en connexion avec les itinéraires voisins

- Des liaisons plus locales permettant une continuité des itinéraires dans les zones agglomérées et une meilleure accessibilité modes doux aux polarités dans une zone de chalandise pertinente.

L'objectif de cette action est de constituer un maillage d'aménagements cyclables dans une **optique utilitaire mais aussi de loisirs** et ainsi faciliter les déplacements internes.



MESURES
1.1 et 1.2

Certains
financements
sont sous réserve
de la réalisation
d'itinéraires à
vocation utilitaire

N°	Itinéraire	Potentiels scolaires et actifs	Distance intra QC (km)	Existant intra QC (km)	Manquant intra QC (km)	Aménagements préconisés	Vocation	Coûts (estimation)	Plan vélo ASB - QC ou proposition
1	Questembert-le Guerno	0	6,23	0	6,23	Route partagée- signalétique	Touristique	18 690,00 €	Plan vélo ASB/CAT QC
2	Questembert-Pluherlin	0	8,33	1,33	7	Route partagée- signalétique	Touristique	21 000,00 €	CAT de QC
3	Pluherlin- Etang du moulin neuf		0,97	0	0,97	Route partagée- signalétique	Touristique	2 910,00 €	CAT de QC
4	Pluherlin-Rochefort-en-Terre	14	1,91	0	1,91	Route partagée- signalétique	Mixte	5 730,00 €	CAT de QC
5	Rochefort-en-Terre-saint-Gravé	0	7,15	0	7,15	Route partagée- signalétique	Touristique	21 450,00 €	CAT de QC
6	Saint-Gravé vers Eurovélo 1	0	3,58	0	3,58	Route partagée- signalétique	Touristique	10 740,00 €	CAT de QC
7	Questembert-centre - Bel Air	-	3,1	2	1,1	Bandes et pistes existantes à reprendre	Mixte	10 000,00 €	CAT de QC
8	Questembert-la Vraie Croix	0	9,28	0	9,28	Route partagée- signalétique	Touristique	27 840,00 €	CAT de QC
9	La Vraie Croix vers GMVA	-	1,28	0	1,28	Route partagée- signalétique	Touristique	3 840,00 €	CAT de QC
10	Moulin Neuf- Malansac	-	5,32	0,22	5,1	Route partagée-signalétique	Touristique	15 300,00 €	CAT de QC
11	Malansac-Caden	10	5,34	0,19	5,15	Route partagée-signalétique	Touristique	15 450,00 €	CAT de QC
12	La Vraie Croix-Larré	-	3,63	0	3,63	Route partagée-signalétique	Touristique	10 890,00 €	CAT de QC
13	Larré-le Cours	-	4	0	4	Route partagée-signalétique	Touristique	12 000,00 €	CAT de QC
14	Le Cours-Molac	-	6	0	6	Route partagée-signalétique	Touristique	18 000,00 €	CAT de QC
15	Rochefort-en-Terre-Limerzel-Caden-Folleux	-	18	0	18	Route partagée-signalétique	Touristique	54 000,00 €	CAT de QC
Total itinéraires inclus dans le Contrat d'Attractivité Touristique de QC			84	4	80			247 840 €	
16	Malansac-Rochefort-en-Terre	3	4,42	0,1	4,32	Bandes cyclables - Route partagée	Utilitaire	35 100,00 €	Proposition variante utilitaire
17	Malansac-Caden	10	5,34	0,19	5,15	Pistes cyclables - voie verte	Utilitaire	785 790,00 €	Proposition variante utilitaire

Coûts

> Entre 247 840 € et 2 188 830 € (selon choix des variantes)

Financements possibles

- 91 900 € prévus dans le CAT pour l'aménagement d'itinéraires cyclables (38 % QC, 62 % Département)
- 10 000 € prévus dans le CAT pour la connexion Bel-Air – bourg (50% Département, 50% QC)
- Contrat de ruralité Pays de Vannes : 600 000 € ((Aménagements travaux/signalétique vélo, stationnement, acquisition de parcelles)
- Contrat de partenariat Fonds régional Pays de Vannes : 200 000 € (50 % de l'investissement)
- Tranche conditionnelle de l'étude + budget supplémentaire : 40 000 €
- AAP Vélos et Territoire : 100 000 €

Suite à donner

- Nécessité d'une AMO pour approfondir des itinéraires : 20 000 € si mutualisation avec ASB
- Prévoir 0,2 ETP pour le suivi de la politique vélo (possibilité de mutualiser avec ASB)



MESURE 2.1 : Mettre à disposition/ location des vélos (et/ou VAE)

❖ Mettre en place une station libre service vélo en gare de Questembert (prévu dans le CAT de QC)

- Investissement dans une station vélo ainsi que dans 4 vélos de ville et 6 vélos électriques

Ou proposition ITEM

❖ Développer un service de location de vélo à destination des habitants

- Achat de 30 VAE par EPCI pour répondre à une demande pour des motifs variés (domicile-travail, loisirs, ...)
- Location possible en moyenne et longue durée afin de favoriser l'usage du vélo dans une optique utilitaire.
- Différents points de retraits existants et à définir :
 - le siège des 2 communautés de communes ?
 - Les Mairies des Communes ?
 - Certains PEM structurants ?
- Location sur réservation avec dépôt de caution non encaissée de 400 €
- Acquisition possible au terme de 2 ans de location

Tarification de location proposée – Location VAE – QC	
Durée	Proposition 1
Journée	5€
WE	10€
Semaine	20€
Mois	30€
Trimestre	75€
Année	250€ Puis acquisition au bout de 2 ans de location

❖ Communiquer largement sur ces services

- En variant les supports : flyers, affiches, site des communautés de communes et des mairies et lors d'événements.

Coûts

- 1) 52 500 € pour achat de 30 VAE
 - ↳ Gestion des locations : 0,25 ETP
- 2) Investissement station vélo + achat des 6 vélos : 50 000 €
 - ↳ Gestion de la station : 7 500 €/an

Financements possibles

- Contrat d'Attractivité touristique de QC : 50 000 € (50 % Département, 50% QC)
- Aap vélos et territoires : 100 000 €
- Fonds Européen Leader : 50 000 €

Suite à donner

- Définir type de service à mettre en place et cibles du service
- Gestion en interne ou externalisée ?
- Prévoir 0,1 ETP par EPCI pour piloter la démarche



MESURE 2.2 : Mettre en place l'indemnité kilométrique vélo

- ❖ Estimation financière du cout annuel de l'IKV sur un an au sein de Questembert Communauté

Nb de salariés	PM vélo	Distance DT moyenne	Fréquence moyenne d'usage	Estimation de l'augmentation du nombre de cyclistes la 1ère année	Estimation du nombre de cyclistes en année 1	Nombre de trajets AR réalisés par an par l'ensemble des cyclistes	Budget prévisionnel
70	3 %	5 km	65%	50%	3	992	600 €

- ❖ Communication nécessaire pour informer les salariés de la démarche

- 📁 Organisation d'une réunion en interne
- 📁 Organisation de temps de sensibilisation à la mobilité à vélo

- ❖ Suivi de la démarche de l'IKV



La mise en place de l'IKV peut se faire dans le cadre d'une expérimentation sur 1 an
Elle peut également s'intégrer dans le cadre d'un Plan de Mobilité à l'échelle de la Collectivité

Qu'est-ce que l'IKV ? Créée par la loi de transition énergétique pour la croissance verte, l'indemnité km vélo consiste à verser une indemnité à ses salariés venant au travail à vélo, sous conditions.

- Calculée sur la base de **0,25 centimes/km** sur le trajet le + direct entre le domicile et le travail – **dans la limite de 200€ par an et par salarié**
- Peut être mis en place par les **entreprises privées et publiques**
- Peut être **cumulée avec la prise en charge d'un abonnement aux transports en commun** uniquement lorsque le vélo est utilisé pour rejoindre une gare ou un arrêt de transport public (tram, bus...).



Coûts

Financements possibles

Suite à donner

600 € de budget IK la 1^{ère} année

- Temps humain prévu dans les 0,1 ETP pour le suivi de l'action 2 (QC)

Gestion de la démarche : interne

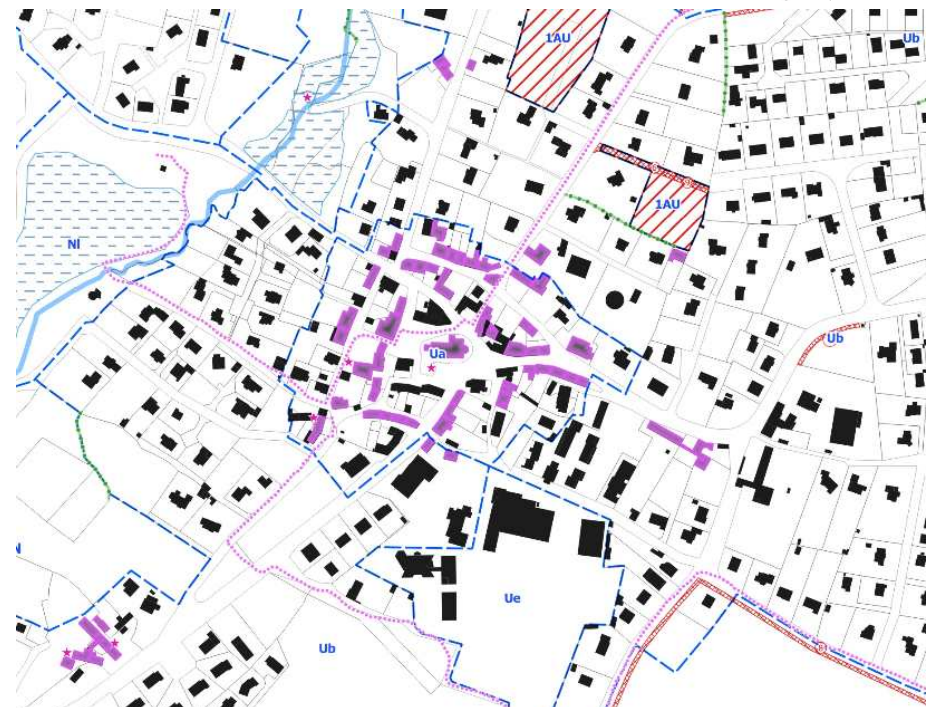
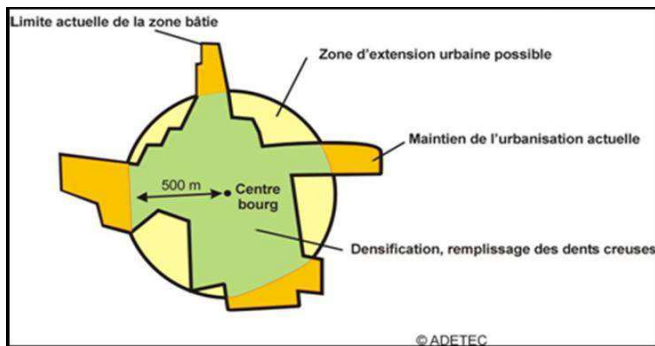


