

REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DU FINISTERE  
COMMUNAUTE DE COMMUNES  
DU PAYS DE LANDIVISIAU

  
**Pays de  
Landivisiau**  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
**CONSEIL COMMUNAUTAIRE**  
séance du 7 mars 2023

## Délibération n°2023-03-008

Date de convocation : 1<sup>er</sup> mars 2023

Conseillers en exercice : 45	Présents : 42	Votants : 43
------------------------------	---------------	--------------

### **Convention de partenariat avec la Région Bretagne relative aux politiques de mobilité de la CCPL**

L'an deux mil vingt-trois, le 7 du mois de mars à 18 heures, le conseil communautaire, régulièrement convoqué, s'est réuni à Saint-Servais, salle polyvalente, sous la présidence de M. Henri BILLON, président.

Etaient présents M. JEZEQUEL Jean, M. MORRY Yvan, M. DUFFORT Jean-Philippe, Mme CRENN Nicole, Mme CLOAREC Marie-Françoise, M. MIOSSEC Gilbert, M. MICHEL Bernard, Mme PORTAILLER Christine, Mme CLAISSE Laurence, M. BODIGUEL Robert, Mme PICHON Marie-Christine, M. LE BORGNE Laurent, Mme HENAFF Marie Claire, M. PALUD Jean, M. THEPAUT Jean-Jacques, M. POSTEC Jean-Yves, Mme CARRER Bernadette, M. SALIOU Louis, M. POT Dominique, M. BRAS Philippe, Mme POULIQUEN Marie-France, M. GUEGUEN Guy, M. CADIOU Bruno, M. GUEGUEN Philippe, M. ABALAIN Jean-Luc, Mme JAFFRES Anne, Mme GUILLERM Babeth, Mme MARTINEAU Gaëlle, Mme LE FOLL Sylvie, Mme QUERE Patricia, M. RAMONET Thierry, Mme TORRES Sonia, M. PHELIPPOT Samuel, M. LOAËC Eric, M. PERVES Daniel, M. JEZEQUEL Sébastien, Mme ABAZIOU Nadine, M. ABGRALL Dominique, M. GILET Yves-Marie, Mme KERVELLA Julie, Mme QUILLEVERE Gwénaëlle

Avait donné  
procuration Mme LE GUERN Marlène à M. LE BORGNE Laurent

Absents excusés M. BRETON Jean-Pierre  
M. RIOU André

Absent /

Participait aussi à cette séance, M. FLOCH Erwan, directeur général des services

Secrétaire de séance : M. MICHEL Bernard

Le quorum étant atteint, l'Assemblée peut délibérer valablement.

Promulguée fin 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permettait à tout EPCI de devenir autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son ressort territorial. Les EPCI devaient se saisir de cette possibilité avant le 31 mars 2021.

La CCPL, à l'époque, a fait le choix de ne pas mettre en œuvre la compétence rendue possible par la loi.

A ce titre, au 1<sup>er</sup> juillet 2021, la Région exerce de droit, en tant qu'AOM, l'ensemble des attributions relevant de cette compétence sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau, sauf en ce qui concerne les services déjà organisés, à cette même date, par une ou plusieurs communes membres de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau qui peuvent continuer, après en avoir informé la Région, à les organiser librement.

Par principe de subsidiarité et dans un cadre de responsabilité partagée, la Région et la CCPL se sont entendues en 2021 sur la délégation de services de mobilité relevant de cette compétence au profit de la CCPL. La Région conservant toute prérogative en qualité d'autorité organisatrice de la mobilité Régionale, de cheffe de file de l'intermodalité et eu égard aux politiques de soutien aux mobilités qu'elle peut mener.

A travers cette convention de 2021, la Région a délégué à la CCPL, sur son ressort territorial, les services suivants :

- l'organisation des services réguliers de transport public de personnes,
- l'organisation des services à la demande de transport public de personnes,
- l'organisation des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou la contribution au développement de ces mobilités,
- l'organisation des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou la contribution au développement de ces usages,
- l'offre d'un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite,
- la mise en place d'un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants,
- l'organisation ou la contribution au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

L'organisation des services de transport scolaire, en lien avec le transport interurbain de niveau régional, continue ainsi de relever de la Région.

Il est aujourd'hui proposé de conventionner avec la Région afin de planifier, suivre et évaluer les politiques mobilité de la CCPL avec la Région. Cette démarche de contractualisation volontaire permettra d'engager la CCPL dans des actions de mobilité décarbonées, accompagnatrices des transitions.

La présente convention, jointe en annexe, a ainsi pour objet :

- d'affirmer une mobilisation partenariale forte autour des enjeux de mobilité, projets à l'appui,
- d'assurer la meilleure articulation des offres et services de mobilités sur le territoire,
- de s'accorder, avec la Région, sur un projet territorial visant à favoriser des mobilités sobres,
- d'organiser une nouvelle coordination autour de la mobilité.

La CCPL cherche ainsi à valoriser les mobilités douces et partagées en lien avec les acteurs et les habitants du territoire.

Pour cela, plusieurs décisions ont été prises comme l'élaboration d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) afin d'une part, de mieux connaître le territoire et d'une autre part d'établir une stratégie de mobilité mutualisée aux 19 communes. Le SDMA a pour finalité d'établir des fiches actions et de priorisation de projets d'aménagement.

