



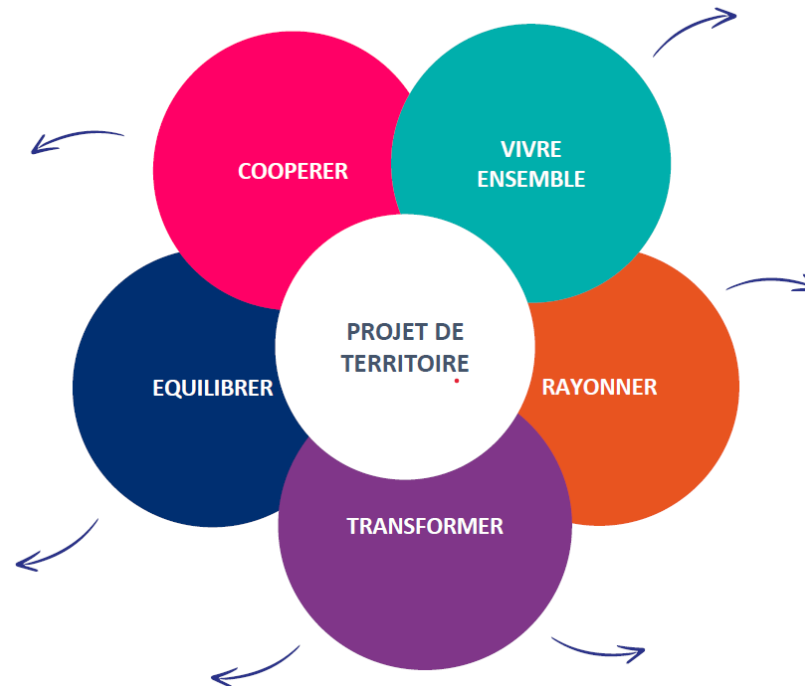
**LA DÉCARBONATION DES MOBILITÉS  
UN TERRITOIRE ENGAGÉ ENTRE DÉCARBONATION  
ET MULTIMODALITÉS**

**10 juin 2024**

# Projet de territoire : approbation

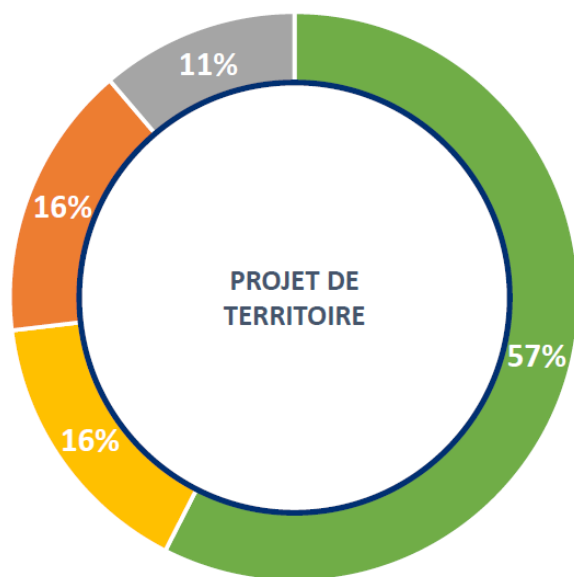
Novembre 2021  
Approbation en  
Conseil communautaire

