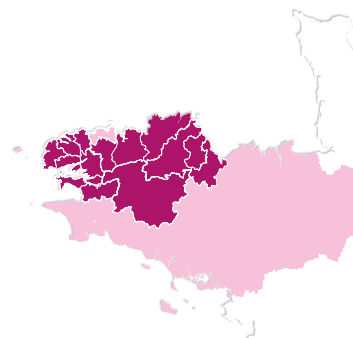


MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES RURAUX

DES SOLUTIONS LOCALES POUR FAIRE MIEUX AVEC MOINS



#14 | Octobre 2025

OBSERVATOIRE | Note d'analyse



Crédit : Adobe Stock

OUEST BRETON


374 communes rurales
qui regroupent **530 000 habitants**, soit la moitié de sa population totale

en 2021, les **deux tiers des actifs** travaillaient dans une commune différente de leur commune de résidence



PAYS DE BREST



les habitants de la 1^{re} et 2^e couronne parcourent en moyenne des distances quotidiennes

deux fois plus importantes

(29 kilomètres) que les habitants de Brest métropole pour un temps de déplacement identique (50 minutes)

LANNION-TRÉGOR COMMUNAUTÉ



27,9 km

parcourus par les habitants de la couronne de Lannion contre 13,7 pour la commune de Lannion

La mobilité dans les territoires ruraux de l'Ouest breton constitue un enjeu central qui se caractérise par une forte dépendance à la voiture individuelle. La situation est d'autant plus complexe que les alternatives de mobilité sont souvent peu développées, voire inexistantes. Toutefois, l'hégémonie de l'automobile est de plus en plus remise en question, notamment par les coûts financiers, sociaux et environnementaux qu'elle représente. La tendance à l'accroissement des distances entre les lieux de vie et les pôles d'emplois, commerces et services accentue les inégalités, en particulier pour les publics éloignés d'un mode de transport efficace. De nouvelles solutions de mobilité deviennent alors indispensables pour garantir l'accès pour tous aux services essentiels.

L'Ouest breton dispose d'atouts majeurs pour repenser ses mobilités : un maillage territorial dense, des centralités secondaires à valoriser, des infrastructures routières réutilisables et des aménités naturelles attractives. Cependant, des défis persistent comme le manque de moyens financiers et d'ingénierie, la multiplicité des périmètres d'organisation des mobilités, l'inégalité de la couverture numérique, les besoins d'une population vieillissante à prendre en considération, etc.

Face à ces défis, les décideurs locaux s'adaptent et les solutions se multiplient dans les territoires ruraux : modes actifs, covoiturage, autopartage, transports collectifs, vélobus, campagne de sensibilisation, etc. Ils inventent leurs propres réponses mais manquent souvent de moyens pour pérenniser les expérimentations faisant preuve d'efficacité.

Cet observatoire a été réalisé à partir d'échanges avec des élus, techniciens, universitaires et associations en liens avec les mobilités rurales. L'observatoire s'appuie également sur des données statistiques et des enquêtes ménage-déplacement (Pays de Brest et Lannion-Trégor Communauté) ainsi qu'une bibliographie spécifique afin de mettre en lumière les enjeux et dessiner des pistes d'action adaptées aux territoires ruraux de l'Ouest breton.

Introduction : les ruralités en mutation

Depuis plusieurs décennies, les territoires ruraux de l'Ouest breton connaissent de profondes transformations : après avoir souffert de l'exode rural et de la concentration urbaine, ils retrouvent de l'attractivité dès les années 1980 grâce à l'automobile et à l'amélioration des infrastructures. De nouvelles dynamiques résidentielles, touristiques et récréatives émergent, donnant lieu à des modes de vie hybrides, en particulier sur le littoral.

Mais cette revitalisation reste inégale. La métropolisation continue de concentrer les ressources dans les grandes agglomérations, accentuant les disparités et la diversité des trajectoires rurales. Dans ce contexte, la mobilité, l'accès aux services et la transition écologique deviennent des enjeux majeurs.

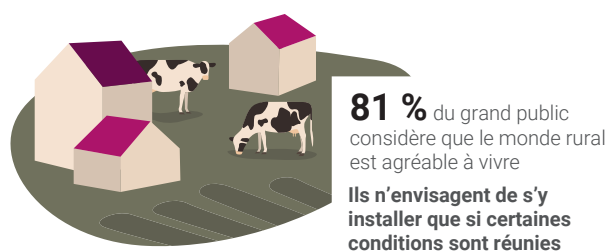
Les territoires ruraux de l'Ouest breton illustrent bien cette transition. Confrontés à des mutations démographiques inédites, à la pression sur les ressources et à la fragilisation des services publics, ils doivent repenser leur organisation pour garantir une qualité de vie durable. Le maintien et la réinvention des services de proximité – santé, éducation, mobilité, numérique, etc. – sont des leviers essentiels pour assurer leur avenir.

Les attentes des habitants des espaces ruraux sont claires : accès aux soins, à l'emploi, aux services publics et à une meilleure connectivité numérique (voir infographie ci-dessous). La mobilité, en tant que vecteur d'accès aux ressources, est au cœur des préoccupations exprimées dans les enquêtes d'opinion. Dans cette perspective,

il s'agit de renforcer certains bourgs pour y concentrer les services tout en assurant une accessibilité équitable. Des initiatives locales émergent, portées par des élus et des acteurs engagés dans la transition écologique, à travers la relocalisation économique et l'innovation sociale. Ces dynamiques, encore fragiles, dessinent les contours d'une ruralité en mouvement, en quête de nouveaux équilibres.

Réalités, Perceptions et imaginaires de la ruralité française : deux enquêtes pour comprendre

Les Français ont une vision positive de l'espace rural
(Enquête Familles rurales, Ifop, 2023)

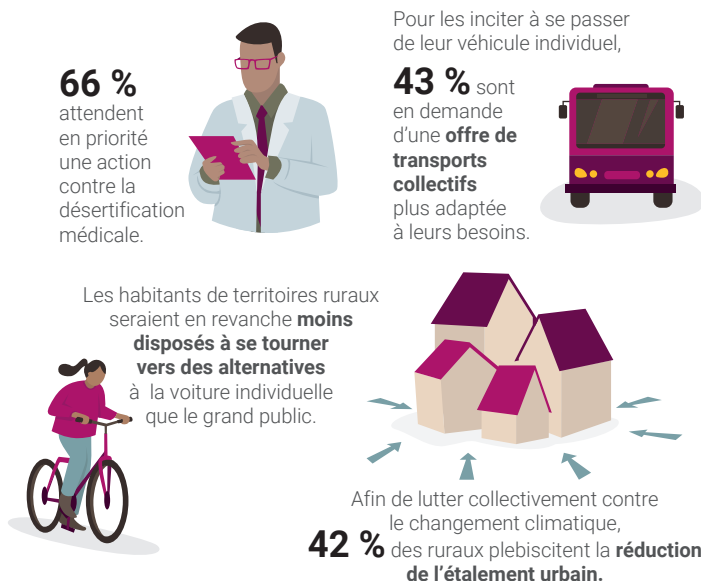


Le **déficit de services publics** est le principal frein identifié par le grand public pour s'installer en zone rurale (70 %) devant l'insuffisance de l'offre de transports (60 %)

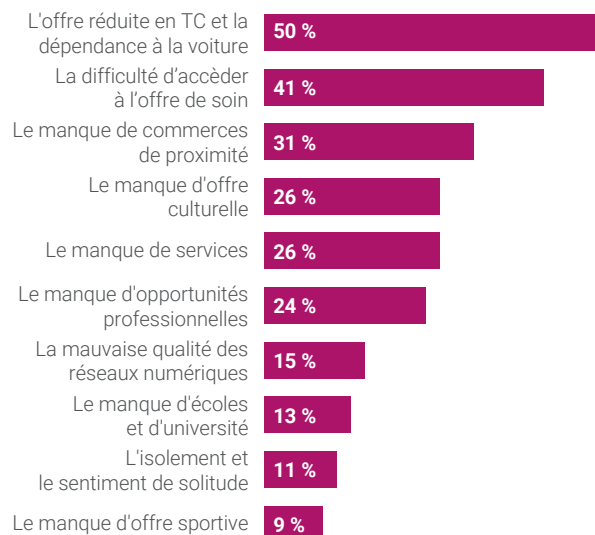


Les territoires ruraux doivent donc créer des conditions favorables pour transformer l'image positive qu'ils suscitent en attractivité concrète

Les attentes des habitants des espaces ruraux
(Enquête Familles rurales, Ifop, 2023)



Les inconvénients d'habiter à la campagne selon les ruraux
(Enquête « Paroles de campagne », Destin Commun, 2025)



Deux volets de l'observatoire pour mieux comprendre les enjeux de mobilité dans les territoires ruraux

En 2024, l'Adeupa a mené une étude sur la mobilité des publics vulnérables, s'appuyant sur une enquête de terrain (cf. [Observatoire n°13](#)). Plusieurs des personnes interrogées vivent dans les espaces ruraux de l'Ouest breton, où l'absence d'alternatives à la voiture rend la mobilité difficile. Sans véhicule ou permis, ou face au coût de l'automobile, certains renoncent à se déplacer, ce qui peut entraîner isolement et précarité. D'autres parviennent à contourner ces obstacles grâce à des stratégies individuelles, à la solidarité ou à des services publics. Certains choisissent même de modifier volontairement leurs pratiques de déplacement, motivés par des raisons écologiques ou des changements de vie. Ces territoires deviennent ainsi des laboratoires d'innovation sociale.

Pour nourrir ce numéro de l'observatoire, l'Adeupa a mené des entretiens avec des élus, techniciens et experts, et organisé un atelier prospectif à Châteauneuf-du-Faou le 25 juin 2025. L'objectif : faire émerger les préoccupations locales et coconstruire des réponses adaptées.

Également, le présent rapport s'appuie sur plusieurs sources :

- des études sur la mobilité en zones peu denses (cf. bibliographie),
- les enquêtes mobilité du Pays de Brest (2018) et de Lannion-Trégor Communauté (2022),
- les données de l'Insee (recensement),
- les typologies du Cerema et de l'ANCT.

Sans véhicule ou permis, ou face au coût de l'automobile, certains renoncent à se déplacer

Une ruralité plurielle face aux défis de la mobilité

Redéfinir la ruralité pour mieux agir

La ruralité ne se résume pas à la faible densité. Depuis 2020, l'Insee propose une typologie plus fine, combinant densité de population et liens fonctionnels avec les pôles d'emploi. En Bretagne, neuf communes sur dix sont rurales, regroupant plus de la moitié des habitants de la région. Cette diversité appelle des politiques différenciées.

Au-delà de la densité, l'éloignement des services, l'omniprésence agricole ou encore les modes de vie façonnent les territoires. La mobilité y est une contrainte d'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs ou à la santé et son absence accentue les inégalités.

Les 374 communes rurales de l'Ouest breton regroupent 530 000 habitants, soit la moitié de sa population totale. Si la frange littorale est plus dense, le territoire rural est structuré par un réseau de bourgs. La population médiane des communes rurales de l'Ouest breton est de 1 000 habitants, mais certaines dépassent les 4 000.

Typologie des communes rurales : une lecture dynamique des territoires peu denses

Les ruralités résidentielles :

- Aisées**
Revenu élevé et en progression, forte part de cadres, forte artificialisation des sols, construction de logements, indice de jeunesse élevé.
- Mixtes**
Artificialisation plus modérée, présence d'une économie présentielle, faible concentration de l'emploi, revenus variables, pas de CSP dominante, indice de jeunesse élevé.