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau souhaite promouvoir les mobilités partagées et les mobilités actives à l'aide de documents tels que des Plans de Déplacements en lien avec les entreprises et les usagers du territoire conformément à son projet de territoire « Horizon 2040 ».

La convention est conclue pour une période pluriannuelle 2023-2027.

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;

Vu le code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

Vu la délibération n°19\_DIRAM\_02 en date du 28 novembre 2019 approuvant le projet de schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;

Vu la délibération n°20\_DITMO\_02 en date du 18 décembre 2020 approuvant la nouvelle feuille de route régionale « s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » ;

Vu la convention en date du 28 mars 2022 portant délégation de compétence en matière de services de mobilités entre le Conseil régional et l'EPCI Communauté de communes du Pays de Landivisiau ;

Vu le bureau en date du 7 février 2023 ;

Vu la commission aménagement et mobilité en date du 20 février 2023 ;

Vu la conférence des maires en date du 28 février 2023 ;

Ayant entendu son rapporteur, Mme Marie Claire Hénaff, vice-présidente ;

**Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :**

- **Approuve la convention de partenariat avec la Région Bretagne relative aux politiques de mobilité de la CCPL pour la période 2023-2027.**
- **Autorise le Président ou son représentant à signer la convention.**

Pour extrait conforme au registre des délibérations,  
le 8 mars 2023.

Le Secrétaire de séance,  
Bernard MICHEL.

Le Président,  
Henri BILLON.



Envoyé en préfecture le 08/03/2023

Reçu en préfecture le 08/03/2023

Affiché le 09/03/2023

ID : 029-242900751-20230308-2023\_03\_008-DE



## **CONVENTION DE PARTENARIAT**

**Conseil régional de Bretagne**

**Communauté de communes du Pays de Landivisiau**

**POLITIQUES DE MOBILITE**

**2023-2027**

**VU** la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) ;

**VU** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;

**VU** le code général des collectivités territoriales (CGCT) ;

**VU** la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

**VU** la délibération n°19\_DIRAM\_02 en date du 28 novembre 2019 approuvant le projet de schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;

**VU** la délibération n°20\_DITMO\_02 en date du 18 décembre 2020 approuvant la nouvelle feuille de route régionale « s'engager pour des mobilités solidaires et décarbonées » ;

**VU** la convention en date du 28 mars 2022 portant délégation de compétence en matière de services de mobilités entre le Conseil régional et l'EPCI Communauté de communes du Pays de Landivisiau ;

**VU** la délibération n°X de la Commission permanente du Conseil régional en date du X approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président du Conseil régional à la signer ;

**VU** la **délibération n°X du conseil communautaire de l'EPCI** Communauté de communes du Pays de Landivisiau **en date du X** approuvant les termes de la présente convention et autorisant le Président de l'EPCI à la signer ;

**ENTRE :**

**La Région Bretagne,**

283 avenue du Général Patton

CS 21101

35711 Rennes CEDEX 7

Représentée par Monsieur Loïg CHESNAIS-GIRARD, agissant en sa qualité de Président du Conseil régional de Bretagne

Ci-après dénommée « la Région » ou « la Région Bretagne »

D'une part,

**ET :**

**L'EPCI Communauté de communes du Pays de Landivisiau,**

Communauté de communes à fiscalité propre

Zone de Kerven

BP 30122

29401 Landivisiau Cedex

Représenté par Monsieur Henri BILLON, agissant en sa qualité de Président de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau

Ci-après dénommé « Communauté de communes du Pays de Landivisiau » ou « Pays de Landivisiau »

D'autre part.

## **IL A ETE CONVENU LES DISPOSITIONS SUIVANTES :**

### **PREAMBULE**

La mobilité des citoyens a toujours constitué un enjeu central de la vie de la cité. Elle a pu façonner des territoires, les ordonner également. Plus vite, plus loin, plus souvent, plus sûre, avec le développement de nouveaux moyens de déplacement. Les déplacements se sont allongés, sans pour autant que le temps qui leur est consacré diminue.

Et les territoires sont aujourd'hui confrontés à de nouvelles problématiques – mobilités diverses, soutenabilité d'un modèle en temps de crises – mises en exergue par les crispations sociales et le mouvement des gilets jaunes.

Il s'agit de faciliter les mobilités du quotidien, tout en répondant à l'urgence climatique, énergétique et de santé publique. Les contributions dans le cadre de la BreizhCop ont pu démontrer les très fortes attentes autour de ces enjeux.

Il s'agit autant que faire se peut de lever les freins aux mobilités, qu'ils soient d'ordre économique, social ou géographique. Il en va de la solidarité et du développement des territoires.

Il s'agit de combattre le sentiment de délaissement, d'intégrer le fait périurbain, les difficultés propres aux espaces ruraux et le regroupement de certaines fonctions dans de grandes aires métropolitaines. Il en va de la cohésion et de l'équilibre des territoires.

Il s'agit, pour les pouvoirs publics, d'offrir aux citoyens des parcours de mobilité facilités et sobres. Il convient d'améliorer sans cesse conjointement les offres, services et réseaux de transports.

Promulguées respectivement en 2014 et 2015, les lois MAPTAM et NOTRe, dites lois de réformes territoriales, redéfinissent la répartition des compétences entre collectivités territoriales. La Région est entre autres devenue compétente pour l'organisation des transports interurbains et scolaires, et met en œuvre un SRADDET à caractère prescriptif. Promulguée fin 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) permet à tout EPCI de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La gouvernance en matière de mobilités a connu ainsi en quelques années de profonds et rapides changements, qu'il faut pouvoir intégrer avec le souci constant de l'amélioration du service public rendu.

