

## Compte-rendu – 2<sup>ème</sup> édition des rencontres des mobilités durables dans le Pays de Brest, le 27 septembre 2023

Le Pôle métropolitain du Pays de Brest travaille depuis 5 ans sur le sujet des mobilités durables, avec l'objectif de faciliter les déplacements des habitants du territoire, de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre et les problèmes de congestion routière.

Nous avons organisé cette année la 2<sup>ème</sup> édition des "Rencontres des mobilités durables dans le Pays de Brest", le 27 septembre 2023, de 9h à 12h30h, à la salle Arvorik, à Lesneven.

**Claudie BALCON**, Vice-Présidente du Pôle métropolitain du Pays de Brest, en charge des mobilités, a introduit la matinée :



« Je vous remercie d'être venus si nombreux pour cette deuxième édition des rencontres des mobilités durables dans le Pays de Brest. Nous sommes plus de 90 ce matin et une nouvelle fois, nous sommes très satisfaits de réunir une grande diversité de participants : des élus, des employeurs, des associations, des professionnels de la mobilité, etc. C'est grâce à cette diversité que nous avançons.

Depuis notre dernière rencontre, la mission mobilité du Pôle métropolitain du Pays de Brest a poursuivi ses objectifs :

- de réduire la congestion routière
- de réduire des émissions de polluants, nocifs pour l'environnement et la santé
- et de faciliter la mobilité des habitants du Pays de Brest.

Dans un territoire aussi divers que celui du Pôle métropolitain du Pays de Brest, il n'y a pas qu'une réponse unique aux enjeux posés par la mobilité durable. C'est bien un ensemble de solutions que nous devons imaginer et mettre en œuvre, pour répondre aux besoins de nos habitants et visiteurs.

Et ces besoins ne baissent pas : les 1,5 millions de déplacements qui ont lieu chaque jour dans le Pays de Brest se font encore majoritairement en voiture. Une partie de notre population vieillit, et ne peut plus conduire. Le carburant coûte également de plus en plus cher, et le nombre de ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité augmente d'année en année. Les zones d'activités, où se concentrent de nombreux emplois, sont souvent peu accessibles sans voiture. C'est à l'ensemble de ces défis que nous devons tenter de répondre ensemble.

**Les intercommunalités** ont, depuis la loi LOM, un rôle majeur dans l'organisation des mobilités du quotidien. J'en profite pour saluer mes collègues Présidents ainsi que les Vice-Présidents en charges des mobilités des intercommunalités du Pays de Brest, avec qui nous travaillons régulièrement, pour une meilleure cohérence des politiques de mobilités mises en œuvre.

Comme je le dis souvent, la mobilité ne s'arrête pas à la frontière administrative d'une intercommunalité : il est nécessaire de **se coordonner**, et c'est là tout le rôle du Pôle métropolitain.

Concernant le covoiturage : « La mission mobilité du Pôle métropolitain du Pays de Brest a travaillé, en partenariat avec les intercommunalités, les communes volontaires, le Conseil Départemental et l'association Ehop, au développement d'un **maillage fin d'aires de covoiturage et de services en centralité**. Ainsi, cette année, les communes du Faou, de Pont-de-Buis, de Camaret, mais aussi du Conquet, de Milizac ou encore de Lanrivoaré sont accompagnées dans leur projet d'aires de covoiturage multimodale en centralité. Nous ciblons des parkings existants, mais peu utilisés, proches des habitations et des commerces, pour les revaloriser, et donner à voir les solutions qui existent pour se déplacer. Nous suivrons l'usage qui en sera fait et proposerons un partage d'expérience pour que les bonnes idées de chacun soient mieux connues. Nous prévoyons de poursuivre cette démarche en 2024 et d'accompagner de nouveaux projets.

D'autres solutions émergent au sujet du covoiturage. C'est ainsi qu'est né le concept de **ligne de covoiturage**, que nous détaillerons tout à l'heure lors de la première table ronde. C'est une sérieuse piste de travail pour le Pôle métropolitain pour les mois à venir : nous envisageons une étude mutualisée d'opportunité pour le déploiement de lignes de covoiturage sur le territoire.