Les ruralités productives :

- Ouvrières**
Surreprésentation des ouvriers et des jeunes, revenu moyen, faible artificialisation, faible concentration de l'emploi.
- Agricoles**
Artificialisation plus modérée, présence d'une économie présentielle, faible concentration de l'emploi, revenus variables, pas de CSP dominante, indice de jeunesse élevé.

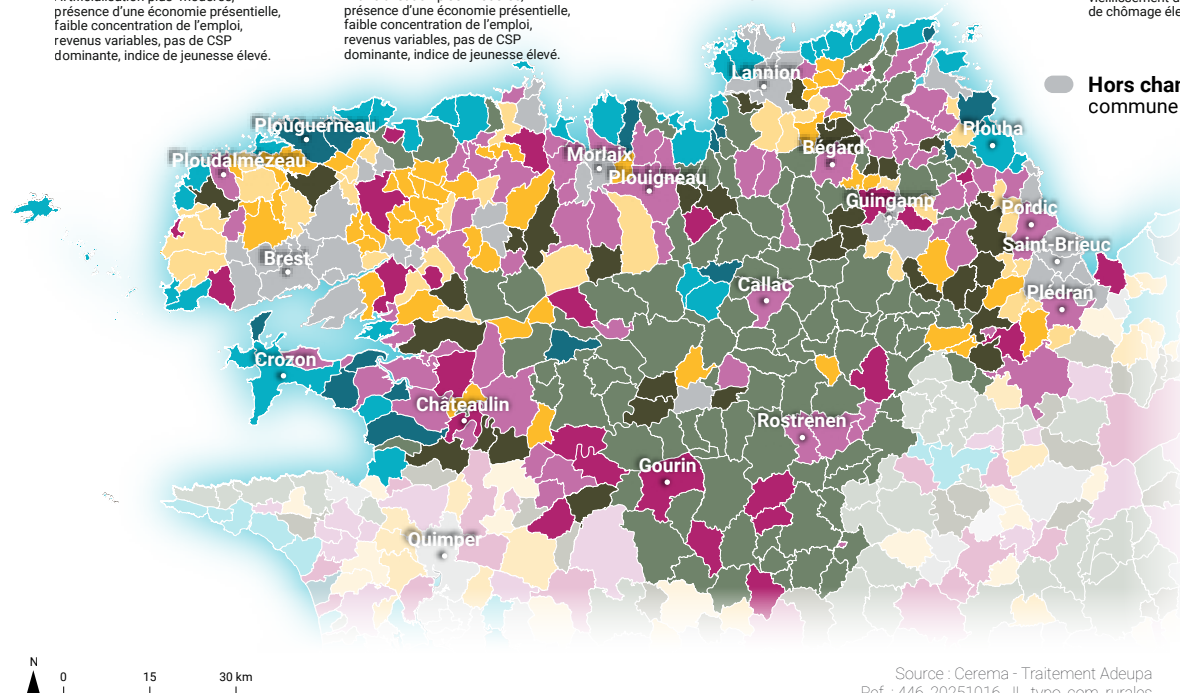
Les petites polarités :

- Industrielles et artisanales**
Forte concentration de l'emploi, revenu moyen, taux de HLM très élevé, emplois de fabrication surreprésentés, forte artificialisation.
- Mixtes**
Concentration de l'emploi, revenus moyens, taux de HLM élevé, emploi présentiel, forte artificialisation.

Les ruralités touristiques :

- À dominante résidentielle**
Touristiques, revenus faibles, taux de chômage pouvant être élevé.
- Spécialisées**
Très touristiques, éloignées des pôles, concentration de l'emploi, vieillissement de la population, taux de chômage élevé.

Hors champ :
commune urbaine



Source : Cerema - Traitement Adeupa
Ref. : 446_20251016_JL_typo_com_rurales

ADEUPA
BREST • BRETAGNE

Note de lecture : En lien avec la nouvelle définition des zones rurales basée sur la grille de densité communale de l'Insee, l'ANCT a proposé une nouvelle lecture de la France rurale qui vise à mettre en perspective les enjeux et défis qui se posent à ces territoires. Cette typologie compte huit catégories de communes rurales ; elle est construite à partir d'indicateurs sociodémographiques, économiques, d'accessibilité et de logements. Les tendances des dernières années ont également été observées.

Les dynamiques varient selon la proximité des agglomérations : croissance modérée autour de Brest et Saint-Brieuc, stagnation ailleurs. L'indicateur de jeunesse révèle aussi des disparités, avec une population plus âgée sur le littoral. Certaines communes éloignées des pôles d'emploi comptent davantage d'actifs travaillant localement, ainsi qu'une part significative de ménages non motorisés, exposés à des difficultés de mobilité. Dans les couronnes périurbaines, à l'inverse, la possession de deux véhicules est fréquente, reflet d'un mode de vie automobile. Mais même motorisés, certains ménages restent vulnérables.

L'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) propose une typologie des espaces peu denses, fondée sur un indice multidimensionnel (économie, services, mobilité). Huit catégories sont identifiées, regroupées en quatre grands types de ruralités : résidentielles, productives, touristiques et les polarités. Toutes sont présentes en Bretagne occidentale, illustrant la diversité des situations territoriales.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) : un tournant pour les mobilités rurales, mais des limites persistantes

Depuis la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019, de nombreuses intercommunalités, notamment dans l'Ouest breton, ont pris la compétence mobilité. Elles cherchent à développer des alternatives à la voiture individuelle tout en contribuant à la transition écologique. Toutefois, la diversité des pratiques, les contraintes financières et le manque d'ingénierie compliquent la mise en œuvre de solutions adaptées aux spécificités rurales.

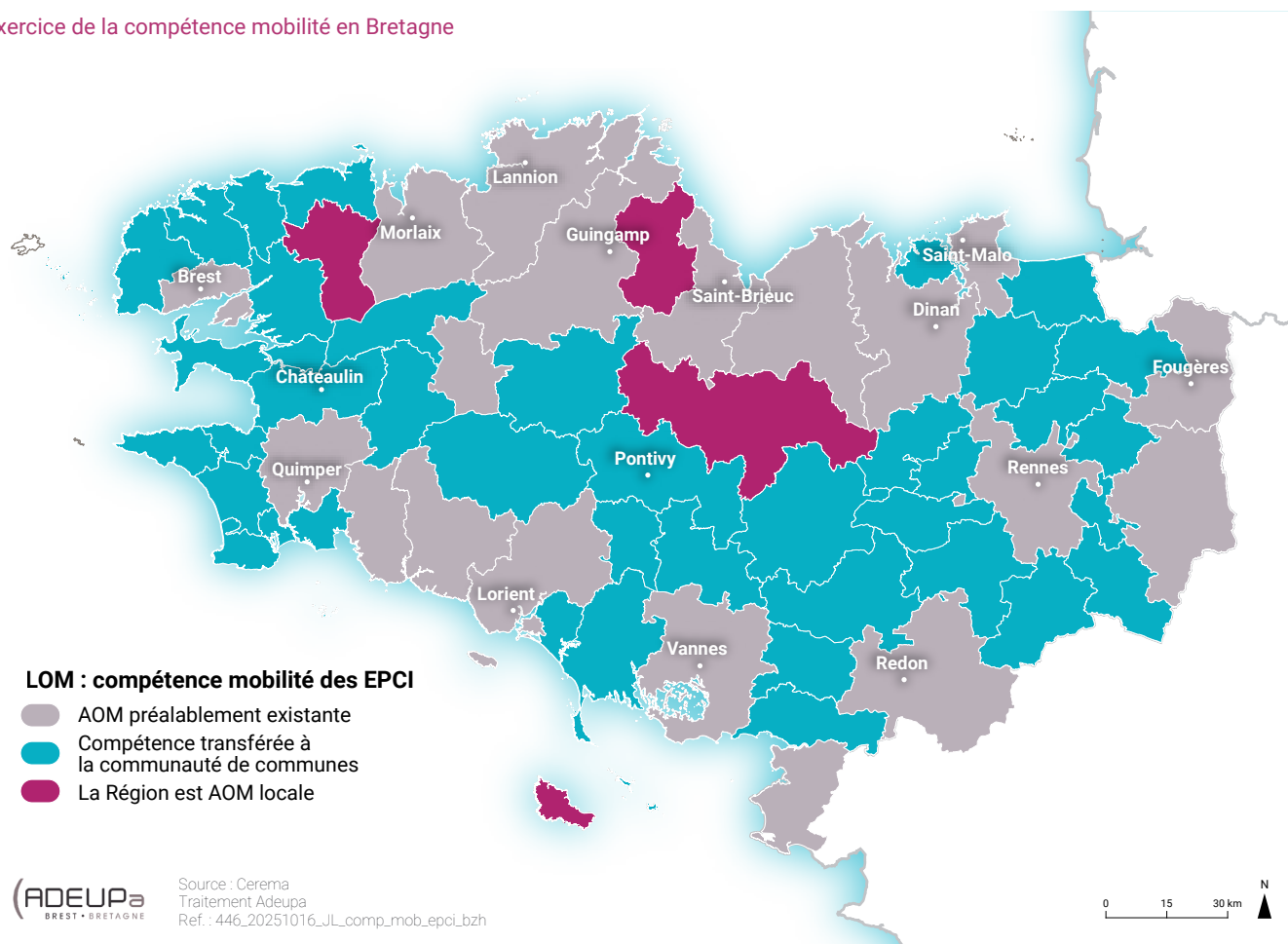
Ces territoires connaissent aussi des évolutions sociodémographiques qu'il est crucial d'intégrer dans les politiques publiques. Les zones rurales, où les distances parcourues sont les plus longues, concentrent une part importante des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité : **un tiers de la population y vit, mais elle génère la moitié des émissions de la mobilité locale.**

En réponse, la LOM vise à réduire les inégalités d'accès à la mobilité et à accélérer la transition écologique. Elle permet aux communautés de communes de devenir autorités organisatrices de la mobilité (AOM), favorisant l'émergence de solutions adaptées aux territoires ruraux : transport à la demande, autostop organisé, location de vélos, etc.

Des plans de mobilité simplifiés (PDMS) ont vu le jour, facilitant le diagnostic des besoins et la coordination locale. Toutefois, la mise en œuvre reste inégale : certaines intercommunalités, faute de moyens, n'ont pas exercé la compétence mobilité. Le manque d'accompagnement de l'État (soutien technique, financements, simplification) freine la structuration d'une offre cohérente.

Même motorisés, certains ménages restent vulnérables.

L'exercice de la compétence mobilité en Bretagne



Quelles évolutions demain dans les territoires ruraux ?

La France et l'Union européenne s'engagent dans l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050. Si la décarbonation est indispensable, elle ne saurait suffire à elle seule pour répondre aux défis contemporains de la mobilité et pour réduire les externalités négatives des transports : inégalités d'accès aux solutions de mobilité, vulnérabilité énergétique, bruit, pollution, artificialisation des sols, etc. Face à l'ampleur des changements à opérer, il est indispensable d'identifier les tendances clefs qui pourraient orienter les choix d'avenir.

Les espaces ruraux entre opportunités et vulnérabilités

À l'horizon 2050, la France connaîtra une géographie territoriale contrastée : les zones littorales resteront attractives, tandis que d'autres régions pourraient connaître **un déclin démographique** sous l'effet du vieillissement, du télétravail et de la recherche d'un cadre de vie plus apaisé.

La Bretagne, avec près de 89 % de communes rurales, se trouve au cœur de ces mutations. Elle pourrait tirer parti de son **image positive** et de ses **aménités naturelles** pour renforcer son attractivité.