La Région Bretagne n'a pas attendu ces lois pour concevoir des relations fortes et partenariales avec les différentes collectivités qui font la Bretagne, dans de nombreux domaines. Ce partenariat s'est renouvelé et renforcé avec les EPCI, pour ce qui concerne le développement économique dans un premier temps. La formalisation d'un partenariat dans le champ des mobilités participe très activement de cette dynamique.

La démarche de contractualisation s'est engagée avec les EPCI volontaires, afin de définir un contrat de mobilités solidaires et décarbonées, accompagnateur des transitions. Elle repose sur une ambition publique et une vision stratégique partagées, issues des besoins du territoire et de ses habitants. Elle est guidée par le souhait de renforcer la cohérence et la lisibilité de l'action, au bénéfice de tous. Elle s'inscrit dans le cadre de la BreizhCop et du SRADDET.

## **ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention fournit les conditions d'un partenariat territorial entre la Région et la Communauté de communes du Pays de Landivisiau relatif au champ des mobilités. Elle fixe les ambitions, règles, et modalités selon lesquelles Région et Communauté de Communes du Pays de Landivisiau entendent croiser leurs stratégies respectives, eu égard à leurs compétences. Selon ces principes, chaque partie intègre les responsabilités, priorités et contraintes de l'autre partie dans la mise en œuvre des services publics qui lui incombent, dans l'intérêt des deux parties.

La présente convention prend en compte les réalités et priorités locales, et emporte donc un principe de différenciation, devant permettre de mieux répondre aux besoins spécifiques du territoire, dans un souci d'équité.

Le principe de la contractualisation se fonde d'une part sur le réseau *BreizhGo* et les différentes politiques associées à la mobilité que porte la Région, en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité en Bretagne et de cheffe de file selon les termes de la loi. Elle se fonde d'autre part sur les différents projets et priorités associés à la mobilité que porte la Communauté de communes du Pays de Landivisiau, en vertu de la convention de délégation de compétence en vigueur entre les deux parties, la Région étant dorénavant Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale sur le ressort territorial du Pays de Landivisiau.

Elle ne remet ainsi pas en cause les différentes actions impulsées par chaque partie, mais vise au contraire une cohérence renforcée, une mutualisation plus grande et une optimisation des services apportés à la population, ainsi qu'une capacité d'anticipation dans les transitions à mener.

La présente convention a ainsi pour objet :

- D'affirmer une mobilisation partenariale forte autour des enjeux de mobilité, projets à l'appui
- D'assurer la meilleure articulation des offres et services de mobilités sur le territoire
- De s'accorder sur un projet territorial visant à favoriser des mobilités sobres
- D'organiser une nouvelle coordination

## **ARTICLE 2 – FONDATION DU PARTENARIAT**

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau cherche à valoriser les mobilités douces et partagées en lien avec les acteurs et les habitants du territoire.

Pour cela, plusieurs décisions ont été prises comme l'élaboration d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) afin d'une part, de mieux connaître le territoire et d'une autre part d'établir une stratégie de mobilité mutualisée aux 19 communes. Le SDMA a pour finalité d'établir des fiches actions et de priorisation de projets d'aménagement.

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau souhaite promouvoir les mobilités partagées et les mobilités actives à l'aide de documents tels que des Plans de Déplacements en lien avec les entreprises, les établissements scolaires et les usagers du territoire.

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau valorise et encourage la mutualisation des actions avec les communes membres en lien avec le projet de territoire.

La Région, à travers ses compétences et actions, développe quant à elle une stratégie tournée vers la mutualisation qui permette le développement de services de mobilités à haute valeur ajoutée, afin

d'améliorer, toujours, l'expérience voyageur et de favoriser le report modal vers des transports collectifs décarbonés et les mobilités actives.

Par sa situation géographique, le territoire de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau se situe à un carrefour structurant entre Bretagne littorale et centre Bretagne et constitue un point de franchissement entre les agglomérations du Finistère nord. La motorisation par ménage y est plus forte que la moyenne bretonne. Toutefois, une armature relativement solide de transports collectifs existe, puisque *BreizhGo* dessert 2 gares (Landivisiau, Guimiliau) sur l'axe ferroviaire Rennes-Brest, et 2 lignes de cars scolaires interurbains sont dénombrées.

Dans ce cadre, la présente convention ouvre un dialogue stratégique, marqué par le déploiement concret de projets et de leviers favorisant les mobilités de tous. Le partenariat, durable, s'inscrit ainsi dans la facilitation de l'atteinte des objectifs et pose les conditions d'une mise en œuvre volontariste par les deux parties. Il définit les contours d'une dynamique conjointe, pour améliorer les mobilités du territoire, et – fait central – vise à concourir à la décarbonation de la société.

Le partenariat s'appuie sur un triptyque qui fixe les déterminants d'une action la plus efficiente possible :

- I. Un territoire mobilités  
*Il s'agit d'explorer les conditions de développement de l'offre de transports et des infrastructures et services permettant le report modal et la réduction de l'autosolisme.*
- II. Un territoire mobilisé  
*Il s'agit d'explorer les modalités d'action pour que l'ensemble des composantes du territoire se saisisse des enjeux de mobilités, au croisement de différentes politiques et transitions, mais également en connexion avec les territoires avoisinants.*
- III. Un partenariat remobilisé  
*Il s'agit d'explorer les biens communs et services mis à disposition, et de fournir un cadre de gouvernance adaptée.*

### **ARTICLE 3 – UN TERRITOIRE MOBILITES**

Un territoire mobilités est un territoire qui est connecté aux autres et facilite les déplacements, anticipe les déplacements de demain, et travaille à coordonner efficacement les réseaux de transports.

