BANQUE des TERRITOIRES | Caisse des Dépôts GROUPE

Prise de compétence Mobilité par les communautés de communes et EPCI :

Quelles alternatives à la voiture individuelle en zone peu dense ?

Introduction

Si le 11 mai 2020 restera dans les mémoires comme la fin d'une période de confinement inédite dans l'histoire de notre pays, ce deuxième lundi de mai fut aussi celui de la mise en place du forfait Mobilités durables prévu dans la Loi d'Orientation des Mobilités adoptée en novembre 20191. La coïncidence des deux dates ne doit en effet rien au hasard : initialement destiné à entrer en vigueur en juillet 2020, le gouvernement, a souhaité que la fin du confinement soit l'occasion pour les français de faire évoluer leurs modes de transports dans le sens d'une mobilité plus durable, moins émettrice de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, et permettant de limiter les risques de congestion des réseaux routiers au moment où l'on pouvait craindre un retour en force de l'autosolisme du fait du contexte sanitaire. Ce forfait a ainsi vocation à encourager l'utilisation de moyens de transports alternatifs à l'autosolisme en permettant aux entreprises de rembourser le recours au covoiturage, aux vélos mécaniques ou à assistance électrique, à l'autopartage de véhicules à motorisation(s) « non-thermiques » et aux engins de déplacements personnels partagés. Soutenues par l'État, les entreprises se retrouvent ainsi en première ligne dans l'incitation et le développement de nouvelles formes de mobilité pour leurs collaborateurs, dans un pays où les trajets domicile-travail représentent plus d'un tiers des déplacements quotidiens qui, eux-mêmes, sont un contributeur majeur aux externalités environnementales de la mobilité en France (qui constitue la première source d'émissions locales de GES en France). Toutefois, la question de la concrétisation d'une telle mesure sur l'ensemble du territoire national, y compris pour les habitants des zones peu denses (grande périphérie urbaine et territoires ruraux) reste largement en suspens à ce jour. En effet, comment promouvoir de nouvelles formes de mobilités et d'alternatives à l'utilisation solitaire de véhicules motorisés dans des espaces où leur mise en place, à tout le moins s'agissant des transports en commun traditionnels (lignes de bus ou d'autocar à horaires fixes) est difficile, trop onéreuse pour la collectivité ou tout simplement inexistante ?

C'est dans ce contexte que la présente étude vise à traiter de la question des mobilités du quotidien dans les zones peu denses, en particulier par le prisme de l'organisation territoriale que constituent les EPCI (cf. infra) et plus particulièrement les communautés de communes.

Revenons tout d'abord sur la signification du terme mobilité.

---

[1] Légifrance, consulté le 2 juin 2020, https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000041858450&categorieLien=id [2] Le Petit Robert de la langue française, 2015

Tandis que la mobilité caractérise en premier lieu « le caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de position »2, les mobilités désignent quant à elles par métonymie les moyens de transport et modes de déplacements, substituant à la liste fermée et connue des modes de déplacement une qualité protéiforme et recouvrant des réalités de plus en plus diverses.

Les mobilités sont intrinsèquement liées aux territoires qu'elles traversent, animent ou relient et sont de ce fait à mettre en regard avec l'organisation territoriale et administrative française – avec les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les communautés de communes.

Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. Ainsi, la communauté de communes est un EPCI, qui regroupe plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace, et les mobilités font parfois partie de leur périmètre de compétence.

Revenons à la remarque initiale. Si les enjeux de mobilité furent relégués au second plan dans le contexte particulier du confinement au printemps 2020, ceux-ci n'en restent pas moins cruciaux dans un environnement changeant amenant acteurs publics et privés à pleinement s'en saisir.

En premier lieu, les différents acteurs de la mobilité en France sont amenés à confronter leurs besoins ou offres de services, expérimenter et accompagner une transition des formes de déplacements qui, années après années, apparaît non seulement impérative mais inévitable. L'évolution technologique couplée à une prise de conscience accrue de la part des acteurs de la mobilité des questions environnementales fait ainsi office de moteur à l'exploration de mobilités alternatives qui ne se limitent plus aux aires urbaines densément peuplées. Aujourd'hui, ce nouvel état de fait amène les acteurs de la mobilité à mettre également en avant des initiatives, d'envergures diverses, faisant tomber les traditionnelles frontières entre privé et public.

De la même façon, près de deux ans après le début de la crise sociale dite des « gilets jaunes », l'importance de la dimension d'inclusion et de justice sociale associée au développement de ces nouvelles mobilités semble s'imposer. Le choix de mobilités plus propres et écologiquement responsables ne doit pas occulter la nécessité d'opérer un réajustement de ces politiques ni, a fortiori, se faire au prix d'une aggravation des fractures au sein de la société. Cette crise, révélatrice de l'enclavement de certains territoires périurbains, de la persistance de « zones blanches de mobilité » et de l'accumulation de fragilités ou faiblesses – économiques, démographiques et sociales – apparaît pour les l'Etat, mais également les collectivités territoriales - qui détiennent l'essentiel des compétences en matière de mobilité -, comme l'occasion d'opérer à un changement de paradigme par le développement de mobilités plus inclusives, levier d'une plus grande cohésion sociale dans le développement des territoires.