En 2050, la région pourrait accueillir 260 000 habitants de plus qu'en 2021, une dynamique portée par un taux de croissance annuel moyen de +0,25 %, soit un rythme plus de trois fois plus élevé que la croissance nationale. Cet accroissement reposerait exclusivement sur un **solde migratoire positif**, se maintenant autour de +20 000 habitants par an en Bretagne durant toute la période.

Cependant, ces évolutions attendues ne seraient pas homogènes dans toute la région. C'est surtout dans l'est de la Bretagne, secteur tiré par la dynamique de Rennes et du littoral morbihannais, que la dynamique positive sera la plus forte. Dans l'Ouest breton, c'est le territoire historique du Léon qui tirerait son épingle du jeu, en lien avec la vitalité de la métropole brestoise. Ailleurs, les territoires verront leur population s'éroder lentement, perdant jusqu'à 3,5 % de leur population, en particulier parmi les catégories les plus jeunes.

Ces dynamiques sont contrastées et également très fragiles. Elles dépendent de la capacité des territoires à accueillir une population vieillissante – la part des plus de 65 ans en Bretagne atteindra 30 % en 2050 (contre 23 % en 2022), tandis que le nombre de personnes de 85 ans et plus doublera – et à maintenir un accès équitable aux services essentiels : santé, mobilité, numérique, logement.

Des tendances émergentes de mobilité mais un besoin de rupture pour faire évoluer les pratiques

La mobilité constitue un enjeu central dans la recomposition territoriale en cours. En milieu rural, la dépendance à la voiture individuelle restera forte dans les prochaines décennies, bien qu'elle soit de plus en plus remise en question par la hausse des coûts (carburant, entretien) et les impératifs de transition écologique.

Des tendances émergentes attestées mais avec peu d'impact à terme sur les pratiques de mobilité

L'image de la voiture chez les Français change : elle est moins associée à l'idée de liberté, en particulier chez les jeunes qui passent moins systématiquement, ou moins tôt, leur permis de conduire. Parallèlement, les nouvelles pratiques de mobilités émergentes se consolident, notamment grâce à l'augmentation très forte de l'offre et à son foisonnement, ainsi que par les possibilités offertes par le numérique (billettique intégrée, réservation facilitée, calculateurs d'itinéraires, etc.).

En 2050, la région pourrait accueillir 260 000 habitants de plus qu'en 2021

Pour en savoir +



« Une parenthèse Covid insuffisante pour infléchir les tendances démographiques »

L'ouest breton en transitions #2, 2025





Crédit : Adeupa

Si rien ne bouge, la demande va continuer de croître, comme l'usage de l'automobile

À terme, les différents **scénarios prospectifs** montrent que, de manière **tendancielle**, ce sont les leviers du report modal et de la décarbonation qui seront surtout activés. Cependant, ils s'avéreront insuffisants pour atteindre les objectifs fixés car la demande de transport pourrait croître de 25 % d'ici 2050. Ainsi, afin de réduire efficacement les externalités négatives des transports, c'est sur la demande de mobilité qu'il faut agir. Pour cela, il faudra nécessairement des politiques publiques très ambitieuses, permettant de diminuer la demande de 20 à 35 % (Ademe, 2021).

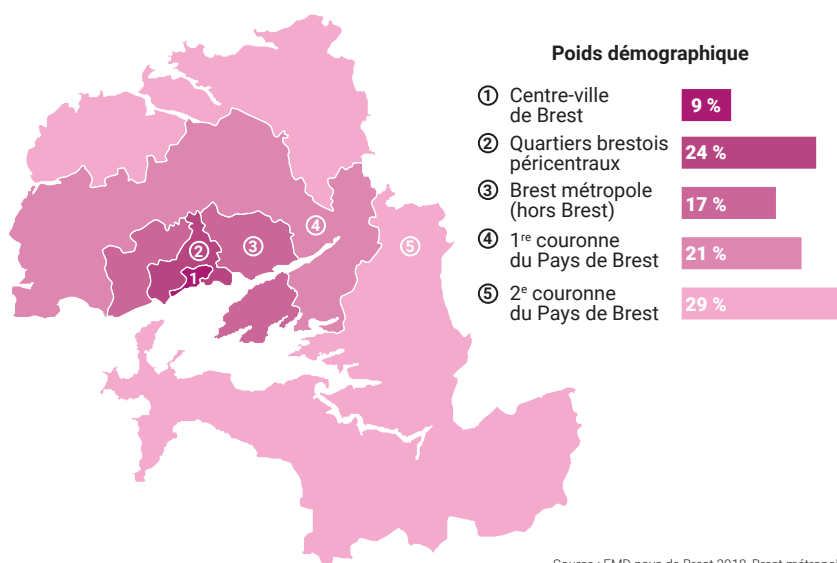
Également, l'élaboration de scénarios est confrontée à l'impossibilité de modéliser les **crises et les ruptures**, qu'elles soient économiques, sociales, environnementales ou technologiques. Les crises jouent pourtant un rôle central comme **accélérateurs de changement** et comme possibilité de rendre plus acceptables certaines évolutions fortes au sein de la population.

L'élaboration de scénarios est confrontée à l'impossibilité de modéliser les crises et les ruptures, qu'elles soient économiques, sociales, environnementales ou technologiques.

DES DISTANCES QUI S'ALLONGENT ET UN DIFFÉRENTIEL MARQUÉ ENTRE ESPACES URBAINS ET RURAUX

La dépendance à l'automobile est une réalité dans les territoires ruraux et la Bretagne ne fait pas exception. Depuis l'avènement de la voiture individuelle, on observe une augmentation de la vitesse des déplacements grâce à la voiture mais un maintien de la durée des trajets par l'augmentation des kilomètres parcourus. Dans l'Ouest breton, en 2021, les deux tiers des actifs travaillaient dans une commune différente de celle où ils résidaient alors qu'ils n'étaient que 55 % dans ce cas en 1999 (Insee, RP). Dans le Pays de Brest, les habitants de la 1^{re} et 2^e couronne (cf. figure ci-dessous) se déplacent en moyenne deux fois plus loin (29 kilomètres) que les habitants de Brest métropole pour un temps de déplacement identique (50 minutes). Le rapport temps vs distances est le même pour Lannion-Trégor Communauté avec 27,9 km parcourus par les habitants de la couronne de Lannion contre 13,7 pour la commune de Lannion. Les populations habitant en périphérie éloignée des centres urbains sont donc dépendantes de la voiture pour se déplacer plus vite et plus loin, même si leur temps global de déplacement est comparable aux habitants des centres urbains.

Découpage en couronnes



Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Des transformations qui dépendent surtout du volontarisme politique et des capacités de financement

Vers un usage partagé et modéré de l'automobile ?

Le développement de la **voiture électrique** va se poursuivre, mais restera freiné par la longévité du parc thermique, les tensions sur les matériaux critiques (lithium, terres rares), les prix de vente élevés et les incertitudes liées à l'approvisionnement énergétique. D'ores et déjà, des effets rebonds se font sentir sur la dynamique de décarbonation en cours : par exemple, la tendance actuelle d'augmentation du gabarit des véhicules, portée par la montée des SUV (avec près de la moitié des ventes de voitures neuves aujourd'hui), va à rebours des enjeux de sobriété (cf. [Observatoire n° 10](#)).

Pour que l'électrification du parc ne laisse pas de côté une partie des ménages, les constructeurs devront se diriger vers la fabrication de **véhicules plus légers** : véhicules intermédiaires (de moins de 600 kg), voiturettes, etc. En parallèle, le **mix énergétique** devra être nécessairement complété par le vecteur gaz, totalement décarboné (biogaz), en particulier pour les transports collectifs (cf. [Observatoire n° 10](#)). Ici, les **territoires ruraux joueront un rôle crucial**, avec un potentiel important de production de biomasse, d'électricité renouvelable et de transformation de ces ressources en hydrogène.

D'ici 2050, **des mesures plus fortes** pourraient voir le jour afin de **modérer la demande** de transport et pour **contraindre l'usage immodéré de la voiture**. Des démarches ont déjà vu le jour en Europe, à l'instar des zones à faibles émissions (mais remises en cause en mai 2025), des zones à trafic limité ou des politiques de modération de la vitesse. D'autres initiatives moins inéquitables sont imaginées, comme la mise en place de quotas en matière de consommation de produits carbonés, la fin des subventions et exonérations fiscales sur les énergies fossiles ou les modes les plus émetteurs, ou encore l'évolution des normes sur les véhicules neufs, afin de favoriser des véhicules plus légers et plus sobres.

Ces mesures pourraient être accompagnées d'objectifs plus forts portant sur les **politiques d'emploi** et sur la **relocalisation des activités**. Également, l'aménagement du territoire pourrait être orienté vers la **recherche de proximité**, permettant, par exemple, le renouveau des villes petites et moyennes, voire des polarités rurales.

Partager son véhicule : un levier qui nécessite d'être actionné par les collectivités

En parallèle, les **solutions de mobilité partagée** (covoiturage, autopartage) rencontrent déjà un certain intérêt mais peinent à s'implanter durablement dans les zones peu denses, faute de masse critique et de modèles économiques viables. Les outils numériques pourront faciliter le développement de stations de location de véhicules partagés dans une logique d'**intermodalité**. Plusieurs scénarios imaginent l'émergence de solutions partagées solidaires et libres, sans commission pour des plateformes, gérées par des citoyens, des associations ou des collectivités. D'autres perçoivent l'importance de dépasser la multitude d'acteurs et de plateformes – privées comme publiques – afin de créer un **effet d'échelle** (cf. [Observatoire n° 11](#)).

Parmi les scénarios retenant surtout la survenance de sauts technologiques et numériques, les tendances iraient vers une augmentation des déplacements, un renforcement de l'usage de l'automobile – certes électrique – et le développement des **véhicules et navettes autonomes**, encore expérimentales aujourd'hui. Elles pourraient représenter une solution adaptée aux territoires à faible densité, à condition de surmonter les obstacles techniques, réglementaires et sociaux.

Le monde des transports au pied du mur budgétaire

Les **transports collectifs** pourraient connaître un renouveau à travers le développement des **services express régionaux métropolitains** (Serm), notamment autour des grandes villes. Ces services, s'ils sont bien articulés avec les besoins locaux, pourraient améliorer la desserte des périphéries et réduire la dépendance automobile. En revanche, le faible développement des infrastructures ferroviaires dans l'Ouest breton ne permet pas d'envisager un recours au train en dehors des territoires traversés par les lignes actuelles.

De surcroît, les prochaines années demeurent relativement incertaines en raison du **contexte économique** qui grève les capacités d'investissement pour les transports collectifs. Les territoires ruraux, où la faible densité de population pèse déjà sur la rentabilité des transports collectifs, seront d'autant plus impactés. D'autres modalités de financement des transports doivent ainsi être imaginées afin de poursuivre, d'abord, le maintien de certains services et, ensuite, pour permettre de développer l'offre. Des évolutions structurantes dans la **fiscalité des transports** pourraient voir le jour, prenant par exemple en considération les différentes externalités, comme les émissions de GES et de polluants ou encore la congestion et l'accidentologie, assurant des transferts de moyens importants vers le développement des modes les plus durables.



Crédit: Adeupa

Des mobilités actives davantage attendues dans les espaces ruraux

Les **mobilités actives** (marche, vélo) progressent dans les zones urbaines, portées par des politiques d'aménagement favorables et une prise de conscience des enjeux de santé. Toutefois, leur développement en milieu rural reste limité par les distances, le relief, le manque d'infrastructures et la faible densité de population. Le vélo à assistance électrique, largement diffusé, constitue cependant une alternative crédible pour certains trajets du quotidien. De même, la majeure partie des déplacements étant inférieurs à 10 km dans les territoires ruraux, le développement des vélos en libre-service et des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) comme les trottinettes ou les gyroroues offriront un potentiel important si les collectivités s'en saisissent.