Etant considérés que :

- La mobilité est un facteur de cohésion et d'intégration sociales,
- Le développement d'offres de transports publics efficaces nécessite de lourds investissements,
- L'usage de la voiture est souvent subi, engendrant des coûts importants pour l'utilisateur et générant de surcroît de nombreuses externalités négatives,

Il convient pour les deux parties de s'accorder sur des initiatives permettant une utilisation augmentée des réseaux de transports et le développement de mobilités alternatives à la voiture solo.



### 3.1 Pour un meilleur raccordement aux autres territoires et au reste du monde

La Bretagne est une région périphérique. Elle a progressé dans son combat pour le désenclavement et grâce à un système de transport intégré et cohérent, les gains liés à la grande vitesse se diffusent à l'ensemble du territoire. Le Pacte d'accessibilité constitue par ailleurs le socle, entre autres, d'un engagement pour un meilleur raccordement au monde. La Communauté de communes du Pays de Landivisiau est ainsi proche de plusieurs gares TGV et d'un aéroport international.

Pour autant, la multimodalité des déplacements demeure un enjeu quotidien et un défi pour raccorder chacun des espaces de la région entre eux. Un territoire mobilités s'apprécie au regard de ses territoires voisins, des flux qui existent entre eux et des liens physiques qui les rapprochent.

Dans cette optique, c'est un fait, la question du ferroviaire occupe une place à part. Le rail offre une infrastructure critique et historique, dont le rôle est essentiel pour relier les territoires et les gens. A ce titre, la Région soutient depuis de nombreuses années le développement de ce mode de transport, et demeure persuadée qu'il constitue une réponse d'avenir adaptée pour les voyageurs comme pour une partie significative du fret de marchandises. La Communauté de communes du Pays de Landivisiau partage cette ambition.

Autre réponse d'avenir adaptée, et qui fut trop longtemps délaissée, celle des mobilités actives qui font revivre une certaine forme de proximité et peuvent réduire l'utilisation de la voiture, pour peu que des infrastructures plus maillantes soient imaginées.

#### Projets structurants

Ces projets pouvant relever d'une double nature périmétrique – intraterritoriale ou interterritoriale – permettent de structurer physiquement une offre nouvelle sur le territoire, de fournir les conditions d'une amélioration sensible de celle-ci ou de permettre une meilleure multimodalité.

Dans ce cadre, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région considèrent comme **stratégique l'amélioration du lien de la gare de Landivisiau à la ville centre, ainsi que de la ZA du Vern**. Des éléments de réflexion collective pourront être déterminés à partir de la navette existante, du futur schéma des mobilités actives de la CCPL et l'Appel à Projets 1<sup>er</sup>/dernier km de la Région au titre des fonds européens.

L'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives permettra à la collectivité d'obtenir un document donnant lieu à des actions et donc à une véritable stratégie des mobilités actives. De plus, la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau souhaite intégrer le programme MOBY encadré par ECO CO2 pour mettre en place un PDES. La Région cherchera à apporter, dans le cadre de son plan vélo en réflexion, un soutien à la mise en œuvre de ces actions.

### 3.2 Pour une amélioration conjointe de l'offre de transports publics

L'amélioration de la performance du transport public est possible et nécessite la plus grande cohérence d'actions entre acteurs. L'offre peut être renforcée, plus adaptée à la typologie d'un territoire, par une coordination exemplaire. La fréquentation peut être renforcée, par ce développement coordonné de l'offre et la facilitation de parcours de mobilités, et dans le cadre d'une intermodalité et d'une multimodalité tarifaires concertés.

### 3.2.1 Coordination et mutualisation de réseaux

La Région et le Pays de Landivisiau s'accordent sur l'intérêt commun à coordonner et mutualiser des services, afin de permettre l'amélioration de l'offre à un coût maîtrisé pour les deux collectivités, au bénéfice des usagers.

Le transport scolaire relève de la Région. Un transport local, qu'il soit de nature à la demande, virtuel ou régulier, est une offre de mobilité importante pour le territoire, agissant en rabattement vers d'autres lignes ou pour des besoins plus ciblés. Dans le cadre de délégation existante, le Pays de Landivisiau étudie le développement de ces services complémentaires, dans un cadre non concurrent à *BreizhGo*, à l'instar de sa navette en lien avec la Ville et du système de TAD existant.

Eu égard à ces éléments, à la dynamique et aux besoins du territoire, les deux parties conviennent :

- D'une coordination pour apporter d'éventuelles **modifications au système de TAD**.
- D'une coordination pour la mise en place par le Pays de Landivisiau de nouveaux services de transport, permettant un rabattement vers le réseau *BreizhGo*.
- **D'étudier l'opportunité de créer une ligne régulière entre Landivisiau et Roscoff via Saint-Pol-de-Léon**, des transports de scolaires s'effectuant déjà entre Landivisiau et Saint-Pol-de-Léon. Il conviendra d'étudier collectivement ce projet entre toutes les parties, dans un esprit de responsabilité et de financement partagés si le besoin est avéré.