L'an dernier, nous avons évoqué le lien entre mobilités et accès à emploi : quel accès à l'emploi pour les personnes n'ayant pas de véhicule individuel ? quelle accessibilité pour les zones d'emploi ?

En 2023, Le pôle métropolitain a initié un travail avec l'intercommunalité de Lesneven Côte des Légendes, l'entreprise Biobleud, et l'association Ehop, sur la **zone d'activité de Mescoden**. L'objectif de cette démarche est d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité de la zone. Cette première démarche, réunissant les entreprises de la zone, a permis de mettre à plat les problématiques rencontrées par les employeurs et les salariés, et de commencer une réflexion concernant plusieurs axes d'amélioration et d'accompagnement : de nouveaux aménagements sont prévus ainsi que des actions sur le covoiturage notamment. Une deuxième réunion est prévue à l'automne. Nous souhaitons également pouvoir essayer cette démarche auprès d'autres zones d'activités du territoire du Pays de Brest.

Autre sujet sur lequel nous avons beaucoup travaillé cette année, et qui est d'actualité : la **ligne de train Brest – Landerneau – Quimper**.

Le niveau de service de cette ligne de train reste très dégradé sur la portion Landerneau – Quimper, malgré 78 Md'€ d'investissements qui ont été réalisés en 2017. Cette ligne de train est une chance inestimable pour notre territoire dans un contexte de hausse continue du prix du carburant, et surtout, elle de nombreuses gares du Pays de Brest : Châteaulin, Pont de Buis, Dirinon, Landerneau, Brest, et nous relie à Quimper.

J'en profite d'ailleurs pour remercier les maires de ces communes pour leur investissement dans ce dossier. Le Conseil de Développement et les associations d'usagers du train ont également travaillé sur un cahier d'acteurs concernant cette ligne, et je les salue pour ce travail de qualité.

Nous nous sommes mobilisés tout au long de l'année sur ce sujet. Nous avons notamment organisé en juillet dernier, à Pont-de-Buis, une rencontre avec M. QUERNEZ, Vice-Président au Conseil Régional en charge des mobilités.

A cette occasion, le Conseil Régional et la SNCF se sont engagés à agir concrètement pour l'amélioration de la fiabilité de cette ligne ferroviaire, pour réduire le nombre de retard et d'annulation du train.

Un centre de maintenance des trains est prévu à Quimper, ce qui permettra de prendre en charge sur place une grande partie des pannes et des incidents, et donc, in fine, participera à l'amélioration de la fiabilité de cette ligne de train.

Le Conseil Régional s'est également engagé à être maître d'ouvrage d'études ayant pour objectifs de :

- Résoudre les problèmes techniques (signalisation, prévention du heurt de gibier, etc.) provoquant les retards et annulations
- Prévoir le doublement partiel de la voie afin de permettre les croisements et augmenter le cadencement
- Etudier l'ouverture de nouvelles haltes sur la ligne (ex : Hanvec)

Si les négociations menées dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région n'ont pas abouti à l'attribution de crédits réellement dédiés à l'amélioration de cette ligne ferroviaire, à notre plus grand regret, nous continuerons à nous mobiliser en faveur de cette ligne. Nous allons suivre de très près avec la SNCF les améliorations prévues ainsi que la mise en œuvre des études par le Conseil Régional.

Pour conclure, il nous paraît indispensable de **continuer à travailler ensemble au développement des mobilités durables**. Les initiatives sont nombreuses : développement des transports en commun, du vélo, du covoiturage, du transport solidaire, de la marche à pied, etc. Une vigilance particulière doit également être apportée à l'enjeu **du vieillissement de la population, ainsi qu'au handicap**, qui entraînent des besoins spécifiques en termes de mobilité. C'est pourquoi la 2ème table ronde donnera la parole à 2 acteurs spécialisés sur ces questions. Toutes ces solutions sont portées par une grande diversité d'acteurs, publics, privés, associatifs, et concernent tous nos habitants. Vous le verrez également avec notre 3ème table ronde sur les transports en commun.

