



Appel à projets sur les mobilités 2025

Dispositif 1 : « Améliorer la connexion entre les mobilités alternatives et le réseau régional BREIZHGO ».

Cadrage et objectifs

La Stratégie Nationale Bas Carbone fixe la neutralité carbone du secteur des transports à l'horizon 2050. En Bretagne, en 2020, le secteur des transports est le deuxième secteur d'émissions de gaz à effet de serre (32%), après l'agriculture¹. Les mobilités du quotidien (trajets de < 80km) représentent chaque année environ 6,7 millions de tonnes équivalent CO², générés à 97% par l'usage de la voiture individuelle².

Force est de constater que ces émissions baissent peu depuis 2010 (hormis en 2020, année du covid et des mesures de confinement). Les progrès technologiques des moteurs sont peu visibles en raison d'une mobilité toujours plus importante des bretons. En outre, si le véhicule électrique tend doucement à se démocratiser, son impact environnemental à la fabrication n'est pas sans poser question. Aussi, les autres leviers pour décarboner les mobilités du quotidien devront nécessairement être actionnés, au premier rang desquels, le report modal vers les mobilités alternatives tels que les modes actifs et les transports collectifs ; la combinaison de ces modes s'avérant particulièrement efficace pour les distances supérieures à 5 km.

Avec le réseau régional BreizhGo, la Région Bretagne poursuit l'objectif du transport en commun partout et pour tous. Avec un réseau structurant par le train et une desserte plus fine via le transport interurbain par car, le réseau de transport régional irrigue une partie importante du territoire breton. Toutefois la problématique de l'accès au réseau BreizhGo, via des mobilités alternatives notamment, depuis les zones périurbaines et peu denses, demeure encore un frein à son utilisation : un lieu de prise en charge (gare, arrêt de car) pouvant parfois se situer à 2 km, 5 km ou 10 km du domicile. Ces difficultés d'accès incitent à l'utilisation massive de la voiture individuelle et à l'engorgement des centres-villes.

Cet appel à projet répond à l'enjeu de faciliter l'accès au réseau BreizhGo au moyen de modes de déplacement bas carbone dans le but d'offrir une solution, de porte à porte, alternative à l'usage de la voiture individuelle.

² Source: Observatoire de l'Environnement en Bretagne

² Source: Etude décarbonation des mobilités - Région Bretagne – 2024

Projets éligibles

Les solutions proposées doivent avoir pour objectif principal de faciliter l'usage du réseau régional BreizhGo (gare ferroviaire, gare maritime, arrêt de car).

Les projets attendus doivent proposer des solutions alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture.

Les solutions proposées doivent être connectées directement au réseau BreizhGo ou viser à résorber les discontinuités d'itinéraires vers/depuis le réseau BreizhGo.

Les projets devront favoriser les mobilités du quotidien.

Les projets favorisant des usages mixtes (mobilité du quotidien/mobilité saisonnière) pourront être étudiés.

Sans être exhaustif, les projets pourront porter sur :

Les infrastructures, cheminements ou services de mobilité vers/depuis le réseau BreizhGo (gare ferroviaire, gare maritime, arrêt de car) ; et en complément :

- les équipements visant une meilleure accessibilité (aux modes actifs par exemple : abris vélos sécurisés, arceaux...);
- les aménagements visant une meilleure sécurisation des usages tous modes au droit des lieux de prise en charge BreizhGo (zone de rencontre, zone 30, limitation du trafic automobiles...).

Sont exclus (liste non exhaustive) :

- Les projets dont le réseau BreizhGo (accessibilité, usage...) ne constitue pas le cœur du projet et des investissements ;
- Les projets non identifiés dans les politiques de planification des mobilités au niveau communal, intercommunal, départemental ou régional ;
- Les projets portant uniquement sur la création d'aménagements de type chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou), bande cyclable, trottoirs partagés, etc.

Evaluation des candidatures

Les projets seront évalués selon les critères suivants, listés par ordre d'importance :

- **La pertinence du projet dans son environnement** en expliquant la nature du service proposé et sa capacité à répondre à l'enjeu d'amélioration des connexions au réseau régional BreizhGo; la capacité de la solution à être une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle dans une logique de trajet de porte à porte ;
 - Les projets dans les territoires périurbains ou ruraux, permettant de mieux les relier aux villes, seront prioritaires ;
 - **Le niveau d'attractivité du projet** en précisant le potentiel d'utilisation du service proposé compte-tenu de sa localisation, des besoins identifiés, de la population concernée...;
 - Les projets ayant une pertinence à l'échelle intercommunale seront prioritaires.
-
- **La qualité du service proposé** sera appréciée en fonction de :

- La prise en compte des enjeux de sécurité pour l'ensemble de la solution proposée ;
- La prise en compte des enjeux de sécurité aux abords immédiats des lieux de prise en charge BreizhGo dans une logique de prévention des conflits d'usages et de protection des usagers les plus vulnérables (instauration de zone de rencontre, diminution des vitesses, limitation du trafic automobiles...) le cas échéant, les aménagements proposés devront être compatibles avec les contraintes de circulation des cars.
- Des recommandations formulées par le CEREMA et le Ministère chargé des transports (guide « aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations ») concernant la mise en œuvre des aménagements dédiés au vélo. Les projets seront plus particulièrement analysés au regard des critères suivants :
 - Cohérence, complétude : intérêt et exhaustivité des lieux desservis, continuité des parcours, jalonnement ;
 - Efficacité, performance : vitesse praticable, absence d'allongement de parcours et de dénivelés inutiles, pentes réduites, nombre et durée des arrêts limités, régime de priorité, possibilité de dépasser, encombrement et capacité en cas de forte fréquentation ;
 - Sécurité (objective) : accidentalité, relation à la circulation motorisée, obstacles et bordures, présence de points singuliers présentant des enjeux de sécurité (visibilité, largeurs, fortes pentes, carrefours, rayons de courbure), cohabitation avec les piétons (pour les piétons) ;
 - Attrait et confort : sentiment de sécurité, environnement traversé, qualité du revêtement, entretien, viabilité hivernale, éclairage, cohabitation avec les piétons (pour les cyclistes) ;
 - Lisibilité : facilement identifiable par les usagers.