Enfin, alors que la Loi d'Orientation des Mobilités propose désormais de confier aux communautés de communes la compétence d'organisation des mobilités, il semble pertinent d'accompagner celles qui désireront s'en emparer afin que cette option décentralisatrice demeure un choix pour ces structures. Le soutien à ces structures intercommunales de grande périphérie urbaine sur cette question de la mobilité est d'autant plus important que les populations et leurs instances représentatives sont demandeuses d'un rapprochement de la prise de décision sur les questions qui modèlent leur quotidien. Pour que le choix, récemment fait par le législateur d'autoriser ce rapprochement se révèle fructueux, il convient d'assister les

EPCI le menant en leur proposant des solutions adaptées aux spécificités de leurs territoires, aux modes de gestion en phase avec leurs choix de gouvernance et leurs moyens financiers.

La première partie de cette étude porte sur la recontextualisation des différents éléments et raisons qui amènent à la réaliser. La seconde partie de l'étude caractérise les territoires des communautés de communes retenues pour l'analyse.

La troisième et dernière partie présente un ensemble de solutions et de propositions de mesures de politiques publiques à destination des structures intercommunales à même de les assister dans leurs choix futurs dans le domaine des mobilités du quotidien et de pleinement se saisir de la compétence mobilité en apportant un ensemble cohérent de solutions les plus durables et inclusives possibles, à un coût abordable pour l'usager et la collectivité.

Sommaire

Eléments de contextualisation 6

Une demande accrue de déplacements en France : Le coût de l'autosolisme 7

Le lourd impact environnemental et sanitaire des transports en France 8

La justice sociale et territoriale mise en mal 9

Un cadre réglementaire renouvelé 10

Caractériser les territoires des communautés de communes 14

Les critères 15

Typologie des territoires retenus 16

Détails des analyses par territoire 16

Tableau de synthèse 17

Catalogue des approches et politiques publiques de la mobilité 23

Lutter contre l'autosolisme : favoriser toutes les formes de covoiturage 26

Développer les modes actifs de déplacement : la marche et le vélo 28

Construire des services adaptés à certains publics : solutions segmentielles 33

Promouvoir la non-mobilité 38

Favoriser l'intermodalité 40

Communication : susciter et accompagner le changement de comportement 41

Tableau de synthèse des solutions et des opérateurs 46

Tableau d'aide à la décision : pertinence observée des olutions selon les critères du territoire 48

La Banque des Territoires et la mobilité 50

Annexes 53

Remerciements 54

01

Éléments de contextualisation

Cette première partie a pour objectif de rappeler un certain nombre d'éléments qui mettent en avant la nécessité de s'intéresser à la mobilité dans les zones de faibles de densité, et notamment aux alternatives à la voiture individuelle.

A l'aube de la décennie 2020, la mobilité quotidienne des Français devient un sujet capital, au croisement des enjeux économiques liés au coût de la dépendance à l'automobile individuelle, des enjeux écologiques du fait de la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des pollutions atmosphériques dans les grandes agglomérations, et des enjeux sociaux et territoriaux d'équité d'accès aux services publics. D'un point de vue institutionnel, il se manifeste par la récente promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités.

1. Une demande accrue de déplacements en France : le coût de l'autosolisme

L'importante place que conserve la voiture en France s'explique tout d'abord par son histoire, pionnière dans le développement et la production automobile dès le début du XXème siècle. Ainsi, en 1903 la France construit ainsi plus de 30 000 véhicules par an et compte, trente ans plus tard, un parc automobile de plus d'un million et demi de véhicules, soit le premier d'Europe. Ce chiffre ne cessera de croître jusqu'à atteindre en 2016 les 32 millions2, faisant du pays le troisième parc européen derrière l'Allemagne et l'Italie.

Pourtant ce chiffre reste à relativiser. En effet, avec 478 véhicules particuliers pour 1000 habitants, la France ne se place qu'à la dix-neuvième place en Europe – derrière les Italiens (646), les Polonais (617) ou les Allemands (567)3. L'explication de ce chiffre tient aux disparités spatiales qui segmentent le territoire entre zones urbanisées où la voiture se voit concurrencée par d'autres modes de transports et les zones rurales et périurbaines – domaine de prédilection de l'automobile. Elle s'impose ainsi comme le seul mode de transport possible pour de nombreux Français, qui l'utilisent souvent seuls : 78% des habitants de communes rurales affirment ainsi ne pas disposer d'alternative.

Cette dépendance à l'automobile, dans un contexte où les déplacements prennent une place croissante dans la vie des Français - selon l'ADEME, un Français passe ainsi en moyenne 7h12 par semaine dans les transports qui s'effectuent, à plus de 80%, en voiture4 - entraîne un nombre accru d'externalités négatives environnementales, sanitaires mais aussi économiques et sociales. Si les deux premiers aspects seront traités ultérieurement, il convient sans s'attarder dessus, de préciser que l'ensemble des externalités négatives décrites ne sont pas indépendantes les unes des autres et que la dégradation de l'environnement comme de la santé entraîne mécaniquement, dans la durée, des coûts économiques et sociaux supportés par la collectivité et les ménages.