5 axes, 15 enjeux stratégiques

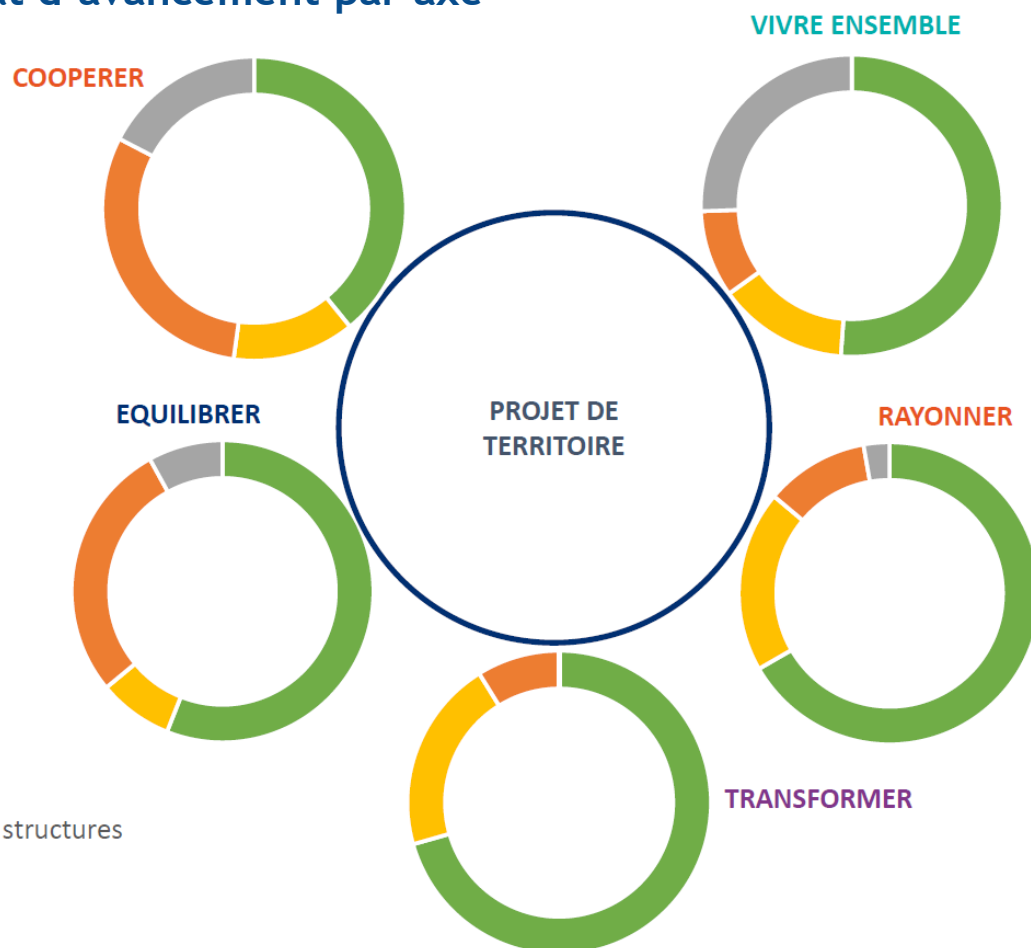


# Le projet de territoire : Point d'étape

## Etat d'avancement global 160 objectifs opérationnels

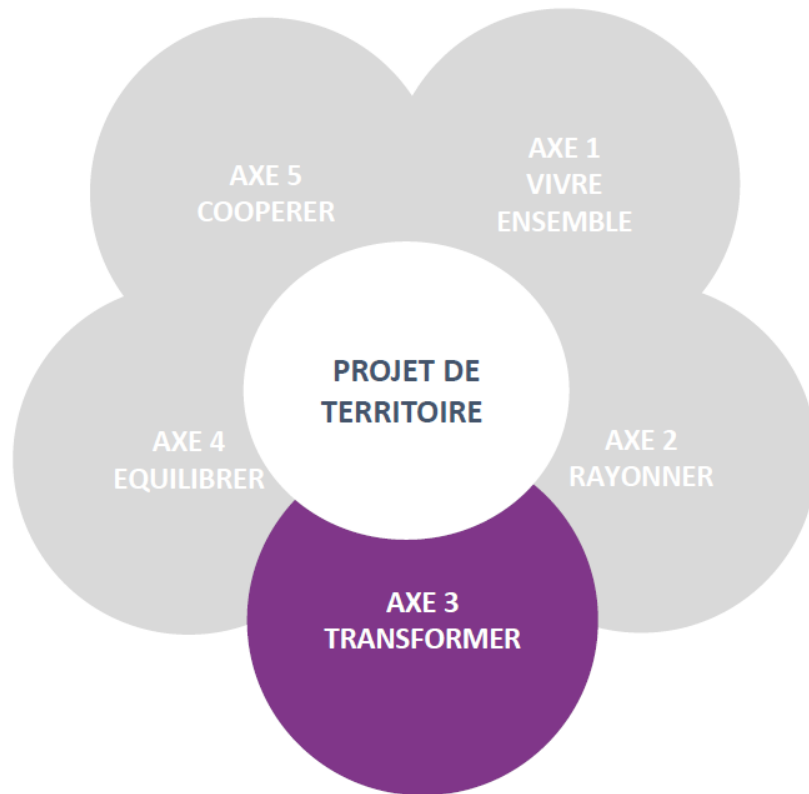


## Etat d'avancement par axe



■ Réalisés/Bien engagés ■ A leurs débuts ■ Ultérieurs/Freins à lever ■ Pilotés par d'autres structures