Je vous souhaite une excellente matinée. »



## Table ronde 1 sur les lignes de covoiturage



Objectifs de cette table-ronde : découvrir le nouveau concept de lignes de covoiturage, via des retours d'expérience de territoires qui l'ont mis en place ; voir quels sont les enjeux à relever pour que les habitants du territoire s'approprient ce nouveau mode de transport

<b>Eve QUILLEVERE</b>	Chargée de mission mobilité durable au Pôle métropolitain du Pays de Brest	<a href="mailto:eve.quillevere@pays-de-brest.fr">eve.quillevere@pays-de-brest.fr</a>  02 98 60 00 32
<b>Hervé LOUARN</b>	Adjoint au maire de la commune de Landéda	<a href="mailto:herve.louarn@gmail.com">herve.louarn@gmail.com</a>  07 72 03 40 26
<b>Roger TALARMAIN</b>	Vice-Président en charge des mobilités à la Communauté de Communes du Pays des Abers	<a href="mailto:roger.talarmain@plouquin.fr">roger.talarmain@plouquin.fr</a>  02 98 89 23 06
<b>Marie-Christine HENAFF</b>	Vice-Présidente en charge des mobilités à la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau	<a href="mailto:mc.henaff@paysdelandi.com">mc.henaff@paysdelandi.com</a>  02 98 68 42 41

**Eve QUILLEVERE** présente le concept de ligne de covoiturage :

« Une ligne de covoiturage vient **appliquer la logique des transports en commun au covoiturage**.

C'est-à-dire que l'on va **définir un point de départ, un point d'arrivée**, et éventuellement, **un ou plusieurs arrêts intermédiaires** tout au long de la ligne.

L'objectif de la ligne est de **faciliter la rencontre entre covoitureurs potentiels, sans avoir besoin de se fixer des rendez-vous au préalable**.

- Pour les passagers, c'est simple : ils n'ont qu'à se rendre à un arrêt, comme on se rend à un arrêt de car.
- Pour les conducteurs, c'est simple aussi : ils n'ont pas à faire de détour, ou à s'organiser en amont de leur trajet. Ils peuvent choisir de prendre un covoitureur qui se trouve sur leur chemin.



Concrètement, les lignes de covoiturage peuvent fonctionner avec des supports physiques, comme des **panneaux lumineux** qui indiquent la destination du passager par exemple, ou **être virtuelles**, c'est-à-dire fonctionner grâce à une application mobile.

En fait, chaque ligne a son **fonctionnement défini sur mesure** : certaines proposent un subventionnement du conducteur, et/ou du passager, c'est-à-dire une petite somme d'argent qui est versé à chaque trajet covoituré pour inciter à le faire ; autre exemple : certaines proposent une « garantie retour », au cas où un passager n'aurait pas trouvé de conducteur.

Ces systèmes sont aujourd'hui **en test dans plusieurs territoires en France**, autant urbains que ruraux. C'est le cas par exemple en périphérie de Rennes métropole, ou dans plusieurs communes de la Communauté de Communes de Brocéliande. Mais aussi à Grenoble, Bourg-en-Bresse, etc.

L'objectif de ces lignes de covoiturage est vraiment de faciliter le covoiturage au quotidien, en réduisant la contrainte organisationnelle que cela peut représenter.

**Hervé LOUARN et Roger TALARMAIN** présentent le projet d'expérimentation de lignes de covoiturage en cours sur le territoire de la **Communauté de Communes du Pays de Abers (CCPA)**.

Le but de cette expérimentation est de **tester**, grâce au **programme ACOTE** et donc aux financements CEE, **le principe des lignes de covoiturage avec incitation financière des conducteurs**. La cible visée concerne les **trajets domicile-travail** qui sont les plus nombreux. La majorité des lignes ressortent dès lors entre la CCPA et la Métropole sur des trajets souvent pendulaires. Les quatre collectivités impliquées dans le projet sont la CCPA, les communes de Lannilis, Plouguerneau et Landéda sachant que cette dernière est chef de file du projet en délégation de la CCPA.