Les ruralités au cœur de l'évolution des modes de vie

La montée en puissance du télétravail, de la multi-résidentialité¹ et des services à distance (téléconsultation, commerce et enseignement en ligne) redessine les pratiques quotidiennes et atteste d'une évolution sensible des modes de vie. Si ces tendances peuvent renforcer l'autonomie des territoires ruraux, elles nécessitent une couverture numérique performante, une logistique adaptée et une offre de services de proximité renouvelée. La livraison à domicile, par exemple, connaît un essor rapide, mais pose des défis en matière de régulation, de coût logistique et d'impact environnemental.

En somme, les territoires ruraux, et en particulier la Bretagne, se trouvent à la croisée de plusieurs transitions : démographique, écologique, numérique et sociale. Leur capacité à s'adapter à ces mutations conditionnera leur attractivité future et la qualité de vie de leurs habitants. La mobilité, en tant que vecteur d'accès aux ressources, aux services et aux opportunités, en est l'un des leviers majeurs. Mais elle ne pourra jouer ce rôle que si elle s'inscrit dans une stratégie globale, intégrant les enjeux d'équité territoriale, de soutenabilité financière et de résilience climatique.

1. Multi-résidentialité : le fait, pour un individu ou un ménage, de séjourner dans plus d'un lieu d'habitation.

ANTICIPER LES IMPACTS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La transition énergétique et la résilience des infrastructures seront également au cœur des préoccupations des prochaines décennies. Les territoires ruraux, souvent plus exposés aux effets du changement climatique (inondations, canicules, feux de forêt), nécessitent des investissements ciblés pour adapter les réseaux de transport, d'énergie et de communication. La relocalisation de l'économie, portée par les circuits courts, l'artisanat et les PME, offre des perspectives intéressantes pour revitaliser les territoires, à condition d'un accompagnement politique et logistique fort.

Dans l'Ouest breton, plusieurs infrastructures ferroviaires sont notamment concernées par un risque naturel. À l'instar de la ligne Morlaix-Roscoff, fermée depuis 2018 et un éboulement lié à des pluies torrentielles, d'autres sections pourraient être affectées par des aléas naturels fragilisant les plateformes soutenant les rails.



Rack à vélo de la ligne entre Camaret-sur Mer et Brest

Quelle action publique dans les territoires ruraux ?

À partir des entretiens et de l'atelier collectif réunissant des acteurs locaux de la mobilité, cette dernière partie explore les atouts et les ressources dont l'Ouest breton dispose pour adapter ses offres de mobilité aux enjeux de demain. De plus, la partie explore les innovations observées dans les territoires ruraux de l'Ouest breton et d'ailleurs afin d'envisager un futur désirable.

L'armature territoriale de l'Ouest breton : un atout pour un mode de vie de proximité

La revitalisation des centralités secondaires comme premier levier d'action

L'Ouest breton a l'opportunité de valoriser son armature urbaine composée d'un maillage dense de petites villes et de bourgs ruraux. L'ensemble de ces centralités secondaires crée un réseau de proximité idéal pour rapprocher les habitants des services essentiels et des emplois avec un effet direct sur le besoin en déplacements. De nouvelles formes de services peuvent ainsi être développées comme les maisons de santé ou les maisons de services publics. Les outils numériques ouvrent également de nouvelles possibilités (télémédecine, télétravail) mais répondent uniquement aux besoins d'un public familiarisé à ces outils. Les expérimentations se multiplient dans l'Ouest breton avec de nouveaux lieux de cotravail en milieu rural gérés par des collectivités ou des associations.

- Exemples de lieux de cotravail en territoire rural dans l'Ouest breton :
 - La Hutte au Vieux-Marché
 - Espace de coworking de Mellionnec
 - Télécentre du Roi Morvan
 - Ti Coworking à Landéda
 - Espace La Poudrerie Coworking à Pont-de-Buis-Lès-Quimerch



Place Guével à Pleyber-Christ - Crédit : Adeupa

DENSIFICATION DE LA COMMUNE PLEYBER-CHRIST

Porte d'entrée sud du territoire de Morlaix Communauté, la commune fait preuve de volontarisme depuis plus de vingt ans en privilégiant la densification de son bourg et la réhabilitation des friches dans ses projets de construction. Chaque projet intègre les mobilités comme axe de réflexion mais prend aussi en compte les enjeux de proximité avec les commerces et services présents dans le bourg. Cette volonté politique vient aussi répondre aux enjeux de vieillissement en cours des habitants de la commune.

La planification est essentielle pour faciliter la revitalisation des centralités secondaires. Cela passe par l'intégration de logique de densification et proximité dans les documents d'urbanisme comme les Sdradet, SCoT et PLUi. Les outils de maîtrise foncière comme le ZAN permettent d'orienter l'installation de commerces et services dans les centres bourgs plutôt qu'en périphérie des villes.

De nouvelles formes de services peuvent être développées comme les maisons de santé ou les maisons de services publics.



La Hutte au Vieux-Marché - Crédit : Les Castors Perchés

La coopération entre acteurs institutionnels comme prérequis à l'organisation des mobilités

La multiplicité des acteurs et des périmètres complexifie l'organisation des mobilités dans les espaces ruraux. La coordination entre la région, le département, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les autres intercommunalités est essentielle pour parvenir à une organisation efficace des mobilités.

Les déplacements des usagers dépassent largement le périmètre de l'intercommunalité. Il est donc nécessaire de trouver la bonne échelle d'organisation des mobilités. Pour cela la LOM a créé la notion de « bassin de mobilité » à l'échelle duquel doit être conclu un contrat de mobilité entre la région et les intercommunalités. Le bassin de mobilité est ainsi l'échelle la plus pertinente pour articuler une politique publique de mobilité qui profite aux territoires peu denses en se rapprochant de l'espace vécu par les habitants. En Bretagne, les bassins de mobilité sont en cours d'élaboration par la région.

Afin d'assurer la coordination entre les territoires bretons, un syndicat mixte « Bretagne Mobilités » est en cours de création. Ce syndicat a pour objectif d'entériner la coopération entre les AOM et la région. Ses missions sont de renforcer l'intermodalité par un système billettique interopérable et une grille de tarification unique, de développer les solutions de transport alternatives dans les territoires bretons et d'apporter un soutien en ingénierie et des ressources pour les AOM.

Il subsiste la question des moyens financiers alloués aux mobilités pour les collectivités rurales. La LOM permet aux intercommunalités de mettre en place un versement mobilité (VM) dans des territoires non concernés auparavant. En revanche, pour prélever ce versement, il faut déjà avoir un service régulier de transport et des entreprises contributrices sur son territoire. De nombreuses intercommunalités n'ont donc pas cette possibilité fiscale. Or les aménagements nécessaires aux mobilités alternatives à la voiture sont souvent coûteux et potentiellement prohibitifs pour les collectivités.

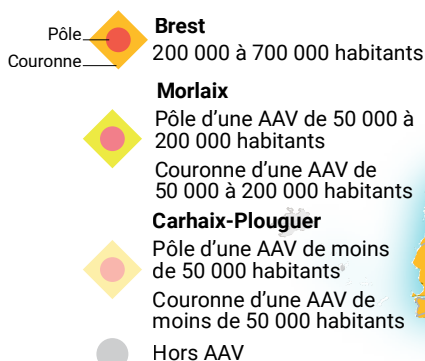
VERSEMENT MOBILITÉ RÉGIONAL ET RURAL

À partir du 1^{er} janvier 2026, la Région met en place le Versement mobilité régional et rural avec deux taux différents. Sur les territoires littoraux, les mieux desservis par le train, elle appliquera le niveau maximal, fixé à 0,15 % de la masse salariale des structures concernées. Ailleurs, essentiellement en Centre-Bretagne, ce taux sera de 0,08 %*.

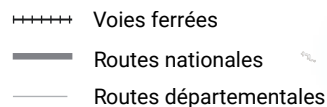
* Région Bretagne, [communiqué de presse du 26 juin 2025](#).

Les aires d'attraction des villes : un aperçu de l'armature territoriale de l'Ouest breton

Aires d'attraction des villes (AAV)

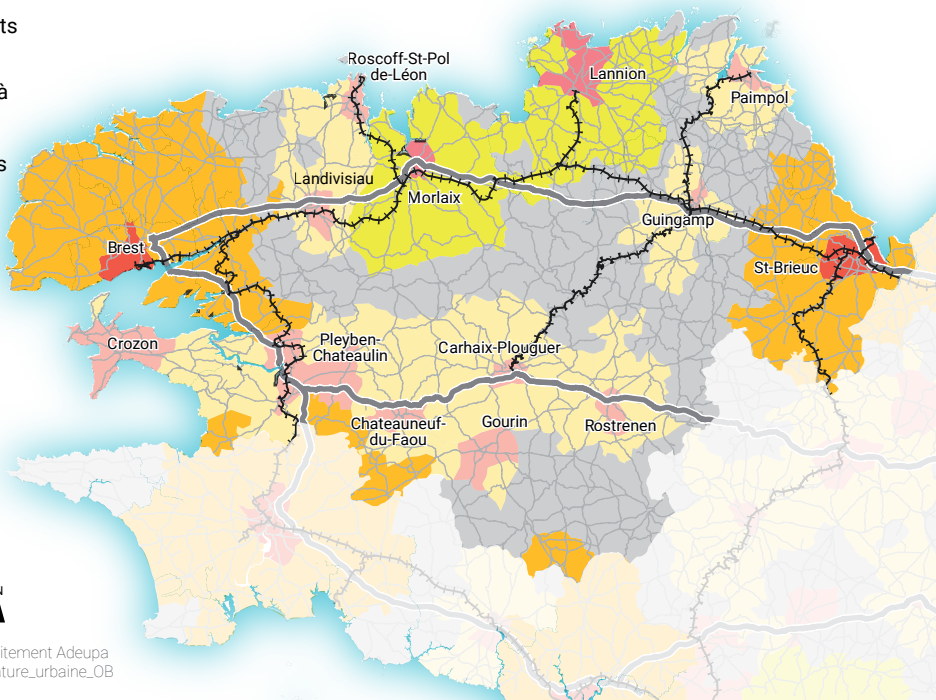


Réseaux



ADEUPa
BREST • BRETAGNE

Source : INSEE, BD Carto - Traitement Adeupa
Ref. : 446_20251023_JL_armature_urbaine_0B



Note de lecture : L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

Au sein d'une aire d'attraction, on peut retrouver des polarités locales d'un niveau inférieur qui jouent un rôle de proximité et structurent les déplacements des habitants.

Parmi les territoires "hors AAV", on retrouve une variété typographique de communes rurales. On trouve aussi des communes rurales dans les AAV.

Des transports en commun en rabattement sur les centralités et les lignes structurantes

L'Ouest breton peut valoriser son maillage de petites villes et de bourgs ruraux pour connecter les offres de transports entre elles dans une logique de rabattement sur les lignes structurantes de trains et de cars express. Ce type d'organisation des mobilités implique la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) regroupant les offres de transports en commun mais aussi de covoiturage, de modes actifs et de stationnement voitures (cf. [Observatoire Mon réseau grandit n° 5](#)). Les PEM sont aujourd'hui des aménagements courants en milieu urbain mais encore peu présents dans les territoires ruraux. Leurs principes doivent donc être adaptés aux espaces moins denses, car ils permettent d'augmenter la visibilité et la lisibilité des différentes offres de transports et confortent les fonctions de centralités dans les lieux où ils sont implantés. Au-delà de leur fonction d'organisation des transports, les PEM peuvent être un atout pour les centralités rurales, notamment pour celles en perte d'attractivité.