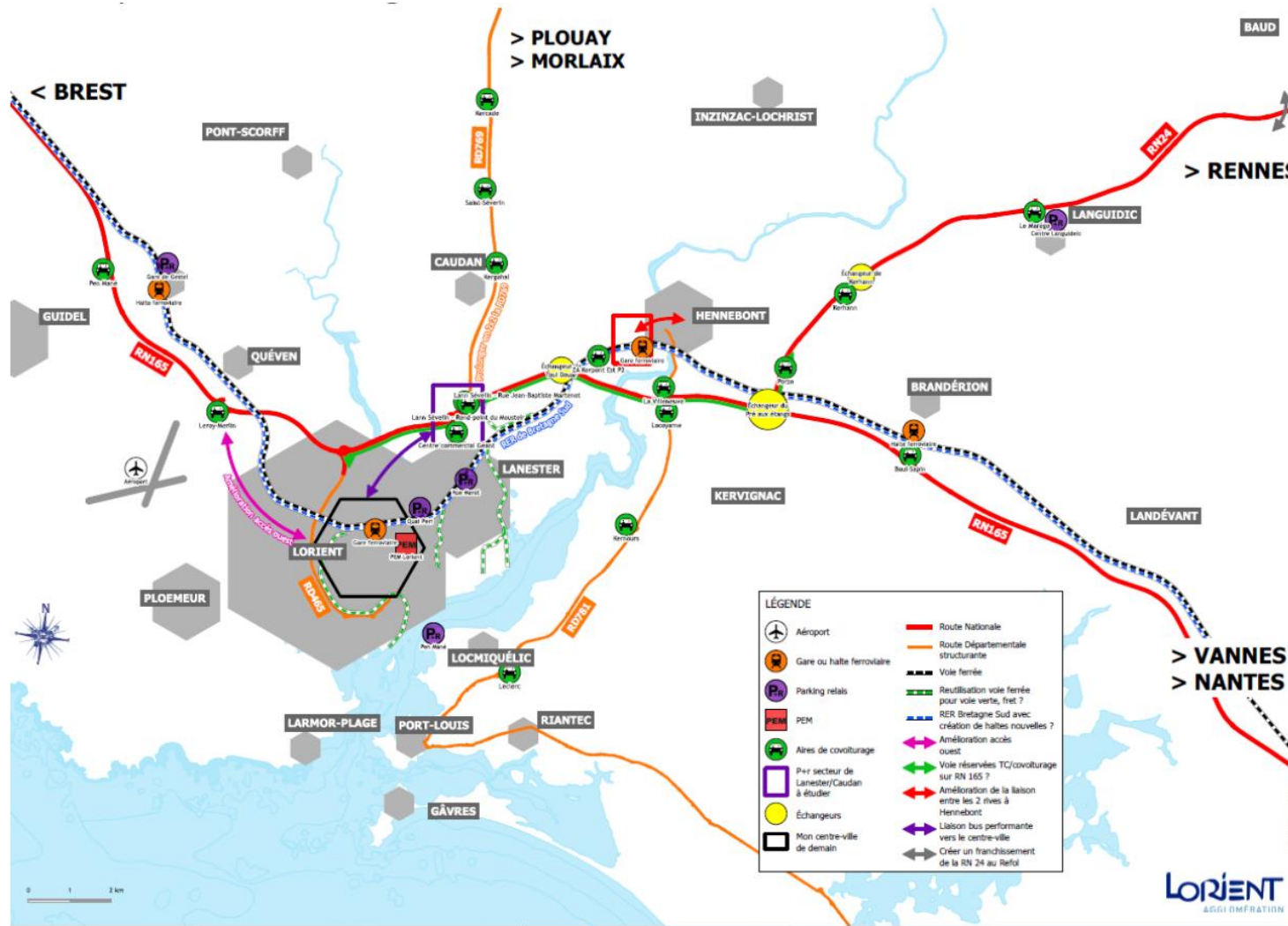
# Transformer



## ENJEUX STRATÉGIQUES :

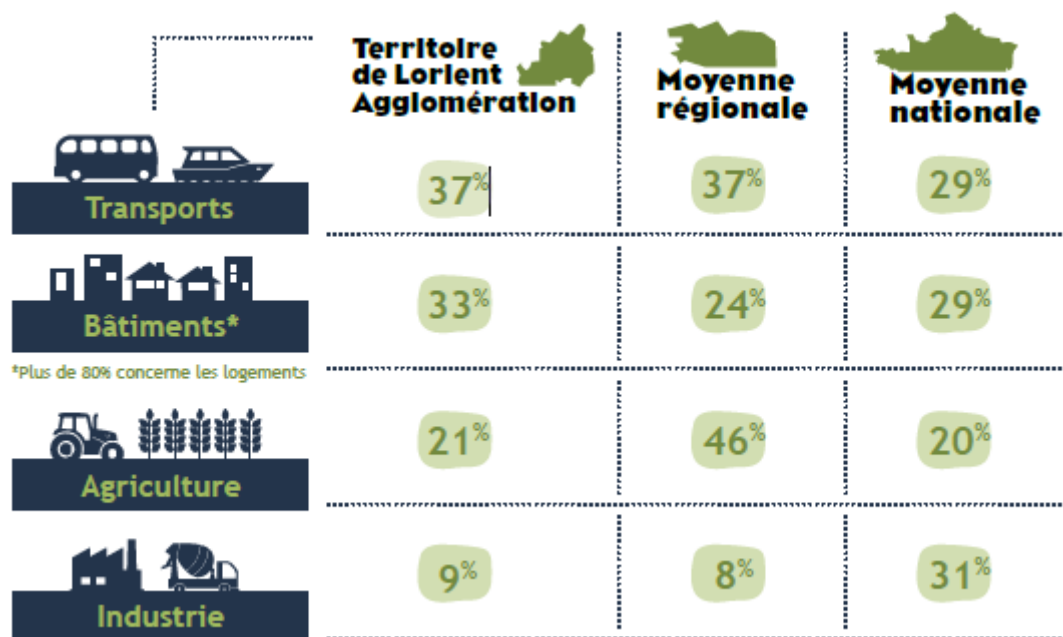
- Un territoire qui repense ses mobilités du quotidien
- Un territoire qui s'organise pour répondre au changement climatique
- Un territoire exemplaire en matière de transition écologique et énergétique
- Les questions de la décarbonisations des transports et des énergies au cœur des actions à mener

# Transformer : « Lumière sur » LES MOBILITES



# Objectifs de réduction des GES

Transports et Bâtiments = 70% des émissions



Objectif PCAET : réduction de 78% des GES d'ici à 2050

# Mise en place d'une stratégie globale

Politique des transports => vers une politique des Mobilités multimodales

Définition d'une politique de transition des bus et navires (2020)

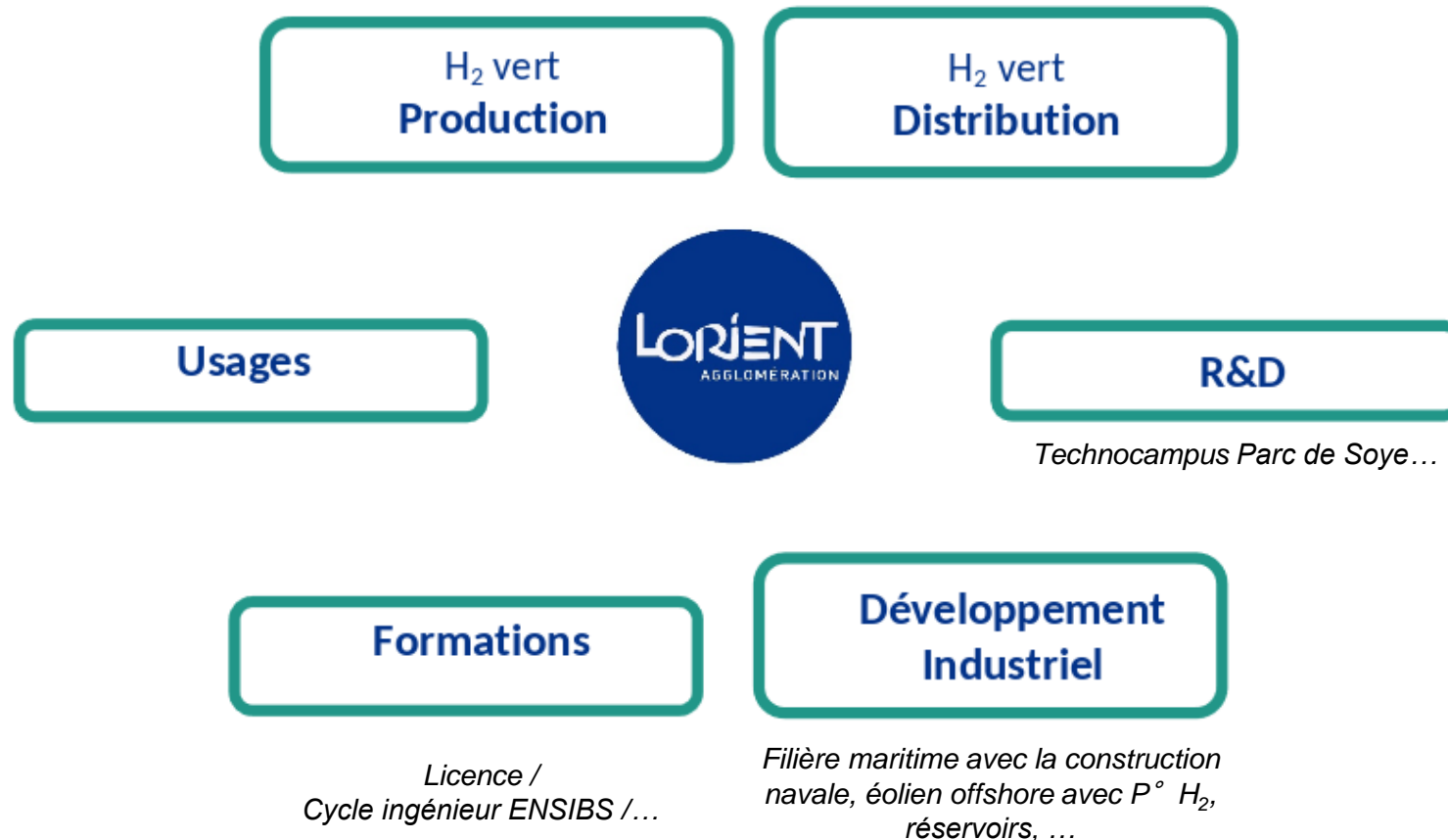
Approbation d'un schéma des aires de covoiturage et parking relai (février 2023)