En termes de méthode deux opérations se dérouleront en parallèle **à partir de début novembre** :

- **Expérimentation des lignes** sur la base des préconisations de La Roue Verte, comme nécessaires. **Ces lignes correspondent aux trajets sur lesquels il est actuellement recensé le plus de navetteurs**. Elles intégreront, pratiquement à chaque fois, un arrêt intermédiaire sur le territoire de la CCPA ou de la Métropole ainsi que la destination finale sur le territoire de cette dernière.
- **Co-construction avec la population, via enquête, des lignes supplémentaires à tester**. A titre d'illustration, des trajets du type Lannilis / Plabennec ou Plouguerneau / Lesneven ou Landéda / Brest pourraient apparaître lors de cette co-construction. Les trajets au départ de Plouguin et de Plabennec rentreront dans ce volet co-construction de l'expérimentation.

Les **premiers résultats de cette expérimentation seront disponibles en avril 2024**. L'expérimentation est courte, mais la collectivité a décidé de se lancer. Grâce aux financements CEE, l'expérimentation ne lui coûte rien.

**Marie-Claire HENAFF** présente à son tour l'expérimentation et les projets en cours sur la **Communauté de Communes du Pays de Landivisiau**.

D'abord, elle note une spécificité de son territoire : la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau n'a pas pris la compétence mobilité en 2020. C'est la Région Bretagne qui est Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale sur son territoire. Cependant, le travail réalisé sur l'aménagement du territoire (PLUI notamment), mais aussi la concertation menée avec les entreprises du territoire ont amené la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau à lancer un travail sur les mobilités, qui se formalise via des conventionnements avec la Région.

La Communauté de Communes du Pays de Landivisiau a notamment bénéficié de **deux expérimentations de la SNCF**, qui a mis en place **deux stations de mobilité dans les communes de Guimiliau et de Plouzévédé**. Ces stations prévoient notamment des voitures électriques en autopartage, des vélos électriques en location, ainsi qu'un arrêt de covoiturage spontané.

Concernant **les lignes de covoiturage**, la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau travaille elle-aussi avec La Roue Verte dans le cadre du programme CEE Acoté. Ce **programme permet d'expérimenter la mise en place de lignes de covoiturage sur le territoire**, expérimentation prise en charge à 100% par les crédits d'économie d'énergie.

A noter : cette étude est réalisée à l'échelle du **Pays de Morlaix**, qui regroupe 3 intercommunalités. Une fois l'étude réalisée, chaque intercommunalité aura la main pour décider de la poursuite ou non des lignes de covoiturage.

Autre précision apportée par Mme Hénaff : des **connexions avec des territoires situés au-delà du Pays de Morlaix sont envisageables** : c'est le cas par exemple vers la Communauté d'Agglomération du Pays de Landerneau Daoulas.

## Table ronde 2 : Mobilités des personnes âgées et/ou en situation de handicap : quelles solutions ?



Objectifs : découvrir des solutions innovantes de mobilité adaptées aux personnes âgées et/ou en situation de handicap

<b>Romain PERHIRIN</b>	Coordinateur Région Bretagne - Titis Floris	<a href="mailto:romain.perhirin@titi-floris.fr">romain.perhirin@titi-floris.fr</a>  06 79 78 23 36
<b>Pierre JAOUEN</b>	Président d'Iroise Actions Solidaires et responsable du secteur de Saint-Renan	<a href="mailto:pierre.jaouen@free.fr">pierre.jaouen@free.fr</a>  <a href="https://www.iroiseactionssolidaires.fr/">https://www.iroiseactionssolidaires.fr/</a>

**Romain PERHIRIN, coordinateur Région Bretagne des Titis Floris**, présente la SCOP de transports et d'accompagnement de personnes en situation de handicap.

Il s'agit des voitures fleuris, que l'on voit régulièrement circuler dans le Pays de Brest, et au-delà. **Ces véhicules sont conduits par des chauffeurs accompagnateurs**, qui reçoivent une **formation spécifique** pour répondre aux besoins des personnes en situation de handicap moteur et/ou psychique qui sont prises en charge.