Et si les commerces et services se déplaçaient jusqu'aux habitants ?

De nouvelles organisations du travail apparaissent depuis le Covid-19 à l'image du télétravail devenu incontournable. Les territoires ruraux se sont saisis de cette opportunité en proposant des espaces de cotravail pour les actifs. De plus des réflexions comme la démobilité apparaissent aujourd'hui pour promouvoir des organisations du travail compatibles avec une mobilité choisie et frugale.

Dans les territoires ruraux, toutes les personnes éloignées de la conduite peuvent rencontrer des difficultés d'accès aux services, parfois même les plus essentiels. L'accompagnement de ces personnes n'est pas toujours possible et la question de l'autonomie se pose (notamment pour les plus âgées). La mobilité inversée, consistant en un déplacement d'un produit, d'une relation ou d'un service d'un lieu à un usager ou à un consommateur peut répondre à une partie de cette difficulté.

Offre de mobilité : un existant à valoriser

Dans le Pays de Brest, en dehors de la métropole, la voiture représente les trois quarts des déplacements des habitants et près de 90 % des distances parcourues. Si les modes actifs sont majoritaires dans les mobilités de moins d'un kilomètre avec 65 à 80 % des déplacements, ils ne représentent qu'un quart de ceux d'un à trois kilomètres. Au-delà de la réduction

des distances parcourues, rapprocher les emplois et les services dans les pôles secondaires doit s'accompagner d'une réflexion sur l'articulation des modes de transports avec une réorganisation des solutions existantes. Dans le cas où aucune alternative à la voiture n'est disponible, de nouvelles solutions pourront être envisagées.

Rendre visible l'offre actuelle de transports collectifs

Les territoires ruraux de l'Ouest breton ne sont pas restés inactifs face aux inégalités d'accès à la mobilité et à la nécessaire décarbonation des transports. Des services dédiés à la mobilité sont déjà bien implantés mais parfois sous-utilisés car méconnus du public. Ainsi le manque de coordination entre les modes existants est un frein qu'il faut lever pour assurer des déplacements efficaces et rapides pour les habitants.

« On est dans le changement de pratique. Il faut amener les gens à sortir du schéma de la voiture qui sert à tout et tout le temps. »

Hervé Louarn, conseiller délégué à la prospective budgétaire et à la mobilité de Landéda

La part modale des transports en commun pour les trajets domicile-travail dans les territoires ruraux de l'Ouest Breton est inférieure à 2 %. Cette faible part modale pose la question de l'adéquation de l'offre. En effet ces territoires bénéficient d'un réseau d'autocars régionaux (BreizhGo) desservant certaines centralités secondaires en particulier dans les espaces proches des grands pôles urbains. Parallèlement, des territoires proposent des services de transport locaux (type TAD) permettant de rejoindre les pôles d'attractivité du bassin de vie concerné. Une

partie des véhicules mis en circulation est donc sous-exploitée et pose la question de l'organisation de ces moyens notamment au niveau des correspondances possibles entre modes de transport.

Au-delà des difficultés structurelles et organisationnelles que peuvent rencontrer les modes alternatifs à la voiture individuelle, leur faible part modale peut aussi s'expliquer par leur manque de visibilité. L'image de l'autocar est encore négative, mais des campagnes de communication pourraient participer à changer son image en montrant que ce mode peut être agréable et efficace.

Dans cette optique, la commune de Landéda a lancé en septembre 2025 une communication sur les lignes BreizhGo avec des articles dans la presse locale promouvant l'usage de l'autocar pour aller vers Brest et distribue les horaires dans les commerces.

Entre Lesneven et Brest, la ligne 921 est une des plus fréquentées de Bretagne : ce service illustre le potentiel de ce mode transport lorsqu'il est suffisamment capacitaire, lui permettant d'être bien identifié et adopté par les usagers.

Des augmentations d'offres sont prévues dans les prochaines années dans l'Ouest breton avec le projet BreizhGo express nord. L'enjeu est donc de faire connaître cette offre auprès des habitants pour assurer un report modal vers les transports en commun.

Utiliser l'existant en ouvrant les trajets de transport scolaires, les tournées postales ou celles des services médicaux à domicile aux habitants est une solution de transport en commun qui peut s'avérer pertinente pour une partie des besoins notamment dans les zones très peu denses. Les transports scolaires du réseau BreizhGo sont déjà accessibles pour les usagers mais cette pratique fait partie des cas dérogatoires. Un accès simplifié à tous les flux réguliers sur le territoire faciliterait l'usage par les habitants.

LE PAYS DE BREST A MIS EN PLACE EN 2025 UN CAMION DE SERVICE DE SANTÉ DANS LES TERRITOIRES RURAUX

Mobisanté, nouvelle unité mobile de prévention santé, permet d'apporter des services de santé aux habitants dans les zones où ces services n'existent pas à proximité. Les communautés de communes du Pays des Abers, Lesneven Côte des Légendes, Presqu'île de Crozon-Aulne maritime, Pleyben-Châteaulin-Porzay, et la Communauté d'Agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas sont concernées par ce nouveau service.



Crédit : Pôle Métropolitain du Pays de Brest

Des offres de mobilité visibles : quelques bonnes pratiques



Guide des solutions de déplacement

Pays Centre Ouest Bretagne



Guide d'utilisation du service RibinAD

Communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas



Kit d'utilisation et identité visuelle du service d'autostop «Biz Meud»

Commune de Plouguerneau

Les services de mobilités doivent être visibles sur le terrain : par exemple, une aire de covoiturage ou une piste cyclable bien signalée sera bien mieux appropriée par les habitants. Ainsi la commune de Landéda a décidé de donner de la visibilité au vélo par la création de son réseau cyclable « Ribinoù » avec l'installation prévue de 300 panneaux pour indiquer les continuités cyclables et favoriser le report modal pour les déplacements inférieurs à 10 km.

L'animation, levier indispensable pour changer les comportements

Lors des échanges avec les élus, techniciens, et associations, le besoin d'animation est ressorti comme point clé pour pérenniser le changement de pratique. Sans cet accompagnement, l'ingénierie déployée pour proposer de nouvelles solutions s'avère insuffisante et les expérimentations risquent de s'essouffler. À titre d'exemple, l'association Éhop, qui a pour mission de développer le covoiturage, estime que sa plus-value réside principalement dans l'accompagnement des personnes en proposant des actions de communication, d'animation et de sensibilisation. La communication sur les nouvelles solutions de mobilité doit s'incarner sur le terrain autant que sur les canaux communicationnels et elle donnera des résultats sur le temps long. Dans cet objectif, il apparaît indispensable d'impliquer tous les acteurs en amont pour espérer pérenniser les dispositifs déployés.

Afin de convaincre les usagers, il est aussi important de valoriser les avantages des alternatives à la voiture individuelle autrement que par le prisme de la lutte contre le changement climatique. L'argument de la santé peut être employé pour initier les habitants aux modes actifs, l'argument économique est efficace pour le partage des véhicules et l'argument d'une meilleure gestion du temps est efficace pour les

transports en commun car la conduite exclut de réaliser d'autres activités pendant le trajet (la lecture ou le travail par exemple).

Enfin, le suivi et l'évaluation des solutions de mobilité dans le temps doivent être pensés au début des projets. Les nouveaux dispositifs doivent se conforter sur le temps long afin de réaliser un bilan éclairé après plusieurs années de fonctionnement.

Redécouvrir les routes secondaires et les chemins oubliés

La Bretagne, avec plus de 70 000 km de routes communales et départementales², dispose d'un réseau routier dense permettant une desserte fine du territoire. La hiérarchisation de ces routes par la création d'un plan de circulation à l'échelle de chaque AOM peut permettre de séparer les axes principaux, rapides et dédiés aux voitures, des axes secondaires dont certains pourraient être réservés aux modes actifs tout en laissant passer les riverains et les agriculteurs. Les territoires ruraux, en favorisant les mobilités actives à travers la réutilisation des petites routes et chemins ruraux, peuvent valoriser les éléments naturels et paysagers et attirer de nouveaux usagers habitants ou touristes en quête de trajets d'exceptions entre forêts, champs et petits bourgs. C'est un véritable levier de revitalisation des commerces et services.

2. Routes de France, Région Bretagne, [Chiffres clés](#).

82 % des habitants en milieu rural trouvent que circuler à vélo est dangereux notamment pour les enfants et les personnes âgées.

Source : FUB, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse ». Mars 2022

L'étude des voies existantes dans le périmètre d'une AOM (routes à fort trafic motorisé, les petites routes, les routes désaffectées, etc.) amène à construire des règles de circulation et de partage de l'espace selon les usages souhaités pour chacune des voies.

Le plan de circulation vélo doit quant à lui permettre de relier les points d'intérêt pour être efficient (écoles, centre-bourg, commerces, équipements, pôles d'échanges multimodaux, etc.). À noter que la modification d'un plan de circulation est une procédure souple qui favorise les aménagements temporaires et l'expérimentation afin de tester des configurations sans engager des travaux coûteux et irréversibles.

La hiérarchisation du réseau routier a été utilisée par plusieurs collectivités comme les départements de la Manche et de la Corrèze afin de réaliser un réseau réservé aux modes actifs à moindre coût (voir encadré p. 13). Chaque réseau se concrétise par la limitation de la vitesse à 50 km/h pour permettre une cohabitation sécurisée entre cyclistes et automobilistes et le jalonnement des voies couplé à une signalétique dédiée rendant les cyclistes prioritaires sur la chaussée. De plus, une partie des chemins ruraux reliant les bourgs entre eux, en ligne directe le plus souvent, pourraient être réutilisés pour favoriser les modes actifs (marche et vélo). Largement utilisés avant les années 1960 et l'avènement de la voiture, ces réseaux de chemins pourraient être valorisés afin de reconnecter les bourgs ruraux. Dans ce contexte l'agence « Autrement Autrement » a créé une liste des chemins « non qualifiés » et « cyclables » en France grâce aux données en source ouverte d'OpenStreetMap. Cette carte ne constitue pas un référentiel en tant que tel mais démontre l'ampleur du potentiel de desserte des chemins ruraux.

Pour en savoir +

[Le vélo, la campagne et le quotidien : trouble impossible ?](#)

Autrement Autrement, 2024

En revanche, d'autres aménagements régulièrement réalisés par les AOM sont déconseillés par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) car ils n'apportent pas la sécurité nécessaire pour les cyclistes. En particulier, le chaudiou (cf. figure p.13) et la bande cyclable peuvent amener de la confusion lors des croisements entre les usagers, surtout s'ils ne sont pas couplés à des mesures de limitation du trafic motorisé et de réduction des vitesses. Dans cette optique, les filtres modaux sont des dispositifs intéressants à mettre en œuvre (voir encadré p. 13). L'infographie ci-contre reprend les conseils de la FUB.