Approbation d'un schéma cyclable d'intérêt communautaire (mars 2023)

Attribution d'une DSP Mobilités (décembre 2023)

Approbation d'une chartre logistique durable (déc 2023)

# Politique de transition des bus et navires





# Politique de transition des bus et navires

Objectifs =

- transition de la flotte de bus (95 bus) d'ici à 2030
- Acquisition de navires moins polluants

Aujourd'hui :



16 bus BioGNV livrés  
8 bus BioGNV livrés fin juin 2024  
3 bus électriques livrés  
7 bus H2 commandés



Retrofit AVT lancé  
AMO Navire électrique  
lancée  
AMO Navire H2 en cours

# Production

OBJECTIFS

**PRODUCTION**

DISTRIBUTION

USAGES

ADAPTATION  
DEPOTS

INVESTISSEMENTS  
ET SUBVENTIONS

DIVERS

## Rappels des objectifs opérationnels :

- 1) Hydrogène renouvelable produit par électrolyse de l'eau avec une part significative d'actif d'électricité renouvelable, à Buléon (56)
- 2) Pas d'exigence de production sur le territoire de LA, mais transport bas carbone
- 3) Livraison à compter de l'arrivée des premiers usages en 2024/2025



Inauguration site de BULEON le 15 décembre 2023

# Distribution Hydrogène

OBJECTIFS

PRODUCTION

DISTRIBUTION

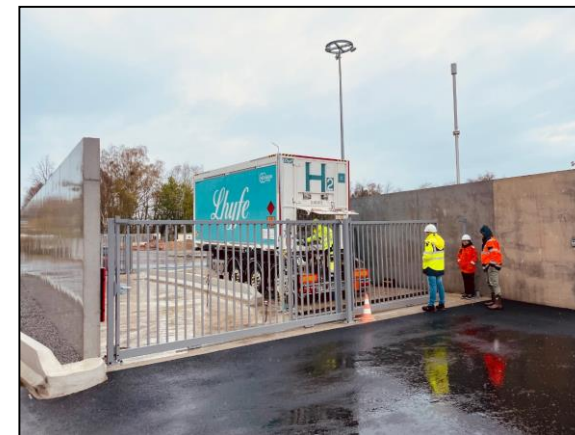
USAGES

ADAPTATION  
DEPOTS

INVESTISSEMENTS  
ET SUBVENTIONS

DIVERS

- Station H<sub>2</sub> terrestre sur dépôt de Lorient :  
Où en sommes-nous ?
- Déclaration ICPE réalisée / démarche de passage en autorisation en cours (CERFA déposé le 24/04)
- 1er trailer d'hydrogène livré le 02/04 reparti le 30/04



# Dépenses

## OBJECTIFS

## PRODUCTION

## DISTRIBUTION

## USAGES

## ADAPTATION DEPOTS

## INVESTISSEMENTS ET SUBVENTIONS

## DIVERS

Sites	Montants
DEMAINE bioGNV	Station de distribution : 2,8M€
QUEVEN bioGNV	Station de distribution : 1,5M€ Adaptation locaux (Lorient et Quéven) : 0,6M€
DEMAINE Station H <sub>2</sub>	Fourniture molécule et maintenance (10ans) : 8,7M€ Station de distribution bus : 4,49M€ Adaptation locaux bus : 2,1M€ Prévisionnel : station de distribution maritime : 4,1M€ Infrastructure portuaire pour station maritime : 1,5M€
Navire H <sub>2</sub>	Prévisionnel : 8M€
BUS H <sub>2</sub>	2024 : 7 bus : 5,1M€ Prévisionnel 2024 : 5 bus : 4M€
BUS bioGNV	2022 : 10 bus : 5,1M€ 2023 : 6 bus : 2,8M€ Prévisionnel 2024 : 8 bus : 3,3M€ Prévisionnel 2026-31 : 52 bus : 20,6M€

# Subventions acquises

<b>OBJECTIFS</b>
<b>PRODUCTION</b>
<b>DISTRIBUTION</b>
<b>USAGES</b>
<b>ADAPTATION DEPOTS</b>
<b>INVESTISSEMENTS ET SUBVENTIONS</b>
<b>DIVERS</b>

Projets	Subventions
Station bio GNV DEMAINE	Pas de subvention
Station bio GNV QUEVEN	REACT EU : 707,6k€ Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) : 300k€
Station H <sub>2</sub> DEMAINE	ADEME : 2,4M€
Retrofit Navire Ar Vag Tredan en hydrogène	ADEME : Retrofit AVT en H <sub>2</sub> : 0,99 M€
Nouveau navire H <sub>2</sub>	Région via AAP Ademe : 1 <sup>er</sup> Navire et Station portuaire : 1M€ en tout soit 493,145k€ pour navire  ADEME : Acquisition bateau neuf H2 : 1M€  Région contrat de partenariat : Conception - Acquisition d'1 des 2 navires à passagers hydrogène : 1M€
BUS H <sub>2</sub>	ADEME : Acquisition de 12 bus : 2,04 M€ FEDER 2014/20 : Acquisition 7 bus : 895k€
BUS GNV	Région : Acquisition de 5 bus bio GNV : 575 k€ Etat : Acquisition de 3 bus bio GNV articulés : 261k€

# Subventions visées

OBJECTIFS

PRODUCTION




DISTRIBUTION

USAGES

ADAPTATION  
DEPOTS

**INVESTISSEMENTS  
ET SUBVENTIONS**

DIVERS

Pour quel objet ?	Dernières actions en date	Guichets
Navire H2 + Station maritime Lanester e	Guichet MIE : sur call de Février 2026 à confirmer	
En attente résultat Hydrogen valley 07/2024		
Navire H2	Guichet : Hydrogen Valley, piloté par BDI avec 3 régions : Pays de la Loire, Bretagne, Normandie	
Bus H2	AAP ADEME « H2 BULEON » en cours d'analyse par ADEME Début Septembre 2023- pour 7 bus-retour début mai	
En bonne voie		

# Informations diverses

OBJECTIFS
PRODUCTION
DISTRIBUTION
USAGES
ADAPTATION DEPOTS
INVESTISSEMENTS ET SUBVENTIONS
<b>DIVERS</b>

Dernières actions en date	Partenaires
Organisation BrittanHY Day Oct.2024 à Lorient	
Commission H <sub>2</sub> CCI Morbihan	
Journées H <sub>2</sub> dans les territoires 25-25 Juin 2024 à Dijon	