📄 **MESURE 3.1 : Conseiller les communes pour intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement (en lien avec PLU, PLUi)**

- ❖ Utiliser le PLUI pour accompagner vers une mobilité durable :
 - Limiter l'étalement urbain en développant un urbanisme favorisant les déplacements de proximité
 - S'appuyer des apports de la loi ALUR de 2014 :
 - stationnements, Insertion, dans le règlement, de places vélos et de recharges pour voitures électriques , accessibilité tous modes ...
 - + emplacements réservés (dans le cadre d'un Schéma Cyclable)



Rôle de la collectivité : coordination et conseils auprès des communes



Cheminement doux à créer ou à conserver au titre de l'article L.151-38 du Code de l'Urbanisme

Extrait du document graphique du PLUI de QC sur la commune de Berric inscrivant les cheminements piétons/cycles à créer

Coûts

Financements possibles

Suite à donner

- Coûts internes de valorisation des enjeux de mobilité et de prise en compte des thématiques dans les opérations d'aménagements

➤ **Prévoir temps humain pour l'ensemble de l'action 3 (lien mobilité et urbanisme) : 0,1 ETP par EPCI**



📁 **MESURE 3.2 : Proposer un appui technique pour développer des outils de modération des vitesses dans les bourgs**

❖ Inciter les communes à réaliser des **Plans de Mobilité Douce** : planifier les investissements en coordonnant les aménagements de l'espace public favorables à la marche et au vélo, gestion du stationnement...

Statut de la zone ou de la voie	aire piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération	section 70
<i>Vitesse maximale</i>	<i>Allure au pas</i>	<i>20 km/h</i>	<i>30 km/h</i>	<i>50 km/h</i>	<i>70 km/h</i>
Équilibre vie locale / fonction circulatoire					

Problématique	Dispositif et coûts	Illustration
Limitation des vitesses automobiles en centre-bourg	<p>Zone de réduction des vitesses : portion de voirie limitée à 30 km/h</p> <p>Zone de pacification : Ex : Zone 30 / Zone de rencontre / Aire piétonne</p> <p><i>Entre 100 € à 500 € / ml selon l'intensité de pacification</i></p>	



Ex : Signalétique piétonne - Nîmes

Coûts

› Coûts internes d'accompagnement et d'incitation des communes
› Cout moyen d'un Plan par commune : 20 K€

Financements possibles

Suite à donner

› Possibilité d'accompagner les communes techniquement et financièrement via des fonds de concours (ex : 5 000 €/commune)

➤ **Prévoir temps humain pour l'ensemble de l'action 3 (lien mobilité et urbanisme) : 0.1 ETP par EPCI**



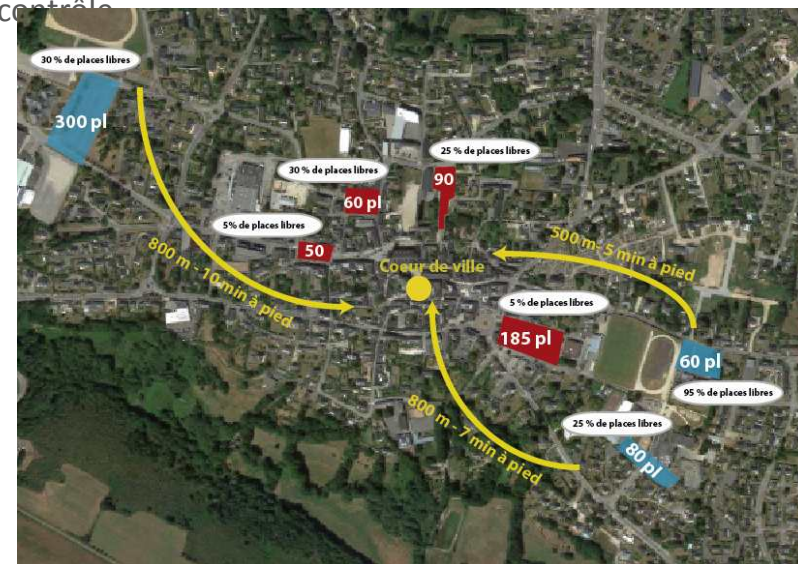
📄 **MESURE 3.3 : Mieux encadrer les pratiques de stationnement (mutualisation, réglementation...)**

❖ Faciliter la lecture de l'offre publique de stationnement et sensibiliser au stationnement gênant

- ✓ Campagnes de marquage au sol des places, où le stationnement est autorisé
- ✓ Identifier les secteurs où le stationnement peut être déporté, et jalonner ces espaces
- ✓ Développer des campagnes de communication pour sensibiliser au stationnement gênant
- ✓ Développer le **contrôle du stationnement illicite** en lien avec les agents affiliés au contrôle

❖ Mettre en œuvre un meilleur jalonnement des parkings

- ✓ Offrir + de visibilité aux parkings périphériques dans les polarités avec une signalétique/jalonnement plus efficace
- ✓ Indiquer où se stationner en fonction du temps resté sur place



Coûts

- ›100 €/place marquée
- ›Campagne de communication et formation des agents de contrôle : 3000 €
- ›Panneaux de jalonnement : de 70 à 150 €

Financements possibles

Suite à donner

- ›Déterminer les communes dans lesquelles le stationnement peut être problématique (saturation, stationnement illicite, sauvage..)
- ›Coût à la charge des communes/accompagnement technique des EPCI : **Prévoir temps humain pour l'ensemble de l'action 3** (lien mobilité et urbanisme) : 0.1 ETP par EPCI



MESURE 3.4 : Développer la mobilité inversée (espaces de coworking, services itinérants...)

Secondaire

QC

- ✓ Services itinérants ou regroupés au sein d'un équipement
- ✓ Proposer des espaces de travail collectifs par exemple sur des lieux publics (bibliothèque...) ou chez des partenaires (café...)
 - ❖ Réaliser un travail interne d'identification des besoins en matière de coworking
 - ✓ En lien avec le service économie de Questembert Communauté
 - ✓ Identifier les entreprises qui pourraient être intéressées par la démarche (ex : union des entrepreneurs du QC)
 - ✓ Identifier des lieux potentiels pour accueillir ce type d'usage (soit un lieu existant comme une médiathèque, soit un lieu dédié)
 - ✓ Définir le portage de projet : interne ou délégué à une association par exemple



Espace de Coworking « La Flotille » (Crozon)

L'Ecloserie numérique (Boitron – Normandie)

- ✓ Projet de coworking porté par une association œuvrant dans l'inclusion sociale et le développement économique à l'aide du numérique,
- ✓ Lieu : ancienne école réhabilitée pour construire 2 bureaux privatifs, une salle de réunion-formation et un espace de convivialité
- ✓ Equipements : Visio-projecteur et solution de visio-conférence (**Ordinateur non fournis**)
- ✓ Autres activités : formations sur le numérique, Repair café...
- ✓ Coûts :
 - ✓ 15 000 € financés par la commune de Boitron ((réfection du bâtiment, câblage, achat de mobilier, 5 ordinateurs pour la formation, solution de webconférence, vidéoprojecteur...)
 - ✓ 5 500 € financés par le CD de l'Orne (Réfection du bâtiment)
 - ✓ 57 000 € financés par la Région Basse-Normandie (raccordement internet en très haut débit)

Coûts

›A définir

Financements possibles

- ›Contrat de ruralité Pays de Vannes : 600 000 €
- ›Subventions possibles dans le cadre d'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)

Suite à donner

- ›Portage du projet par QC ou accompagnement technique et financiers d'acteurs locaux via AMI ou Appel à projets (enveloppe financière allouée)
- **Prévoir temps humain pour l'ensemble de l'action 3 (lien mobilité et urbanisme) : 0,1 ETP**