Aménagements recommandés par la FUB

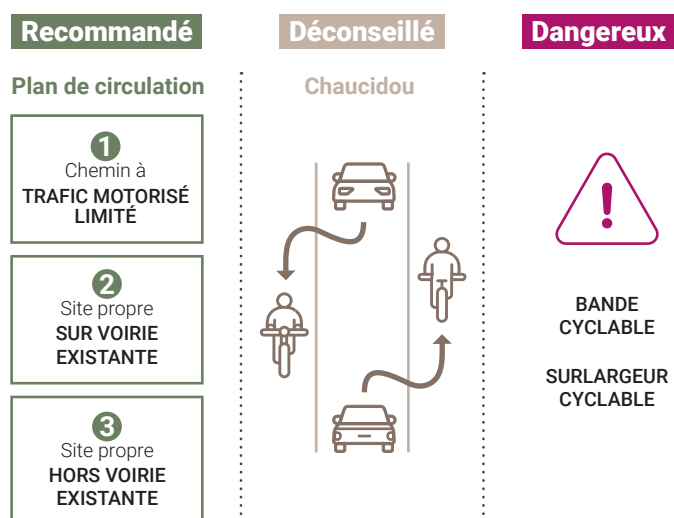
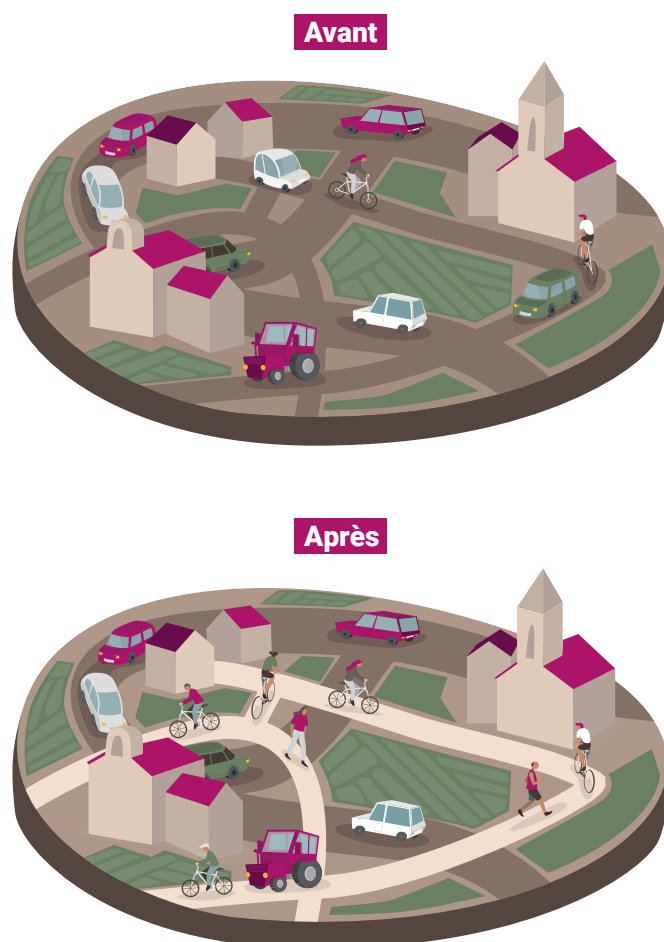
Source : [FUB, Note de position 2023](#)

Schéma du plan de circulation inspiré de la FUB

Source : [FUB, Note de position 2023](#)

Crédit: Adeupa

LES FILTRES MODAUX COMME OUTILS DE LISIBILITÉ

Un filtre modal permet de restreindre la circulation des véhicules motorisés sauf exceptions (riverains, exploitants agricoles, services, etc.) tout en laissant passer les modes actifs. Il peut prendre la forme de signalétique — impasse ou sens interdit sauf vélos et riverains par exemple — ou de mobilier urbain spécifique

LES VOIES « VERTES PÂLES » DE CORRÈZE

Le conseil départemental de Corrèze a lancé une politique de hiérarchisation de son réseau routier pour identifier les axes très fréquentés par les automobilistes et ceux, peu fréquentés, qui permettraient le partage de la voirie entre les voitures et les modes actifs dans de bonnes conditions de sécurité. Le réseau de voies identifié, reliant des points d'intérêt du département, peut alors être transformé en voies « vertes pâles » par l'ajout d'une signalétique spécifique aux modes actifs. Cette réutilisation de la voirie secondaire permet de faire évoluer le comportement des automobilistes et constituer un réseau cyclable étendu à un coût limité, autant pour les touristes que pour les déplacements quotidiens des habitants.

ET SI ON TRANSFORMAIT DES ROUTES SECONDAIRES ET DES CHEMINS RURAUX EN VOIE VERTE ?

Les voies vertes étaient à l'origine des routes réservées uniquement à la circulation des piétons, des cyclistes, des engins de déplacement personnels, des cyclo-mobiles légers et des cavaliers. Mais cette définition a été élargie le 22 avril 2022 grâce au décret n° 2022-635 : il est désormais possible pour l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser par dérogation le partage de la voie avec des véhicules motorisés pour le passage des riverains et des agriculteurs

VERS DES PLANS DE CIRCULATION HIÉRARCHISÉS AU PROFIT DES MODES ALTERNATIFS

Le plan de circulation définit l'organisation de la circulation de l'ensemble des usagers sur un périmètre donné. Il est réalisé par l'AOM en charge du périmètre visé et en lien avec les gestionnaires de voiries concernés (le département ou la commune le plus souvent). Son objectif est de réduire les vitesses et le trafic des véhicules motorisés pour un meilleur partage de l'espace public. La sécurité des usagers sera renforcée, tandis que la hiérarchisation des usages de la voirie permettra de créer des cheminements et des zones apaisées contribuant à la réduction de la pollution de l'air, du bruit et des nuisances olfactives.

La voiture : pour un usage plus sobre et collectif

Au-delà des émissions de GES, la voiture est la source de nombreuses autres pollutions peu étudiées aujourd'hui. On peut citer les effets de coupure des paysages des grandes infrastructures, la consommation d'espace au détriment d'autres usages, l'artificialisation des sols accroissant les risques d'inondation. La pollution des sols et des eaux, notamment par les particules fines issues du freinage, de l'usure des pneus et de la chaussée sont aussi un enjeu majeur qui touche tout autant les territoires ruraux que les espaces urbains.

Des voitures légères, moins chères et électriques

Le marché des voitures neuves s'appuie sur des véhicules lourds et volumineux (indépendamment de leur motorisation). Le poids d'une voiture de taille moyenne était de 800 kg dans les années 1960 contre 1,3 tonne aujourd'hui. De plus, la fabrication d'une voiture contemporaine nécessite 7 à 10 tonnes d'équivalent matières premières. Une voiture actuelle transporte en moyenne 92 % de son propre poids, coûte cher à l'achat et ne résout pas les problèmes de pollution, de nuisance et de consommation de l'espace, c'est pourquoi il est nécessaire de favoriser l'essor de véhicules intermédiaires peu gourmands en matériaux et en énergie en parallèle des autres solutions de mobilités. Ces véhicules, situés « entre les vélos et la voiture », ont des formes et des capacités diverses : avec ou sans permis, limité à 25, 45 ou 80 km/h, monoplace, à pédale et/ou électrique, etc.

« Les bénéficiaires du RSA ont de grandes difficultés à s'acheter une voiture d'occasion fiable. L'aide de la CAF (prêts à taux zéro jusqu'à 2 000€) a été arrêtée car les voitures achetées à ce prix étaient souvent des épaves tombant en panne rapidement. »

Thierry Marc, salarié d'Équipe Emploi 29

Dans les couronnes du Pays de Brest hors métropole (voir l'infographie p. 6), 74 % des déplacements font moins de 10 km (source : EMD 2018). Les véhicules intermédiaires peuvent donc répondre à la majeure partie des déplacements du quotidien dans ces territoires peu denses. Ils représentent un compromis intéressant entre un coût réduit et une vitesse de déplacement suffisante pour répondre aux besoins en déplacements des territoires ruraux.

« Il s'agit d'inventer les 2 chevaux du XXI^e siècle. Une voiture populaire, une voiture qui soit accessible à moins de 15 000 €. »

Martin Claux, Maître de conférences aménagement de l'espace et urbanisme à Aix-Marseille Université

Dépasser l'autosolisme et favoriser le lien social

Le taux moyen d'occupation des voitures en France est de 1,43 personne par véhicule avec trois à quatre sièges régulièrement vides lors des déplacements³. Dans plus de 8 cas sur 10, les déplacements domicile-travail se font seuls en voiture.

En plus d'être un des leviers de la décarbonation des mobilités, encourager le remplissage des véhicules déjà présents sur les routes est un moyen de réduire les coûts inhérents à l'automobile (stationnement et entretien des routes) et réduire les nuisances comme le bruit et la pollution aux particules fines, source de dommages sanitaires. De plus, le covoiturage permet de tisser de nouveaux liens entre les habitants par les rencontres que ce mode de transport entraîne.

Le covoiturage, sous ses différentes formes – allant du covoiturage organisé à l'autostop informel – **est une solution de mobilité pouvant répondre à certaines difficultés des territoires ruraux** notamment là où la desserte en transport en commun est rare. Tous les véhicules circulant sur les routes forment une offre de transport sous-exploitée avec une majorité de sièges inutilisés. Pour les jeunes et les personnes non motorisées, ces sièges vides constituent une solution pour effectuer les derniers kilomètres depuis/vers une gare, un arrêt de transport en commun ou leur destination.

Les collectivités ont la possibilité d'inciter au covoiturage par la mise en place d'outils dédiés, numériques, à l'instar de la plateforme Ouestgo, mais aussi

téléphoniques, afin d'inclure tous les usagers. La création et l'implantation d'aires de covoiturage proches d'autres modes de transports (marche, vélos et transports en commun) sont d'autant d'éléments qui favorisent la pratique.

Le covoiturage et ses différentes déclinaisons peuvent offrir des solutions de mobilité alternatives intéressantes. En revanche il ne faut pas surestimer ce potentiel car les politiques de covoiturage ont un impact négligeable sur la décarbonation si des contraintes fortes ne sont pas mises en place pour réduire l'autosolisme. Le covoiturage ne résout pas les difficultés d'accessibilité des territoires ruraux, mais la mise en relation qu'il induit peut créer de nouveaux liens entre les habitants, à condition que le covoiturage soit pleinement choisi (cf. [Observatoire n° 11](#)).

Vers une mobilité collaborative : repenser l'usage de la voiture

Les voitures, trop souvent sous-utilisées, peuvent être partagées au sein d'un groupe. En effet, réduire le nombre de véhicules sur les routes peut aussi passer par le retour de la propriété d'usage. Partager un véhicule permet de diviser les coûts associés à l'utilisation d'une voiture tout en créant du lien social. L'autopartage peut se faire au sein du ménage mais aussi entre voisins, amis, familles, etc.

« Plus tard peut-être on pourra acheter une voiture mais pour la partager. »

Habitante de Plouguerneau, 30 ans

L'association Ti Mobzh cherche à développer l'autopartage entre particuliers en milieu rural. Le projet Coloc'Auto correspond à de l'autopartage interpersonnel mais se distingue par un accompagnement spécifique et des outils pour aider les groupes à se coordonner et à se former. Le principe est d'aider une communauté à s'organiser plutôt que de simplement mettre en lien des individus. Ti Mobzh propose un « kit » d'autopartage entre particuliers sous forme d'un livret mis à disposition du public sur le site internet de l'association,

3. Sdes-Insee, Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

MORLAIX COMMUNAUTÉ LANCE MORLAIXCOVOIT EN JUIN 2025

Ce nouveau service de covoiturage de proximité, en partenariat avec l'association Éhop, vise à améliorer la mobilité rurale en utilisant les places disponibles dans les véhicules existants, réduisant ainsi l'isolement et offrant une solution complémentaire aux transports en commun. Il est conçu pour des trajets courts ou longs, y compris pour des besoins quotidiens comme les courses ou les rendez-vous médicaux. Le service est gratuit, accessible à tous via un numéro vert et sans contrainte pour les conducteurs volontaires, favorisant ainsi le lien social et la réduction d'émission de GES.

une application numérique avec un outil de gestion des frais, une mise en lien avec une assurance spécifique pour l'autopartage et un service de conseil et d'aide à l'organisation pour les groupes intéressés.