# Schéma des aires de covoiturage et parkings relais

## Enjeux

Améliorer le cadre de vie de la population en développant l'usage du covoiturage, l'usage des transports collectifs et en favorisant l'intermodalité :

- Décongestionner les routes (notamment la RN 165) et les centres urbains en réduisant l'usage individuel de la voiture : jusqu'à 80 000 véhicules/j entre Lanester et Lorient
- Réduire les externalités environnementales et le bruit : un trajet quotidien Hennebont Lorient émet 1,18 tonnes de CO2 par an (soit 17 vols Lorient-Paris)
- Améliorer le pouvoir d'achat des ménages
- Réduire le stress dans les transports

# Proposition de catégorisation des aires de covoiturage et parkings relais

Catégorisation en cohérence avec la structuration du réseau routier, de l'offre de transport collectif du territoire située à proximité de l'aire ainsi que de sa capacité indicative :

**Objectif de cette catégorisation : bâtir une offre de service adapté en fonction de la catégorie de l'aire**

	Parking relais	Aires de covoiturage			
Catégorisation		Structurante	Secondaire	Intermédiaire	Proximité
Caractéristiques de mobilité	Situé à proximité immédiate d'un point d'arrêt de transport collectif structurant	Supérieur à 25 000 véhicules / jours	Entre 12 et 25 000 véhicules / jour	Entre 4 et 12 000 véhicules / jour	Inférieur à 4 000 véhicules / jours
Capacité indicative	Au-delà de 20 places	Au delà de 35 places	Entre 15 et 35 places		Inférieure à 15 places

Proposition de définition d'un point d'arrêt de transport collectif structurant :

- Pour le transport ferroviaire : d'une halte ou une gare ferroviaire
- Pour le transport maritime de passager : d'un embarcadère comptabilisant plus de 200 000 voyages par an
- Pour le transport en bus : d'une ligne de bus à haute fréquence (T1, T2, T3 et T4) ou d'une ligne express périurbaine (40e, 41e, et 42e)

# Proposition de développement serviciel

- Différents services peuvent être associés à une aire de covoiturage / relais
- L'offre de services proposée peut être différente en fonction du type d'aire → Notamment en fonction de l'axe routier associé
- Un travail d'harmonisation mériterait d'être mené afin d'établir une cohérence territoriale
- Tout en conservant de la souplesse dans la mise en œuvre : adapter l'installation d'équipement en fonction des situations particulières et en concertation avec les communes

Proposition d'offre de services minimale	Parking relais	Aire de covoiturage			
		Structurante	Secondaire	Intermédiaire	Proximité
<b>Aménagement</b>					
Dépose minute	au cas par cas	au cas par cas			
<b>Signalisation</b>					
Totem d'entrée (1 * 2,5)	Selon taille	Selon taille	au cas par cas		
Panneau entrée	x	x	x	x	x
Panneaux directionnelles (amont)	x	x	x	x	x
Signalisation horizontale (au sol)	x	x	x	x	x
Relais d'information services	x	x	au cas par cas		
<b>Confort et sécurité</b>					
Abri	au cas par cas	au cas par cas	au cas par cas		
Poubelle	x	x			
Portique limitation hauteur	au cas par cas	au cas par cas			
Eclairage	x	x	x	x	x
WC à proximité	au cas par cas	au cas par cas			
Borne de recharge	au cas par cas	au cas par cas			
<b>Intermodalité</b>					
Stationnement vélos	x	x	au cas par cas	au cas par cas	au cas par cas
Transports collectifs	x	x	au cas par cas	au cas par cas	au cas par cas

# Proposition de répartition d'intervention

## Investissement

	Parkings relais	Aires de covoiturage			Proximité
		Structurant	Secondaire	Intermédiaire	
Capacité indicative	Au-delà de 20 places	Au-delà de 35 places	Entre 15 et 35 places		Inférieure à 15 places
Foncier	Au cas par cas selon opportunité Possibilité d'accompagnement technique de Lorient Agglomération à la recherche d'emprises foncières				
Aménagement de voirie (projets nouveaux) Confort et sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maitrise d'ouvrage LA</li> <li>Financement pris en charge à 100% par LA pour les besoins de covoiturage / intermodalité</li> <li>Possibilité MO déléguée à la commune</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maitrise d'ouvrage LA</li> <li>Financement pris en charge à 100% par LA pour les besoins de covoiturage / intermodalité</li> <li>Possibilité MO déléguée à la commune</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maitrise d'ouvrage commune</li> <li>Participation financière de LA à hauteur de 40% du reste à charge de l'opération</li> <li>Possibilité d'accompagnement à la maitrise d'ouvrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maitrise d'ouvrage commune</li> <li>Participation financière de LA à hauteur de 20% du reste à charge de l'opération</li> <li>Possibilité d'accompagnement à la maitrise d'ouvrage</li> </ul>	
Signalétique et communication	Pris en charge par Lorient Agglomération				
Intermodalité	Pris en charge par Lorient Agglomération				

## Fonctionnement



Les communes ou le Département assurent actuellement la gestion et l'entretien des aires existantes

Les communes disposent de services techniques en lien avec leur compétence voirie

### Proposition :

- Missions opérationnelles d'entretien de la voirie et de gestion des équipements assurées par les services communaux en lien avec la compétence voirie
- Contribution de Lorient Agglomération aux communes en vue d'assurer l'entretien et la gestion des nouvelles aires de covoiturage structurantes / nouveaux parkings relais → projets réalisés sous maitrise d'ouvrage de l'intercommunalité

# Programme d'actions

## Parkings relais



### Formaliser une offre de stationnement attractive autour des haltes ferroviaires :

- Travail avec la Région pour développer l'offre de TER
- Travail avec les communes pour faire évoluer l'offre de stationnement