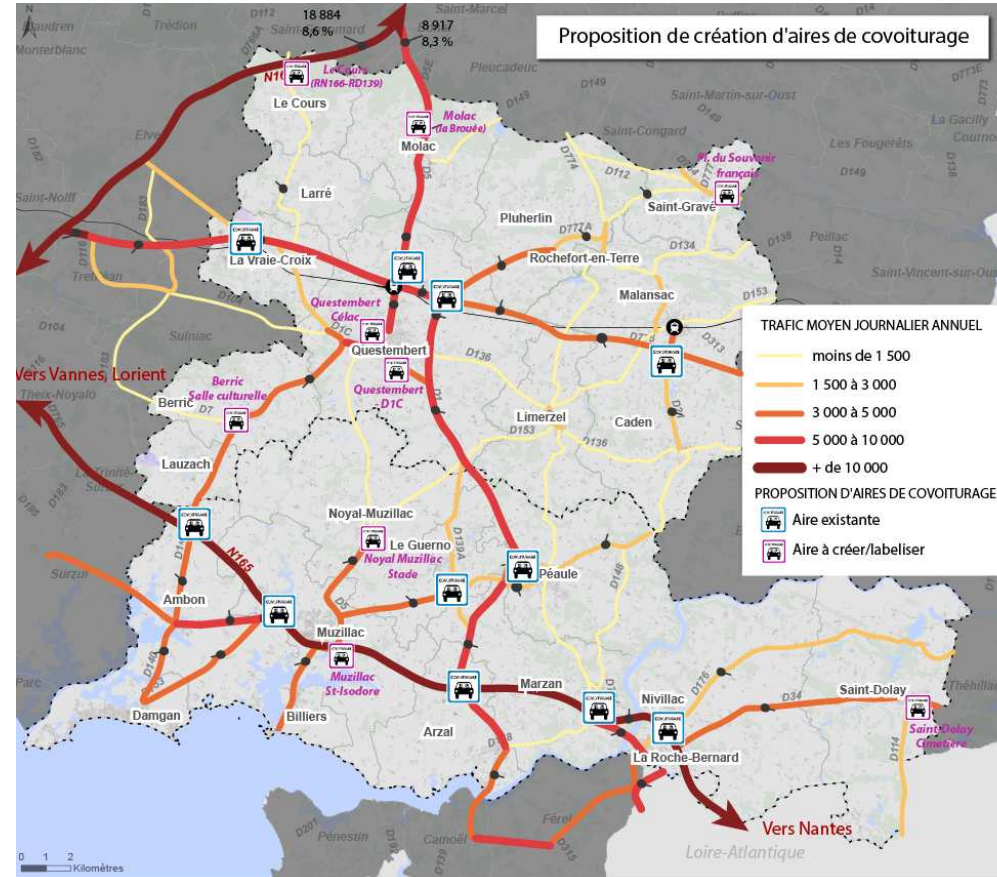
MESURE 4.1 : Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage

Structurer un Schéma de Covoiturage à l'échelle communautaire qui recense :

- ✓ Labelliser les aires de covoiturage informelles
- ✓ Réserver des places de parking pour le covoiturage en partenariat avec les dirigeants des centres commerciaux notamment, de manière à éviter les parkings sauvages
- ❖ Définir une charte d'aménagement des aires de covoiturage

La Charte d'Aménagement permet de formaliser les principes d'aménagements et de conception des aires dont les critères suivants peuvent être définis :

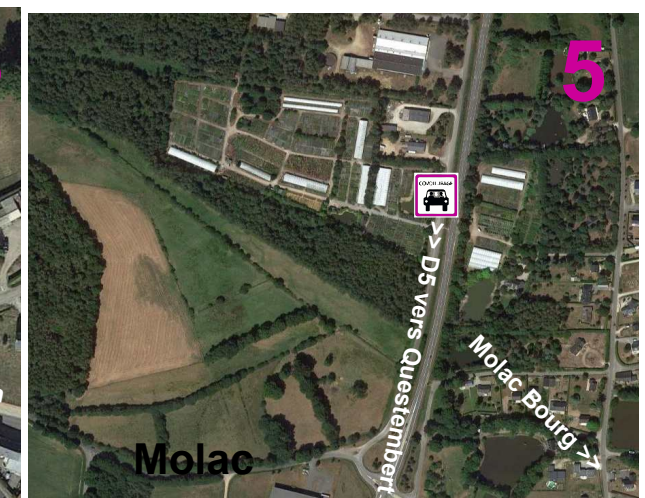
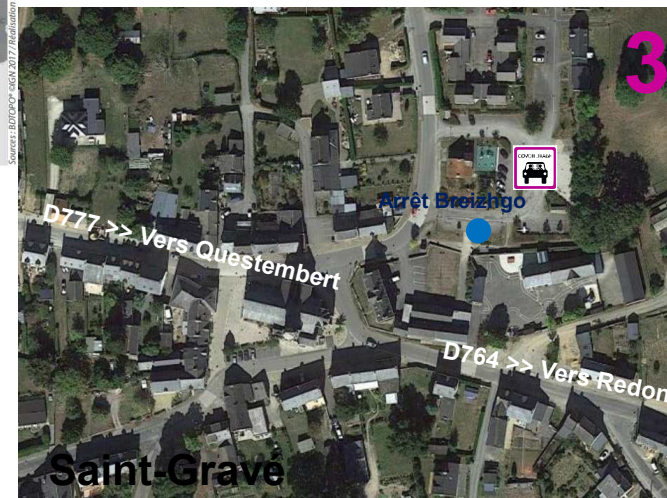
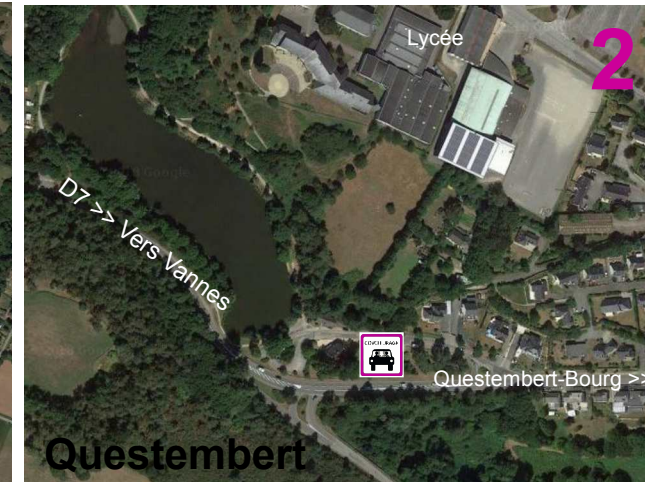
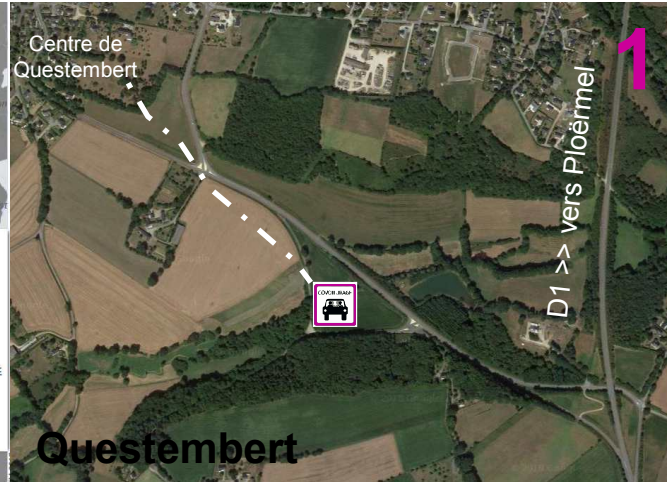
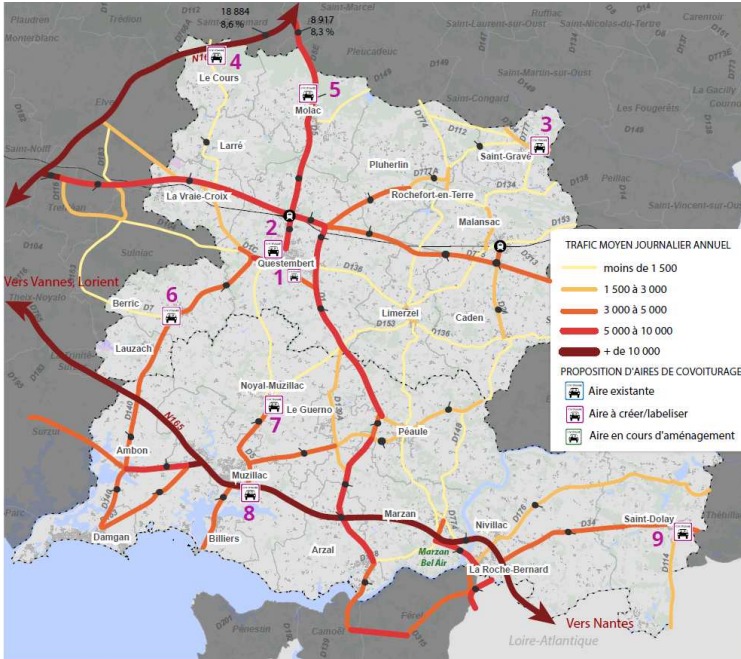
- ✓ Sa localisation : visibilité, gratuité, accessibilité, sur espace privé... dimensionnement de l'aire, sécurité, visibilité, entrée / sortie
- ✓ Ses principes d'aménagement et de conception :
- ✓ Caractéristiques liées à l'implantation
- ✓ Équipements et niveaux de services
- ✓ La signalisation des aires
- ✓ Dans le cas d'une implantation sur des espaces privés, une convention peut être envisagée entre la collectivité et le propriétaire privé assortie d'une durée d'engagement