La prise en charge se fait à domicile, les **chauffeurs accompagnateurs** se chargent **du lien** entre la famille et l'établissement. Ils transmettent des informations (ex : si l'enfant a fait une crise d'épilepsie dans la nuit) et représentent souvent pour les familles l'image des établissements.

Les titis floris desservent notamment les **établissements scolaires et les IME**, dans le cadre de convention avec le Conseil Départemental, mais réalisent également **d'autres prestations de transport**, comme par exemple des sorties pour les résidents d'EPHAD pendant le week-end.

La SCOP Titis Floris dispose de **différents véhicules**, notamment des véhicules adaptés au transport de fauteuil roulant (jusqu'à 5 fauteuils).

Ce n'est pas réellement comparable à une prestation de taxi. Le coût du transport est défini sur mesure, selon la prestation, et le transport est si possible mutualisé entre différents passagers, pour optimiser les frais.

Les conducteurs sont recrutés localement, et ont souvent un véhicule à domicile, ce qui permet de **rayonner largement dans tout le territoire**. Aujourd'hui la SCOP titi floris dispose de 2500 salariés en France, et d'une agence de proximité dans chaque département où elle est implantée (c'est le cas à Brest : les titis brestois).

**Les intercommunalités ou les communes** peuvent faire appel à titis floris pour organiser du **transport à la demande**, ou du **transport de personne en situation de handicap**, régulièrement ou pour des événements ponctuels.

C'est d'ailleurs titis floris qui assure une partie du service de transport « Accemo » de Brest métropole, offre de transport à la demande réservée aux PMR.

Titis floris propose également des **voitures adaptées en autopartage**, afin de permettre à chacun de se déplacer ponctuellement.

Titis floris participe à la **transition énergétique** en remplaçant petit à petit sa flotte de véhicules thermiques par des **véhicules électriques**. La SCOP va au-delà des obligations liées à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Dans la salle, la société Handi-Car indique effectuer les mêmes activités, sur le secteur de Dirinon. Elle rencontre des difficultés à trouver des véhicules adaptés électriques qui lui permettent de réaliser de longs trajets quotidiens sans avoir à les recharger.

**Pierre JAOUEN, président de l'association Iroise actions solidaires**, présente ses activités.

L'association **accompagne les personnes âgées et/ou en situation de handicap** dans leur **mobilité**. Elle les aide à se rendre à des rendez-vous médicaux, à la pharmacie, faire leurs courses, etc.

Il y a également 3 goûters par an qui sont organisés pour **lutter contre l'isolement** de ces personnes. En effet, le manque de mobilité peut entraîner un risque d'isolement assez important.

L'association agit sur 2 secteurs : **le secteur de Saint-Renan, et le secteur de Lampaul-Plouarzel**.

Les conducteurs sont des **conducteurs bénévoles** uniquement. Ils ne sont pas rémunérés. Les kilomètres parcourus sont considérés comme des dons à l'association, ils disposent donc d'une attestation fiscale (leur permettant d'être exonérés de 66% d'impôt sur ces dons).

Le transport est également **gratuit pour les passagers**, s'ils sont adhérents à l'association (10€ d'adhésion par an). Les frais majeurs de l'association sont relatifs aux assurances.

Les bénévoles peuvent également proposer des menus services aux adhérents : petits travaux simples à la maison, comme changer une ampoule, ou un petit travail de plomberie ou de jardinage, en dépannage. Rien n'est facturé, c'est de l'entraide.



Pour bénéficier de ce **réseau d'entraide**, il faut que cela soit justifié. Les personnes doivent attester de leur isolement : ne pas avoir de proches à proximité, qui pourrait réaliser ces transports.

Lorsqu'une demande de transport est réalisée, les bénévoles s'organisent pour y répondre. Sur le secteur de St Renan, il y a 30 aidants, et 90 aidés. Sur le secteur de Lampaul Plouarzel, il y a 12 aidants, et 20 personnes aidées. D'ailleurs, les deux associations cherchent des bénévoles car les demandes augmentent.