### Renforcer l'offre de stationnement au niveau des embarcadères

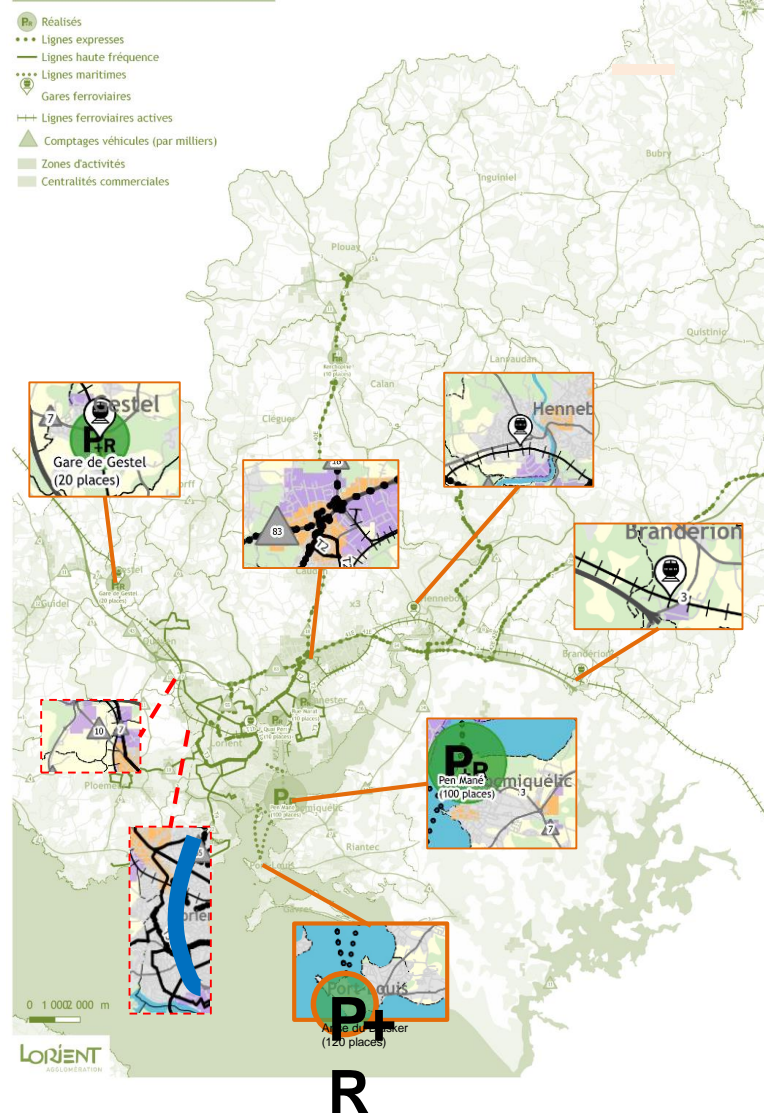
- de Pen Mané à Locmiquélic et Anse du Driasker à Port-Louis



### Créer une offre de stationnement relais :

- À proximité de la zone de Kerpont Lanester – Caudan
  - Travail avec les communes pour identifier des opportunités foncières
  - Amélioration de l'offre de transport collectif bus en terme de vitesse commerciale pour la rendre plus compétitive par rapport voiture individuelle
  - Articulation avec la politique de stationnement dans les centralités urbaines (notamment réflexion sur l'offre de stationnement au centre ville de Lorient)

État des lieux - Parkings relais



# Développement

## Propositions : aires de covoiturage

Maillage des aires de covoiturage proposé est composé de 42 aires :

- Renforcer les services sur les aires de covoiturage formelles et notamment les aires avec un fort taux d'occupation
- Officialiser, si possible en fonction notamment des disponibilités foncières, les aires de covoiturage informelles / spontanées
- Développer de nouvelles aires en lien avec les projets communaux (à l'étude ou sites avec potentiel) en cas de manquement constaté



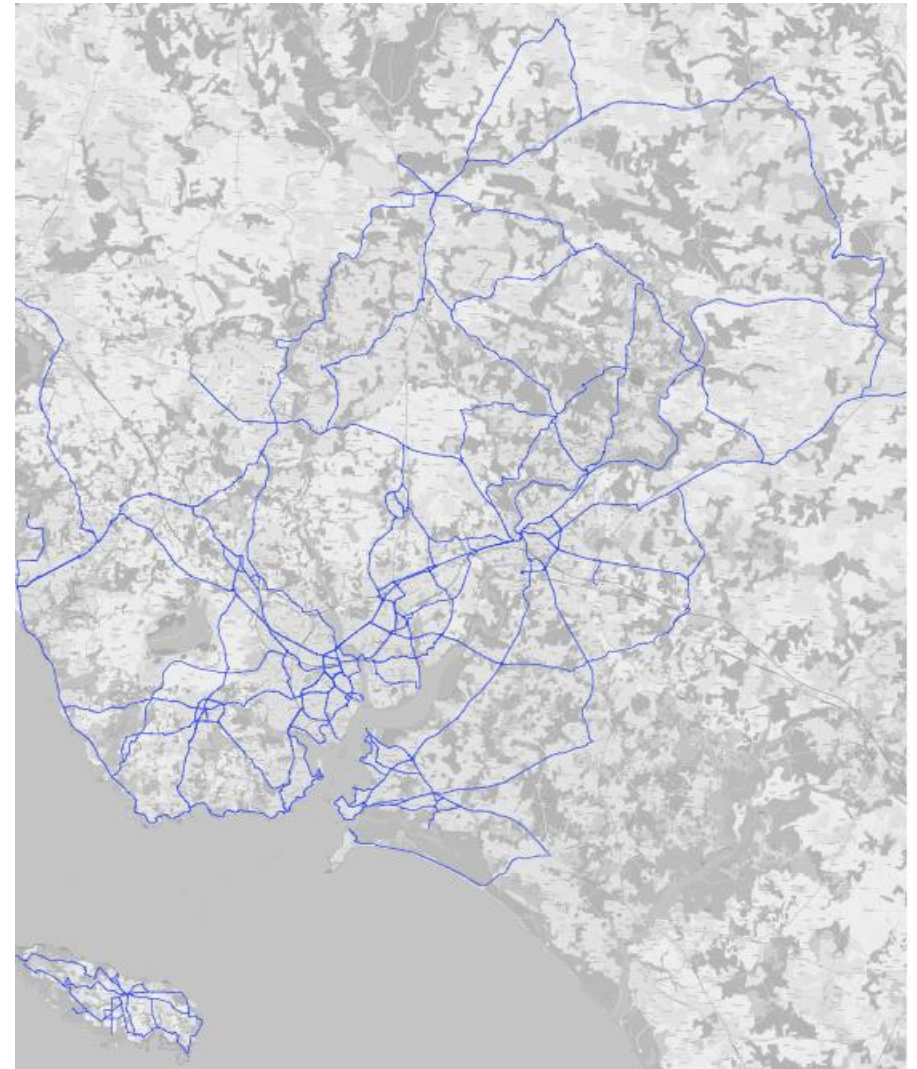
# Schéma cyclable d'intérêt communautaire