Exemples d'aire structurante et de signalétique verticale

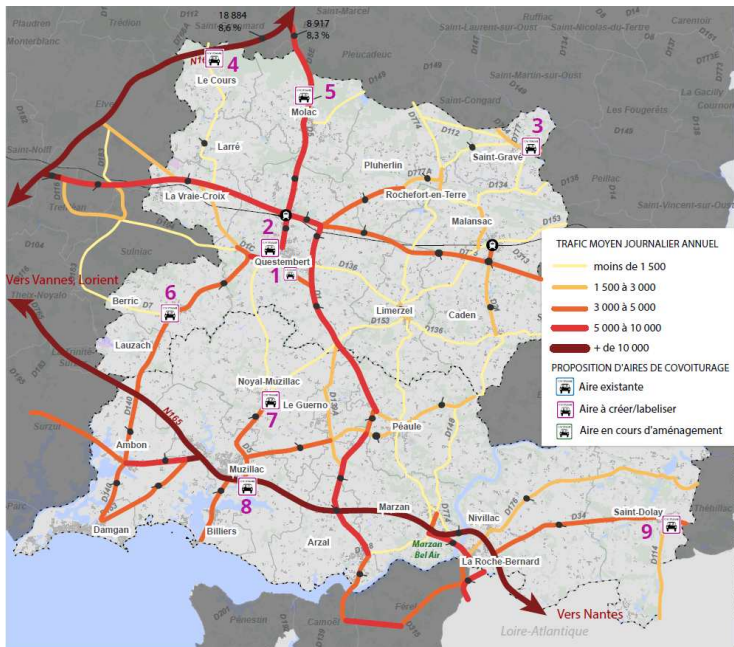


MESURE 4.1 : Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage





↳ **MESURE 4.1 : Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage**





MESURE 4.1 : Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage

	Localisation	Nombre de places	Statut	Desserte TC	Rabattement vélo	Commentaires	Coûts
1	Questembert D1C	15	A créer	Pas de desserte TC à proximité	Cheminevements modes actifs prévus dans le PLUI du Questembert Communauté Un abri vélo couvert à aménager	Prévue dans le PLUI (emplacement réservé) A créer ex-nihilo	22 500,00 €
2	Questembert - Célac	8	A labeliser	Arrêt TC Breizhgo au niveau du Lycée Berthelot	Cheminevements piétons existants vers le centre-bourg et le lycée Cheminevements vélo à aménager Itinéraire intégré dans le Schéma de Principe Cyclable	Prévoir stationnement longitudinal	4 000,00 €
3	Saint-Gravé - place du souvenir Français	6	A labeliser	Arrêt TC Breizhgo ligne 10 – quais existants	Accès modes actifs existants A intégrer dans le Schéma de Principe cyclable Un abri vélo couvert à aménager	Aire de centre-bourg	1 200,00 €
4	Le Cours - proche échangeur N166	5	A créer	Pas de desserte TC de la commune	Prévoir des cheminevements modes actifs	Eloignée du centre-bourg de + de 2 km Pas de cheminevements prévus mais à l'intersection d'axes structurants notamment vers Vannes	5 000,00 €
6	Molac - la Brouée	10	A créer	Pas de desserte TC de la commune	Prévoir cheminevements modes actifs	Stationnement informel existant sur délaissés routiers	5 000,00 €
6	Berric-Salle Culturelle	15	A labeliser	Pas de desserte TC de la commune	Zone 30 existante dans la Rue du Verger Cheminevements piétons de qualité depuis l'aire vers le centre bourg Un abri vélo couvert à aménager	Une pratique informelle existante et des demandes des habitants pour la labeliser Il existe déjà une signalétique	3 000,00 €
Total QC		59					40 700 €

Coûts

- › Aire à créer : 500 à 1 000 € par place
- › Aire à labeliser : 200 €/place
- › QC : 40 700 € pour la création/labélisation de 59 places
- › ASB : 11 200 € pour la création/labélisation de 24 places

Financements possibles

- › Sources de financement possibles ?

Suite à donner

- › Quid des compétences ? Loi LOM
- › Avis sur les aires de covoiturage proposées

➤ **Prévoir temps humain pour le suivi des actions de covoiturage : 0,1 ETP par EPCI**



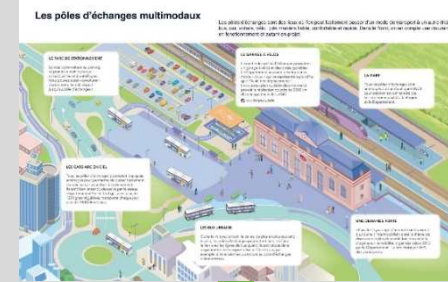
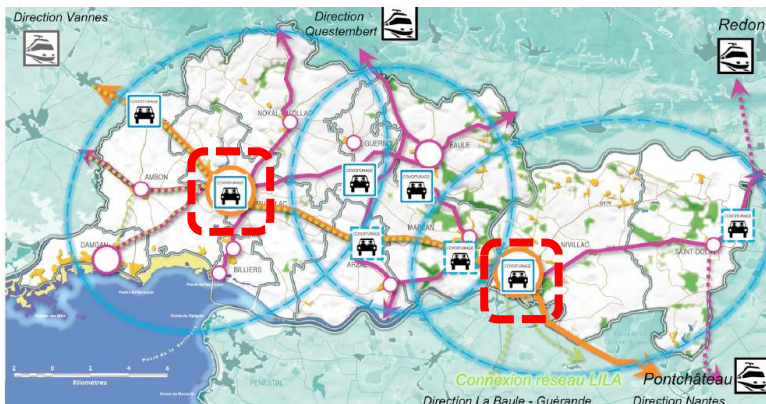
MESURE 4.2 : Réfléchir à la mise en place d'aires multimodales couplant mobilité et services

❖ Organiser les offres de mobilité à intégrer dans les aires multimodales

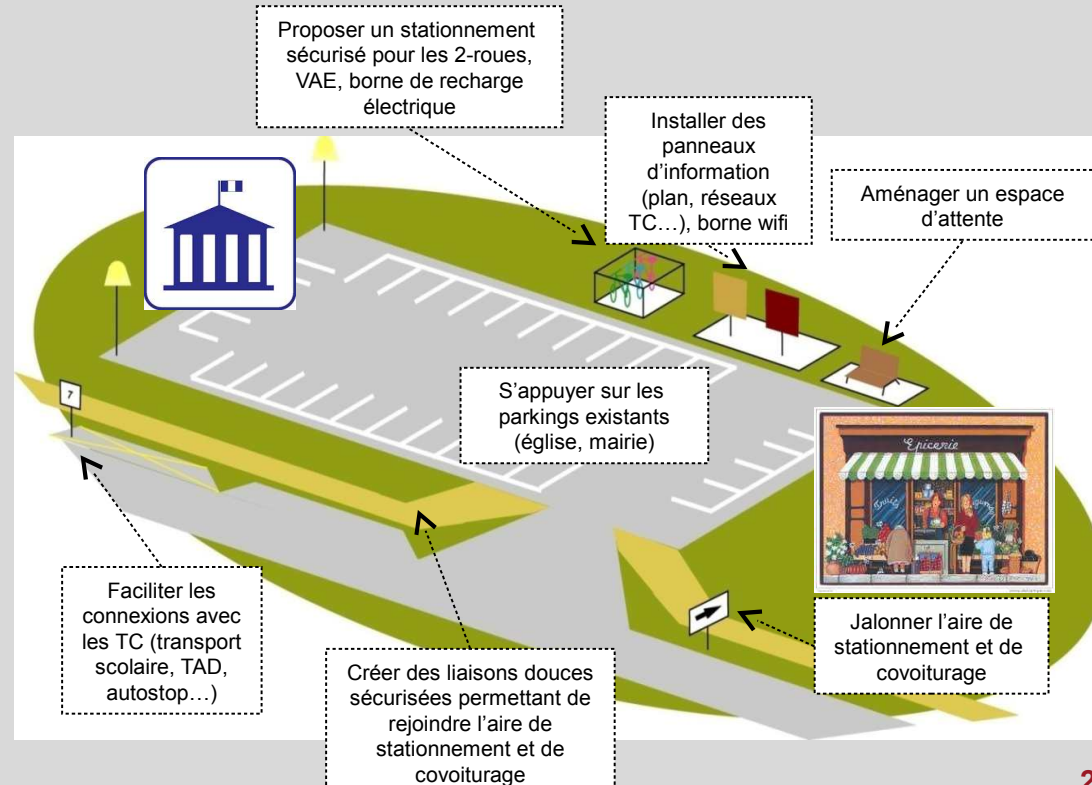
- Accès et stationnement facilités pour les cyclistes
- Cheminements piétons de qualité
- Possibilités de rabattement automobile
- Services complémentaires : bornes de recharge électrique, informations multimodales, espaces d'attentes confortables; bornes wifi, consignes...
- Un jalonnement et une signalétique efficaces

❖ Définir la localisation de ces aires multimodales

- Plusieurs pôles envisageables sur ASB :
 - Sur des aires de covoiturage existante
 - Au niveau d'arrêts de cars structurants
 - Dans les centres-bourgs à proximité des commerces et services,



➤ Schéma de principe d'organisation d'un pôle de mobilité : s'appuyer sur les offres existantes pour organiser le pôle de mobilité





MESURE 4.2 : Réfléchir à la mise en place d'aires multimodales couplant mobilité et services

Expérimentation sur l'aire de covoiturage de Muzillac (Terre Océan)

Grands principes d'aménagements

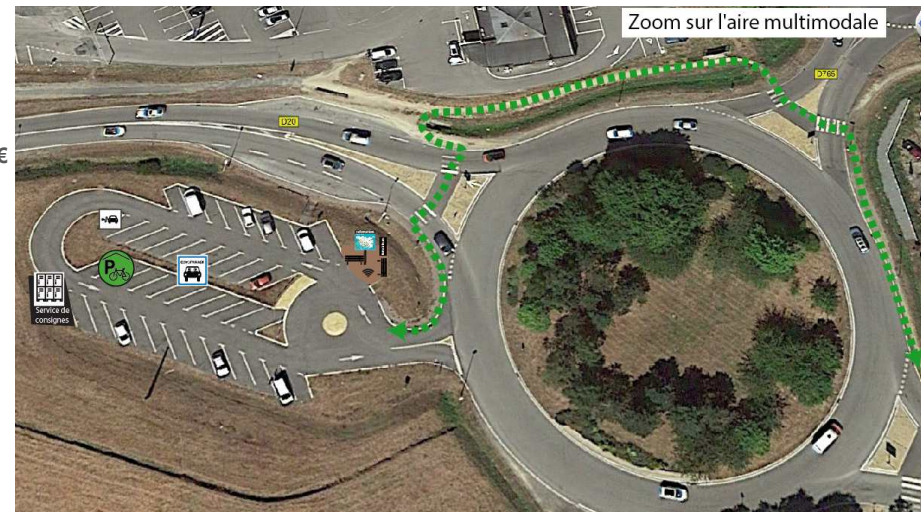
- **Rabattement automobile** : un positionnement de l'aire au carrefour d'axes stratégiques (RN165 vers Vannes, RD5 vers Questembert.)
- **Rabattement piétons** : des cheminements existent du centre-ville vers l'aire multimodale en passant par l'arrêt TC structurant mais pourraient être améliorés.
- **Rabattement cyclable** : les cheminements actuels sont quasiment inexistantes et aucun jalonnement n'existe pour indiquer l'aire. Des aménagements cyclables ont été réalisés autour de l'arrêt de bus. Il serait pertinent d'assurer **une continuité cyclable sécurisée du centre-ville vers l'aire de covoiturage**. Des **boxes vélos sécurisés** pourraient être aménagés afin de permettre une intermodalité vélo/covoiturage. Le type de stationnement à préconiser pour des arrêts de longue durée sont des boxes fermés.