### 3.2.2 Intermodalité et multimodalité tarifaires

Travailler à la convergence ou à la combinaison de modalités tarifaires simplifie le parcours de l'utilisateur, et peut permettre une amélioration de la performance globale en levant un frein de complexité, pour tendre vers un usage sans couture. Il s'agit d'imaginer collectivement des offres visant à faciliter l'intermodalité et la multimodalité, pour tous les publics et notamment les plus vulnérables.

A ce jour, il n'existe pas d'accord tarifaire entre les parties. Il est proposé de travailler à un tel projet si le besoin est avéré.

### 3.3 Pour un développement des mobilités alternatives à la voiture solo

Les deux parties conviennent de travailler à un mix mobilités positif – équation économique et écologique – en complément de l'offre de transports collectifs, afin de réduire le nombre de véhicules engagés sur les routes.

Dans ce cadre, conformément aux objectifs du SRADDET, les deux parties s'engagent entre autres à :

- i. Favoriser le développement des modalités actives et douces, pour participer à l'atteinte à un niveau régional d'un objectif de 15% de part de ces modes actifs et doux pour les déplacements domicile-travail à l'horizon 2040.
- ii. Favoriser le développement du covoiturage de proximité, pour l'atteinte à un niveau régional d'un objectif de taux de remplissage moyen de 1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040. Les deux parties se fixent par ailleurs un objectif intermédiaire à 2030 d'un taux de remplissage moyen de 1,3 personne par véhicule sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau.

- i. Les déplacements de moins de 3 km représentent plus de 40% des déplacements réalisés. L'apparition de l'assistance électrique a par ailleurs permis d'élargir la pertinence de certains modes actifs au-delà des 10 km de trajet. La part de ces modes – en mode seul ou lié à du rabattement – est en augmentation régulière, et ils n'ont pas forcément vocation à être cantonnés à des territoires très denses ou à de l'écotourisme, pour peu que des itinéraires sécurisés et facilement accessibles maillent l'espace. Plusieurs leviers d'actions existent.

La Communauté de communes du Pays de Landivisiau entend porter une politique relative aux mobilités douces et actives, notamment par la mise en place d'un **schéma directeur des mobilités actives**, pour un maillage intercommunal et des services associés. La réflexion régionale sur le sujet est également en cours et les deux parties conviennent d'étudier ultérieurement les modalités d'un accompagnement.

- ii. Favoriser le covoiturage de proximité et obtenir des résultats tangibles nécessitent un bouquet d'actions, qui peuvent appeler des engagements communs de la part des deux parties. Dans le domaine du covoiturage de proximité, la Région :

- a été, avec d'autres collectivités, à l'initiative de la plateforme OuestGo qui rassemble aujourd'hui 63 collectivités en Bretagne et Pays de la Loire. Des animations et accompagnements en local sont opérés pour favoriser son développement. Par son soutien continu à OuestGo, la Région entend promouvoir le covoiturage dynamique, domicile-travail et solidaire notamment.

Dans le domaine du covoiturage de proximité, le Pays de Landivisiau :

- est inscrite dans la démarche et adhère à OuestGo.
- participera au développement de points d'arrêt multimodaux sur son territoire, en lien avec les autres collectivités.

Sur le fondement de ces actions, et dans une volonté commune d'accompagner l'essor du covoiturage de proximité, les deux parties s'engagent à :

- **étudier de concert les modalités de création, d'aménagement et de fonctionnement des points d'arrêt multimodaux**, en lien avec les autres collectivités partie prenantes, afin de faciliter le report modal ou le covoiturage. En cas de lien avec *BreizhGo*, la Région participera financièrement à ces aménagements de points d'arrêt. L'expérimentation de stations rurales du futur menée à Guimiliau et Plouzévédé par SNCF Recherche & Innovation permettra par ailleurs une appropriation collective sur le territoire (détaillé ci-dessous).
- travailler conjointement sur le développement de la plateforme OuestGo et ses modalités d'animation avec l'appui du pilote OuestGo.

Autres projets en cours : deux expérimentations :

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau a été choisi comme territoire d'expérimentation par la SNCF recherche et innovation pour tester deux projets : mobilité rurale et la mobilité de services marchand et publics « itinérants ».

Mobilier de la mobilité rurale : les communes de Guimiliau et de Plouzévédé ont été choisi pour accueillir des stations du futur. Ces stations regrouperont pendant une période d'un an et demi tout ce qui est nécessaire à la pratique de la mobilité active et partagée. Les stations ont été conçu avec les habitants et les élus afin de répondre à leur besoin de mobilité. Il sera donc possible de charger un vélo à assistance électrique (VAE), de louer un VAE, de louer une petite voiturette électrique et de faire du

covoiturage et de l'auto-stop. Un des objectifs de ce projet est changer les habitudes des usagers et de les inciter à pratiquer le partage et la mobilité active. Les stations seront posées en mars et avril 2023.

Pour ce qui est du projet de l'itinérance des services, le territoire étant doté de plusieurs communes rurales dépourvues de services de proximité, il semblerait donc essentiel d'amener de façon ponctuelle les services au plus proche des habitants. Pour cela, la SNCF s'est associée avec un bureau d'étude et un auto-entrepreneur du service itinérant pour mettre en place un camion pouvant accueillir du service marchand et du service public. La pré-étude est en cours pour un lancement d'expérimentation courant septembre 2023.