Historiquement, l'association faisait partie de Landunvez Entraide +. Le nombre d'adhérents est devenu tellement élevé que l'association historique a préféré qu'Iroise Actions Solidaires devienne une association à part entière, pour en simplifier la gestion.

L'association est soutenue par les communes.

Dans la salle, un représentant de l'Association des Paralysés de France, souhaite que les personnes en situation de handicap soit concertée le plus possible pour tous ces projets.



Véhicule de la SCOP Titis Floris

### Table ronde 3 sur les nouveaux services de transports en commun

Objectifs : voir comment les nouveaux services de transports en commun peuvent participer à répondre aux enjeux des transitions et dans quel cadre ils sont pertinents



<b>Sylviane LAI</b>	Vice-Présidente en charge des mobilités au Pays d'Iroise Communauté	<a href="mailto:sylviane.lai@gmail.com">sylviane.lai@gmail.com</a> 02 98 07 90 31
<b>Julien POUPON</b>	Vice-Président en charge des mobilités à la Communauté d'Agglomération du Pays de Landerneau Daoulas	<a href="mailto:julien.poupon@capld.bzh">julien.poupon@capld.bzh</a> 02 98 25 03 04

**Sylviane LAI, Vice-Présidente en charge des mobilités à la Communauté de Communes du Pays d'Iroise, présente le service de navette littorale qui a été mis en place par le Pays d'Iroise Communauté durant l'été 2022 et l'été 2023.**

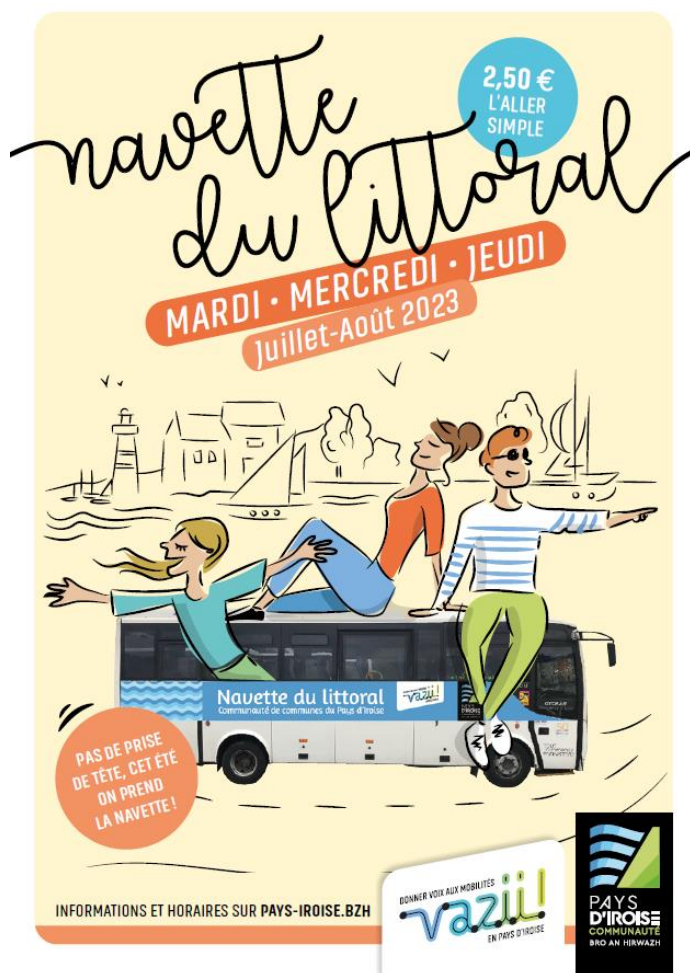
Ces deux années d'expérimentation permettent d'avoir un premier retour d'expérience sur la fréquentation et les éventuelles améliorations à apporter à ce service.

Ce service de navette estivale a été inspiré par la navette littorale de la Communauté de Communes du Pays des Abers, qui relie, pendant l'été, les bourgs et les plages.

La navette de la CCPI fait **4 rotations par jour**. C'est le transporteur Océlor qui en est chargé. Cette navette **dessert les bourgs et les plages du littoral** du Pays d'Iroise (entre Lampaul – Ploudalmézeau et Locmaria Plouzané).