Ex : boxes sécurisés- Val d'Ille-Aubigné- 2 000 € /vélo



Ex : VéloBox-Grenoble – 5 000 €



Beaucoup d'espace disponible autour de l'air : voir si besoin de foncier/ si saturation de l'aire

- **Rabattement TC routier** : l'arrêt de car le plus proche se situant à 500m, soit 1 minute en vélo, il serait d'autant plus intéressant de mettre en place des cheminements doux sécurisés
- **Des services complémentaires**: l'aire multimodale peut être complétée par différents services permettant de rendre l'expérience usagers plus confortable et attractive
 - Un **espace d'attente** avec mobilier urbain, **panneaux d'informations** sur les différentes offres de déplacements (offre, horaires, tarifs...), boîte à livres, accès wifi...
 - Un **service de consignes** permettant d'y déposer des objets (sacs, chargeur de batterie de vélo électrique)
 - Une **borne de recharge électrique**
 - Un **bon jalonnement** de l'aire de covoiturage pour améliorer sa visibilité





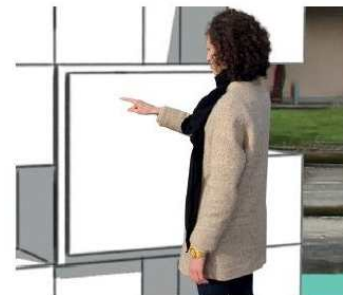
↳ **MESURE 4.2 : Réfléchir à la mise en place d'aires multimodales couplant mobilité et services**

❖ Expérimentation sur l'aire de covoiturage de Muzillac (Terre Océan)

Concept de « Pôle d'Echange de Proximité » - Audiar – Pays de Rennes

PACÉ & GO

Des courses livrées à la sortie du bus.



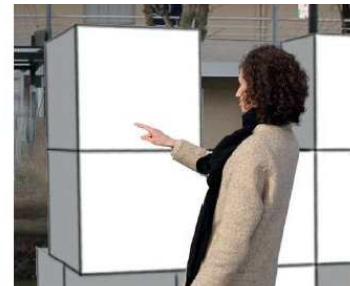
8h53 - J'arrive au pôle multimodal et je passe ma commande sur la borne.



8h58 - Mon covoiturage arrive pour me rendre au travail.



16h46 - Il dépose mes produits dans le casier qui m'est attribué.



20h57 - Je récupère ma commande...



Coûts

- › Etude juridique sur la mise en place d'une aire multimodale : 15 000 K
- › 5 boîtes individuelles vélos : 2 500 €/boîte soit 12 500 €
- › Panneau signalisant une aire de covoiturage: 100 €
- › Borne de recharge : entre 500 à 1000€ (hors frais d'installation)

Financements possibles

- › Morbihan Energie (installation de bornes de recharge électrique)
- › Ademe ?

Suite à donner

- › Quid de la compétence covoiturage
- › Travail partenarial avec la Région et les gestionnaires de voirie
- › Accompagnement technique du département ?
- **Prévoir temps humain supplémentaire sur l'expérimentation d'aire multimodale : 0,1 ETP**



MESURE 4.3 : Améliorer la mise en relation entre covoitureurs en adhérant à la plateforme régionale OuestGo



❖ Adhérer à la plateforme de covoiturage OuestGo

- ✓ Accès gratuit pour les utilisateurs de ce service afin de développer le covoiturage au quotidien, courte distance ou pour les publics en insertion
- ✓ Pour la Collectivité : un accès à des outils de suivi et d'animation

❖ Communiquer sur la plateforme OuestGo et sur les avantages de cette pratique

- ✓ Campagne de communication
- ✓ Organisation de temps forts autour du covoiturage
- ✓ Animation d'une communauté d'inscrits de covoitureurs OuestGo
 - ✓ Gestion de la base de données
 - ✓ Animation de la communauté d'inscrits
 - ✓ Suivi individualisé des inscrits

Les différents services proposés par ouestgo



Coûts

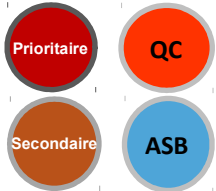
- › Coût d'adhésion à la plateforme : 750 €/an (accès aux bases de données et suivi des utilisateurs) pour chaque EPCI
- › Coûts en lien avec le programme d'actions d'Ehop sur ASB

Financements possibles

- › Tranche conditionnelle de l'étude + budget supplémentaire : 40 000 €

Suite à donner

- Prévoir temps humain pour le suivi des actions de covoiturage : 0,1 ETP par EPCI



📌 **MESURE 4.4 : Communiquer et sensibiliser sur le covoiturage en adhérant à l'association Ehop**

- ❖ Elaborer avec Ehop une programme d'actions de sensibilisation et de communication sur le covoiturage
- ❖ Elaborer avec Ehop une programme d'accompagnement et d'animations à mettre en place auprès des entreprises et des collectivités
- ✓ Identifier les entreprises porteuses d'engagement sur le développement du covoiturage
- ✓ Créer des communautés de trajet ou d'intérêt (par organisme)
 - Exemple : une communauté des pendulaires travaillant sur Vannes
- ✓ Développer le covoiturage auprès les demandeurs d'emplois
 - Rencontrer et former les prescripteurs de l'insertion
 - Faire bénéficier le service Ehop Solidaires à leurs publics



Programme d'actions Ehop 2018 pour ASB	
Socles d'actions	7 000 €
Accompagner le territoire à la réflexion sur le covoiturage Sensibiliser et communiquer sur les services EHOP Animer la communauté d'inscrits Evaluer le plan d'actions	
Le covoiturage domicile-travail et l'insertion professionnelle	5 000 €
Mener des actions auprès des entreprises Développer le service Ehop Solidaire pour l'emploi	

QC

Quel programme d'actions ?

Coûts

➢ ASB : 12 000/an sur 3 ans + 0,1 ETP
 ➢ QC : coûts variables selon programme et animations mis en œuvre – temps humain à prévoir

Financements possibles

➢ Tranche conditionnelle de l'étude + budget supplémentaire : 40 000 €

Suite à donner

➢ Programme d'actions définis par Questembert Communauté en lien avec Ehop

➢ **Prévoir temps humain pour le suivi des actions de covoiturage : 0,1 ETP par EPCI**



MESURE 5.1 : Expérimenter l'autostop organisé

Secondaire

QC

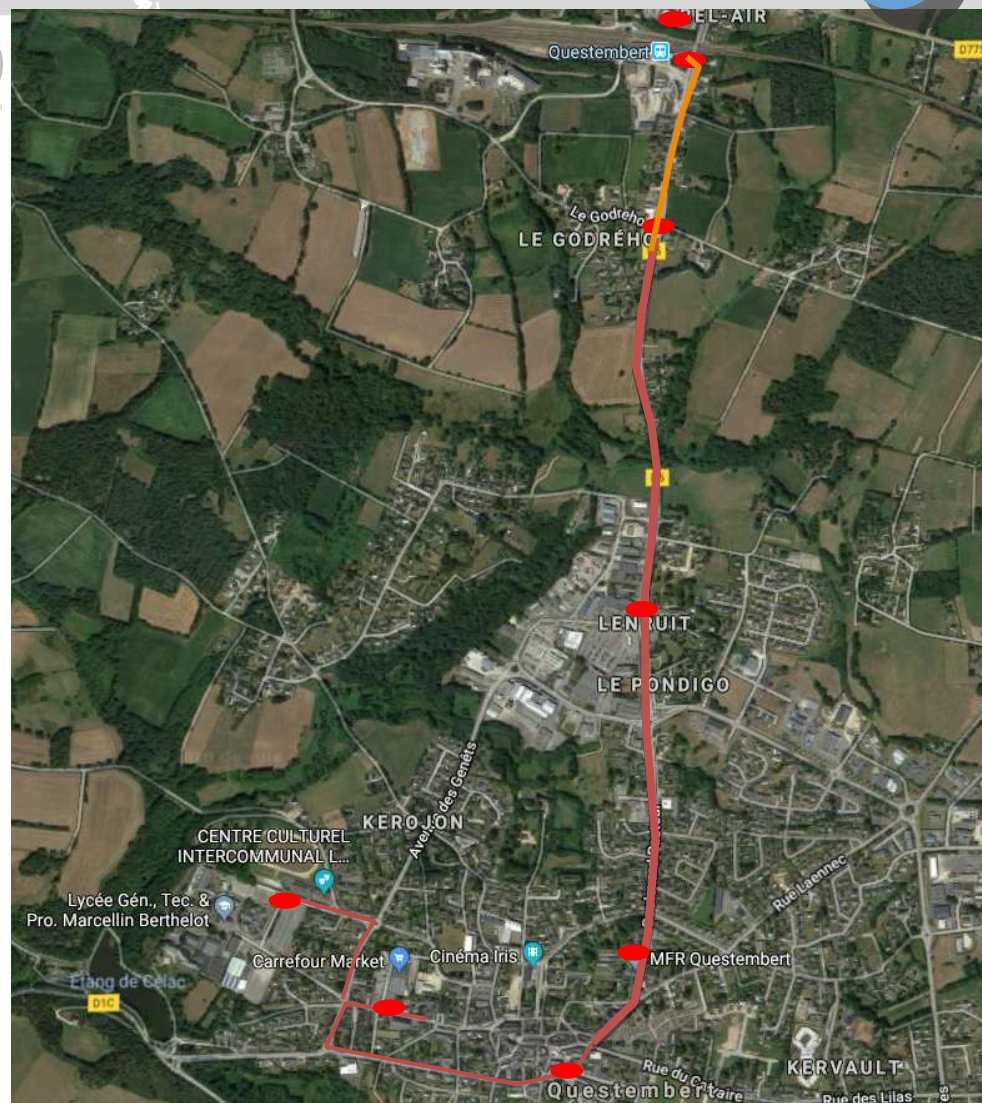
- ❖ Réexpérimenter l'autostop organisé sur la liaison Bel Air-Gare vers Questembert bourg
- ✓ Simplifier l'organisation pour coller à l'image d'une pratique spontanée
 - Permettre aux conducteurs une inscription en ligne
- ✓ Définir des points d'arrêts pertinents et les matérialiser
 - 8 points d'arrêts : dont aire de covoiturage, gare, Lycée M.Barthelot..
 - Des cheminements modes doux sécurisés à prévoir
 - Utilisation du design et d'une signalétique visible



- ❖ Communiquer sur le service et sensibiliser à la pratique

✓ S'appuyer sur les acteurs locaux et les réseaux sociaux

- Lycées, collège, maison des jeunes..
- Création d'une page dédiée



Coûts

- › Panneaux de signalisation : 125 €/u, soit 2 000 € pour 16 panneaux + 150 € de pose
- › Brassard de sécurité : 250€/f
- › Livrets et cartes : 150 €/f
- › Communication : création interne

Financements possibles

Suite à donner

- › Lancer une expérimentation sur 1 an
- › Extension de l'autostop organisé à l'ensemble des communes : gestion interne ? RezoPouce ?