## Les ambitions de Lorient Agglomération

- Etablir un réseau cohérent, attractif à l'échelle du territoire de Lorient Agglomération, et développer des services complémentaires permettant d'apporter un environnement favorable à la pratique du vélo,
- Cibles : les cyclistes du quotidien, mais aussi les cyclistes de loisirs et cyclotouristes
- La part modale visée à l'horizon 2050 est de 30% pour le cœur de l'agglomération, 10% pour le reste du territoire (Plan Climat Air Energies Territorial 2020-2025)

# 490 km d'aménagements cyclables

- Répondre aux trajets utilitaires (domicile/travail/étude, services/commerces)
- Relier les centres d'intérêts entre eux
- Connecter avec les territoires voisins
- 3 itinéraires touristiques d'intérêt supra communautaires sont également retenus





# Des Services en complément...

Pour un environnement favorable à la pratique du vélo, nécessité de renforcer et développer des outils de mesures, de la signalétique et des services vélos sur l'ensemble du territoire.

- ✓ Jalonnement des axes principaux ;
- ✓ Dispositifs de comptages pour le suivi de l'évolution de la pratique ;
- ✓ Travail sur la gouvernance pour faire vivre le schéma et une politique cyclable cohérente

Des services à destination des usagers :

- ✓ Du stationnement sécurisé des vélos en lien avec autres modes de déplacements (bus, bateau-bus, train)
- ✓ Des ateliers de réparation ambulants sur le territoire
- ✓ Des cycles d'apprentissage et remise en selle pour adultes
- ✓ Une vélo école enfants pour les élèves de primaire
- ✓ Une aide à l'achat d'un vélo.

# Un accompagnement financier renforcé

La clef de répartition choisie par Lorient Agglomération pour accompagner les Communes dans la réalisation d'aménagements cyclables est de :

- 60% du reste à charge pour les études et les travaux sur l'ensemble des itinéraires compris dans le schéma
- Soit le double par rapport au Schéma actuel

# La nouvelle DSP Mobilités

DSP conclue pour une durée de 8 ans avec RDLA, filiale de RATP DEV

**Périmètre élargi par rapport à l'actuel contrat :**

- exploitation des lignes de transport (terrestres et maritimes)
- déploiement d'un service de location de vélos sur l'ensemble de Lorient Agglomération à compter de juillet 2024
- intégration du service de covoiturage
- entretien / maintenance des abris bus (poteaux et points d'arrêts), des abris vélos et des matériels roulants et navigants (y compris le GER)

# Le service Vélos



Deux services : location courte durée sur Lorient et Hennebont + location moyenne et longue durée sur les 25 communes

Moyenne / Longue durée : 500 vélos, 100% électrique / 40 vélos spéciaux

Courte durée : 80 VAE à Lorient + 10 vélos spéciaux / 40 VAE à Hennebont



# La mise à disposition du service vélos

2 stations « fixes » (Lorient - Rue Macé et à Hennebont - Secteur de la gare)

1 station mobile (minima : 1 fois / mois sur les communes)



# Le covoiturage

Partenariat avec la société KAROS (pérennité par rapport au service mis en place par Lorient Agglomération jusqu'au 31 décembre 2024)

Grille tarifaire qui va évoluer pour mieux intégrer le service de covoiturage dans l'offre de Mobilité

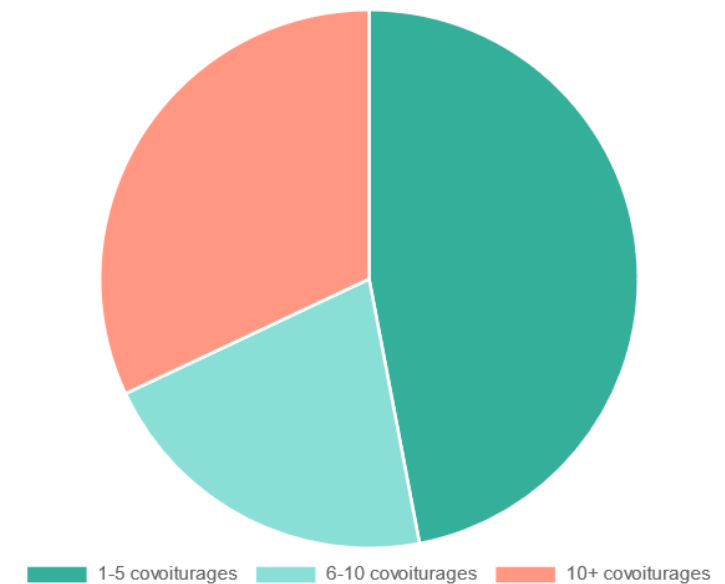
=> Gratuité pour les abonnés mensuels / annuels du réseau IziLo

## Quelques chiffres :

- Plus de 4 500 personnes inscrites sur le site KAROS
- Plus de 37 000 déplacements réalisés
- 140 000 km ont pu être évité pour une économie de CO<sup>2</sup> d'environ 17000 tonnes

Récurrence de covoiturage (en pourcentage)

Répartition moyenne des utilisateurs qui covoitent entre 1 et 5, 6 et 10 et plus de 10 fois par mois.



# La charte de logistique urbaine durable : 13 actions

Livraisons en Centre-ville, réglementation et conditions de travail
<b>A1. Prendre en compte les livraisons dans les projets de piétonnisation de centre-ville</b>
<b>A2. Améliorer l'offre d'aires de livraisons et leur contrôle</b>
<b>A3. Harmoniser les réglementations municipales sur les livraisons</b>
<b>A4. Développer des consignes de retrait à l'échelle de la rue</b>
<b>A5. Améliorer la logistique de chantier dans le tissu urbain dense</b>
<b>A6. Utiliser l'outil numérique pour mieux informer les professionnels du transports sur les travaux et deviations</b>
<b>A7. Améliorer la logistique des artisans</b>
Planification, foncier, cyclologistique, multimodalité
<b>B1. Réaliser un schéma d'implantation des activités logistiques et artisanales (centre de distribution urbaine pour hyper-centre, hub logistiques dans les quartiers, ...) : activités logistiques, stockage, avitaillement, réparation, ...</b>
<b>B2. Créer un centre de distribution urbaine/des espaces de logistique urbaine pour le centre-ville de Lorient</b>
<b>B3. Favoriser la cyclologistique via des infrastructures et services adaptés (à court terme &amp; long terme)</b>
<b>B4. Intégrer la logistique dans les bâtiments neufs via la réglementation (scot, plu, ...)</b>
<b>B5. Evaluer la possibilité de réutiliser l'ancienne voie férée pour du report modal routier – ferroviaire à partir des ports</b>
Verdissement des flottes, avitaillement, optimisation des flux
<b>C1. Insérer des clauses environnementales sur la logistique dans les achats des collectivités</b>