« Coloc'Auto s'est construit pour le milieu rural, répondant à un besoin réel de mobilité là où les transports en commun sont limités. Il vise à la fois des objectifs écologiques comme réduire l'usage de la voiture individuelle et sociaux pour faciliter l'accès à la mobilité pour ceux qui n'ont pas de voiture. »

Pierre Servain, sociologue et enseignant-chercheur au Labers

Une autre forme d'autopartage plus connue et institutionnalisée est la location courte et longue durée d'une flotte de véhicules. Ce type de solution, sous forme de libre-service, s'avère adaptée pour répondre aux besoins ponctuels des ménages mais reste peu développé en milieu rural. Les véhicules peuvent être mutualisés avec une entreprise ou la collectivité pour réduire les coûts. La commune du Juch a choisi depuis 2020 de mettre en place une solution nommée « Kergô » en mettant en location 2 véhicules électriques dans la station d'autopartage nommée « Juch Box ». Ce service s'adresse aux habitants du Juch, mais l'expérience révèle qu'il intéresse aussi ceux du Pays de Douarnenez. L'énergie et l'assurance sont comprises dans la réservation.

Faire une place plus importante aux modes actifs

Les modes actifs, notamment le vélo, subissent aussi un déficit d'image et de visibilité car souvent considérés comme un loisir plutôt qu'un moyen de déplacement. Pourtant, dans le Pays de Brest hors métropole, 65 % des déplacements font moins de 5 km, soit une distance idéale pour les modes actifs⁴. De même, dans les communes rurales et littorales peu denses de Lannion-Trégor communauté, 91 % déplacements domicile-travail sont effectués en voiture pour une distance moyenne de 8 km et 74 % des déplacements domicile-achats sont effectués en voiture pour une distance moyenne de 6 km. Les itinéraires cyclables ne sont pas toujours connus des habitants et il est courant de penser que les routes réservées aux voitures

sont les plus directes entre deux destinations alors que ce n'est pas souvent le cas.

À vélo à la campagne grâce à la location courte ou longue durée

Plusieurs collectivités bretonnes proposent de se déplacer à vélo grâce à la mise à disposition de vélos en location de courte ou longue durée. Ces systèmes de location permettent aux usagers de tester des vélos de capacité et forme différentes comme les VAE, les vélos cargos, vélos allongés, triporteurs, etc. Pensée comme une solution d'initiation aux changements de mobilité, la location de ces véhicules peut déboucher sur l'acquisition du vélo après la période de location. Des aides à l'achat peuvent aussi accompagner le changement de comportement des usagers et permettre le développement de l'écosystème local autour du vélo si les aides sont limitées aux achats dans les commerces locaux.

En revanche ces initiatives n'auront un réel impact que si les usagers se sentent en sécurité lorsqu'ils se déplacent. La première nécessité est donc de créer un plan de circulation dédié aux modes actifs qui permet de relier les points d'intérêt en toute sécurité.

La communauté de communes Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime (CCPCAM) a installé neuf stations de location courte durée de VAE en 2023. Les vélos, qui se rechargent grâce à des panneaux photovoltaïques, ont une autonomie d'environ 80 km et sont loués de 6 € l'heure à 20 € la journée (casque et antivol inclus). Le service a bien fonctionné la première année et a prouvé son potentiel, mais il connaît aujourd'hui une baisse de fréquentation en raison du vandalisme, de l'équilibre financier difficile à trouver et du besoin d'animation autour de cette nouvelle solution de transport. Aussi des aides à l'acquisition d'un vélo sont proposées par la CCPCAM pour tout achat chez un professionnel du territoire.

Plusieurs collectivités bretonnes proposent de se déplacer à vélo grâce à la mise à disposition de vélos en location de courte ou longue durée.

Favoriser la pratique du vélo dès le plus jeune âge

Dans les années 1980, 6 enfants sur 10 allaient à l'école à pied ou à vélo. Cette proportion est tombée à 3 sur 10 en 2022, dont à peine 2 % utilisant le vélo. (Ademe Infos, article « Tout le monde à vélo ! », 2024). Dans les territoires ruraux, où les distances à parcourir sont plus importantes que dans les territoires denses, l'amélioration de la mobilité des enfants permet de les autonomiser tout en favorisant le bien-être par la pratique d'un mode actif (en 25 ans, en France, les enfants ont perdu 40 % de leurs capacités cardiovasculaires).

Pour les parents, le déplacement domicile-école est bien souvent le premier trajet de la journée ; il influence donc le moyen de transport utilisé pour les trajets suivants. Donner la possibilité aux enfants d'aller à pied ou à vélo à l'école ou à l'arrêt d'autocar peut donc contribuer à modifier les pratiques des parents. Dans le cadre des déplacements domicile-école, les communes ont la possibilité de mettre en place un plan de déplacement établissement scolaire (PDES) pour développer la culture de l'autonomie sur le long terme.

Parmi les solutions à plébisciter, la création de rues scolaires piétonnes devant les écoles, la mise en place de zones limitées à 30 km/h ou encore la création de pistes cyclables sur des tronçons stratégiques reliant les établissements scolaires aux points d'intérêt de la commune. La combinaison de ces solutions permet de sécuriser la circulation des élèves et de leurs parents. La communication reste essentielle pour changer les comportements. Elle passe notamment par la sensibilisation sur les solutions alternatives de transports existantes et sur les itinéraires praticables à pied et à vélo.

Depuis 2022 la commune de Landéda organise un vélobus sur le modèle du pédibus par un système d'accompagnement bénévole des enfants pour aller à vélo à l'école chaque vendredi. Répartis sur 3 lignes de vélobus avec des arrêts définis, les élèves peuvent aller à l'école sans leurs parents à partir du CE2 ou accompagnés pour les plus jeunes.

« Les gens, quand ils voient les enfants passer tous ensemble à vélo, ils ont le sourire. C'est une façon fun d'amener le vélo. »

Hervé Louarn, conseiller délégué à la prospective budgétaire et à la mobilité de Landéda

4. Rapport d'information « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui », Olivier Jacquin, sénateur, Janvier 2021

PLAN DE DÉPLACEMENT ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE (PDES)

Le PDES est un document qui a pour objectif de favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle et de réduire le trafic automobile aux abords des établissements scolaires. Des solutions à long terme sont répertoriées dans quatre catégories :

- Réalisation d'aménagements pour faciliter et sécuriser les modes actifs.
- Développement de solutions alternatives : covoiturage, transports en commun, vélobus, pédibus.
- Des actions pédagogiques comme l'apprentissage de la sécurité routière.
- Des actions de communication auprès des élèves et des parents.

Certaines communes investissent dans des véhicules intermédiaires collectifs comme la Communauté d'agglomération Seine-Eure. Depuis 2018 le « S'cool Bus », système de ramassage scolaire par vélo, doté d'une assistance électrique, accueille jusqu'à 8 enfants et un conducteur-accompagnateur pour les trajets domicile-école. Chaque place étant équipée d'un pédalier, tous les enfants participent au déplacement du S'cool Bus. Le ramassage scolaire s'effectue de la même manière qu'un ramassage en bus scolaire classique.



Le S'cool Bus

VOYAGER À VÉLO ET EN CAR

certaines lignes de car Breizhgo sont équipées de porte-vélos surtout pendant la période estivale. Cependant l'intermodalité entre vélo et transport en commun tend à se développer tout au long de l'année à l'image de la ligne Breizhgo entre Camaret-sur-Mer et Brest qui va être équipée de porte-vélos en continu. En revanche des défis logistiques sont associés à l'utilisation des porte-vélos sur les cars, particulièrement en termes de giration et d'accès au moteur pour l'entretien.



Station rurale des mobilités de Guimiliau

Innover et expérimenter : du « sur-mesure » plutôt que du « clés en main »

La filiale de la SNCF Tech4mobility, à l'origine de plusieurs expérimentations de mobilité dans les territoires ruraux, a mis en place deux stations dans le Pays de Landivisiau entre avril 2024 et juin 2025. Les stations, installées à Plouzévédé et Guimiliau, possèdent du mobilier spécifiquement dessiné pour le milieu rural avec pour objectif d'informer les habitants sur les mobilités alternatives qui existent dans leur territoire. Il est aussi proposé des prêts de vélos issus de collectes organisés auprès des habitants, de la location courte durée de vélos spéciaux (vélos allongés et vélos cargos) et un vélo-bus pouvant transporter jusqu'à huit enfants. La station propose également des voiturettes électriques avec et sans permis en location (tarif indicatif 2 € par heure et 7 € la demi-journée). Le premier retour indique que la voiturette deux places sans permis et les vélos électriques spéciaux sont les plus utilisés.

Le transport à la demande (TAD) a le vent en poupe : de nouvelles solutions de transport en commun souples, adaptées à des itinéraires de transport en commun desservant peu d'habitants, sont expérimentées dans les territoires ruraux. Le TAD se démarque des lignes régulières, par son adaptation aux besoins des usagers grâce à la réservation préalable des trajets, et évite la circulation de véhicules à vide. Ce service coûte moins cher pour la collectivité qu'une ligne d'autocar classique et permet d'utiliser des véhicules de neuf places nécessitant seulement un permis B pour être conduit, ce qui facilite le recrutement de conducteurs. En revanche, il s'agit d'un service qui ne peut convenir à tous les déplacements, entre autres ceux qui ne

sont pas prévisibles. Ce type de service reste néanmoins onéreux pour les collectivités mais peut apporter de réels services pour les personnes isolées ou immobiles.

Réutiliser les petites lignes ferroviaires avec des trains « légers » fait partie des innovations portées par la SNCF. Les projets Telli, Draisie et Flexy explorent la possibilité d'utiliser des trains électriques sur batterie ne nécessitant pas autant d'infrastructures et de signalisations que les trains classiques tout en limitant l'usure des voies. Le projet Flexy, grâce à un système adaptable rail et route, pourrait permettre de réexploiter des voies ferrées inutilisées aujourd'hui. En 2023, des essais d'un prototype ont été réalisés entre Concarneau et Rosporden au niveau de la commune de Melgven. Ces nouveaux types de trains ont pour objectif d'augmenter la fréquence sur les petites lignes rurales à un coût limité.

Développer l'utilisation de véhicules autonome (sans conducteur) dans les espaces peu denses est une idée qui progresse ces dernières années, surtout portée par des entreprises privées. La SNCF s'est lancée dans la course avec une expérimentation à Carquefou (Loire Atlantique) nommée Pioma. L'expérimentation a pour objectif de faire rouler des véhicules autonomes sur une voie ferrée désaffectée et transformée en site propre. Mais les freins sont nombreux avant de voir de nombreux véhicules autonomes circuler dans nos campagnes. On peut citer entre autres la nécessité d'avoir une voirie de bonnes dimensions avec un marquage au sol suffisant et le besoin d'une connexion 4G/5G continue et de bonne qualité sur tout le territoire. Le coût d'achat et de mise en place de ce type de solution est élevé pour une collectivité mais peut tout de même représenter une solution à explorer dans certains cas.