En 2022, 391 personnes ont été transportées. En 2023, ce sont 636 personnes : la fréquentation a augmenté, ainsi que le nombre de jour où la navette a circulé (3 jours / semaine ; contre 2 jours / semaine en 2022).

Le prix du billet est basé sur le prix des cars Breizhgo : 2,50 l'aller simple, 2€ pour les moins de 26 ans, et gratuit pour les moins de 12 ans accompagnés.



Une première analyse de la fréquentation permet de dire que les **jeunes** (adolescents et jeunes adultes) ont été nombreux à emprunter cette navette estivale.

Elle est plébiscitée pour des trajets de **loisirs** : notamment vers les plages.

**Les randonneurs**, notamment ceux qui randonnent sur le GR 34, ont également pu emprunter la navette pour réaliser des boucles, ou pour aller se ravitailler dans les commerces.

Ce service public, **financé à 100%** par la **Communauté de Communes du Pays d'Iroise**, a coûté 22 500€ en 2023, soit 27€ par passager. C'est donc un choix politique fort qui est fait pour assurer ce service.

Les recettes ont été assez faibles, et l'on peut penser que la météo maussade de l'été 2023 a un peu pénalisé ce transport estival.

Les **retours des habitants, visiteurs et professionnels du tourisme sont bons**, et Sylviane LAI a indiqué qu'a priori l'opération serait reconduite en 2024.

**Julien POUPON, Vice-Président en charge des mobilités à la Communauté de Communes du Pays de Landerneau-Daoulas**, présente le retour d'expérience de **la ligne 39, mise en place en 2022 - 2023 entre Daoulas et Landerneau**.

**Cette nouvelle ligne de car, qui relie Daoulas et Landerneau**, a été mise en place à la rentrée de septembre 2022. Elle a été pensée en lien avec la ligne 27, qui relie Landerneau et Lesneven, et adaptée **aux horaires des actifs**, pour des trajets domicile-travail.

C'est une ligne de car à **haut niveau de service, avec 7 allers-retours par jour**. Les horaires sont un peu modifiés le samedi.

Cette ligne est également adaptée au **public scolaire**, pour desservir des collèges et lycées de Landerneau.



Après un an d'expérimentation : il y a environ 500 voyageurs par semaine en période scolaire. Cela représente un taux de remplissage d'environ 13%.

Pour l'instant, la majorité des voyages est en lien avec le scolaire.

La CAPLD fait le choix d'une **expérimentation sur le temps long**, afin d'accompagner les nouvelles habitudes, et les changements de comportement.

Elle a ainsi reconventionné pour 2 ans avec la Région Bretagne, qui co-finance le service à hauteur de 50%. Cette ligne représente un coût de 150 000€ par an.

La **grille horaire a été adaptée pendant l'été**, et avec un **terminus à Logonna Daoulas, afin de desservir les plages**. Ce service estival a permis de faire connaître la ligne et de promouvoir le transport en commun, y compris pour les trajets de loisirs. En juillet, la météo décevante a pénalisé la fréquentation de la ligne, mais dès le mois d'août, la fréquentation s'est améliorée. Le car de 22 places a présenté un taux de remplissage de 20%.

Des études sont en cours pour réfléchir à un rabattement des habitants qui n'ont pas de solutions de transport vers cette ligne 39.

Les transports en commun ne pourront pas répondre à tous les besoins de mobilité, aussi la CAPLD étudie également d'autres solutions pour desservir les autres secteurs de son territoire, ainsi que les zones d'activités économiques.

## Conclusion

Claudie BALCON remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité de leurs présentations, ainsi que tous les participants à cette matinée.

Les échanges ont été riches, et elle espère qu'ils ont permis de faire connaître de nouvelles solutions de mobilité pour les habitants et les visiteurs du Pays de Brest.

Le Pôle métropolitain du Pays de Brest va continuer avec enthousiasme son travail sur les mobilités durables, en lien avec tous les acteurs réunis dans cette salle.

\*\*\*