#### **ARTICLE 4 – UN TERRITOIRE MOBILISE**

La Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région se mobilisent pour que le territoire et ses composantes s'inscrivent dans une transition durable, facilitant les mobilités de tous et toutes. Il convient de conforter une dynamique liée aux trois piliers du développement durable, autour des enjeux de mobilité. Il est ainsi convenu que le territoire se mobilise afin que :

- soient prises en compte de façon pérenne et systémique les problématiques de déplacement au niveau de certaines politiques publiques
- les mobilités participent pleinement de l'effort d'atténuation du changement climatique et à son adaptation
- s'engagent des coopérations territoriales, dans un cadre solidaire, autour des mobilités
- de nouvelles initiatives et innovations puissent voir le jour

##### **4.1 Pour une mobilité pensée pour tous**

Les mobilités et leur facilitation définissent aussi le développement d'un territoire, qu'il soit naturellement enclavé ou non, et il importe que des politiques publiques, qu'elles relèvent d'une réglementation ou d'une incitation, prennent en compte ce facteur déterminant. Bien évidemment, pour être durables, ces mobilités doivent être les plus sobres possibles.

A ce titre, la problématique d'aménagement du territoire est centrale. Plus particulièrement, **l'élaboration du PLUi du Pays de Landivisiau constitue un levier fort**, elle doit pouvoir limiter les mobilités contraintes, et renforcer son objectif de cohérence entre espaces de vie et stratégie de mobilité. Cet objectif relève des règles n° 1-6 (Habitat des actifs du tourisme) et IV-2 (Intégration des mobilités aux projets d'aménagement) du SRADDET, et renvoie également à la question des haltes multimodales (règle IV-4), déclinée *supra*.

Les employeurs et entreprises, composantes majeures d'un territoire, ont assurément un rôle pivot, le déplacement domicile-travail constituant une fraction importante des mobilités. Ceux-ci peuvent et/ou doivent engager des plans de mobilité, selon les termes de la LOM.

Ces plans pouvant fournir, outre leur utilité sociale et environnementale, une opportunité de développement quant aux difficultés de recrutement. Seuls ou organisés, les employeurs peuvent de plus participer du diagnostic mobilités sur le territoire, et envisager prendre une part active dans la recherche de solutions, que ce soit à travers le versement mobilités ou autre.

L'implication des entreprises dans le champ des mobilités est un vecteur à ne pas négliger dans le cadre de la bataille pour l'emploi. Dans ce cadre, le Pays de Landivisiau et la Région s'engagent à :

- faciliter la mise en œuvre de Plans de Mobilité Employeurs ou Inter-Employeurs *via* une communication dédiée. A ce titre, les parties seront particulièrement intéressées par la mise en place éventuelle d'un PDIE sur la ZA du Vern.
- inscrire la **présente démarche dans celle de Territoires d'Industrie**, pour laquelle la thématique mobilités sera mise en avant.
- **se concerter dans le cas d'une installation de zone d'activités économiques** ou tout projet d'implantation d'établissements de plus de 50 salariés, selon les orientations du SRADDET et de la SRDEII, afin d'estimer la génération de flux de déplacements induits.

Plus particulièrement, à travers le prisme de la formation professionnelle et de la politique publique de l'emploi, en dehors des actions de financement individuel, les deux parties ont un intérêt à agir, de concert, dans le champ des mobilités. En effet, trop de nos concitoyennes et concitoyens renoncent à un emploi ou au fait de rentrer en formation, faute d'une solution de mobilité ou par méconnaissance des solutions. La mobilité constitue ainsi le deuxième frein au retour à l'emploi. Dans la recherche de solutions inclusives, la Région et le Pays de Landivisiau s'engagent à :

- **faciliter le développement d'une plate-forme de mobilité inclusive sur le Pays de Morlaix**, en lien avec les territoires concernés. Suite à l'arrêt de la plate-forme actuelle, Le territoire s'engage à réunir l'ensemble des acteurs publics et privés en 2023, des solutions opérationnelles devront se dégager pour permettre aux bénéficiaires usagers et entreprises de tirer parti de ce type de service sur le territoire.
- permettre le développement de façon concertée et en corollaire, d'un Programme Action Territoriale (financé *via* le Programme Régional d'Investissement dans les Compétences) qui intègre un axe mobilité fort.
- mobiliser les organismes de formation du territoire, à l'instar des premiers travaux organisés sur le territoire sur le sujet, pour le développement d'ateliers relatifs à la mobilité de façon ex-ante, déclinées dans le programme régional PREPA. Cette offre de formation est destinée aux personnes en recherche d'emploi qui souhaitent concrétiser leur projet professionnel et prépare ainsi leur entrée en formation qualifiante dans les secteurs qui recrutent en Bretagne.

Parce qu'une mobilité pensée pour tous, c'est également et simplement permettre à tous d'utiliser des systèmes de transport, il convient de s'assurer que les personnes à mobilité réduite (PMR) ont la possibilité d'un accès facilité à ceux-ci. Si les services de transport spécifique de scolaires en situation de handicap relèvent d'une compétence départementale, le Pays de Landivisiau et la Région souhaitent dans le cadre de la présente convention **se mobiliser pour améliorer les conditions de mobilité des PMR et faciliter la réalisation de l'Agenda d'Accessibilité Programmée régional**.