- Prévoir temps humain pour l'expérimentation autostop : 0.1 ETP



MESURE 6.1 : Poursuivre la navette estivale reliant QC au littoral d'ASB

Action prévue dans le cadre du Contrat d'Attractivité Touristique de QC

Prioritaire

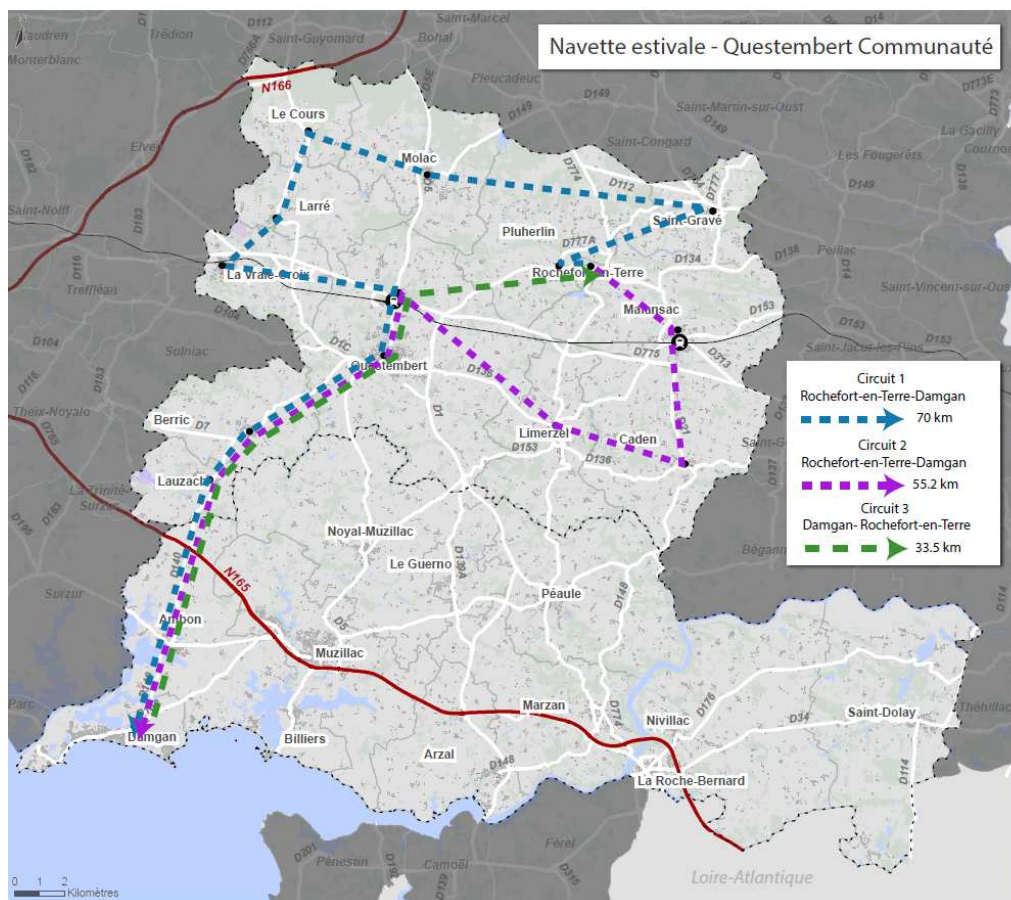
QC

Principes de la navette :

- Du 17 juillet au 16 août -2018 -inclus
- 2 circuits desservant l'ensemble des communes de QC vers Damgan : 1 AR/jour le mardi et le jeudi
- 1 circuit partant de Damgan vers certaines communes du territoire : 1 AR/jour le mardi et le jeudi
- 2€ l'AR pour les moins de 18 ans, 4€ pour les + de 18 ans
- Prise en charge et dépose des usagers aux arrêts de car existants

Nb de jours de service	Nb de personnes transportées	Taux de remplissage par service	% de moins de 18 ans	Dépenses	Recettes
10	621	15,5	85 %	3 655 €	770 €

- 44 % des passagers pris en charge à Questembert (bourg et gare)
- ❖ Poursuite de l'expérimentation durant l'été 2019 => sur 2 mois
 - 7 310 € les 20 jours d'exploitation (sans compter recettes)
- ❖ Poursuite de l'expérimentation du lundi au vendredi sur 2 mois de l'été
 - 27 170 € les 45 jours d'exploitation (sans compter les recettes)
- ❖ Communication sur le service



Coûts

- ›De 7 310 € à 27 170 € d'exploitation selon le choix du service
- ›Impression de flyers (10 000 ex) : 524 €
- ›Communication : coûts internes

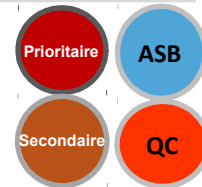
Financements possibles

- ›CAT de Questembert
- ›Communauté : 6 000 € de fléchés par an pour la navette estivale

Suite à donner

- ›Réalisation d'une convention conjointe avec ASB pour la mise en place d'un service de navettes estivales à l'échelle des 2 communautés de communes ?

›Prévoir 0,1 ETP pour le suivi de l'action



MESURE 6.4 : Accompagner et sensibiliser les personnels des offices de tourisme à la mobilité durable

- ❖ Recenser les acteurs potentiellement intéressés par une démarche d'écocomobilité touristique
- ❖ Créer un groupe de travail « écomobilité touristique »
 - Associant les différents acteurs du tourisme et les collectivités (CRT, CDT, Office de tourisme, QC, ASB, association locales, professionnels du tourisme) et copiloté avec les OTI et les services aménagements d'Arc Sud Bretagne et de Questembert Communauté
 - Analyse des besoins et définition d'une stratégie mobilité et des engagements de chaque partenaire dans la démarche : mettre en place une charte d'engagement pour les professionnels du tourisme
 - Présentation de retours d'expérience sur des territoires Bretons (ex : la Bretagne sans ma voiture)
 - Formation des acteurs du tourisme à l'écocomobilité, ses grands principes et enjeux, les labels (accueil vélo, Ecolabel Européen..)
- ❖ Développer des partenariats publics/privés
 - Partenariat avec les campings, hôtels, loueurs de vélos...
 - Partenariat avec le Parc de Branféré

Exemples d'actions pouvant être mises en place

- Encourager les professionnels du tourisme à réaliser un **autodiagnostic mobilité** (outil proposé par l'ADEME)
- Création d'une **fiche mobilité « venir et se déplacer sur le territoire »** à destination des touristes et distribués par les professionnels du tourisme
- **Conception de « séjours éco mobiles »** type
- Créer un **kit mobilité à destination des professionnels du tourisme** (comprenant une carte de toutes les offres de transport, des brochures et une charte volontaire en faveur de l'écocomobilité)
- Prévoir sur les sites des OTI une **case à cocher « accessible sans ma voiture » pour chacune des destinations touristiques** phares du territoire
- Encourager les partenaires touristiques à proposer des **réductions sur certains sites où l'on vient sans sa voiture**
- Inciter les professionnels du tourisme (hébergeurs) à proposer **l'accueil et le transport de la gare (ou arrêt TC) vers leur hébergement**

Coûts

›Animation et accompagnement du groupe de travail : 3 000€ par EPCI incluant :
 ›Programmation des sessions semestrielles (2 ateliers/an) / Animation des sessions collaboratives / Formalisation des résultats et capitalisation / Evaluation / intervenants extérieurs, professionnels engagés (retours

Financements possibles

›Tranche conditionnelle de l'étude + budget supplémentaire : 40 000 €

Suite à donner

›Stratégies de développement touristique des 2 EPCI en matière d'écocomobilité touristique
 ›**Prévoir temps humain (ETP), mutualisable entre ASB et QC**



Prioritaire

ASB

Secondaire

QC

MESURE 6.4 : Accompagner et sensibiliser les personnels des offices de tourisme à la mobilité durable

Exemple du camping de Kerpenhir (Locmariaquer) – organisation de séjour « sans ma voiture »

VENIR EN BRETAGNE

EN VÉLO

L'Eurovélo 1 relie Roscoff à Saint-Nazaire via Nantes et traverse le Morbihan, notamment par la commune de Malestroit.
www.velo.tourismebretagne.com
www.francevelotourisme.com

EN TRAIN

La gare SNCF d'Auray est la plus proche de notre établissement. www.sncf.com
www.ter.sncf.com/bretagne

EN BUS

Les gares routières de Rennes et Nantes sont accessibles en car depuis de nombreuses grandes villes européennes ainsi que depuis certaines villes françaises.
www.flixbus.fr - www.ouibus.com
www.isilines.fr - www.eurotines.fr

EN BATEAU

La gare maritime de Saint-Malo est accessible depuis l'Angleterre.
www.brittany-ferries.fr - www.condorferries.fr

EN AVION

Des vols réguliers en liaison directe depuis des grandes villes de France permettent de rejoindre l'aéroport de Lorient.
www.lorient.aeroport.fr

EN COVOITURAGE

Le covoiturage met en rapport conducteur et passagers pour un voyage convivial et économique. www.covoiturage-france.fr
www.blablacar.fr - www.idvroom.fr

Calculez l'impact de vos déplacements...