# Action A1 :

## Prendre en compte les livraisons dans les projets de piétonisation de Centre-Ville

### Les groupes de travail « Piétonnisation »

28 septembre 2023

- Retour sur les projets et modifications des plans de circulation
- Présentation des futurs projets

#### Mon centre-ville demain



Programmation de la piétonnisation			
Rue / Place	2023/2024	2024/2025	Après 2026
Place Polig Monjarret – rues Poissonnière et Pontcarré	aménagement complet		
Place Alsace-Lorraine – Parvis de l'église	aménagement sobre		
Rue de la Patrie	<b>B</b> expérimentation	aménagement complet	
Place Aristide Briand – rues Le Bourgo et Nayel	<b>A</b> expérimentation	aménagement sobre	
Place Anatole Le Braz	expérimentation de la liaison Foch		aménagement complet
Axe Alsace Lorraine / Fontaine	<b>C</b> expérimentation		aménagement sobre

Participants : Heppner, Audélor, Fideli courses, CARSAT, Cozigou, Armor Fruits, Pharmacie Liberté, Berthau coiffure, Union TLF, France Boissons

#### Hennebont - Place Maréchal Foch



La perspective à l'axe du portail est occupée par une contre-allée dédiée au stationnement.



ARCHITECTE X PAYSAGISTE 'urbicus' + Lizerand architecte + TraitClair + Terlieux + Ingerop + Acte lumière

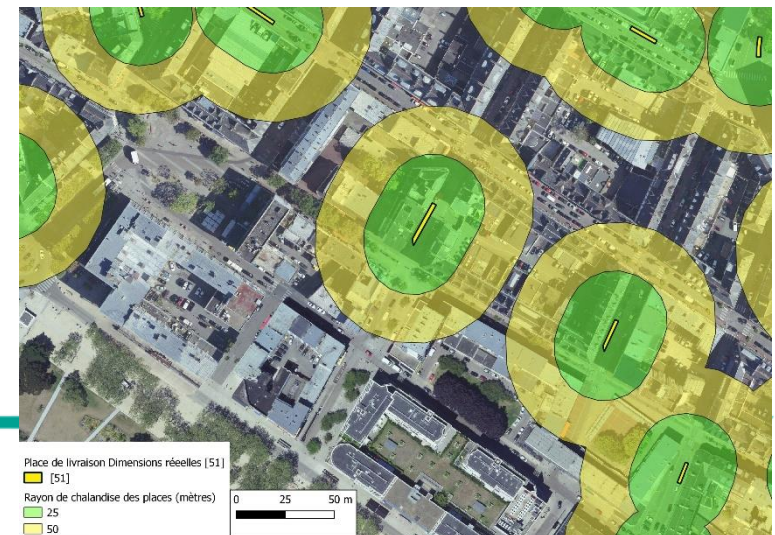


# Action A2 :

## Améliorer l'offre d'aires de livraisons et leur contrôle

# Création d'une base de données SIG qualitative sur les aires de livraisons

- Base de données SIG à partir du diagnostic des aires
- Contractualisation avec le LAET pour l'utilisation de l'outil SILOGUES pour définir le besoin théorique en aires de livraisons



# Projet de coopération entre EPCI

## Projet de coopération avec 6 EPCI et la Région Bretagne

### Objectifs :

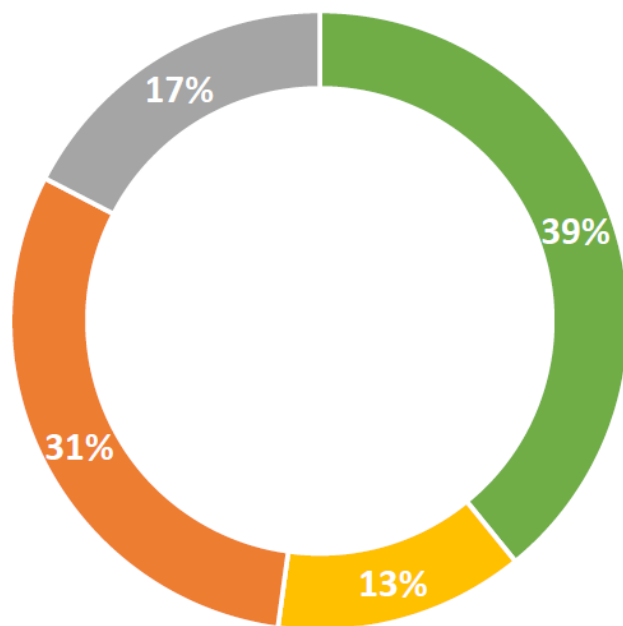
- Renforcer les liens dans le domaine des mobilités
- Mettre en place un 1<sup>er</sup> jalon au projet Bretagne Mobilité
- Développer les mobilités décarbonées en sud Bretagne
- Améliorer les conditions de déplacements des pendulaires

De façon concrète, augmenter le nombre de TER en gare.

# Coopérer

## Etat d'avancement

23 objectifs opérationnels



■ Réalisés/Bien engagés

■ A leurs débuts

■ Ultérieurs/Freins à lever

■ Pilotés par d'autres structures

## Exemples

Alliance Métropolitaine Bretagne Sud

Breizh Go express

Pacte de cohérence territorial

Comité des usagers Mobilités

# « Lumière sur » la coopération Bretagne Sud



# BreizhGo Sud Bretagne

Deux horizons de mise en œuvre : septembre 2025 et septembre 2026.

Sur Lorient Agglomération (septembre 2026) :

- Gares de Gestel et Brandérion : + 6 AR / jour
- Gares de Lorient et Hennebont : + 15 AR / jour
- 21 circulations supplémentaires par jour, soit 47% d'arrêts TER en plus

1<sup>ère</sup> étape dans la mise en œuvre du Syndicat Mixte Bretagne Mobilités

Participation financière :

- Financement à 70% pour la Région / 30% pour les EPCI sur le fonctionnement et l'investissement (3 rames)
- Pour Lorient Agglomération : 363 K€ / an en fonctionnement et 5,2 M€ en investissement



# MERCI DE VOTRE ATTENTION