## 4.2 Pour une accélération de certaines modalités des transitions énergétique et écologique

Le secteur des transports est indubitablement consommateur d'énergie et émetteur de Gaz à Effet de Serre. Il représente 35% des consommations d'énergie totales et 27% des émissions de GES à l'échelle de la Bretagne. A horizon 2040, un scénario « *Transition F4* » – annexé au SRADDET – induit une baisse des consommations de 45% par rapport à 2015. La présente convention n'a certes pas vocation à couvrir l'intégralité des champs permettant l'atteinte de ces objectifs, certains s'avérant hors périmètre direct d'une contractualisation territoriale entre la Région et l'EPCI. Toutefois, de nombreux

engagements y concourent, tant dans le domaine du covoiturage que dans le volontarisme lié au développement de la part modale des mobilités douces (article 3.3) par exemple. De même, chaque EPCI s'engage, à travers son Plan Climat Air Energie Territorial, à de nombreuses actions sur la mobilité dont certaines peuvent relever du périmètre de cette contractualisation. Le PCAET du Pays de Landivisiau est ainsi en élaboration. Et il est possible d'enclencher une dynamique encore plus vertueuse, afin de limiter les émissions de GES, la pollution de l'air et d'atteindre une mobilité bas carbone. En effet, les mobilités peuvent être un chaînon majeur de boucles énergétiques vertueuses en participant à l'émergence de nouveaux vecteurs énergétiques, voire de solutions de stockage de l'énergie – problématique majeure en Bretagne et pour le développement des énergies renouvelables.

Ainsi, à travers le pacte biogazier breton et la feuille de route bretonne du déploiement de l'hydrogène renouvelable, les deux parties conviennent de collaborer à favoriser l'émergence de projets sur le territoire du Pays de Landivisiau. **L'implantation d'une station de bioGNV sur le territoire du Pays de Landivisiau** est ainsi réalisée. Ces éléments pourront faire l'objet d'une contractualisation spécifique liée à ces transitions. En fonction de ces potentialités, les deux parties pourront notamment travailler en lien avec les transporteurs concessionnaires afin d'opérer des modifications ou transformations de mobiles terrestres, vers plus de sobriété énergétique.

#### 4.3 Pour un renforcement des solidarités territoriales

La présente convention se focalise, de manière naturelle, sur le ressort territorial de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau. Pour autant, signifier que l'enjeu des mobilités dépasse *stricto sensu* ces frontières relève de la lapalissade. Les territoires sont interdépendants, non nécessairement égaux entre eux, et certains projets ne peuvent prendre sens que dans l'élargissement territorial de la réflexion.

A travers ce prisme, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région partagent les orientations suivantes :

- les projets singuliers limités de prime abord au territoire de la Communauté de communes concourent directement d'un effet de solidarité territoriale entre territoires limitrophes.
- le projet *BreizhGo* travaillé dans le cadre du présent partenariat vise à renforcer la cohésion territoriale, en particulier avec Haut-Léon Communauté et Morlaix Communauté.

#### 4.4 Pour une meilleure appropriation des enjeux de mobilité au service de toutes et tous

Des réflexions, voire des solutions, existent un peu partout sur les territoires. Leur valorisation et leur mutualisation doivent pouvoir prévaloir. La Région est consciente de l'importance de disposer d'une ingénierie territoriale, à même de créer un environnement propice au développement des nouvelles mobilités. La Communauté de communes du Pays de Landivisiau s'inscrit dans cette dynamique.

Il convient dès lors de tirer parti au maximum des possibilités offertes quant aux différentes aides disponibles, à l'échelon national et européen, dans la mise en place de projets durables de mobilités. En cohérence avec les orientations stratégiques partagées, et dans l'optique d'une mise en œuvre facilitée, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région conviennent du principe d'étudier de concert et de façon régulière, en lien éventuel avec la cellule régionale d'appui « France Mobilités », les dispositifs suivants (liste non exhaustive) :

- Appels à projets du Fonds Mobilités actives,

- Appels à projets « Vélo et Territoires » et « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables »,
- Subventions au titre de la Dotation de Soutien à l'Investissement Local et de la Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux,
- Fonds européens, dont les fonds structurels
- Programmes de Certificats d'Économie d'Énergie (CEE)

Dans cette volonté réciproque d'une animation et d'actions concertées bénéfiques au développement de mobilités bas carbone, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau et la Région s'associent pour adopter une communication qui valorisent leurs engagements respectifs. En effet, l'activation d'une communication cohérente constitue un levier important pour la perception par les citoyens de systèmes de mobilités efficaces et transformants. Ainsi, il s'agit en partenariat d'être en capacité de communiquer sur la complémentarité des offres, l'effort public de mutualisation et que chaque partie utilise ses propres canaux pour un effet de diffusion.

## **ARTICLE 5 – UN PARTENARIAT REMOBILISE**

Le partenariat existe, la présente convention le renforce indéniablement. Elle doit pouvoir renouveler l'action publique, dans le champ des mobilités, et réinventer l'offre de services à la population. Les items relevant d'*Un territoire mobilités* et d'*Un territoire mobilisé* y participent pleinement. Il convient d'aller plus loin, en pérennisant et en améliorant les acquis collectifs, les biens communs, et en s'assurant que le présent cadre, le présent partenariat s'avère durable, afin d'en améliorer l'efficacité au fil des années.