RIBIN'AD : UN RÉSEAU DE TAD BASÉ SUR LES ARRÊTS DE TRANSPORTS SCOLAIRES

Depuis février 2025 la communauté d'agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas a développé un TAD zonal appelé Ribin'AD. Ce service se distingue d'un TAD classique par un fonctionnement en 7 secteurs prédéfinis permettant de rejoindre les centralités de Landerneau, de Daoulas, les gares de la Forest-Landerneau, Dirinon et La Roche-Maurice selon votre secteur de départ. Ce TAD dessert les 213 arrêts scolaires du territoire de la collectivité et fonctionne avec des véhicules de 8 à 37 places. Il se réserve par téléphone, la veille du départ au plus tard. Créé en concertation avec les structures intéressées (associations, entreprise, services, etc.), le TAD est estimé à 235 000 € par an et soutenu par le programme Territoire Inclusion Mobilité Sobriété (TIMS) et par l'Union européenne.

Réinventer la mobilité rurale dans l'Ouest breton : des contraintes fortes mais des solutions possibles

Cette matrice « atouts faiblesses opportunités menaces » (AFOM) a été construite sur la base de l'atelier collectif du 25 juin 2025 portant sur les pratiques de mobilité dans les territoires ruraux et le travail mené lors de cet observatoire. Cet outil d'analyse stratégique combine l'étude des forces et des faiblesses de l'Ouest breton, avec les opportunités et les menaces, qui impactent les politiques locales de mobilité.

La matrice a pour objectif de proposer un cadre de réflexion préparatoire à la définition de nouvelles organisations des mobilités dans l'Ouest breton.

ATOUTS

- Un polycentrisme de l'Ouest breton avec un tissu dense de centralités secondaires.
- Un mode de vie proximité : villages et bourgs structurent les pratiques quotidiennes.
- Une récupération de la compétence mobilité par les collectivités rurales volontaires depuis la LOM.
- Un maillage conséquent de routes secondaires réutilisable pour les modes actifs.
- Une faible pression foncière et immobilière.
- Des réseaux de transport en commun valorisables par une organisation en rabattement sur des PEM ruraux avec des interconnexions entre les différents modes de transports.
- Une diversité de ruralités : territoires littoraux et touristiques, territoires ruraux et agricoles et territoires périurbains.
- Une culture bretonne de la coopération territoriale.

FAIBLESSES

- Des territoires caractérisés par un habitat diffus avec la voiture comme « mode de vie ».
- Un réseau routier efficace et gratuit dans toute la Bretagne.
- Une forte dépendance à l'automobile dans tous les territoires ruraux.
- Une faible fréquence des transports en commun dans certaines communes rurales.
- Une faible densité de population.
- Un relief parfois conséquent et des aléas climatiques fréquents.
- Un manque de moyens financiers et d'ingénierie notamment dans les plus petites collectivités.
- Des périmètres de mobilité à conforter (bassin de mobilité, commune, département, région).
- Une couverture numérique limitée dans certains territoires.

OPPORTUNITÉS

- Une décarbonation totale du secteur des transports prévue pour 2025.
- Un objectif « zéro artificialisation nette » favorisant la densification des bourgs ruraux.
- Un secteur du tourisme qui peut participer financièrement à l'amélioration des mobilités.
- Attente de certains ménages d'une mobilité moins coûteuse et inclusive.

MENACES

- Un manque de financement pour pérenniser les expérimentations des territoires.
- Un manque d'ingénierie notamment pour les plus petites collectivités.
- Des enjeux forts en matière de justice sociale liés au surcoût à l'achat des nouveaux véhicules électriques.
- Un possible assouplissement de la date de fin des ventes de voitures thermiques en Europe initialement prévue en 2035.
- Le maintien d'un système automobile qui constitue une impasse pour les ménages vulnérables.



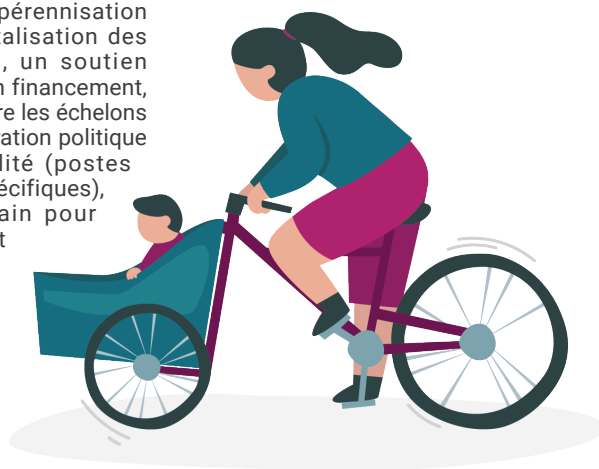
Conclusion

Considérés comme des territoires « à traverser » entre deux pôles urbains, les territoires ruraux sont longtemps restés à l'écart des politiques structurantes de mobilité. Pourtant, un tiers de la population française et la moitié des habitants de Bretagne y habite. Il est donc indispensable de mailler ces territoires avec des solutions de transport efficaces et décarbonées.

L'armature territoriale de l'Ouest breton, faite d'un maillage dense de centralités secondaires, constitue un terrain favorable pour le développement de services de mobilité de proximité. Une grande variété d'initiatives s'appuie sur ce potentiel et atteste d'une réelle dynamique en la matière. Elles témoignent d'une capacité d'innovation des territoires ruraux, mobilisant des leviers organisationnels, communicationnels ou technologiques. En résulte une réduction de la dépendance des habitants des territoires ruraux à la voiture, dépendance plus ou

moins forte selon les personnes mais bien réelle et démontrée par de nombreux travaux et études.

Plusieurs pistes doivent être poursuivies pour amplifier ce mouvement et contribuer à la durabilité et à la qualité de vie dans les territoires ruraux : la pérennisation de la dynamique de revitalisation des centralités secondaires, un soutien renforcé en ingénierie et en financement, une bonne coordination entre les échelons institutionnels, une structuration politique de la compétence mobilité (postes dédiés et commissions spécifiques), des animations de terrain pour accompagner le changement de pratique et promouvoir les alternatives à l'autosolisme.



Bibliographie

- ADMA, *Le plan de circulation : un outil pour promouvoir les modes actifs et la qualité de vie*, Juin 2022
- Ademe, *Transition(s) 2050 : choisir maintenant pour le climat*, Novembre 2021
- Ademe Infos, *Tout le monde à vélo*, Avril 2024
- Auxilia, *Vieillesse et mobilité en Bretagne : approche prospective à horizon 2040*, Novembre 2024
- Aurélien Bigo, *Voitures. Fake or not*, Tana Editions, 2023
- Cerema, *Les essentiels, Mobilités dans les territoires peu denses. Un enjeu de cohésion territoriale ?*, Mars 2024
- Florie Colin, Martin Claux, *Des circulations automobiles pérennes dans les métropoles intermédiaires ? Nécessité et désir d'automobile dans le pays de Brest*.
- Métropoles mobiles. *Défis institutionnels et politique de la mobilité dans les métropoles françaises*, Presses universitaires de Rennes, p.185-200, 2021
- Florent Laroche, *Forum Vies Mobiles, Évaluation du coût public et privé du « système voiture »*, Juin 2025
- Frédéric Héran, *À propos du report modal. Les enseignements du cas parisien*, Les cahiers scientifiques du transport, n° 71, p. 99-124, 2017
- Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), *Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse*, Mars 2022
- Futuribles, *Tableau Permanent Des Signaux Faibles* saison 1 et 2, 2022
- Insee, *Pauvreté et territoires : davantage de jeunes et de locataires du parc social dans les grandes villes, plus de retraités parmi les pauvres dans le rural*, Insee Première n° 1968, Octobre 2023
- Insee, *Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural*, Insee Première, 1948
- Olivier Jacquin, *Rapport d'information n°313 pour le Sénat, Les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, Janvier 2021
- Insee, *En 2050, la Bretagne compterait près de 260 000 habitants supplémentaires*, Insee Analyses Bretagne, Décembre 2023
- Ministère de la Transition écologique, *Datalab, chiffres clés des transports*, édition 2024
- Rapport CGEDD n° 014316-01, IGA n° 22018-R, *Soutiens de l'État en faveur des mobilités durables dans les espaces peu denses*, Août 2022
- The Shift Project, *Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité (moins de carbone, plus de lien)*, Septembre 2017
- Routes de France, Région Bretagne, [Chiffres clés](#)
- Sdes-Insee, *Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019*, [Données et études statistiques](#)

Nous souhaitons adresser nos sincères remerciements à l'ensemble des personnes qui ont contribué à la réalisation de ce travail d'étude.

Tout d'abord, un grand merci à toutes les personnes ressources qui ont accepté de nous accorder de leur temps en amont de la réalisation de l'Observatoire. Nous remercions tout particulièrement Émérance

Guitton doctorante sur les mobilités en milieu rural et salariée de la SNCF, Martin Claux maître de conférences aménagement de l'espace et urbanisme à Aix-Marseille Université, Hervé Louarn conseiller délégué à la prospective budgétaire et à la mobilité de la commune de Landéda, Thierry Marc salarié du Greta de Bretagne occidentale, Lénéig Lharidon codirectrice de l'association Éhop, Pierre Servain sociologue et enseignant-chercheur au Labers (UBO), Pauline Pensec chargée des mobilités et de la coordination randonnée de la Communauté de Communes de la Presqu'île de Crozon-Aulne Maritime et Julien Kerguillec maire de Pleyber-Christ pour les entretiens éclairants que nous avons réalisé ensemble.

Nous sommes également reconnaissants envers Lucie Baquer chargée de projet mobilité au Pays du Centre Ouest Bretagne, Célestine Saillard coordinatrice de projets en mobilité durable à Ti Mobzh, Eddy Heurtier coordinateur de projet en écomobilité inclusive à Don Bosco, Eve Quillévéry chargée de mission mobilités durables et transition écologique au Pays de Brest, Thibault Evanno chargé de mission mobilité à la Communauté Lesneven Côte des Légendes, Benoit Klein chargé des usages et promotion des mobilités à Brest Métropole et Alice Grasset ingénieure de recherche au Labers (UBO).

Nous remercions enfin toutes les personnes qui ont participé à l'atelier collectif du 25 juin 2025 à Châteauneuf-du-Faou pour leur disponibilité et la richesse de leurs témoignages. Leur contribution a été essentielle à la profondeur et à la pertinence de cette étude. Nous remercions aussi la ville de Châteauneuf-du-Faou pour la mise à disposition de la salle.

Pour aller plus loin

Avec l'Adeupa



La mobilité comme épreuve
Observatoire de la mobilité
n°13 - Mai 2025



Le projet BreizhGo express nord. Identification des enjeux locaux en matière de mobilité quotidienne
Juillet 2024



Le covoiturage et l'autostop organisé dans l'Ouest breton
Observatoire de la mobilité
n°11 - Février 2024



Décarbonation des mobilités
Observatoire de la mobilité
n°10 - Septembre 2023



Mobilité : et si nous revenions sur nos idées reçues ?
Observatoire de la mobilité
n°6 - Octobre 2020



Les résultats principaux de l'enquête ménages déplacements du pays de Brest
Observatoire de la mobilité
N°4 - Mai 2019

Et ailleurs

- Système alternatif de mobilité - Être libre de se déplacer sans voiture sur tous les territoires.
Forum Vies Mobiles - Septembre 2025
- Les mobilités en rural, numéro 249-250.
Revue pour - Décembre 2024

LES OBSERVATOIRES | MOBILITÉ

Direction de la publication

Yves Cléach

Réalisation

Denis Camaret
Julien Gingembre
Corentin Le Martelot
François Rivoal

Cartographies

Julie Bargain

Mise en page et illustrations

Jeanne Lefer

Relecture

François Marty

Tirage

150 exemplaires

Contact

contact@adeupa-brest.fr

Dépôt légal

4^e trimestre 2025

Référence

25-175



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18 rue Jean Jaurès - 29200 BREST
Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE