

Proposition de trame

Portrait des mobilités de voyageurs en Bretagne

I. Etat des lieux et évolutions anticipées des comportements de mobilités

I. Evolution des pratiques de mobilités

Les trajets domicile-travail ne représentent qu'environ 20% de l'ensemble des trajets réalisés au cours d'une journée¹. Pour autant, ce sont les mieux mesurés par l'INSEE, année après année, sur l'ensemble du territoire national. Nous analyserons donc en premier lieu ce motif de déplacement, avant de mettre en avant plusieurs études locales permettant d'appréhender la dynamique pour les autres motifs de déplacements.

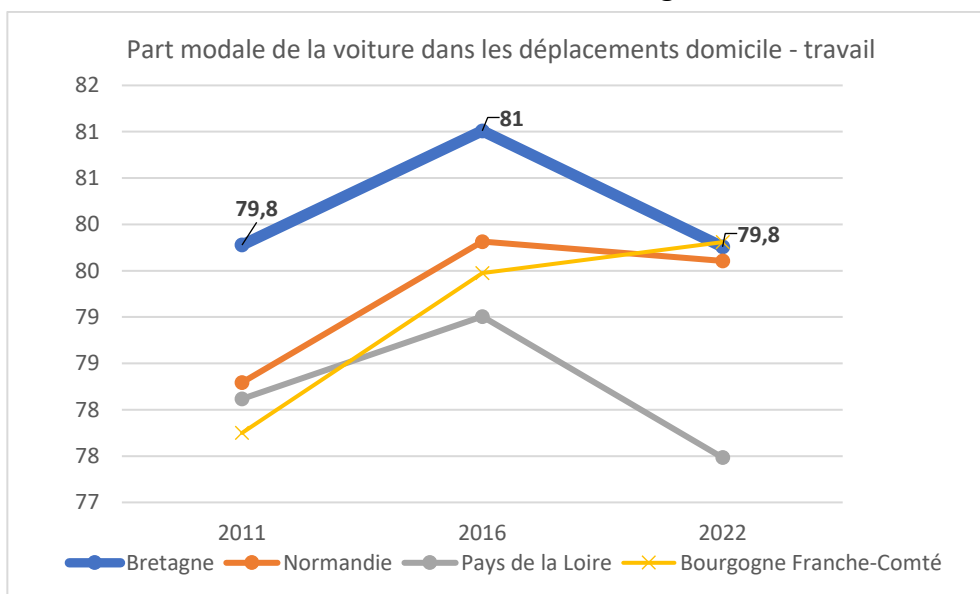
Diverses enquêtes ménages-déplacement ont été menées ces dernières années à l'échelle locale (EPCI ou groupe d'EPCI). Nous proposons en fin de partie I les tendances que font émerger ces différents travaux. Toutefois, aucune étude ou enquête ne permet de déterminer à l'échelle régionale l'évolution des pratiques de mobilités hors domicile-travail.

Quelques pistes de travail peuvent être émises pour combler cette lacune :

- *Isoler l'échantillon breton de l'enquête mobilité des personnes menée par l'INSEE en 2018 / 2019, sous réserve de disposer d'un échantillon suffisamment représentatif*
- *Mener à l'échelle régionale une étude type EMC² ou Fréquence+, sous réserve de pouvoir mobiliser d'importants moyens d'enquête*
- *S'appuyer sur les données de bornage téléphonique anonymisées, des jeux de données standardisés et proposés par les opérateurs, sur lesquels s'appuient déjà certains services de la DIROuest*

¹ Source : [INSEE - SDES](#)

a. L'automobile demeure incontournable dans les déplacements bretons et son usage reste très élevé



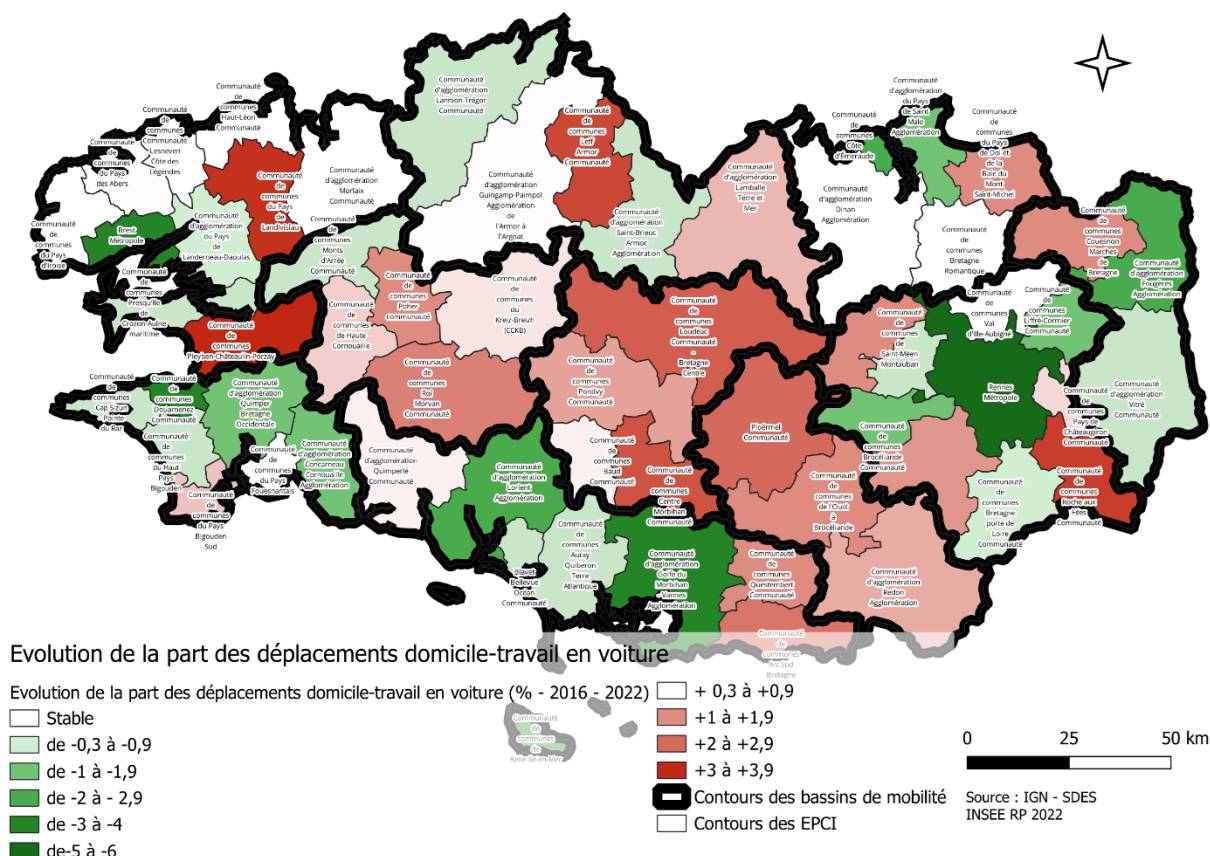
1 Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail - INSEE - Traitement ORTB

Le Tableau de bord des mobilités durables² montre que la voiture est en Bretagne le mode de déplacement ultra majoritaire pour les déplacements domicile-travail : **8 trajets sur 10 sont ainsi réalisés en automobile, et ce chiffre n'a pas évolué depuis 2011**. La Bretagne reste ainsi sur un plafond historiquement haut.

En complément, la comparaison au niveau national montre que **la Bretagne est en tête des régions où l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail est la plus importante**, à égalité avec la région Bourgogne Franche-Comté.

Au niveau local, l'observation **de l'évolution des pratiques de mobilités en voiture** entre 2016 et 2022 – dernier millésime en date - permet de préciser cet état des lieux.

²<https://mobilite-durable-tdb.din.developpement-durable.gouv.fr>



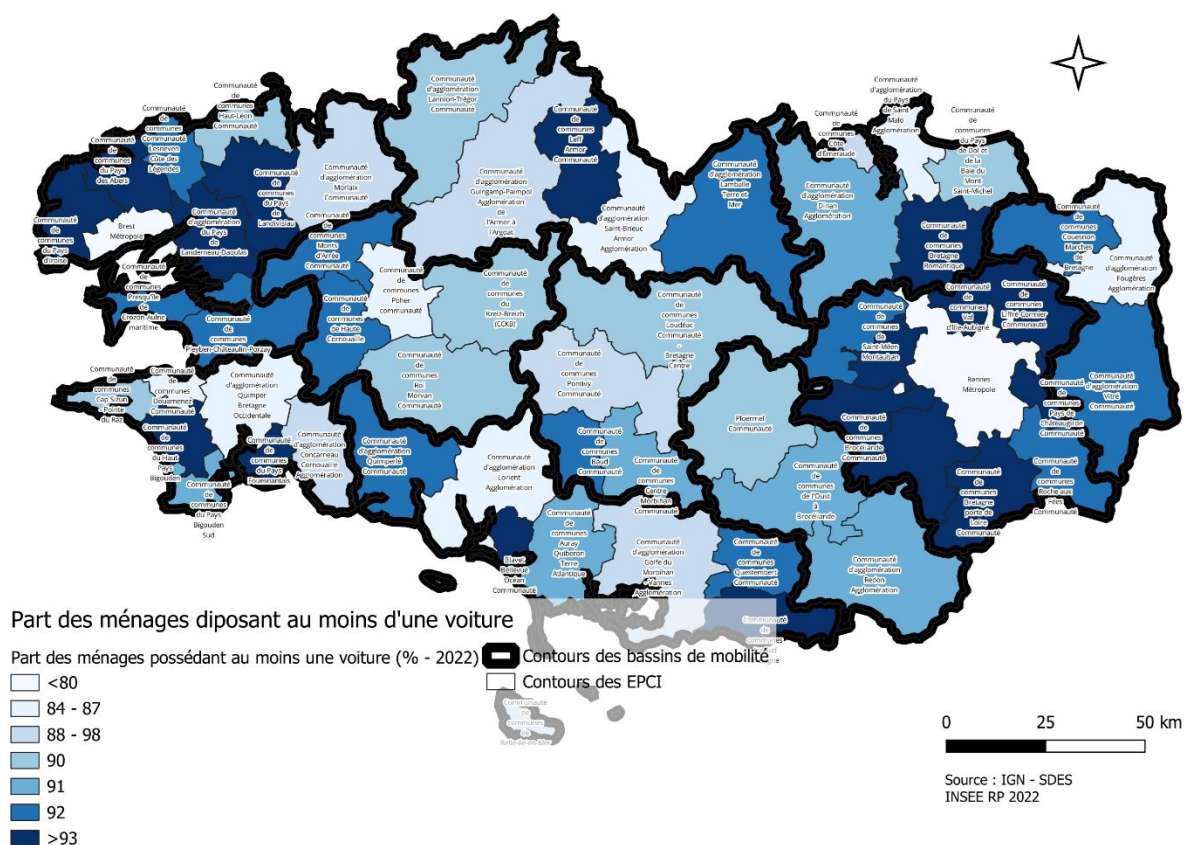
2 Evolution de la part des déplacements domicile-travail en voiture - Source : IGN - SDES - INSEE - Traitement ORTB

Le premier enseignement est que la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail **a globalement baissé au sein des principales agglomérations**, en particulier celles de **Rennes, Brest, Vannes, Lorient, Quimper, Brest et Lannion**.

Certains territoires ont cependant vu l'usage de la voiture pour se rendre au travail augmenter : c'est le cas des bassins de mobilités **du Centre-Bretagne**, du bassin **Sud Est Bretagne**, ou encore certains EPCI en **secondes couronnes de Lorient, Brest ou Quimper, de Lamballe Terre et Mer ou de Leff Armor Communauté** notamment.

Au-delà des déplacements domicile-travail, l'état des lieux de la motorisation des ménages³ montre un **fort équipement de l'ensemble de la population bretonne**, avec **88 % des ménages qui possèdent au moins une voiture en Bretagne**, en tête des régions pour la France continentale. Ce chiffre s'établit à 81,3 % en Pays de la Loire, ou encore 84,7 % en Normandie. L'équipement automobile des ménages **progresses dans le temps** : cette part était en Bretagne de 86,6% en 2011, et de 87,3% en 2016.

³Source : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive>



3 Part des ménages disposant d'au moins une voiture - IGN - INSEE - Traitement ORTB

Le détail par bassin de mobilité et EPCI montre que **l'équipement automobile des ménages est souvent supérieur à 90% dans les secondes couronnes des grandes agglomérations** (en particulier Rennes et Brest), et dans certains EPCI littoraux. La situation du **Centre-Bretagne**, moins fortement équipé en automobile mais également globalement moins doté en infrastructures et services de mobilité alternative (voir partie II de cette étude), présente une configuration particulière. A noter toutefois que **12% des ménages bretons ne possèdent pas de voiture**⁴ : si dans les centres-urbains l'offre de mobilité alternative permet de se déplacer relativement facilement sans voiture, dans les aires périurbaines ou rurales cette situation peut être subie et relever de la **précarité mobilité**

La dépendance à la voiture pour les déplacements domicile-travail s'illustre également dans les courts trajets. Au niveau régional, pour les **trajets de 10 km ou moins, 67% sont réalisés en voiture, contre 15% à pied ou à vélo**. Pour les trajets de 5 km ou moins, ce sont **57% des trajets qui sont réalisés en voiture, contre 20% à pied ou à vélo**⁵. Le **vélo et la marche** sont donc minoritaires par rapport à la **voiture**, y compris dans leur échelle de pertinence.

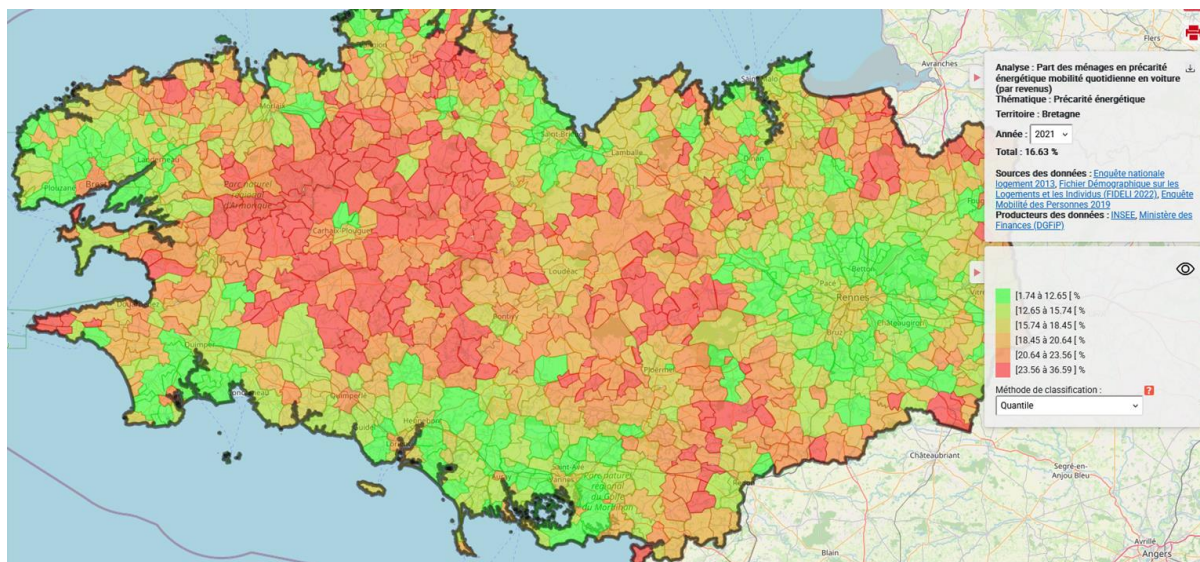
⁴ Source : [ADEUPA Brest – La mobilité comme épreuve](#)

⁵ Source : [Tableau de bord des mobilités durables](#)

b. Etat des lieux de la précarité liée à la mobilité

Cette dépendance à l'automobile induit pour les ménages les plus modestes des dépenses de déplacements élevées.

Les croisements statistiques entre les enquêtes déplacements, le revenu des ménages et le taux d'équipement automobile réalisés par [l'Observatoire de la Précarité Énergétique](#) montrent que le Centre-Bretagne est particulièrement concerné par cette problématique.



5 Part des ménages en précarité énergétique mobilité en voiture (par revenu) - source [ONPE](#) - Détail de la méthodologie [disponible ici](#)

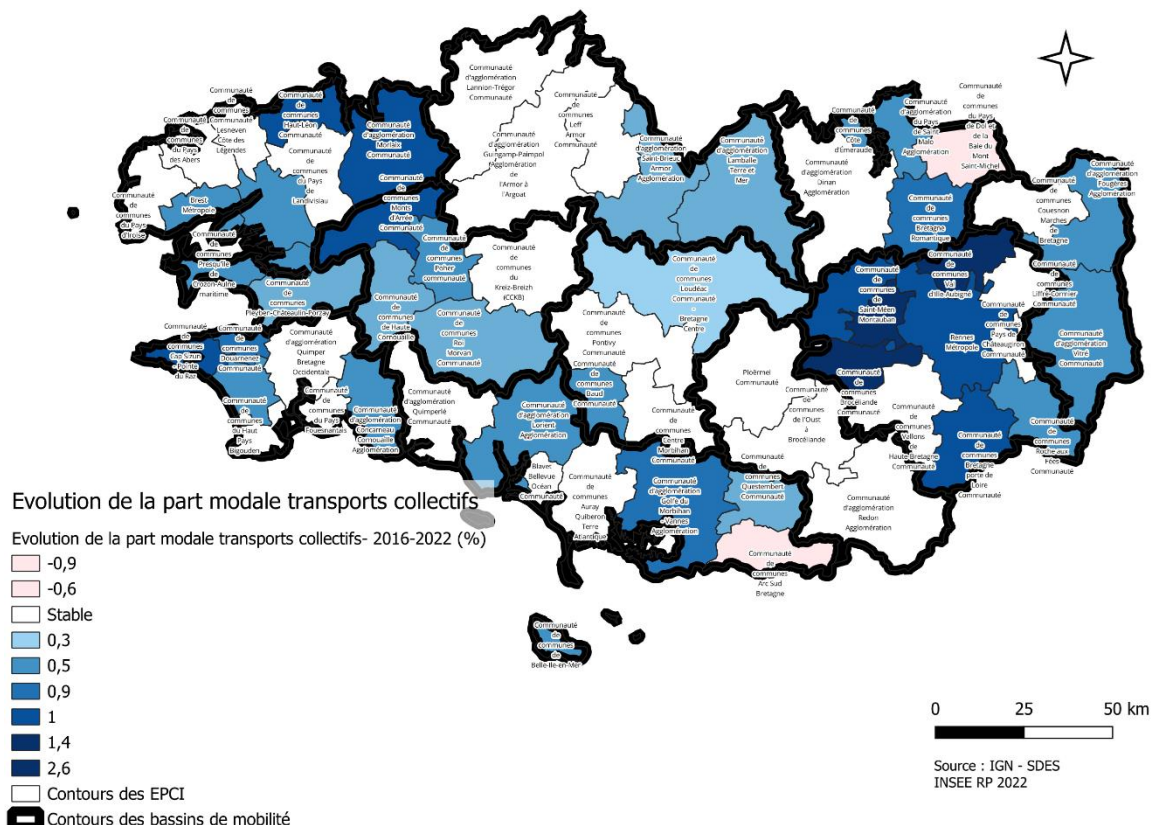
En complément, le Baromètre de la mobilité du quotidien 2023⁶, porté par Wimoov, Auxilia et la Fondation pour la Nature et pour l'Homme montre qu'en Bretagne :

- 33% des personnes interrogées déclarent avoir renoncé à un déplacement dans les 5 dernières années (France hors IdF : 37%)
- 13% des personnes interrogées déclarent être en situation de dépendance à la voiture (France hors IdF : 13%)
- 9% des personnes interrogées déclarent n'avoir accès à aucune solution de mobilité (France hors IdF : 12%)

⁶ Source : [Baromètre de la mobilité du quotidien](#)

c. L'usage des transports collectifs progresse mais reste très minoritaire dans les déplacements domicile-travail sur une large partie du territoire

Le recours aux transports collectifs connaît une **dynamique favorable en Bretagne**, avec un gain d'1,5 point de part modale entre 2011 et 2022. Il s'établit à cette date à **6,3% des trajets domicile-travail**, plaçant la Bretagne derrière la Normandie (6,8%) et les Pays de la Loire (7,5%). Malgré cette dynamique favorable, il est à noter que **seules la Bourgogne Franche-Comté et la Nouvelle-Aquitaine présentent une part modale plus faible à l'échelle de la France continentale**⁷.

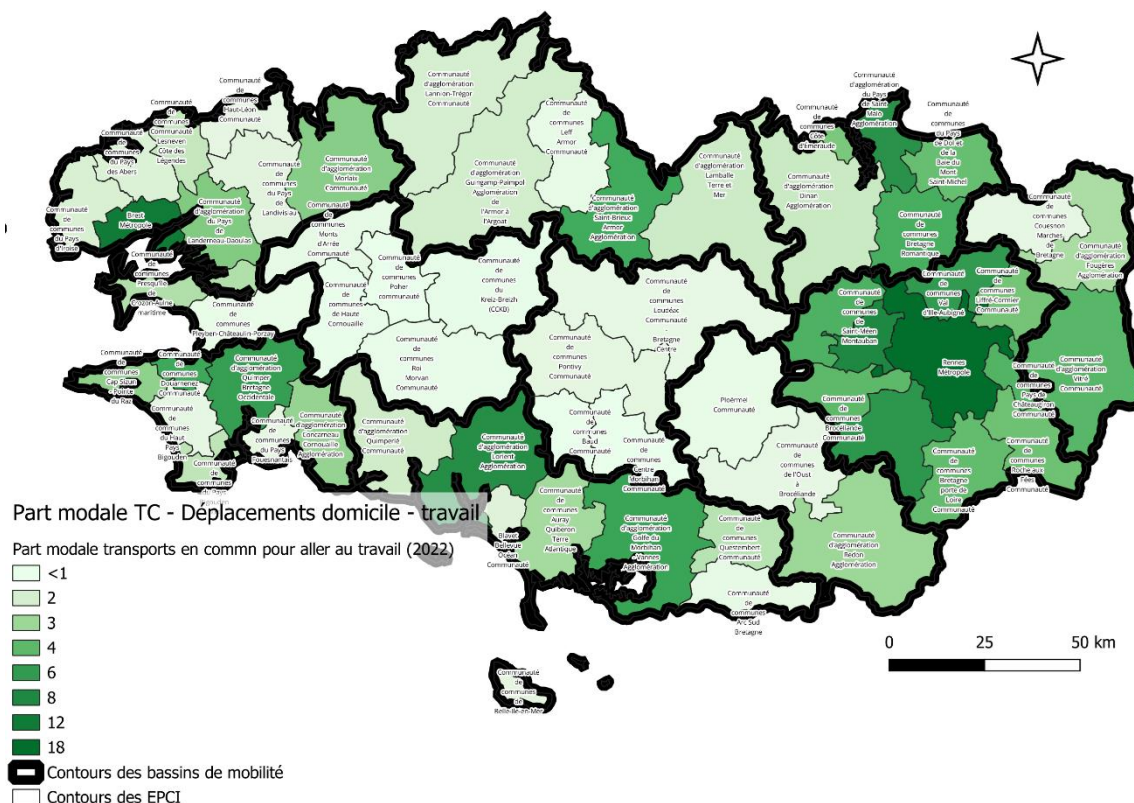


6 Evolution de la part des déplacements domicile-travail en transports en commun 2016 - 2022 - source : observatoire des territoires - ANCT - INSEE

Dans le détail, la part modale des transports collectifs a **progressé sur une majeure partie du territoire régional, y compris dans les bassins de vie périurbains ou ruraux**. Les territoires où cette part modale stagne ou baisse présentent des caractéristiques **hétérogènes** : une agglomération majeure (Quimper), plusieurs villes d'importance (Pontivy et Redon, certains territoires de la seconde couronne rennaise ou brestoise, notamment). A noter que **l'ensemble du bassin de mobilité Sud Est Bretagne** voit sa part modale de transport collectif stagner.

L'état des lieux à date (2022) montre une **situation contrastée**, avec des parts modales de près de **20% sur le bassin rennais, 12% sur Brest Métropole**, mais une large partie du territoire où cette part est inférieure à 2%, soit l'ensemble des bassins du Centre-Bretagne, le bassin Nord Armor et certains ECPI des bassins Bretagne Sud et Cornouaille.

⁷ Source : [Tableau de bord des mobilités durables](#)



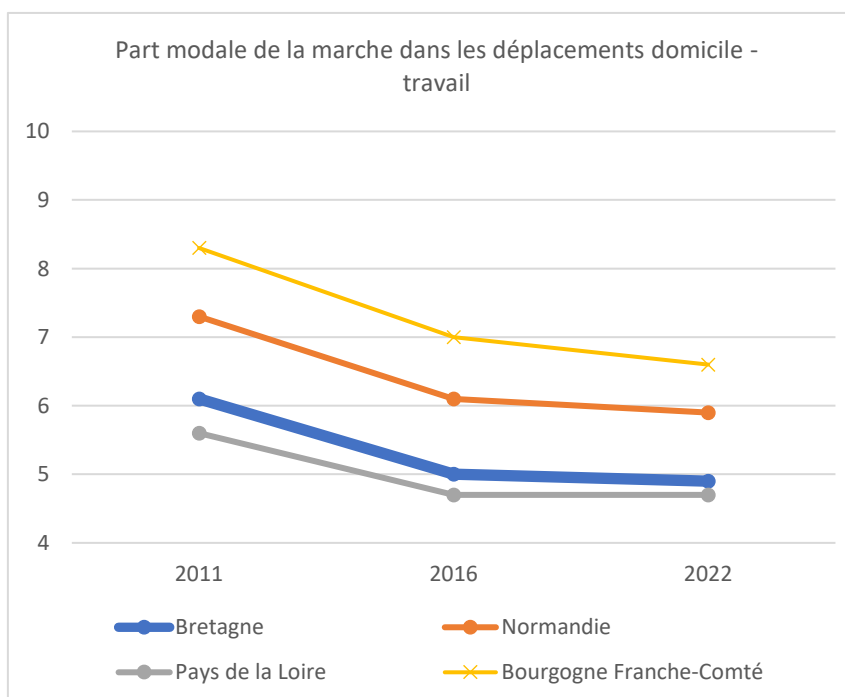
7 Part des déplacements domicile-travail en transport en commun en 2022 - source : INSEE - ANCT

d. La marche et le vélo restent peu développés en-dehors des principales agglomérations

Le vélo et la marche représentent 8% des trajets domicile-travail en Bretagne, ce qui place la place en **11ème position sur les 13 régions française⁸**, devant la Normandie et les Hauts-de-France, mais derrière les Pays de la Loire (8,8%).

Il est à noter que la part modale de la marche pour les trajets domicile-travail **subit une baisse constante en Bretagne depuis 2011** (de 6,1% à 4,9%). Un phénomène similaire s'observe à l'échelle d'autres régions. Des hypothèses, restant à confirmer, peuvent être émises à ce sujet : l'essor du vélo et des transports collectifs a probablement induit un transfert de la marche vers ces modes devenus plus attractifs.

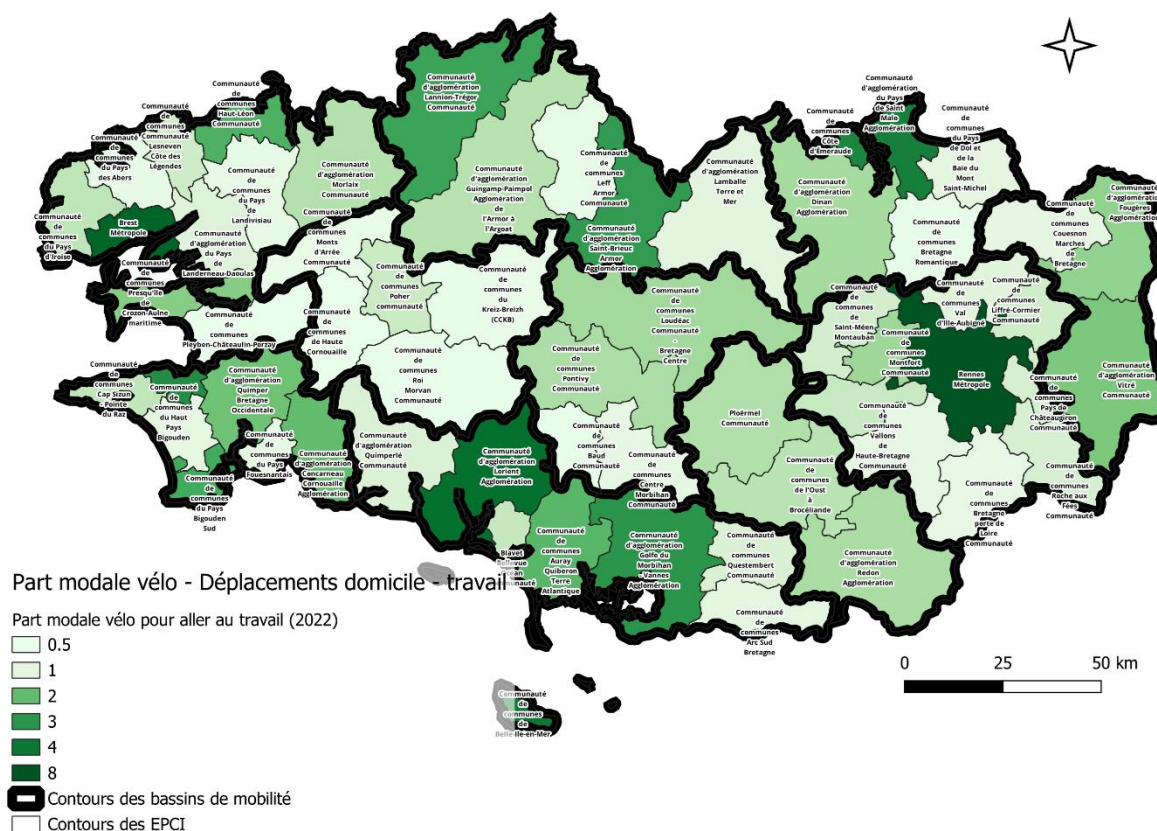
Concernant le vélo, son utilisation dans les déplacements domicile-travail n'est mesuré



8 Evolution de la part modale de la marche dans les déplacements domicile-travail - INSEE - Traitement ORTB

⁸ Source : [tableau de bord des mobilités durables](#)

par l'INSEE que trop récemment pour pouvoir estimer la dynamique à l'œuvre. La situation à date (2022) est très contrastée à l'intérieur même des bassins de mobilité, avec plusieurs EPCI au-dessus des **5% de part modale** (Rennes Métropole, Brest Métropole, plusieurs EPCI du bassin Bretagne Sud...). Les autres agglomérations bretonnes présentent majoritairement des parts modales vélo comprises entre 2 et 3%, et la plupart des bassins de vie périurbains ou ruraux ont une part modale minime, de l'ordre de 1%. C'est en particulier le cas du bassin de mobilité Centre Ouest Bretagne.



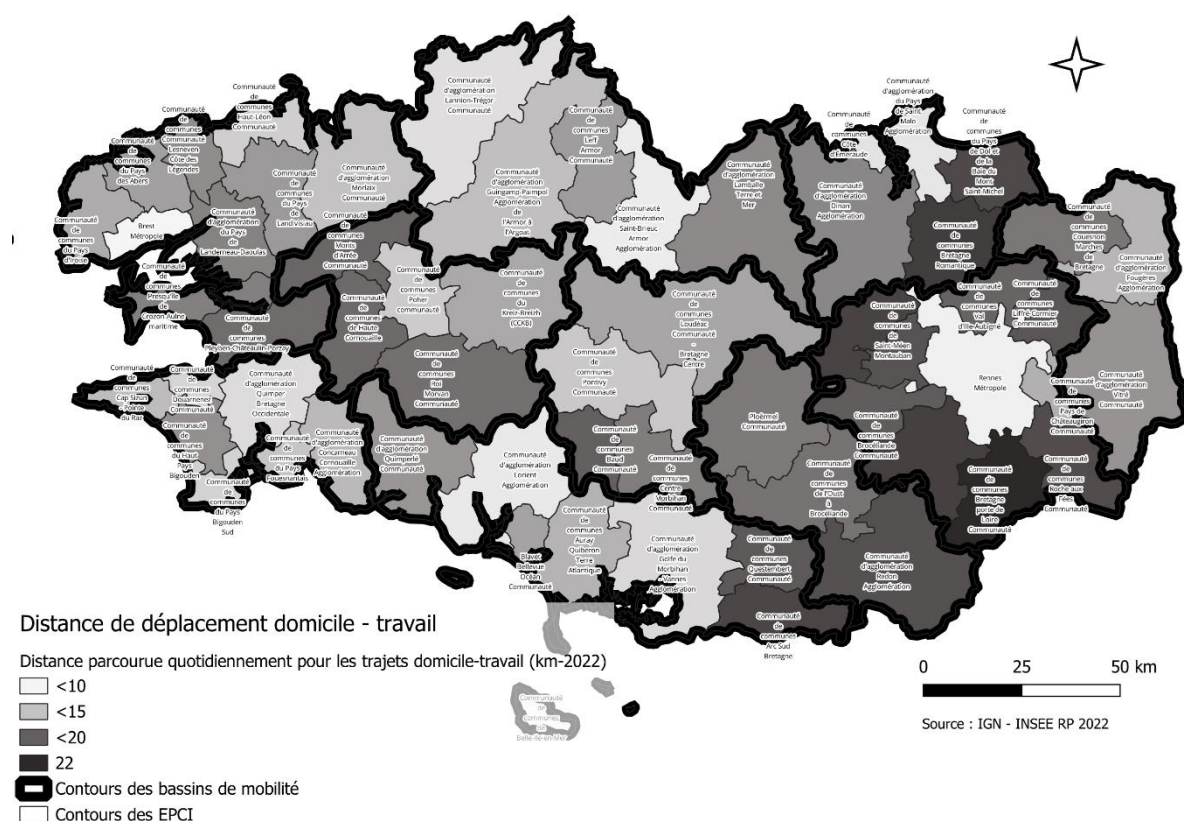
9 Part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail - 2022 - INSEE - IGN - Source : Insee statistiques locales – Traitement : ORTB

e. Un temps de trajet moyen très hétérogène

Les actifs bretons se déplacent en moyenne sur **14,7 kilomètres pour se rendre à leur lieu de travail**⁹. La Bretagne se situe à la **8^e place au niveau national**, à des niveaux équivalents à ceux des Pays de la Loire (14,6 kilomètres) ou de la Normandie (15,2 km).

En matière de temps de trajet, la moyenne régionale se situe à 31 min, une moyenne similaire aux deux régions limitrophes¹⁰.

Dans le détail, l'échelle des bassins de mobilité présente un état des lieux hétérogène, avec notamment **une seconde couronne rennaise où les déplacements domicile-travail sont supérieurs à 20 km**. Certains bassins relativement éloignés des grandes agglomérations se distinguent par des distances plus faibles, par exemple les EPCI de Pontivy ou de Carhaix.



10 Distance de déplacement domicile-travail tous modes confondus - Source : INSEE - Traitement : ORTB

⁹ Source : Tableau de bord des mobilités durables

¹⁰ Source : Observatoire des territoires - ANCT

f. Focus sur certains territoires ayant fait l'objet d'études complémentaires

Plusieurs territoires ont choisi d'analyser finement les déplacements sur leur territoire, au-delà des recensements de la population de l'INSEE et de l'enquête ménage-déplacement de 2019 ¹¹.

1) En Ile-et-Vilaine

Une partie du territoire de l'Ile-et-Vilaine a été couverte par l'enquête « Fréquence+ » réalisée en 2023 à l'échelle de 5 Pays : Pays de Rennes, de Fougères, de Vitré, de Brocéliande et de Saint-Malo.

La principale conclusion est **une baisse du nombre de déplacements (-7%) entre 2018 et 2023, malgré une augmentation de la population (+5,5%)**. Cette baisse intervient pour l'ensemble des catégories de la population.

En matière de part modale, l'usage de la voiture tous motifs confondus reste stable, la marche est en baisse de 3,2%, tandis que les transports en commun et le vélo augmentent légèrement. Le découpage par pays fait apparaître sauf exception le même type d'évolutions. **Ces évolutions à l'échelle des pays restent à analyser avec prudence au regard de la faiblesse de certains échantillons.**

Evolution de la part modale tous motifs confondus 2018 - 2023 – par Pays – Source : enquête Fréquence + 2023, AUDIAR

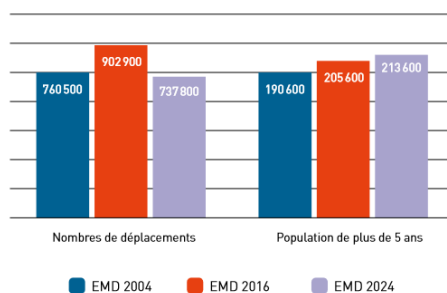
	Pays de Brocéliande	Pays de Fougères	Pays de Saint-Malo	Pays de Vitré	Pays de Rennes	Pays de Rennes hors Rennes Métro	Rennes Métropole
Marche	-3	-7,5	-5,5	-5,8	-1,3	-3,6	-0,8
Vélo	+2,3	+0,6	+0,5	0	+0,8	+0,2	+1
Transports en commun	+2	+3,9	-1,2	+2,6	+0,5	-0,7	+0,9
Voiture	-1,7	+2	+6,2	-1,3	0	+2,1	-1,4

¹¹ Brest Métropole a réalisé une enquête EMC² en 2018 : les résultats étant un peu anciens et concomitants de l'enquête ménage-déplacement nationale, il n'y est pas fait référence ici.

2) Dans le Pays de Lorient

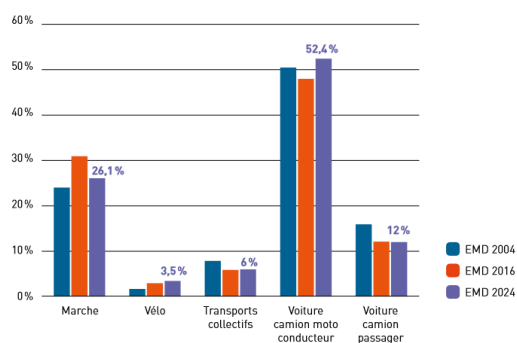
Le Pays de Lorient a réalisé en 2024 une enquête ménage-déplacement dans la continuité des campagnes menées en 2004 et 2016. **Là encore, le nombre de déplacements quotidien a baissé, tandis que la population a augmenté.** Le nombre de déplacement moyens journaliers effectué par les habitants est passé de 4 déplacements en 2004 à 3,5 en 2024. Cela s'explique par la part plus importante prise par les personnes âgées dans la population globale, un public qui se déplace moins que les autres.

Évolution comparative de la population et du nombre de déplacements



Source : EMD SCoT du pays de Lorient

Évolution des modes de déplacement



Source : EMD SCoT du pays de Lorient

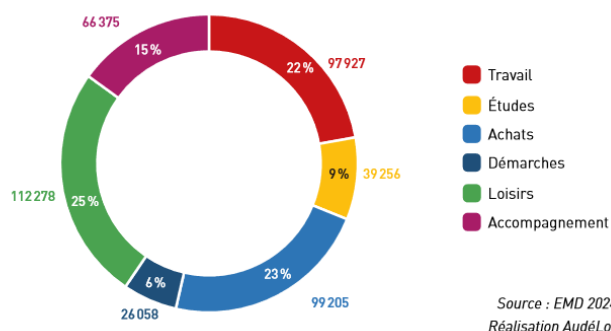
12 Evolution des modes de déplacements tous motifs - EMD SCOT Pays de Lorient

En complément, il est à noter que la part des personnes ne s'étant pas déplacés dans la journée est en augmentation (de 8,5% en 2004 à 10% en 2024), et que l'augmentation de la part des 30 / 64 ans concernés participe à ce phénomène, en plus de l'accroissement de la population senior, moins mobile.

Enfin, les déplacements domicile-travail ne représentent que **22% des déplacements totaux des habitants du Pays de Lorient**. Le motif « Démarches » a fortement baissé entre 2004 et 2024, tandis que le motif lié à la santé a lui nettement progressé : ces évolutions reflètent à la fois la **dématérialisation de nombreuses démarches administratives et le vieillissement de la population** dont les motifs « Santé » structurent plus fortement les déplacements.

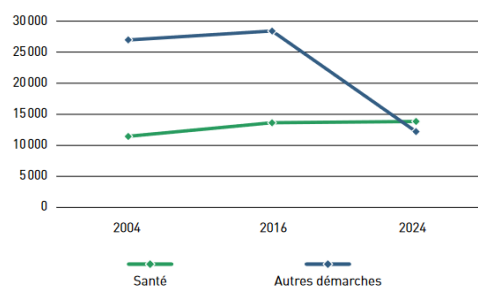
L'usage de la voiture dans le Pays de Lorient reste majoritaire, tous modes confondus, et a tendance à augmenter. Les transports collectifs stagnent, au contraire du vélo qui connaît une évolution favorable.

Motifs des déplacements en 2024



Source : EMD 2024
Réalisation AudéLor

13 Motifs de déplacements en 2024 - EMD SCOT Pays de Lorient



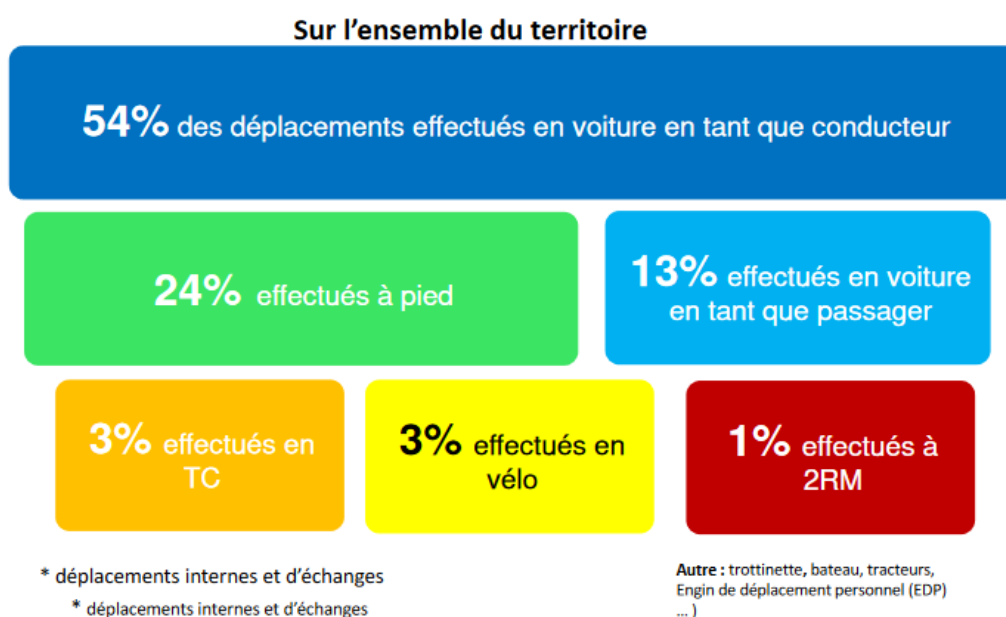
Source : EMD SCoT du pays de Lorient

14 Evolution des déplacements pour motifs de santé et autres - EMD SCOT Pays de Lorient

3) Sur le territoire de Lannion-Trégor Communauté

Lannion Trégor Communauté a mené en 2022 une enquête EMC¹² sur l'ensemble de son territoire¹². L'absence d'enquête similaire antérieure ne permet pas d'avoir un aperçu des évolutions des pratiques. Toutefois, plusieurs éléments peuvent être mis en avant :

- Les habitants du territoire parcourent en moyenne 19 km par jour, tous motifs confondus, passent 42 minutes en moyenne à se déplacer et réalisent en moyenne 4 déplacements par jour
- 54% des déplacements tous motifs confondus sont réalisés en voiture en tant que conducteur, 13% en tant que passager, 24% sont réalisés à pied et 3% à vélo
- **Les trajets domicile-travail ne représentent que 10% des déplacements**, et sont réalisés à **91% en voiture et 4% à vélo** ; aucun trajet en transport collectif n'a été référencé sur ce motif. Le trajet moyen mesuré (8 km) est pourtant situé dans la zone de chalandise des modes actifs
- L'usage des transports collectifs est principalement représenté par les scolaires.



15 Enquête mobilité - Lannion Trégor Communauté

4) Au niveau national

Le CEREMA a publié en novembre 2025 une étude¹³ agréant les enquêtes mobilités menées depuis 2021 en appui des collectivités. Cette synthèse fait ressortir plusieurs constats majeurs :

- **Baisse de près de 10% de la mobilité quotidienne, en nombre et en kilomètres.** Cette baisse est principalement alimentée par les actifs, avec l'essor du télétravail (bien que seuls 6% des

¹² Source : [Résultats de l'enquête EMC² - Lannion-Trégor Communauté](#)

¹³ Source : [Mobilités du quotidien : tendances et enseignements](#), CEREMA, repris par [Localtis](#)

actifs bénéficient du télétravail sur les territoires étudiés). L'augmentation des **pratiques d'achats et de démarches en ligne** ainsi que les livraisons à domicile y participe également.

- **Hausse globale de l'utilisation des transports collectifs dans les grands centres urbains** (13% des déplacements), mais **stagnation dans les autres territoires**.
- **Légère diminution du taux de motorisation dans les grands centres urbains ; en-dehors des grands centres, ce taux stagne ou augmente légèrement**. 66% des kilomètres sont réalisés en voiture dans les grands centres urbains, contre 72% des kilomètres une dizaine d'années auparavant. Dans les territoires moins denses, 80% des trajets sont réalisés en voiture, représentant 85% des kilomètres parcourus. **Les trajets de plus de 10 km prennent une part de plus en plus importante dans l'ensemble des kilomètres parcourus, ce qui renforce l'usage de la voiture**.
- Progression des modes actifs dans tous les territoires, plus prononcée dans les grands centres urbains, où 44% des déplacements de moins de 10 km sont réalisés à pied et à vélo.

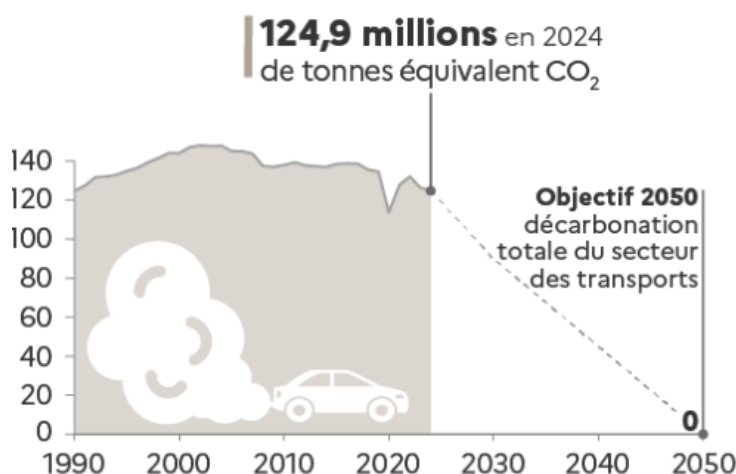
II. Etat des lieux des émissions de GeS liées au transport de voyageurs en Bretagne

1. Etat des lieux au niveau national

Selon le Bilan des transports 2024¹⁴
produit par le SDES :

« Avec 124,9 Mt CO₂ éq, le secteur des transports reste le **premier contributeur aux émissions de GES de la France (34 %)** [...] ».

En 2024, le transport routier (117,3 Mt CO₂ éq) est à l'origine de **94,0 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières** (53 % en 2024 soit 66,5 Mt CO₂ éq).



16 Trajectoire des émissions de GeS eqCO₂ - SDES - 2024

Entre 1990 et 2024, les émissions globales

des voitures particulières n'ont que légèrement diminué (- 2,1 %), malgré la baisse de 22,9 % des émissions unitaires par km (160 gCO₂/km en 2023).

L'augmentation de la circulation (+ 41,7 % entre 1990 et 2023) contrebalance en effet les gains d'efficacité énergétique des véhicules. Par ailleurs, la réduction des émissions unitaires induites par le progrès technologique et l'introduction plus significative depuis 2010 d'agrocarburant a, pour sa part, été freinée par le vieillissement du parc, l'augmentation du poids et de la puissance des voitures particulières et la recomposition du parc en faveur de l'essence. »

2. Etat des lieux global modélisé par l'étude décarbonation de la Région Bretagne

Introduite par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable ¹⁵.

Prenant en compte ces enjeux, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des territoires (SRADDET) de la Région Bretagne intègre un **objectif de réduction progressive des émissions de gage à effet de serre du secteur des transports de -48% en 2030 et -83% en 2050** ¹⁶. Dans le cadre d'une révision du SRADDET, la Région Bretagne a souhaité mener à partir de 2023 une étude spécifique sur les enjeux de réduction des émissions du secteur des transports. Dans sa phase

¹⁴ Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/8868/download?inline>

¹⁵ Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

¹⁶ Source : étude décarbonation – Région Bretagne

d'état des lieux, cette étude s'attache à construire une modélisation des émissions générées par l'ensemble des déplacements bretons, tous motifs et distances confondus, en 2024 par rapport à 2019. Cette modélisation s'appuie notamment sur les données redressées de l'EMD 2019 et sur des calculs d'empreinte carbone spécifiques par mode de déplacement.

Selon cette modélisation, exprimée en part modale selon la distance de déplacement, en 2024, la voiture représente 89% des passagers.kilomètres et 97% des émissions. Par rapport à l'état des lieux 2019, l'étude modélise :

- une baisse des déplacements à pied au profit du vélo dont l'usage est en hausse,
- une baisse de l'usage des transports collectifs au profit du vélo
- une baisse des déplacements en voiture sans passager (« autosolisme ») induite notamment par l'essor du télétravail.

Au global, la comparaison des modèles 2019 et 2024 en matière d'émissions GeS fait état d'une **baisse de 10,5% à l'échelle de la Bretagne tous modes confondus**, très majoritairement portée par les meilleures performances environnementales du parc automobile. Au-delà de la montée en puissance des motorisations électriques, encore très minoritaires dans le parc, cet effet s'explique avant tout par la baisse projetée des consommations des véhicules thermiques.

En 2024, la voiture représente 89% des p.km, 93% des v.km et 97% des émissions : c'est aussi le mode de déplacement qui pèse le plus lourd dans le bilan des émissions du secteur des transports pour la mobilité des personnes en Bretagne.

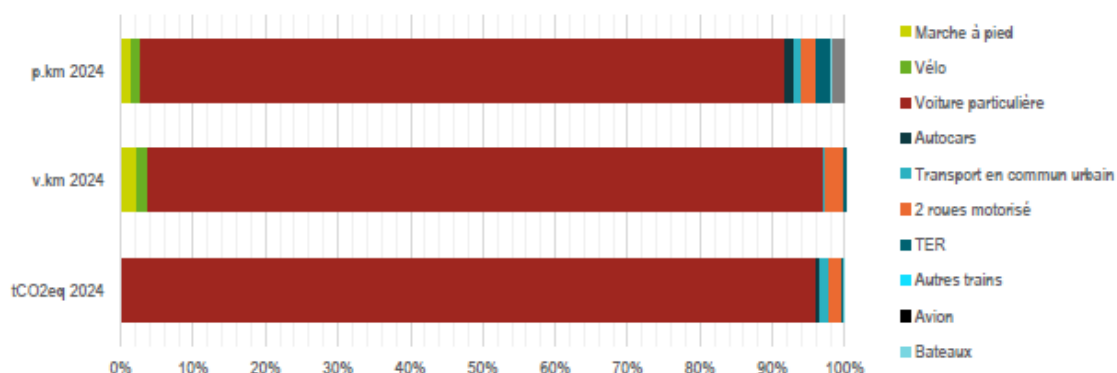
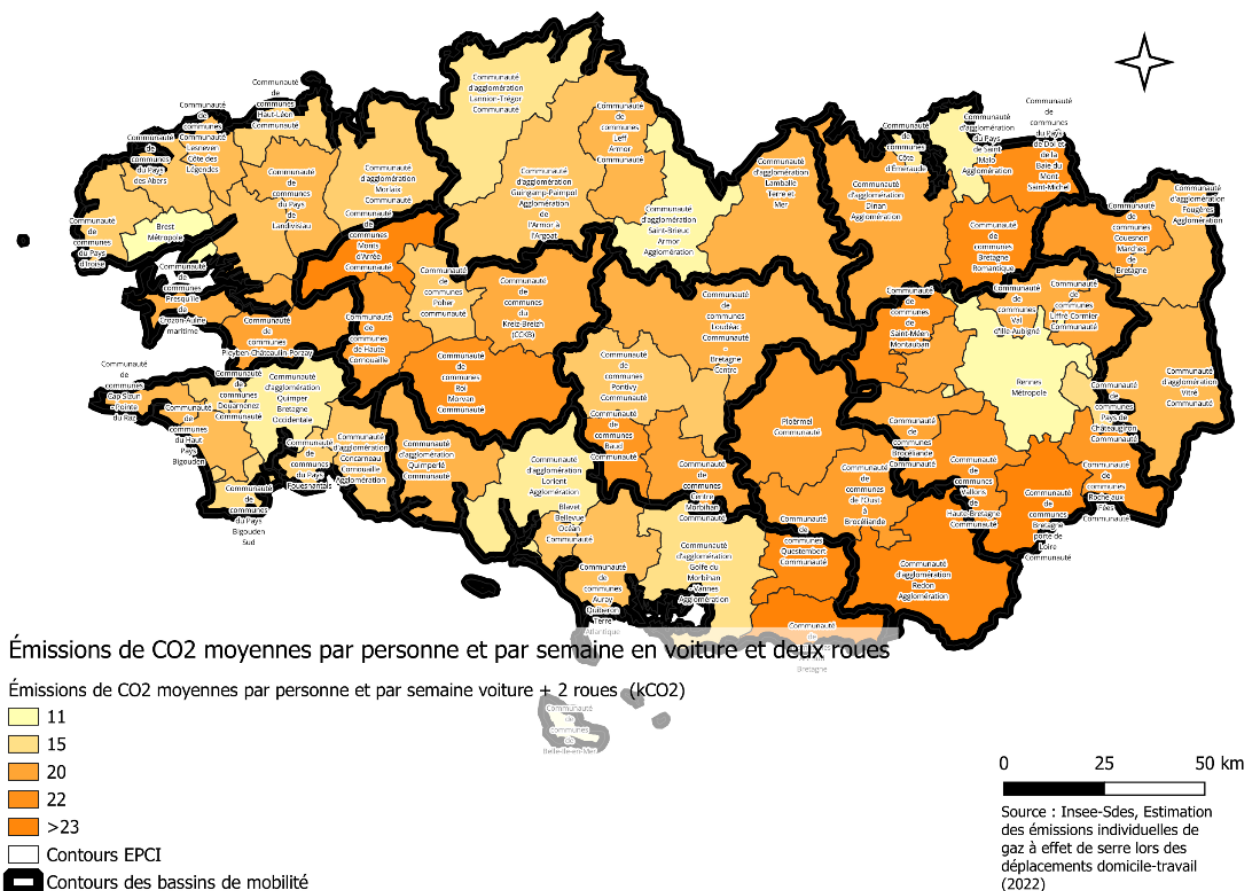


Figure 6 – p.km, v.km et émissions par mode - 2024

17 Passagers.kilomètre, véhicules.kilomètres et émissions de GeS associés en 2024 - Source : Région Bretagne – CITECH

3. Etat des lieux théorique à l'échelle locale proposé par le tableau de bord des mobilités durables



18 Émissions de CO2 moyennes par personne et par semaine pour les trajets domicile-travail en voiture et deux-roues - Tableau de bord des mobilités durables - Traitement ORTB

Le tableau de bord des mobilités durables propose une **estimation des émissions moyennes hebdomadaires pour les trajets domicile – travail, par EPCI**. Cet indicateur s'appuie notamment sur le mode de déplacement et la distance des trajets. Il trouve sa pertinence en considérant d'abord le mode de déplacement « voiture », les autres modes ayant un impact très faible sur les émissions de GeS du secteur des transports de voyageurs.

La déclinaison de cet indicateur théorique par EPCI fait apparaître une **différenciation assez classique entre d'un côté les grandes agglomérations bretonnes où la part modale de l'automobile est la plus faible et les territoires où son utilisation reste ultra-majoritaire**. Les territoires présentant à la fois une forte utilisation de la voiture et des distances importantes pour le domicile-travail font apparaître les **valeurs les plus élevées : bassin Sud Est Bretagne, bassins du Centre-Bretagne, seconde couronne rennaise**.

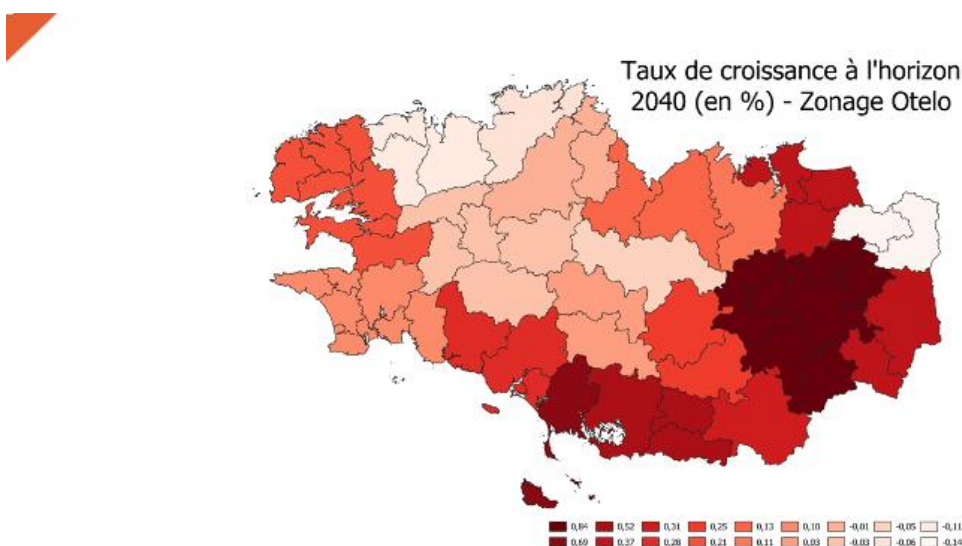
III. Focus sur l'évolution anticipée des besoins et des pratiques

- Démographie et pyramide des âges : une augmentation de la population doublée d'un vieillissement qui modifiera les besoins en déplacement

L'étude d'Auxilia menée en 2024 pour la DREAL Bretagne synthétise les évolutions prévues par l'INSEE en matière de démographie régionale :

« A horizon 2040, on relève que les zones qui dépasseraient la barre des **35% de 65 ans ou plus au sein de leur population seront : Quimper, centre-ouest Bretagne, Trégor-Goëlo, Dinan, Auray, Vannes et Saint-Malo**. Ainsi, les quatre départements bretons sont concernés et deux profils de territoire semblent se distinguer :

- Des secteurs littoraux actuellement attractifs (Quimper, Auray, Vannes, Dinan, Saint-Malo) ;
- Des secteurs moins dynamiques situés à l'ouest des Côtes d'Armor, loin des pôles urbains, majoritairement dans les terres et en partie sur le littoral nord moins attractif (centre-ouest Bretagne, Trégor-Goëlo).



Taux de croissance de la population à horizon 2040 selon le zonage Otel – Traitements Auxilia d'après projections OMPHALE

Précaution de lecture : les EPCI d'une même zone Otel affichent le taux de croissance de l'ensemble de la zone Otel correspondante (la donnée n'étant pas disponible à l'échelon EPCI)

La plus forte augmentation de population prévue entre 2018 et 2040 semble concerner la zone de Rennes, qui comptera, d'après les projections de l'INSEE, plus de 100 000 habitants supplémentaires d'ici 2040.

[...]

[En 2040, selon le scénario central de l'INSEE], la population des 65-84 ans a augmenté dans toutes les zones de la région, en lien notamment avec la progression de l'espérance de vie et l'attractivité de la Bretagne pour cette

tranche d'âge

Cette progression touche en particulier le périurbain autour de Rennes et de Brest et le littoral sud et ouest

La part des plus de 85 ans a quasiment doublé (de l'ordre de 100 000 personnes supplémentaires par rapport à 2018 dans cette classe d'âge selon le scénario central des projections de l'INSEE, pour 224 000 habitants au total)

Le volume de personnes en perte d'autonomie a augmenté en conséquence, ce qui questionne les offres et solutions de transport à leur portée, notamment dans les territoires peu denses »

La même étude s'intéresse aux différents profils de mobilité des seniors, pour distinguer **les habitants seniors « actifs »**, dont les déplacements sont liés aux courses, aux activités de loisirs, aux visites aux proches, et les **seniors dépendants ou en perte d'autonomie**, pour qui le motif santé devient de plus en plus structurant dans les trajets quotidiens, tandis que le nombre de déplacements diminue, remplacé par des **démarches de services à domicile** (santé, auxiliaire de vie...).

L'AUDIAR qui a également mené une étude sur le vieillissement à l'échelle de Rennes Métropole¹⁷, montre un **phénomène similaire : les seniors en bonne santé ont un comportement de mobilité proche des actifs en fréquence de déplacement, mais 1 senior sur 5 n'a effectué aucun déplacement au cours de la journée, et même 1 sur 3 dans la population des plus de 85 ans.**

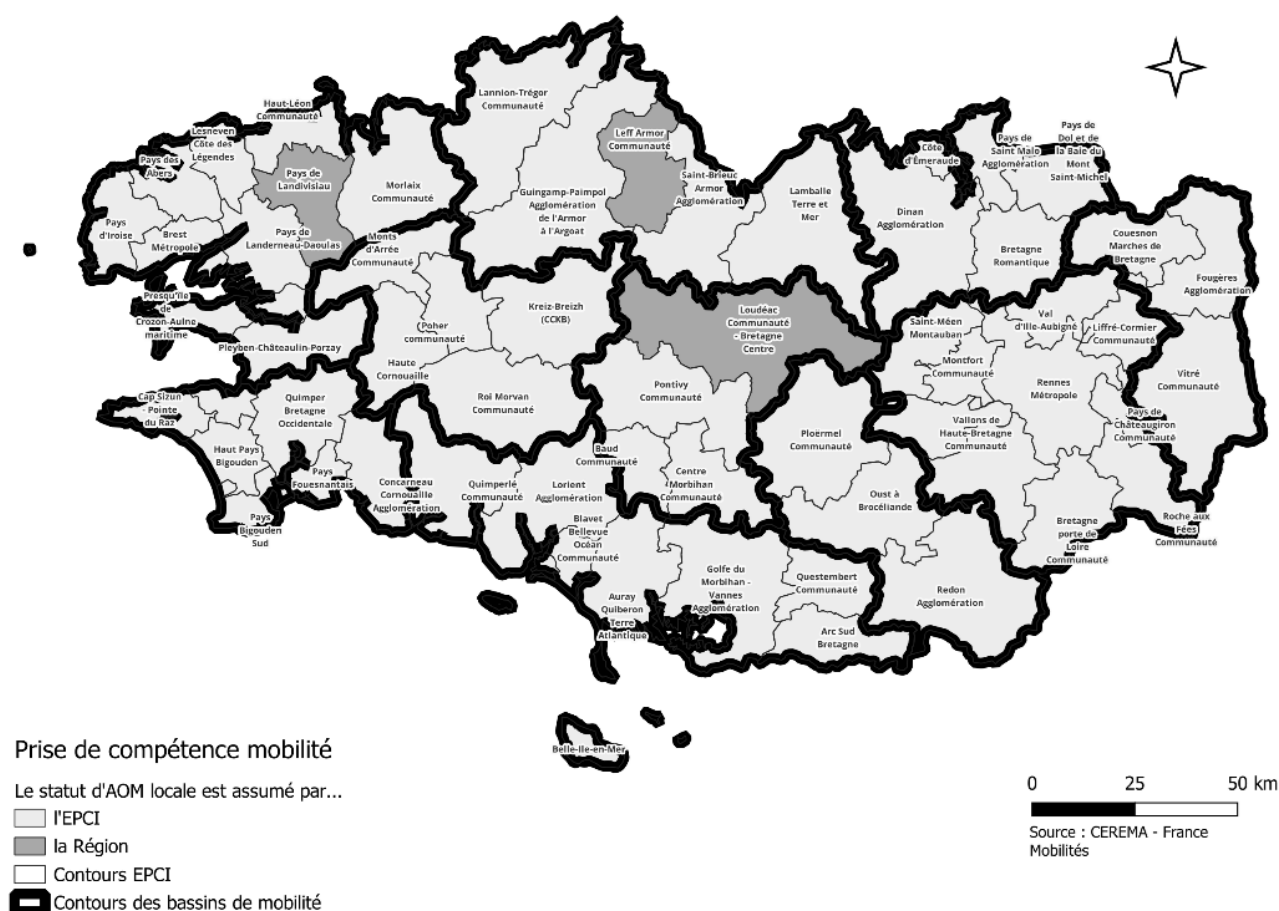
Les seniors mobiles réalisent 3,1 déplacements en moyenne sur une journée, contre 2 pour les plus de 85 ans. Enfin, la marche est le premier mode de déplacement des seniors, puisque 47% de leurs déplacements s'effectuent à pied, contre 35% pour le reste de la population métropolitaine.

¹⁷ Source : [Enjeux du vieillissement – Synthèse des travaux, 2024](#)

II. Gouvernance des mobilités et feuille de route stratégique pour la Bretagne

I. Panorama du paysage institutionnel breton suite à la loi LOM : prise de compétence des AOM locales, et émergence de Bretagne Mobilités

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 élargit les compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au développement et au soutien aux **mobilités actives** (vélo, marche), **partagées** (covoiturage, autopartage) et **solidaires** (plateforme de mobilité, garage solidaire, ...) sur son ressort territorial. Cette compétence est exercée par les EPCI à fiscalité propre. La Région peut être AOM par substitution à la place d'une communauté de communes lorsque la communauté de communes n'a pas souhaité prendre la compétence d'AOM dans les délais imposés par la loi¹⁸.

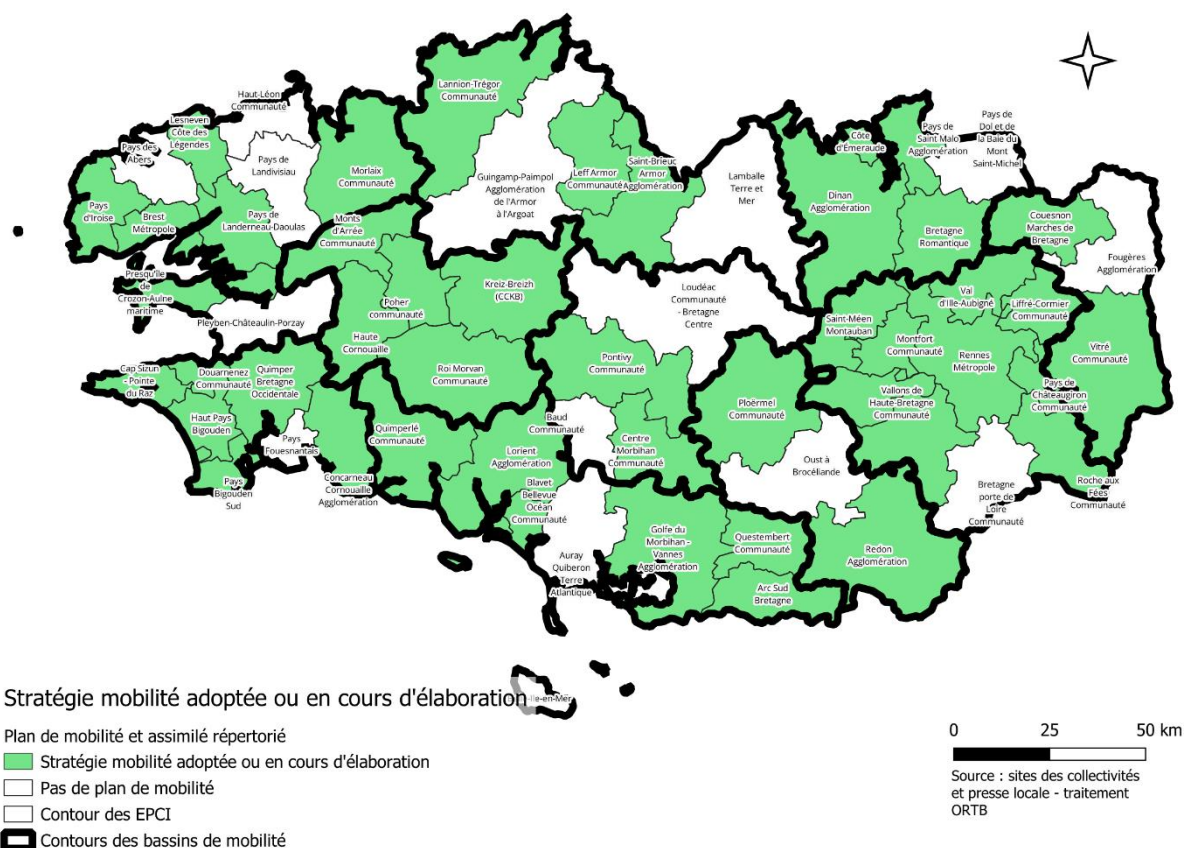


19 Etat des lieux 2024 de la prise de compétence mobilité

En Bretagne, les communautés de communes se sont très majoritairement prononcées pour l'exercice de la compétence. Trois communautés de communes ont fait le choix de confier à la Région ce rôle :

- Loudéac Communauté – Bretagne Centre
- Leff Armor Communauté
- CC du Pays de Landivisiau

¹⁸ Source : France Mobilités



20 Maillage par EPCI des stratégies mobilités type plan de mobilité

Cette prise de compétence s'est accompagnée pour la grande majorité des AOM de **la définition ou de l'actualisation de leur stratégie mobilité**, via l'élaboration de plans de mobilité ou équivalents. Cette stratégie sert de cadre au développement des offres locales de mobilité ; elle constitue également une feuille de route partagée aux partenaires de la mobilité, en premier lieu l'AOM régionale (Région Bretagne).

En 2025, le **syndicat mixte de type SRU Bretagne Mobilités a été créé**. Il regroupe la Région, l'ensemble des EPCI AOM de Bretagne et le Département d'Ille-et-Vilaine. Il vise à mieux coordonner les services de transports organisés par ses membres, assurer l'interopérabilité billettique et le système d'information multimodal, mener des projets de tarification partagée. Cette structure peut également réaliser des études, concertation ou



24 Bassins de mobilité - Région Bretagne

communication pour le développement de l'intermodalité, l'observation et l'amélioration des services de transport et apporter son soutien financier à la mise en œuvre par les membres de nouveaux services de transport en commun ou l'amélioration de services existants. A la demande et en lieu et

place d'un de ses membres, Bretagne Mobilités peut organiser des services de mobilités et assurer la planification, le suivi et l'évolution de ses politiques de mobilités.

Le territoire régional est découpé en 10 bassins de mobilité dans lesquels se réunit un Comité local de mobilités regroupant la Région Bretagne, les AOM concernées et le Département d'Ille-et-Vilaine le cas échéant¹⁹. L'objectif est de définir une gouvernance adaptée aux bassins de vie et de déplacement. Des Contrats locaux de mobilité seront définis par bassins de mobilité afin d'établir une feuille de route partagés par l'ensemble des parties prenantes.

¹⁹ Source : Bretagne Mobilités - statuts

II. Feuilles de route pour la mobilité des personnes en Bretagne

L'action publique en matière de mobilité des personnes est menée sous **deux prismes principaux** : **l'accessibilité ou droit à la mobilité, et la diminution de l'impact environnemental de la mobilité des personnes.**

Ces principes sont définis au premier article du Code des transports :

« L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens [...]. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de lutte contre la sédentarité et de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »

a. Stratégie nationale bas-carbone

Selon l'article L. 122-1.B-I du Code de l'Environnement « *la stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone, dénommée « stratégie bas-carbone » [...] définit la marche à suivre pour conduire la politique d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions soutenables sur le plan économique à moyen et long termes* ». Cette SNBC est prise en compte dans les documents de planification telle que le SRADDET en application des dispositions de l'article L.122-1.B-III du Code de l'Environnement. La SNBC actuellement en vigueur est la SNBC-2 adoptée par décret en avril 2020. La consultation publique pour la SNBC-3 dessine les contours de la prochaine feuille de route qui sera prochainement adoptée :

- Confirmation de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050
- Définition d'un objectif plus ambitieux de réduction de 50% des émissions de GeS en 2030 par rapport à 1990

b. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

Le **SRADDET** adopté par la Région Bretagne en 2021 intègre plusieurs objectifs liés à la mobilité des personnes :

- Assurer un meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde (mobilités longue-distance)
- **Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraints**
- **Améliorer collectivement l'offre de transports publics** : rendre les transports publics plus performants (service, coût, impact environnemental, sécurité) ; assurer la bonne lisibilité des offres de mobilité
- **Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo** et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires : taux de remplissage moyen d'1,5 personne par véhicule à l'horizon 2040 ; part des modes actifs de 15% pour les déplacements domicile-travail ; solutions de mobilité innovantes et sur-mesure pour les territoires peu denses et/ou à saisonnalité marquée ; garantir la mobilité pour tou-te-s
- **Transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air** : diviser les émissions de GeS par 4 à l'horizon 2050 ; accompagner le report de trafic vers des alternatives décarbonées.

Une révision de ces objectifs pourra être engagée à la suite de la publication de la SNBC-3.

c. Volet mobilités du CPER 2023 – 2027

Le **Volet mobilités du CPER 2023 – 2027** a été signé le 1er juillet 2024. Il contractualise de nouvelles orientations stratégiques pour les infrastructures à portée régionale :

- Augmentation de l'usage du train en développant les infrastructures ferroviaires et en inscrivant l'offre ferroviaire dans une approche multimodale.
- Amélioration de l'accès à la pointe bretonne et au Centre Bretagne
- Favoriser une desserte fine et durable des territoires

Ces différentes orientations se déclinent en opérations concrètes, allant des études amonts aux projets d'infrastructures, et pour lesquelles sont définies les participations prévisionnelles de l'Etat, de la Région et des autres partenaires locaux.

III. Etat des lieux et stratégie sur les offres et services pour améliorer l'accessibilité et suivre une trajectoire de décarbonation du secteur

I. *Agir sur la demande de transport*

- Obligations et incitations réglementaires contenues dans le SRADDET et les SCOT pour rapprocher les lieux de vie des lieux de travail, loisirs, etc.
- Rapprocher les lieux de vie et d'emplois des habitats pour plus de proximité
- Où faut-il mettre l'accent dans les années à venir ?
- Partage d'initiative et de bonnes pratiques locales

II. Inciter au report modal pour tous les motifs de déplacements

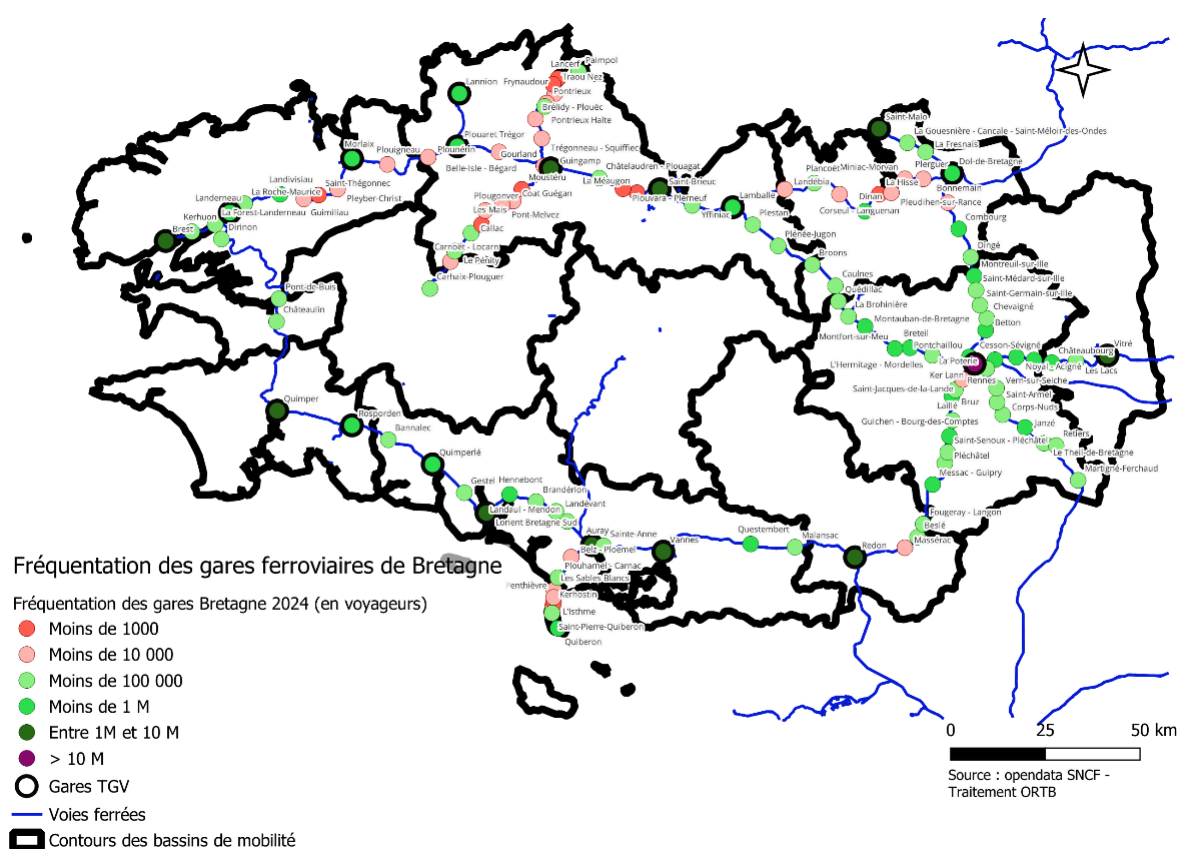
1. Développer le recours aux transports collectifs

a. Trains TER

Stratégie, gouvernance et politique de soutien de l'Etat et des collectivités locales

Le développement du ferroviaire est principalement contractualisé autour des **Contrats de plan Etat-Région**, déjà évoqué ci-avant. Le détail des opérations est ensuite défini au cas par cas, par projet, avec les collectivités locales.

Etat des lieux de l'offre



25 Positionnement des gares ouvertes aux voyageurs et fréquentation 2024

Depuis 2019, la fréquentation des gares de Bretagne (TER et TGV confondus) est en augmentation constante pour atteindre plus de 45 millions de voyages en 2024, soit une augmentation globale de 45%. Dans le détail des gares, la gare de Rennes attire à elle seule plus de 15 millions de voyages en 2024, et la plupart des gares desservies par le TGV sont fréquentées par plus d'un million de voyageur par an.

Certains bassins de mobilités sont structurellement peu desservis par le train : Centre-Bretagne (aucune gare ouverte au trafic voyageurs), Centre-Ouest (une gare à Carhaix), Sud-Est Bretagne (desserte du seul bassin de vie redonnais). L'aire rennaise présente une architecture ferroviaire en

étoile propice à un effet « réseau », mais **il s'agit de la seule agglomération majeure disposant de ce réseau structurant** : les agglomérations de Brest, Saint-Brieuc, Lorient ou Vannes sont desservies par un unique barreau « Est-Ouest », tandis que celles de Quimper, Guingamp ou Dol sont des nœuds ferroviaires secondaires. Redon se singularise par son rôle de nœud de correspondance important en connexion avec l'aire rennaise, nantaise et l'ensemble du Sud Bretagne.

Le détail des fréquentations permet d'affiner l'analyse du maillage des gares par bassin de mobilité : **si le bassin Nord Armor est correctement maillé, il est constitué de nombreuses gares très faiblement fréquentées**, dont l'offre souvent peu importante ne constitue pas une réponse attractive pour les déplacements du quotidien. **C'est également le cas pour le bassin Nord Est Bretagne** (liaison Dol – Dinan) et dans une moindre mesure pour le **bassin Nord Finistère entre Morlaix et Landerneau**. Les **renforts d'offre prévus dans le cadre de BreizhGo Express Nord en 2026** doivent répondre pour partie à ce constat (voir ci-après).

Cette fréquentation en hausse peut être expliquée par plusieurs facteurs :

- Un phénomène national depuis la période post-covid, tant sur les liaisons TGV que sur les liaisons TER²⁰
- Les effets de l'ouverture de la LGV Le Mans-Rennes en 2017 et l'augmentation globale de l'offre TGV et TER en Bretagne à cette date
- De nombreux projets et travaux visant à améliorer l'offre ferroviaire, issus notamment du CPER 2015 – 2020, en particulier :
- Des travaux d'importance financés par l'Etat, la Région Bretagne et leurs partenaires (collectivités, opérateurs) pour accueillir le dispositif « deux trains même voie » permettant d'augmenter l'offre en gare de Rennes, en particulier en heure de pointe.
- La remise à niveau des lignes Dinan – Dol, Retiers-Châteaubriant
- L'amélioration de l'accueil des voyageurs en gare, notamment via l'inauguration de PEM (Auray en 2021)

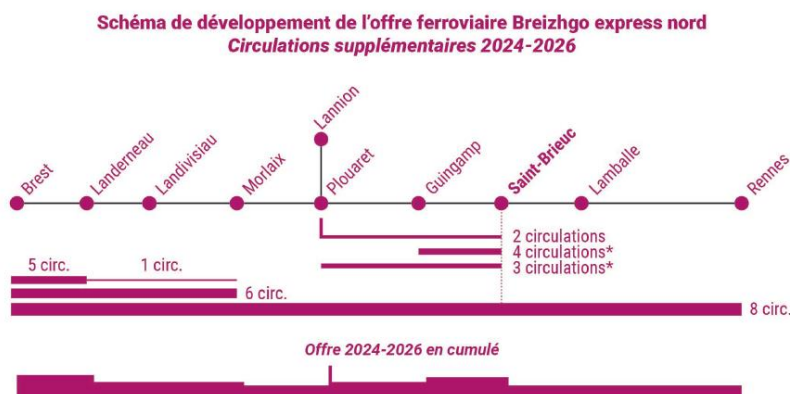
b. Un renforcement d'offre qui devrait soutenir la dynamique d'augmentation de la fréquentation

La Région Bretagne porte la volonté de doubler l'offre TER d'ici à 2040, avec plusieurs objectifs intermédiaires : +20% de TER en 2030, +50% de TER en 2035.

²⁰ Source : [Autorité de régulation des transports – Marché français du transport ferroviaire 2024](#)

En lien avec cet objectif, **21 circulations supplémentaires par jour seront proposées sur l'axe Vannes - Quimper à la rentrée 2026** par rapport à 2024. Sur l'axe Brest – Lamballe – Rennes, ce sont **29 circulations** qui seront proposées à compter de **septembre 2026**. En parallèle, une convention entre la Région Bretagne et la SNCF garantit le maintien de la desserte TGV actuelle jusqu'en 2033.

Au-delà de ces renforts de court terme, l'offre ferroviaire devrait connaître des évolutions liées à **plusieurs projets d'ampleurs, inscrits notamment au CPER 2021 – 2027**.



*en prolongement de circulations Lannion-Guingamp et Lannion-Plouaret existantes.
Source : Région Bretagne, Bretagne Mobilités & BreizhGo Express Nord, Réunion Collectivités 26 septembre 2023 et 19 janvier 2024.
Réalisation : Adeupa, 2024.

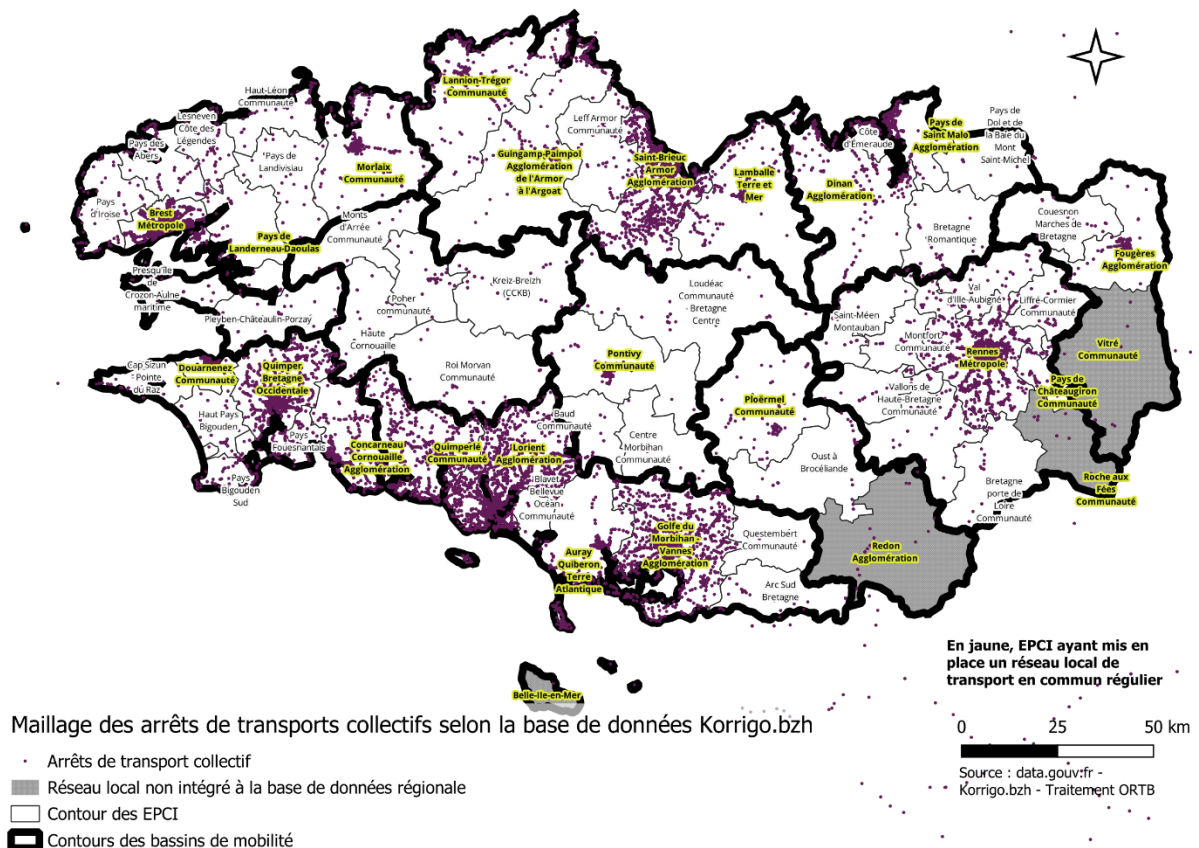
26 Augmentation des circulations sur l'axe Nord - ADEUPA - 2024

- Premières études de désaturation de la gare de Rennes, un cycle d'investissements longue durée visant à libérer de la capacité pour augmenter progressivement l'offre
- Modernisation de la ligne Rennes – Châteaubriant
- Etudes de modernisation de la ligne Redon – Quimper
- Eudes préliminaires de modernisation des axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Rennes – Nantes dans la continuité des concertations [LNOBPL](#).
- Remise en état des lignes Auray – Quiberon et Guingamp – Carhaix
- Aménagements de pôles d'échanges multimodaux

c. Transports collectifs routiers : état des lieux des fréquentations pour le transport régional et zoom sur les principaux réseaux locaux. Panorama des développements d'offres programmés

Stratégie, gouvernance et politique de soutien de l'Etat et des collectivités locales

Etat des lieux de l'offre



27 Maillage des points d'arrêts de transports recensés par la base de données Korrigo.bzh

La cartographie à plat des arrêts de transports collectifs renseignée dans la base de données KorriGo fait apparaître des **disparités importantes à l'échelle du territoire**. Ces données doivent dans le détail être analysées avec prudence dans la mesure où :

- Certains EPCI n'ont pas alimenté la base de données des lignes et arrêts de leur réseau de transport local : Redon agglomération, Vitré Communauté, Belle-Ile-en-Mer, Roche-aux-Fées Communauté.
- Certains EPCI font apparaître également leurs arrêts scolaires

Dans une perspective globale, il est tout de même possible de tirer certains enseignements de cette carte :

- Une **corrélation entre grands bassins de population et densité des réseaux de transports en commun**
- Des **réseaux d'agglomérations secondaires parfois peu étendus**, souvent limités à la ville centre et à son immédiate périphérie. Un constat qui est amené à changer avec la reprise progressive par les EPCI AOM de certaines lignes BreizhGo jusqu'alors gérées par la Région Bretagne
- **Un seul bassin de mobilité sans réseau régulier local de transport : Centre-Ouest Bretagne**
- Des agglomérations qui conjuguent offre de transport locale relativement étoffée et maillage important de lignes BreizhGo : Rennes Métropole, Vannes Agglo, Saint-Brieuc Agglo, notamment.

En cette fin de mandat local, les projets récents ou à venir portés par les EPCI AOM se caractérisent par différents niveaux d'ambition :

- **Deux agglomérations prévoient dans les prochaines années un saut d'offre important** : inauguration de la nouvelle ligne de tram sur Brest Métropole (2026), accompagnée d'une refonte du réseau ; création des 4 lignes de trambus sur Rennes Métropole (horizon 2030), ainsi que les renforts d'offres sur la ligne A. L'inauguration récente de la ligne TEO sur le territoire de Saint-Brieuc Agglomération est également de nature à renforcer l'attractivité du réseau local TUB.
- **Une réelle dynamique de lancement de nouveaux réseaux, ou une refonte importante des réseaux existants** avec une augmentation globale de l'offre : Quimper Bretagne Occidentale, Vitré Communauté, Redon Agglomération, Auray-Quiberon Terre Atlantique, Roche-Aux-Fées Communauté, Saint-Malo Agglomération (où l'accent a surtout été mis sur l'optimisation de l'existant).
- **La plupart des EPCI proposent un renfort progressif, au fil de l'eau, des réseaux locaux**, avec des extensions de lignes (parfois en reprise des lignes régionales BreizhGo), mais aussi des dessertes optimisées, et un développement notable des services TAD.

A noter qu'aucun travail de compilation des données de fréquentation des transports collectifs à l'échelle bretonne n'est mené, et que la plupart des informations de fréquentation par réseau demeurent peu accessibles au grand public, à l'exception notable de Rennes Métropole. Une vision d'ensemble de la fréquentation transports en Bretagne et son évolution dans le temps est donc à ce stade impossible à construire. L'ORTB pourrait contribuer à construire cet indicateur, par exemple en récupérant auprès des AOM l'ensemble des données de l'année N-1 et en compilant via un tableau de

2. Développer le recours aux modes actifs pour tous les motifs de déplacements

Stratégie, gouvernance et politique de soutien de l'Etat et des collectivités locales

La plupart des acteurs publics en Bretagne se sont dotés ces dernières années d'une stratégie de développement du vélo.

Etat : Plan vélo et marche 2023 - 2027

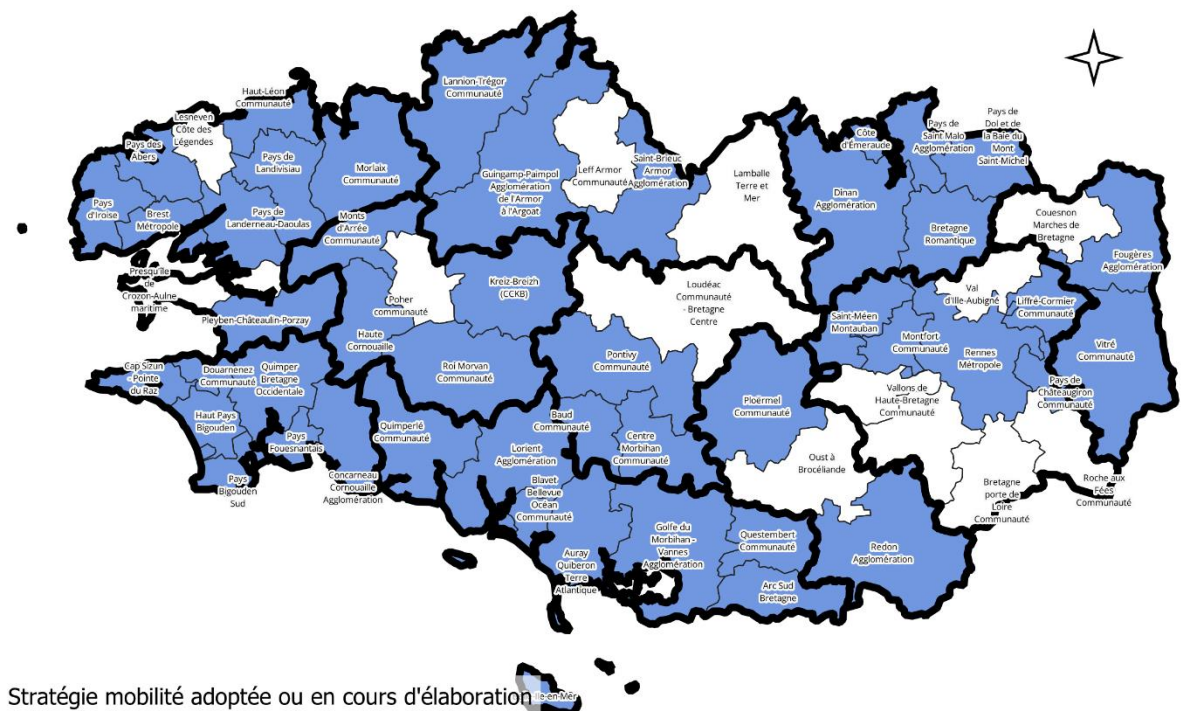
- Objectifs nationaux : 80 000 km d'aménagements sécurisés en 2027, 100 000 km en 2030, 90 000 emplacements sécurisés en gare en 2027

Région : Plan région vélo 2023 – 2028

- Pas d'objectifs d'aménagements recensés

Départements

- Côtes d'Armor : Plan vélo 2030, pas d'objectifs chiffrés en matière d'aménagements cyclables pour le quotidien
- Finistère : Plan vélo visant à investir 50 M€ pour créer 500 km de pistes cyclables pour les usages du quotidien et des loisirs. En 2025, 80% du linéaire visé pour la période 2022 - 2028 est réalisés, en étude ou engagé.
- Morbihan : Schéma Départemental des mobilités 2023 - 2028, 250 km de pistes sécurisées, 8 M€ par an
- Ille-et-Vilaine : Plan Ile et Vélo 35 et programme Mobilités 2025 présenté en 2021. Budget prévu de 70M€ sur 7 ans. Repriorisation en cours dans le cadre des Pactes locales des mobilités.



28 Maillage des stratégies cyclables par EPCI

Le recensement des différentes stratégies locales de développement du vélo montre que **la plupart des EPCI bretons se sont dotés d'un document cadre type Schéma cyclable**. La plupart de ces documents sont postérieurs à 2020. L'absence de ces documents cadre ne signifie pas nécessairement que la politique cyclable locale est inexistante : **la très grande majorité des EPCI bretons mènent aujourd'hui des actions en faveur du vélo**, depuis la mise en place de services (type aide à l'achat de vélo) jusqu'à la réalisation en maîtrise d'ouvrage d'aménagements sécurisés.

La **politique de soutien de l'Etat au développement de la pratique cyclable** s'incarne via différents leviers :

- La mesure concernant les aménagements cyclables du Fonds Vert lancé en 2025, prenant la suite du Fonds Mobilités Actives gelé fin 2024, instruite par la DREAL à l'échelle régionale
- Le fonds vert, par le biais des mesures ZFE et mobilités en zones rurales, instruites par les DDTM avec l'appui de la DREAL
- La DSIL et la DETR, instruites par les préfets de département
- Le soutien de France Relance au stationnement sécurisé en gare, suivi par la DREAL
- Le programme AVELO porté par l'ADEME (CEE)
- L'aide à l'acquisition de vélos instruit par l'Agence de Services et de Paiement (aide supprimée en février 2025)

Le bilan laisse ainsi apparaître une **aide globale de 38 M€ sur la période 2021-2023 en Bretagne en faveur de 240 projets**.

Ces soutiens sont complétés par le CPER Mobilités 2023-2027, qui prévoit 50 M€ de financement (dont 10 M€ pour l'État et 10 M€ pour la Région) en faveur des aménagements liés aux véloroutes et

itinéraires structurants.

De son côté, la Région estime son soutien à environ 4 M€/an dont la moitié en faveur des infrastructures, à travers le dispositif « Bien Vivre en Bretagne » et les politiques transports-mobilité et touristique. Le FEDER 2021-2027 alloue également 37 M€ aux mobilités durables, dont une fraction pourrait être allouée aux projets en faveur du vélo.

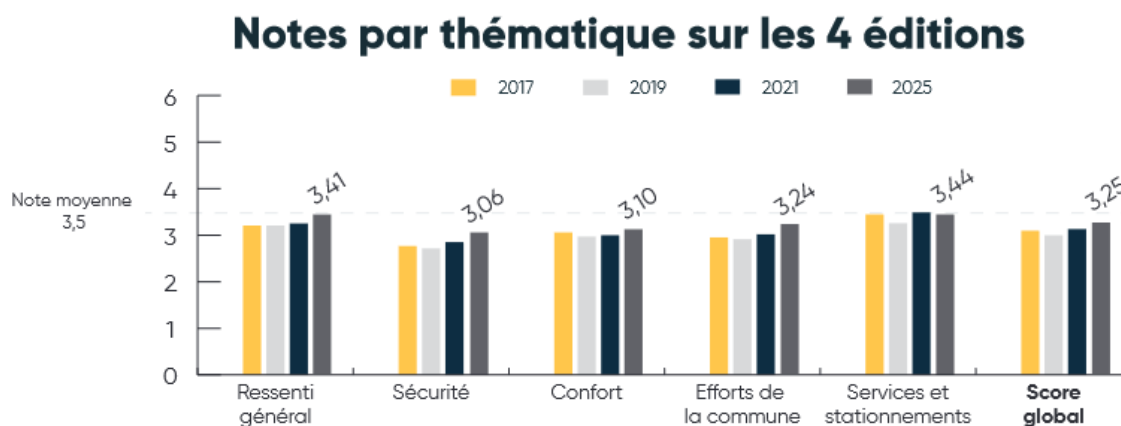
Etat des lieux de l'offre

La région Bretagne présente un linéaire répertorié de 2,4 km/1000 habitants²¹, ce qui en fait la **première région française en la matière**. Les aménagements cyclables depuis le 1^{er} plan vélo porté par l'Etat en 2019 ont augmenté de 60% en 2023, tandis que la moyenne nationale est à 40%.

La région présente une densité de stationnement vélo de 18,5 places pour 1000 habitant, à la 5^e place nationale. 100% des 35 gares bretonnes concernées par des seuils minimaux de stationnement sont équipées, avec plus de 2000 places installées.

Les points de comptage mis en place par les collectivités en Bretagne relèvent une augmentation de **70% des passages de cyclistes et une hausse de 28% de la fréquentation des véloroutes**²².

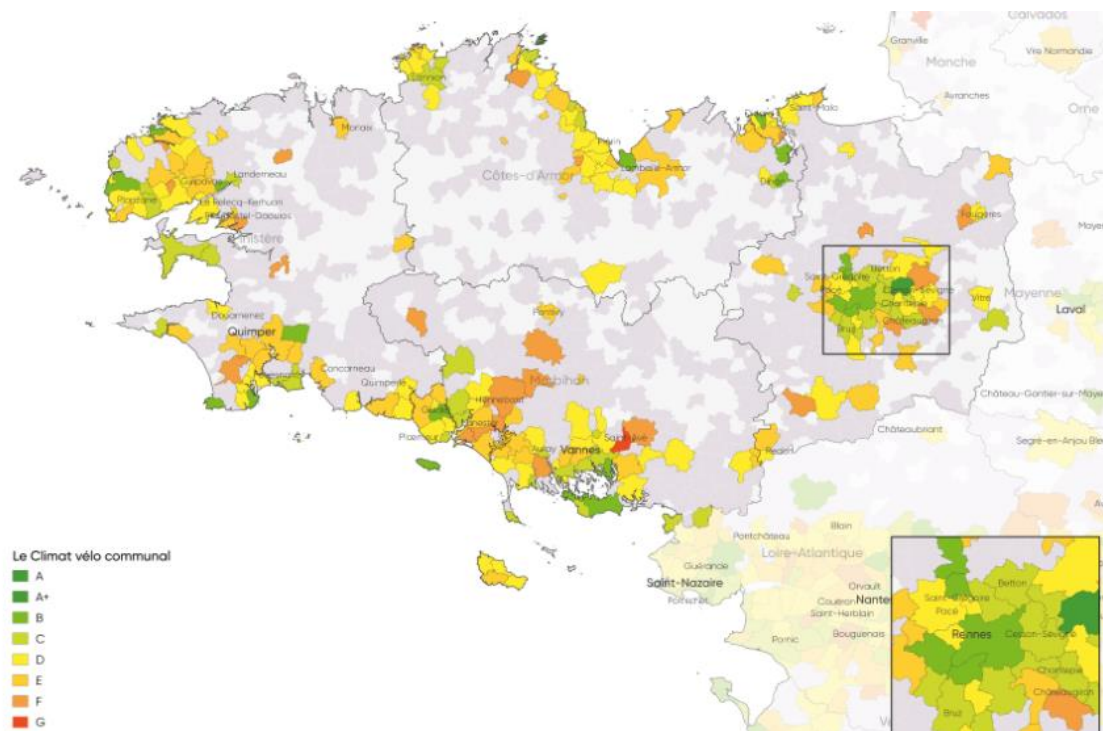
Le dernier baromètre vélo 2025 porté par la FUB a récolté près de 26 000 participants appelés à noter le « climat cyclable » de leur commune. **Ce baromètre donne une note globale de 3,25/5 à la Région Bretagne, en augmentation par rapport à la précédente enquête de 2021**. L'ensemble des sous-critères – ressenti général, sécurité, confort, efforts des communes, services et stationnements – sont en hausse par rapport aux premières enquêtes (2017 et 2019). Il s'agit, à date, du meilleur outil de suivi des effets des politiques nationales et locales menées depuis 2017 en faveur du développement du vélo.



29 Evolution des indicateurs issus du Baromètre Parlons Vélo - FUB

²¹ Source : tableau de bord des mobilités durables

²² Source : l'ensemble de ces données sont issues du dossier de presse Préfet de la Région Bretagne – Commune de Guipry-Messac - 2024



30 "Climat vélo" par commune - Baromètre vélo - FUB

III. Améliorer le taux de remplissage des véhicules

Stratégie, gouvernance et politique de soutien de l'Etat et des collectivités locales

Le développement du covoiturage fait l'objet d'une politique nationale de soutien depuis 2019. Le dernier plan en date a été lancé fin 2022. Il identifiait un objectif de 3 millions de trajets quotidiens à l'horizon 2027, contre 900 000 en 2022.

La politique de soutien est portée par l'axe 3 par du Fonds vert « Développement du covoiturage »²³, et ses différents leviers.

- Etude de conception de schéma directeur et étude pré-opérationnelles à la mise en place d'infrastructure
- Aires de covoiturage
- Voies réservées
- Lignes de covoiturage
- Points d'arrêts d'autostop organisés
- Campagne de communication et d'animation
- Plateforme de mise en relation
- Campagne d'incitations financières

Concernant cette dernière, l'Etat complète l'incitation financière que propose certaines collectivités aux conducteurs et passagers sur la base du principe 1 € de l'Etat pour 1 € de la collectivité.

Les **collectivités bretonnes mènent des actions nombreuses et localisées sur le territoire**, et portent de manière partenariale la [plateforme OuestGo](#), à laquelle adhèrent 56 acteurs publics locaux en Bretagne, dont la Région Bretagne, les Départements du Finistère et d'Ille-et-Vilaine, Rennes Métropole et Brest Métropole.

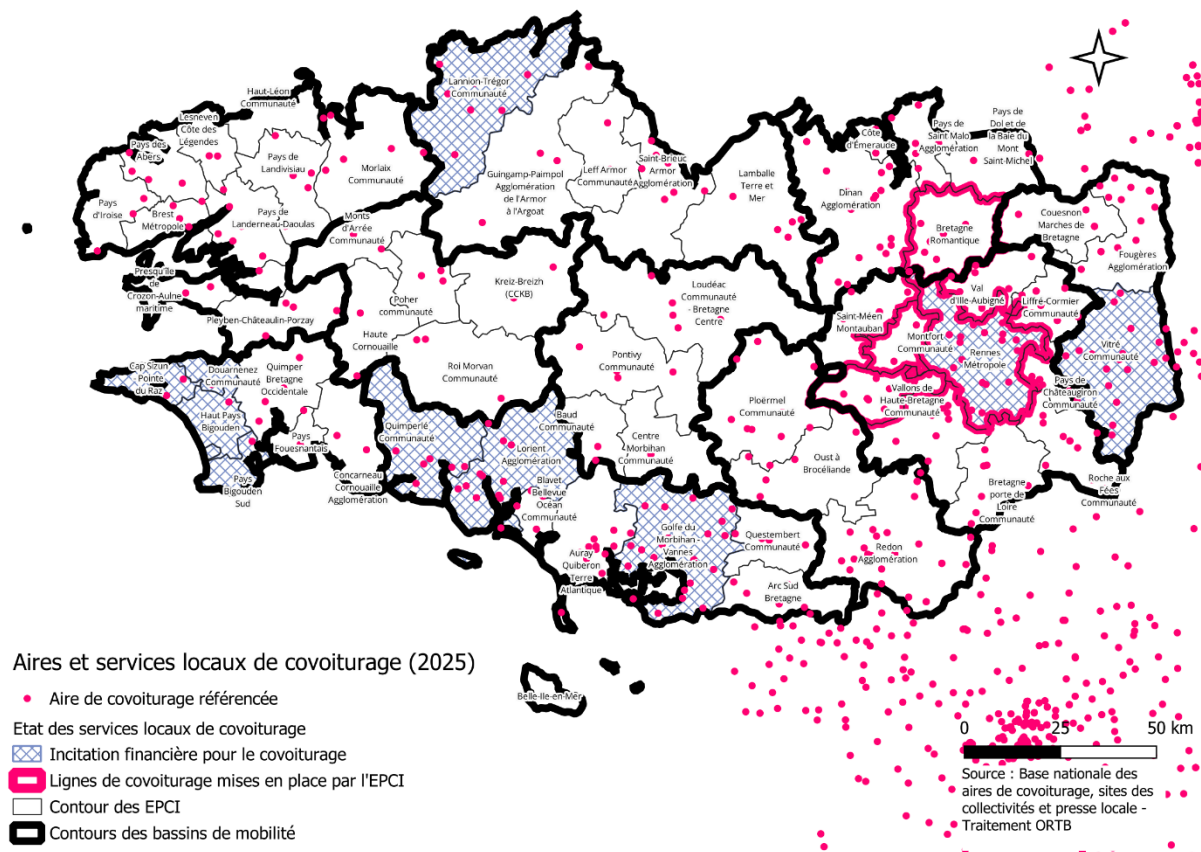
L'aménagement des aires de covoiturage fait l'objet d'une stratégie dédiée au sein du [Département du Finistère](#) et sera pris en compte dans la future politique d'aménagements des pôles d'échanges en cours de définition par le [Département d'Ille-et-Vilaine](#).

Etat des lieux de l'offre et de la pratique

En 2023, 22 projets en faveur du covoiturage devaient être financés au titre du Fonds Vert. Plus de la moitié (13) sont portés par des EPCI, 3 par des Départements bretons et 3 par des communes, les autres par des associations de collectivités territoriales. Parmi ces projets figurent notamment la réalisation d'un réseau d'aires ainsi que la mise en place d'une plate-forme de covoiturage avec incitations financière sur la CA de Lorient, ou encore le déploiement de lignes de covoiturage²⁴.

²³ Source : [cahier d'accompagnement Fonds Vert, Ministère de la transition écologique](#). La politique nationale de soutien au développement du covoiturage s'est également incarnée en 2023 par une prime de 100€ pour les nouveaux conducteurs, versée par les plateformes de covoiturage. Cette prime a pris fin en janvier 2025.

²⁴ Source : [Note de connaissance sur le covoiturage – ORTB - 2024](#)



31 Etat des lieux des aires référencées et services locaux de covoiturage - Traitement ORTB

Infrastructures et services de covoiturage

La [base nationale de recensement des aires de covoiturage](#) permet d'obtenir une vision à date de l'équipement des différents EPCI et bassins de mobilité. **Les bassins du Centre-Bretagne présentent une faible densité d'aires de covoiturage, alors même que ce mode de déplacement se veut une alternative, en milieu rural, au manque d'offre en transports collectifs. Le bassin Nord Armor se caractérise également par un faible équipement en aires recensées, en particulier autour de la conurbation Lamballe – Saint-Brieuc – Guingamp, dense en population, emplois, services. Les bassins de la Métropole de Brest et de l'agglomération quimpéroise semblent également peu équipés au regard des mêmes critères.**

Il y a un enjeu à sensibiliser les collectivités autour de la mise à jour de cette base nationale afin de disposer d'une vision complète de l'implantation des aires en Bretagne. Quelques manquements ont été constatés sur cette base par rapport aux informations fournies sur les portails des collectivités, sans que cela ne remette en cause les constats globaux émis ci-avant.

Concernant les lignes de covoiturage, elles sont **uniquement concentrées en Ile-et-Vilaine autour du bassin rennais**. A noter que plusieurs expérimentations menées en 2023 et 2024 autour de lignes de covoiturage n'ont pas été pérennisées : c'est notamment le cas dans le [Pays des Abers](#), tandis que [l'expérimentation au sein du Pays de Morlaix](#) ne fait plus l'objet de communication depuis 2024. La fin de ces deux expérimentations peut être corrélée avec la [faillite de l'entreprise porteuse](#), La Roue Verte.

Concernant les [voies réservées au covoiturage](#), les infrastructures qui fonctionnent ou sont en projet se concentrent principalement sur le bassin rennais :

- Depuis octobre 2023, voie réservée au covoiturage et transports collectifs (« VR2+ ») est en fonctionnement sur la RN137 (axe Nantes – Rennes). Une évaluation de ses effets (congestion,

report modal, impact sur la pratique du covoiturage...) est en cours.

- Etudes en cours pour une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage sur la RD137 (axe Saint-Malo – Rennes)
- Projet de voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sur l'A84, [porté par la Région Bretagne, Liffré Cormier Communauté et Fougères Agglomération](#)
- Etudes globales sont en cours sur [la RN165 à hauteur de l'agglomération lorientaise](#), intégrant des hypothèses pour la mise en place de voies réservées

Par ailleurs, **les politiques d'incitations financières à la pratique du covoiturage** continuent d'être portées par les EPCI engagés dès 2023 dans la démarche (Vitré Communauté, Lannion-Trégor Communauté...); elles ont été mises en place récemment (2024) par les 4 EPCI de Cornouaille rassemblée au sein du [SIOCA](#) (Haut Pays Bigouden, Pays Bigouden Sud, Capi Sizun, Douarnenez Communauté).

Au-delà des incitations financières, **la plupart des EPCI bretons promeuvent la [plateforme OuestGo](#)** et assurent des **campagnes de promotion et d'animation pour inciter à la pratique du covoiturage auprès des différents types de publics**, par exemple en conventionnant avec des structures comme [Ehop](#).

Etat de la pratique

Au niveau national

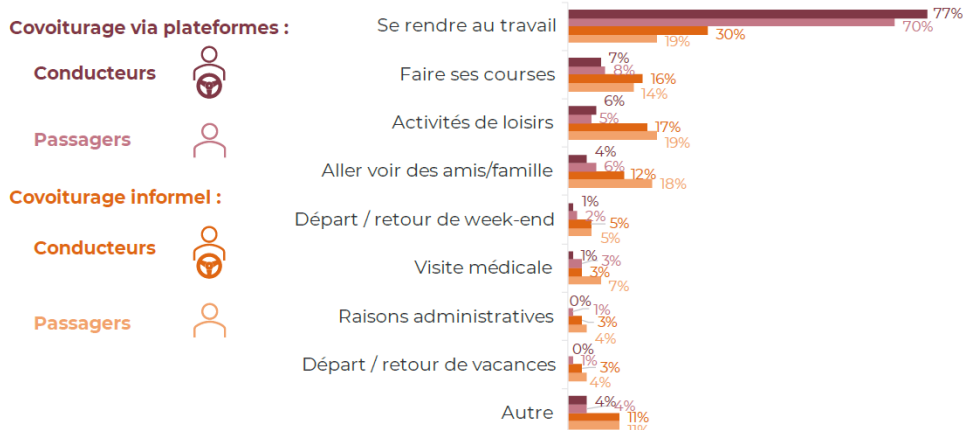
Au niveau national, [une étude de l'ADEME d'octobre 2025](#)

s'appuyant sur des enquêtes dédiées a permis de dresser un état des lieux du covoiturage courte-distance (inférieur à 80 km). **Cette étude estime le nombre de covoitureurs courte-distance à près de 14 millions au niveau national** (passagers et conducteurs confondus). Sur cette population estimative, **800 000 personnes ont covoituré par le biais des plateformes, soit 6% du total.**

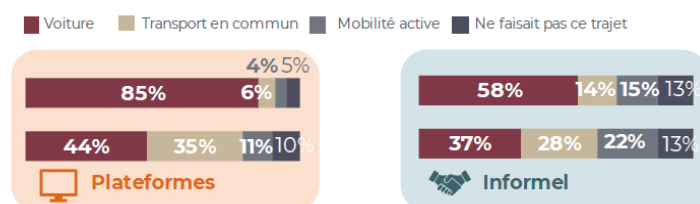
Les motifs de covoiturage sont majoritairement reliés au travail pour ce qui concerne le covoiturage intermédié, alors que les covoitureurs « informels » ont des motifs de trajet beaucoup plus diffus. Les covoitureurs informels covoiturent également moins fréquemment que ceux passant par les applications.

A noter que pour les passagers, le covoiturage se fait au détriment de l'autosolisme dans moins de la moitié des cas, l'autre grande partie des enquêtés

A noter que pour les passagers, le covoiturage se fait au détriment de l'autosolisme dans moins de la moitié des cas, l'autre grande partie des enquêtés



32 Motif de déplacement des covoitureurs courte-distance - ADEME 2025



33 Alternatives au covoiturage courte-distance : " Avant de pratiquer le covoiturage, quel moyen de transport principal utilisez-vous pour réaliser ce trajet ?"

(près de 50%) déclarant un report modal des transports collectifs et des modes actifs vers le covoiturage. La dernière partie des enquêtés (environ 10%) auraient renoncé à faire le trajet.

Cela conduit l'ADEME à produire des estimations d'économie de CO2 annuelles à 23 000 tonnes pour ce qui concerne le covoiturage courte-distance intermédié, **un gain relativement modeste**. Cet effet d'aubaine est selon l'ADEME encore plus fort pour le covoiturage longue distance, où les économies de GeS sont considérées comme nulles²⁵.

Au niveau régional

445 000 trajets ont été recensés en 2024 par le Registre des preuves de covoiturage, **plaçant la Bretagne au 10^e rang national**. **Le nombre de trajet a été multiplié par trois depuis 2023**. Selon le tableau de bord des mobilités durables, cela a permis d'économiser près de [10M de kilomètres en voiture](#), en partant du postulat (à nuancer) que les passagers auraient substitué au trajet covoituré un trajet autosoliste.

Parmi les territoires les plus dynamiques en termes de trajet, les **EPCI proposant une incitation financière par le biais des applications de covoiturage sont particulièrement mises en avant** (Vannes, Vitré, Lorient, Lannion). La métropole rennaise, en tête, présente en plus une importe densité de flux.

Les principaux bassins d'emplois bretons ne proposant pas d'incitation financière apparaissent moins bien classés ou n'apparaissent pas dans ce classement (Saint-Brieuc, Quimper, Saint-Malo...).

Nom	Nombre
Rennes	58600
Vannes	58255
Vitré	30358
Lannion	24584
Brest	21739
Cesson-Sévigné	19585
Étrelles	17587
Lorient	15087
Fougères	13066
Liffré	12900

34 Top 10 des territoires accueillant le plus de trajets intermédiés en 2024 - Source : Observatoire du covoiturage

²⁵ Source : Enquête nationale covoiturage 2025 – ADEME – 2025 – pages 20 et 21

IV. Poursuivre la mutation du parc automobile

- Evolution du parc automobile des particuliers en motorisation thermique (notamment Critair)
- Déploiement des réseaux publics de bornes de recharge : état des lieux, programmes d'accompagnement
- Déploiement des infrastructures et services autour des autres énergies alternatives, notamment biogaz et hydrogène
- Rappel du cadre réglementaire, notamment ZFE
- Où faut-il mettre l'accent dans les années à venir ?
- Partage d'initiative et de bonnes pratiques locales
- Evolution de la part des véhicules à motorisation alternative dans le parc des particuliers et des entreprises : état des lieux, réglementation, accompagnements
- Où faut-il mettre l'accent dans les années à venir ?
- Partage d'initiative et de bonnes pratiques locales

Bibliographie

Enquête mobilité des personnes

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

Tableau de bord des mobilités durables

<https://mobilite-durable-tdb.din.developpement-durable.gouv.fr/accueil/>

Diagnostic mobilité

<https://diagnostic-mobilite.fr/app/>

Contribution du CESER pour le financement des mobilités

<https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/8/2025/05/2025.05.12.-Contribution-du-CESER-au-debat-national-sur-le-financement-des-mobilites.pdf>

Etat des lieux de l'aérien - 2023

<https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/8/2023/06/Synthese-etude-Desserte-aerienne-session-19-et-20-juin-2023.pdf>

Avis CESER Instauration VM

<https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/8/2025/06/Avis-du-CESER-sur-linstauration-du-Versement-mobilites-session-du-16.06.25.pdf>

Avis CESER Plan régional vélo

<https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/8/2025/03/Avis-du-CESER-sur-le-Plan-velo-regional-etape-2-2025.03.17.pdf>

Avis CESER Relever le défi des mobilités

<https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/8/2024/09/Avis-du-CESER-sur-le-dossier-Relever-le-defi-des-mobilites-session-2024.09.30.pdf>

~~Etude de l'ADEUPA – La mobilité comme épreuve~~

<https://adeupa-brest.fr/nos-publications/la-mobilite-comme-epreuve>

Etude de l'ADEUPA – Covoiturage et autostop dans l'Ouest Breton

<https://adeupa-brest.fr/nos-publications/le-covoiturage-et-lautostop-organise-dans-louest-breton>

Etude de l'ADEUPA – Décarbonation des mobilités

<https://adeupa-brest.fr/nos-publications/decarbonation-des-mobilites>

Etude de l'ADEUPA – Breizhgo Express Nord

<https://adeupa-brest.fr/nos-publications/le-projet-breizhgo-express-nord>

~~Etude de l'Audélor – Essentiel Mobilité Pays de Lorient~~

<https://www.audelor.com/publication/info/mobilite-pays-de-lorient-essentiels-2025/>

Etude de l'AUDIAR – Réseau express vélo

<https://www.audiar.org/publication/environnement/mobilites/un-bilan-positif-des-usagers-du-reseau-express-velo-a-rennes-metropole/>

Etude de l'AUDIAR – Vers une société hypermobile

<https://www.audiar.org/publication/cohesion-sociale/modes-de-vie/note-3-une-societe-hypermobile-comment-la-mobilite-faconne-t-elle-nos-modes-de-vie/>

Tableau de bord PDU – fréquence + Rennes Métropole

https://www.audiar.org/wp-content/uploads/2025/03/TDB_PDU_2024_WEB.pdf

Etude de l'AUDIAR – Vieillissement de la population

<https://www.audiar.org/publication/cohesion-sociale/vieillissement/la-mobilite-decroit-avec-lage-en-particulier-apres-75-ans/>

Etude de l'AUDIAR – Un tiers des déplacements de moins de 5km sont réalisés en voiture

<https://www.audiar.org/publication/environnement/mobilites/un-tiers-des-deplacements-de-moins-de-5-km-sont-realises-en-voiture-dans-rennes-metropole/>

Etude de l'AUDIAR – quelles trajectoires pour un territoire décarboné en 2050 ?

<https://www.audiar.org/publication/urbanisme/planification/quelles-trajectoires-pour-atteindre-un-territoire-decarbhone-en-2050/>

Observatoire de la précarité énergétique

<https://geodip.onpe.org/>

Rapport de diagnostic pour l'étude décarbonation – CITEC – Région Bretagne

Projection de la population en 2050 - INSEE

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/7737359>

Décarboner les mobilités du quotidien – CEREMA

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596124>

Etude vieillissement Auxilia

\\sarmfiles01.dreal-bretagne.i2\DREAL-

Bretagne\IST\S_Connaissance\05_EtudesLocales\2022_Sensibilisation des AOM à la prise en compte du vieillissement\Livrables\Phase 4\Boîte à outils prospective vieillissement mobilité Bretagne 2040

Enquête mobilité des personnes 2019 – INSEE

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

Les déplacements de proximité en Bretagne – INSEE

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5016561>

Analyse de l'enquête mobilité des personnes de 2019

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2022/01/03/enquete-nationale-sur-la-mobilite-des-francais-quelques-enseignements-de-la-nouvelle-edition-et-evolutions-recentes>

Etude France Stratégie – trajectoire de décarbonation du transport

https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2022/0208%20Prospective%20mobilit%C3%A9/prospective_2040-2060_des_transports_et_des_mobilites_-_rapport_de_synthese_-_fevrier_2022.pdf

~~Synthèse des résultats de l'enquête Fréquence + – Audiar~~

https://www.audiar.org/wp-content/uploads/2025/10/Enquete-Frequence-2023_WEB.pdf