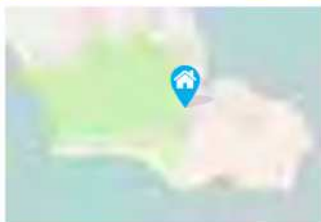
...sur l'environnement et sur vos dépenses !
www3.ademe.fr/eco-comparateur

Accessibilité avec BreizhGo

BreizhGo calcule votre itinéraire et détaille les conditions d'accessibilité de chaque mode de transport dans une rubrique dédiée.



REJOINDRE NOTRE ÉTABLISSEMENT



Depuis la gare d'Auray, emprunter la ligne 1 du réseau TIM : Auray - Carnac - Quiberon. Descendre à l'arrêt « Le Chat Noir » à Saint-Philibert. www.morbihan.fr/tim-pratique

En juillet et août, il est possible de rejoindre le camping via une navette gratuite (7 kms). Cette navette est proposée par le Conseil départemental du Morbihan et la communauté Auray Quiberon Terre Atlantique.

En dehors de cette période, vous pouvez nous contacter en amont, pour réserver un taxi afin de rejoindre le camping.

BIENVENUE AU CAMPING DE KERPENHIR !

Un séjour sans MA voiture à Locmariaquer, c'est prendre le temps de vivre en optant pour des déplacements doux et alternatifs.

C'est l'occasion de redécouvrir une autre façon de se déplacer pour mieux profiter !

Idee de séjour*
- 3 JOURS -

À régler à l'hébergement :

Coût de la nuitée** : 79,38 €

Coût de la restauration : 85,00 €

Coûts de transport pour rejoindre les activités : 15,00 €

Paiement direct aux prestataires*** :

Coût de la restauration : 85,00 €

Coûts de transport pour rejoindre les activités : 30,00 €

Coût des activités proposées : 8 €

Séjour SANS MA VOITURE estimé à :

217,38 € / personne



* Tarif estimé sur la base d'un séjour pour deux personnes
** Taxe de séjour incluse
*** Montants estimés

JOUR 1

À votre arrivée sur Locmariaquer, Annick et Patrick vous présenteront le camping de Kerpenhir et l'organisation de votre séjour.

Après votre installation dans le mobil-home, nous mettrons gracieusement à votre disposition 2 vélos classiques pour toute la durée de votre séjour.

Une promenade à pied le long du littoral vous conduira jusqu'à l'incontournable pointe de Kerpenhir ou se situe Notre Dame de Kerdro.



Puis, vous rejoindrez le camping via le chemin côtier face au Golfe du Morbihan. Votre déjeuner à Locmariaquer sera libre.

L'après-midi, nous vous proposons de réaliser un parcours en vélo afin de découvrir les principaux monuments mégalithiques sur la commune de Locmariaquer où se dressent des monuments de première importance datés de 6 500 ans.

Vous découvrirez entre autres le Grand Menhir brisé, énorme bloc de granit de 20,60 mètres et pesant 280 tonnes qui est la plus grande stèle connue en Europe.

Le dîner à Locmariaquer sera libre.



JOUR 2

Après avoir pris votre petit-déjeuner, vous rejoindrez à pied la cale du Guilwin à Locmariaquer afin d'embarquer à 10h00 sur un bateau afin de réaliser un circuit « Coup de Cœur » de 50 kms sur le Golfe du Morbihan.

Après avoir remonté la rivière d'Auray, vous découvrirez toutes les beautés du Golfe du Morbihan afin de rejoindre l'Île aux Moines.



Une escale sur l'Île aux Moines vous permettra d'y réaliser une pause déjeuner puis de découvrir cette île à votre rythme en louant un vélo sur place.



Vous reprendrez le bateau à 15h15, destination Locmariaquer.

Puis, depuis l'embarcadere du Guilwin, vous pourrez découvrir à pied le centre ville de Locmariaquer, village authentique avec ses ruelles typiques.

Le dîner à Locmariaquer sera libre.



Vous opterez pour une sortie en ville en fonction de l'agenda des manifestations qui sont proposées via l'office de tourisme communautaire.

TOUT AU LONG DU SÉJOUR

Les solutions d'éco-mobilité proposées pour le déroulement de votre séjour :



JOUR 3

Après avoir pris votre petit déjeuner, vous louerez un vélo à assistance électrique et partirez pour une balade vous permettant d'apprécier et de contempler la beauté de nos paysages et de découvrir notre patrimoine architectural et historique à travers nos 3 communes (Locmariaquer, Crac'h et saint-Philibert)

Vous déjeunerez librement sur un des nombreux sites ostréicoles que vous découvrirez lors de votre trajet à vélo.



Après la pause déjeuner, vous continuerez votre balade à vélo, avec la possibilité de sélectionner dans un carnet de randonnées pédestres un des huit circuits proposés par le Bureau d'Information touristique. (Pendant la randonnée, le vélo sera taillé au point de départ-arrivée)



Bénéficiez d'un accès aux services essentiels :



- Distributeur d'argent 1,4 km
- Epicrerie 1,4 km
- Restaurant 50 m
- Boulangerie 1,4 km
- Pharmacie 1,4 km
- Médecin 1,8 km
- Infirmière 1,4 km



↳ **MESURE 7.2 : Mettre en place une offre de stationnement vélo sécurisée**

❖ Identification des espaces de stationnement existants et évaluation de l'offre nécessaire en fonction des usages

➤ Env. 300 places de stationnement vélo recensées par les questionnaires communaux – la majorité sous formes d'arceaux

❖ Aménagements de stationnement vélos à des points clés du territoire en complémentarité des aménagements cyclables

2 types de points sont proposés :

➤ **Les arceaux** pour du stationnement de **courte à moyenne durée** (achats, démarches administratives, équipements de loisirs...)
⇒ 227 arceaux sont à créer sur **ASB** et 99 sur **QC**

➤ **Les box sécurisés et les arceaux couverts** pour du stationnement de **moyenne et longue durée** (aux abords des différents PEM identifiés sur le territoire)

⇒ 15 **boxs individuels** et 7 **abris couverts** (4 arceaux) seront à implanter sur le territoire de **QC**

⇒ 5 **boxs individuels** et 10 **abris couverts** (4 arceaux) seront à implanter sur le territoire d'**ASB**

Exemples de pôles à équiper	Exemple de stationnement	Nombre station ASB			
Pôles d'intermodalité (gares et haltes ferroviaires, arrêt TC, aire de covoiturage)	De 2 à 10 boxs individuels sécurisés en fonction des pôles Abri vélo couvert en fonction de pôles	15			
Equipements administratifs	2 arceaux/équipement	6			



Proposition qui ne prend pas en compte l'offre de stationnement existante

Arceaux en U	Arceaux couverts
<ul style="list-style-type: none"> - Courte durée - 2 points d'attache - Peu de d'espace <p>100 € / arceau</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Moyenne durée - Protection contre la pluie <p>1 000 € / vélo</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Longue durée - Sécurité maximale - Coût élevé <p>2 500 € / vélo</p>

Coûts

- ›75 K € pour les points de stationnement d'ASB
- ›75 K € pour les points de stationnement de QC

Financements possibles

- ›Contrat de partenariat Fond Régional Pays de Vannes : 200 000 €
- ›Contrat de ruralité Pays de Vannes : 600 000 €
- ›App Vélo et Territoires : 100 000 €

Suite à donner

›**Prévoir temps humain (ETP) : intégré dans les ETP prévus dans le cadre du développement d'un Schéma Directeur Cyclable**



Création d'un guide de la mobilité : exemple de la Communauté de communes Chinon Vienne et Loire : 19 communes / 21 421 hab. :

The image shows several pages from a mobility guide. The top row features 'MARCHÉ À PIED' (Walking) and 'VÉLO' (Cycling). The 'MARCHÉ À PIED' page includes a definition of walking, practical information, and a 'Zoom' on pedestrian and wheelchair routes. The 'VÉLO' page includes a definition of cycling, practical information, and a 'Zoom' on equipping a bicycle and safety. Below these are pages for 'TRAINS ET AUTOCARS RÉSEAU TER SNCF' (Train and Bus Network) and 'Ligne 29 Tours-Saumur' and 'Ligne 29 Tours-Chinon'. The 'Ligne 29 Tours-Saumur' page shows a route map and practical information. The 'Ligne 29 Tours-Chinon' page shows a route map and practical information. The 'Ligne autocar TTR Chinon-Loudun-Thouars' page shows a route map and practical information. The 'Ligne 29 Tours-Saumur' page also includes a 'Zoom: Accès plus' section for accessibility.

MESURE 9.1 : Communiquer sur l'offre de mobilité existante

❖ Communiquer sur l'existence des plateformes recensant les offres de transport

➢ OuestGo pour le covoiturage

➢ Mobibreizh pour les transports en commun en Bretagne

➢ Possible d'intégrer le **calculateur d'itinéraires** MobiBreizh sur le site internet des EPCI

❖ Créer un guide mobilité recensant les différentes offres de déplacements à l'échelle de chacun des EPCI

➢ Mettre à jour et recenser les **solutions de mobilité existantes sur le territoire** avec un travail partenarial avec les AOM

➢ Réalisation d'un **guide maqueté publié disponible en mairies, OTI, sites touristiques, écoles et téléchargeable sur les sites Internet**

➢ Disposer d'une **version numérique** à mettre à jour tous les ans (en septembre)

➢ Disposer d'une **version allégée du guide en version papier** accessible dans les principaux équipements de proximité (mairies, commerces, café..)