### 5.1 Grâce à une offre de services étoffée

Par des envies et volontés communes, souvent propres à la Bretagne, de nombreux projets et actions ont pu voir le jour. Les fruits de ces travaux collectifs existent dans le domaine des mobilités et contribuent de fait à une offre de qualité sur le territoire, pour des coûts mutualisables. Ils constituent des biens communs potentiels et sont des projets vivants, qui nécessitent de nouveaux développements à la fois techniques, organisationnels et territoriaux.

Peuvent être ainsi qualifiés de biens communs :

- Le système de billetterie *KorriGo*, la carte bretonne des déplacements favorisant le développement de l'intermodalité. En tant que cheffe de file de l'intermodalité, et parce que *KorriGo* a prouvé son intérêt, la Région cherche à poursuivre son développement, sur tous les réseaux où cela est possible, et met à disposition son expertise sur le sujet.
- Le corollaire *KorriGo Services* pour offrir une panoplie de services dans l'espace public. La carte de transport *KorriGo* fournit un support – qui pourrait être dématérialisé par la suite – logique permettant d'accéder à de nombreux services publics tels que les parkings ou la bibliothèque. Le projet permet de cette façon d'agréger des services de proximité, quotidiens, autour de la notion de mobilités.
- *MobiBreizh*, le système d'information multimodal régional visant à simplifier l'usage des transports publics en Bretagne en effectuant des recherches d'itinéraires. Un tel système d'information dynamique facilite la complémentarité des offres de transports, ainsi que leur lisibilité. Il doit offrir une exhaustivité la plus complète possible pour développer la cohérence

entre réseaux et différentes formes de mobilité, et la qualité des données fournies s'avère primordiale. Une amélioration de l'information en temps réel sur ce canal est par ailleurs actuellement en réflexion.

**La CCCPL s'engage à étudier la possibilité d'un partenariat autour de *MobiBreizh***, et ainsi à contribuer au développement qualitatif et quantitatif du système d'information, par la mise à disposition de données fiables au format GTFS et harmonisées, et en intégrant sur son site institutionnel *MobiBreizh* en e-frame.

- *OuestGo*, tel que développé à l'article 3.3 de la présente convention. Les deux parties réaffirment ici leur intérêt commun.

## 5.2 Grâce à une coordination améliorée

Les deux parties conviennent que le champ des mobilités requiert une agilité particulière, tant dans le suivi, l'évaluation que l'évolution des actions partenariales. Il s'agit également d'instaurer une dynamique globale et largement partagée entre Région et le Pays de Landivisiau.

Ainsi, les parties s'engagent à partager les informations et bilans jugés nécessaires à la bonne mise en œuvre de la convention.

Si les parties peuvent se rencontrer autant que de besoin, il est institué :

- Un Comité de suivi technique, constitué de la Direction des Transports et Mobilités, de la Direction de l'Espace Territorial Brest de la Région, de la Direction Générale des Services du Pays de Landivisiau et du Service aménagement et mobilité. Il se réunit une fois par an.
- Un Comité de Pilotage, constitué du Vice-Président de la Région en charge du climat et des mobilités, du Président du Pays de Landivisiau et 3 de ses représentants. Il se réunit une fois tous les 2 ans. Le Comité de Pilotage peut convier des invités d'autres structures, autant que de besoin.

Le Comité des partenaires est institué conformément à la convention de délégation de compétences en vigueur entre les deux parties.

Il est à noter que ces instances viennent en complément des Comités de Ligne préexistants et mis en place par la Région, qui renvoient à la concertation usagers au titre de l'action régionale. Elles ne sauraient également préjuger des instances spécifiques à déterminer dans le cadre plus global de la relation Région – Pays de Landivisiau.

Selon la nature des expressions, la Région s'engage par ailleurs à étudier les possibilités d'un accompagnement financier pour tout programme de recherche-action ou étude prospective permettant une mise en œuvre accélérée des ambitions déclinées de la présente convention, au bénéfice des deux parties, et visant à améliorer la coordination des politiques publiques définies par chacune des deux parties. Concomitamment, la Communauté de communes du Pays de Landivisiau s'engage à associer systématiquement la Région pour toute étude spécifique de mobilités sur son territoire.



## **ARTICLE 6 – DISPOSITIONS FINALES**

### 6.1 Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une période pluriannuelle s'étalant sur la période 2023-2027. Elle prend effet à compter de la date de signature par les parties et pour une durée pouvant aller jusqu'au 31 décembre 2027.

### 6.2 Modification de la convention

Toute modification de la convention fera l'objet d'un avenant qui sera adopté dans les mêmes conditions de forme et de procédure que la présente convention.

### 6.3 Résiliation de la convention

En cas de non-respect par l'une ou l'autre des parties des engagements respectifs inscrits dans la présente convention, celle-ci pourra être résiliée sur demande de la partie lésée dans ses droits à l'expiration d'un délai de deux mois, après envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception précisant les engagements non tenus, et restée sans réponse.

### 6.4 Règlement des litiges

Tout litige relatif à l'application de la présente convention sera porté devant le tribunal administratif de Rennes s'il s'avère que les voies de conciliation n'arrivent pas à leurs fins.

### 6.5 Exécution de la convention

Le Président du Conseil régional de Bretagne, le Président de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, dont 1 pour chaque signataire.

**Pour la Région,**

**Pour la Communauté de communes du Pays de  
Landivisiau,**

**Le**

**Le**

**Le Président du Conseil régional,**

**Le Président de la Communauté de communes du  
Pays de Landivisiau,**

**Loïg CHESNAIS-GIRARD**

**Henri BILLON**