Coûts

- Création d'un guide : 10 000 € pour 10 000 exemplaires + 2000€/an pour actualisation
- Accès au site Breizhgo : gratuit
- Communication covoiturage incluse dans le partenariat EHOP : cf action 4.4

Financements possibles

➢ Aap Vélo et Territoires : 100 000 €

Suite à donner

➢ **Prévoir temps humain 0,2 ETP pour l'ensemble des actions de communication et sensibilisation par EPCI à mutualisable**



↳ Mesure 9.2 : Mener des actions de sensibilisation (écomobilité scolaire, plan de déplacements d'entreprise et d'administration...)



- ❖ Mettre en œuvre des AAP – AMI à destination des communes et acteurs locaux
 - ✓ **Accompagnement technique et/ou financier** des initiatives et expérimentations d'écomobilité

- ✓ Expérimentation d'une **ligne de pédibus ou vélobus**
- ✓ Création de **supports d'animation innovants sur la mobilité durable** à destination des plus jeunes
- ✓ **Actions de sensibilisation et d'éducation aux modes alternatifs à la voiture** (permis piéton, sorties pédagogiques...)



- ❖ Mettre en place des campagnes de sensibilisation à la mobilité durable

- ✓ **Prévoir un programme d'animations dans le cadre de la semaine de la mobilité**

- ✓ **Sensibilisation au covoiturage avec l'association Ehop**
- ✓ **Essai gratuit de VAE** dans le cadre de **balade à vélo organisées**
- ✓ **Prévoir 2 journées où les TC sont gratuits pour les usagers**
- ✓ **Présentation de la politique mobilité menée par QC et ASB** dans le cadre d'une conférence (avec utilisation des visuels réalisés)
- ✓ **Appel à candidature pour recueillir des témoignages d'habitants** utilisant des modes alternatifs à la voiture dans leurs déplacements quotidiens
- ✓ **Organisation d'un défi mobilité sur une semaine** : venir autrement qu'en voiture (avec remboursement des frais de transports en commun par exemple)



Patrick, habitant et salarié à Saint-Aubin d'Aubigné, a testé le vélo à assistance électrique pour ses trajets domicile-travail. Le trajet de son domicile à son travail est court : 2 km mais avec ses horaires, il effectue 3 à 4 allers-retours par jour.

Il a testé tous les jours le vélo « *sauf des fois quand il pleuvait trop, je prenais ma voiture. Je ne suis pas encore équipé pour la pluie* ».

Patrick a apprécié la pratique du vélo pendant le mois des aventuriers et précise que sur son trajet domicile-travail il ne mettait pas plus de temps à vélo qu'en voiture.

Aujourd'hui Patrick réfléchit à l'acquisition d'un vélo électrique pour ses déplacements et même à la vente d'un des deux véhicules du foyer.

Ex : Portrait d'habitants du Val d'Ille Aubigné (35) dans le cadre des aventuriers de la mobilité



↳ Mesure 9.2 : Mener des actions de sensibilisation (écomobilité scolaire, plan de déplacements d'entreprise et d'administration...)

- ❖ Mettre en place un accompagnement individualisé pour induire aux changements de comportements :
- ✓ Organiser une action de changement de comportement de **mobilité** (1 fois tous les 2 ans)
 - ✓ Exemple d'actions : Challenge Mobilité Entreprise, Défi Famille (ex défi famille à énergie positive), Activité NAP « Mobilité Durable » ...
 - ✓ **ASB** : partenariat avec l'école Nicolas Hulot : animations sur le développement durable auprès des écoles, conception de supports d'animations..
- ✓ Organiser des sessions d'ateliers personnalisés : comment prendre le bus (recherche d'itinéraires, validation dans le bus...) et des ateliers thématiques (Atelier de remise en selle à vélo...)

Exemple du Défi Mobilité en milieu Rural (PNR Loire-Anjou-Touraine et Université de Tours) / Projet MOUR : Mobilité et Urbanisme Rural



Une expérimentation en 5 étapes sur 9 mois :

5 étapes	Période
Entretiens semi-directifs (Recrutement de 19 ménages volontaires)	Novembre 2012 à février 2013
Les carnets de pratiques type enquête ménages déplacements	1 semaine en avril 2013
Les Programmes Transports Personnalisés	3 parties : <ul style="list-style-type: none"> - Bilan des pratiques - des alternatives à partir des pratiques actuelles et adaptées aux besoins - Bilan des alternatives en se basant sur les alternatives mises en place
Test des alternatives réalisé par les ménages	1 mois entre juin et juillet 2013
Le suivi des participants	Tout au long de l'expérimentation

Coûts

- › Mise en place d'une ligne pédibus (gilet, panneau) : 1 000 € HT / Achat d'un scoolbus : env. 12 000 € l'unité
- › Accompagnement humain dans le cadre d'AMI : couts internes
- › Programme d'animations semaine de la mobilité : temps humain et communication à prévoir (5 000 €)
- › Partenariat Ecole Nicolas Hulot ASB : 2 000 €

Financements possibles

- › Aap Vélo et Territoires : 100 000 €

Suite à donner

- › Actions de communication et de sensibilisation à mettre en place
- › **Prévoir temps humain 0,2 ETP pour l'ensemble des actions de communication et sensibilisation par EPCI : mutualisable**



↳ **Mesure 9.2 : Mener des actions de sensibilisation (écomobilité scolaire, plan de déplacements d'entreprise et d'administration...)**

- ❖ **Mettre en place un Plan de Mobilité (PDA) auprès des agents de Questembert Communauté et d'Arc Sud Bretagne**
- ✓ **Idee d'être exemplaire pour initier aux changements de comportements de mobilité**
- ✓ Accompagnement des agents de la collectivité aux pratiques de mobilité domicile-travail, déplacements professionnels
- ❖ **Accompagner la réalisation de Plan de Mobilité (PDE) à destination des entreprises et administrations du territoire**
- ✓ **Rôle de conseil d'ASB et de QC et d'accompagnement dans la mise en œuvre de solutions visant à diminuer l'autosolisme chez les actifs**
- ✓ En amont : un travail de diagnostic et de concertation est à réaliser (questionnaire et/ou entretien) – en lien avec l'association EHOP notamment
 - ✓ Identification des entreprises et actifs potentiellement intéressés
 - ✓ Quantification des volumes et modes utilisés lors des déplacements domicile-travail
 - ✓ Evaluation des solutions envisageables

Thématiques	Exemples de solutions à envisager
Transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desserte des principales zones d'activités en transport collectifs ✓ Sécurisation des cheminements doux depuis l'actuel arrêt TC ✓ Réduction sur les abonnements tarifaires des réseaux TC
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Places de stationnement réservées aux covoitureurs ✓ Réalisation d'un service intranet pour faciliter la mise en relation des actifs covoitureurs ✓ Communication autour de services déjà existants (ex : idvroom, ouicar...)
Modes doux	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Création de cheminements doux adaptés ✓ Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), marquage des vélos contre le vol ✓ Espaces de stationnement abrités et sécurisés ✓ Espace de douches disponibles dans les locaux
Services mutualisés	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Autopartage professionnel de flottes de véhicules de service / de société ✓ Services à destination des salariés (conciergerie, crèche inter-entreprises, services bancaires ou postaux)
Communication	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Edition d'un guide papier, d'un site internet (ex : page Facebook) et/ou d'une application mobile ✓ Organisation de journées de valorisation du projet
Sensibilisation à l'écomobilité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Essai de véhicules et vélos électriques ✓ Stage d'écoconduite
Coordination du projet de PDIE	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Création d'un support de coordination du projet (association d'entreprises, coordinateur PDIE, conseiller en mobilité)

Coûts

- › Mise en place d'un PDA :
- › - Coûts internes pour chacun des EPCI (coordination – Coûts internes d'accompagnement des entreprises et administrations (lien avec EHOP)

Financements possibles

Suite à donner

- › Actions à retenir
- › **Prévoir temps humain 0,2 ETP pour l'ensemble des actions de communication et sensibilisation par EPCI : mutualisable**

Synthèse des coûts et sources de financements

Budget restant Plan de Mobilité Rurale : 40 000 €

- ✓ **Financement d'une AMO approfondissement du Schéma Cyclable**
- ✓ **OuestGo et programme d'actions Ehop** **Mutualisable**
- ✓ **AMO étude juridique aire multimodale**
- ✓ **AMO Tibus**

- ✓ **Formation des acteurs du tourisme** **Mutualisable**

Contrat de partenariat Fond Régional Pays de Vannes : 200 000 €

- ✓ **Financement des aménagements cyclables**

Contrat de ruralité Pays de Vannes : 600 000 €

- ✓ **Financement des aménagements cyclables**

AAP Vélos et Territoires : 100 000 €

- ✓ **Financement d'un poste de chargé(e) de mission vélo et mobilité active** **Mutualisable**
- ✓ **Volet communication et sensibilisation à la mobilité durable** **Mutualisable**

Fonds Européens LEADER: 50 000 €

- ✓ **Financement de l'achat de VAE** **Mutualisable**

CAT de QC: 106 000 €

- ✓ **Financement des aménagements cyclables (signalétique, jalonnement)**
- ✓ **Financement de services à la mobilité active (vélo station + vélos)**
- ✓ **Financement navette estivale**

Actions	Questembert Communauté	
	Estimation du coût global 2019-2014 (6 ans)	Estimation coût humain (ETP)
Action 1 : Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à	Entre 268 000 € et 2,2 M €	0,2
Action 2 : Développer des services à la mobilité active	53 000 € à 96 000 €	0,1
Action 3 : Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs	-	0,1
Action 4 : Développer la pratique du covoiturage sur le territoire	105 000,00 €	0,1
Action 5 : Développer un transport local selon les publics visés	2 400,00 €	0,1
Action 6 : Développer une offre de mobilité à destination des touristes	47 000 € à 165 000 €	0,2
Action 7 : Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants	75 000,00 €	-
Action 9 : Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable	52 000,00 €	0,2
TOTAL	De 602 400 € à 2 705 000 €	1

Total coût actions QC
602 000 € à 2,7 M

Sources de financement
990 000 € + 106 000 €