L'utilisation de la voiture, et donc l'autosolisme, qui concerne aujourd'hui 75% des 19 millions d'actifs se rendant quotidiennement au travail, représente ainsi un coût important pour les collectivités qui déboursent en moyenne 12 milliards d'euros par an pour l'entretien du réseau

[2] European Manufacturers Association, Vehicles in Use - Europe 2018, consulté le 5 mai 2020, https://www.acea.be/statistics/article/report-vehicles-in-use-europe-2018

[3] Eurostat, voitures particulières pour 1000 habitants, 2018, consulté le 05 mai 2020, https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do

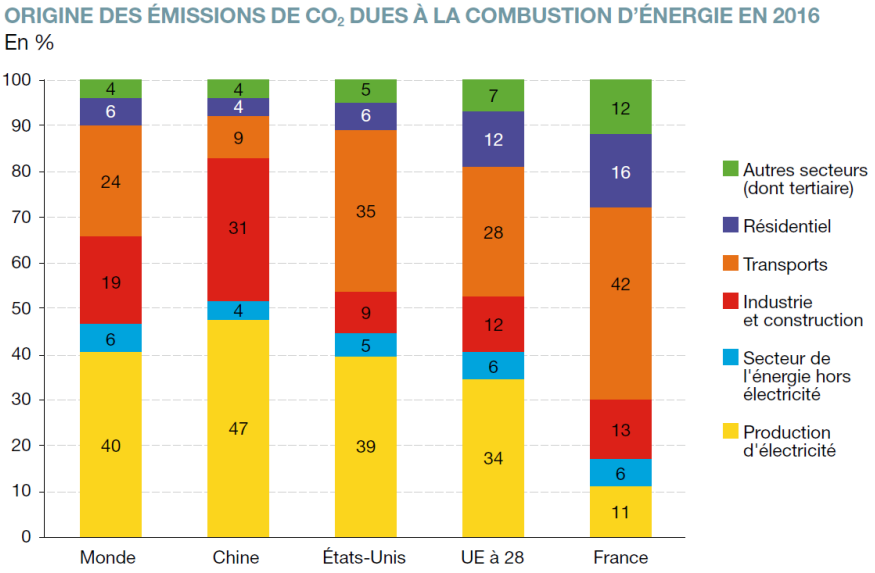
[4] ADEME, la mobilité de demain, consulté le 5 mai 2020, https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/

routier5. A ce coût important pour les autorités publiques s'ajoute les pertes économiques liées aux embouteillages, aux retards et au carburant gaspillé, mesurées à plus de 17 milliards par an7 (0.72% du PIB français en 2018). Enfin, la voiture reste en France l'un des postes de dépense les plus importants pour les ménages avec un coût moyen de 5 000 € par an soit 10 à 12% du budget des ménages8.

2. Le lourd impact environnemental et sanitaire des transports en France

Plusieurs impacts sont à prendre en compte : l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre, l'impact sur la biodiversité, et l'impact sur la pollution de l'air.

Ainsi, en 2016, 42% des émissions de gaz à effet de serre en France liées à la consommation d'énergie étaient liées aux transports (contre 28% pour la moyenne européenne)6 : avec 137 milliards de tonnes d'équivalent CO2, le secteur du transport est le de très loin le plus émetteur de gaz à effet de serre en France (29% des émissions de GES locales totales en France).



Source : *AIE, 2018*

L'environnement français paie lui aussi un lourd tribut aux transports. La pollution atmosphérique relevée précédemment a en effet des effets délétères sur l'ensemble du cycle de l'eau, la pollution atmosphérique contaminant en premier lieu les eaux de surface avant d'atteindre les eaux souterraines. De plus, la qualité des eaux est altérée par sa mise en contact avec les infrastructures routières (asphalte) où elle se charge en métaux, hydrocarbures et autres polluants néfastes pour l'environnement. Cela astreint également les opérateurs des services de distribution et d'assainissement de l'eau à de coûteuses opérations de dépollution quand celle-ci est traitée. Dans le cas contraire, ces eaux polluées rejoignent les plans d'eaux naturels et les nappes phréatiques.

[5] 6 Ibid. [7] Ibid. [8] Ibid.

[6] Commissariat Général au développement durable, Chiffres clefs du climat France, Europe et Monde – édition 2020, consulté le 18 août2020 file://dsv0000002.ap.cdc.fr/DFS_USERS$/paubouin/Profile/Desktop/05%20Transport%20et%20mobilité%20durable/datalab-62-chiffres-cles-du-climat-france-europe-monde-edition2020-novembre2019_0.pdf

Elle a également un impact sur la santé humaine, en zones urbaines denses comme en zones rurales. En 2016, cet impact a été estimé par Santé Publique France7 à 15 mois d'espérance de vie à trente ans en moins pour les habitants des agglomérations de plus de 100 000 habitants, 9 mois pour les habitants des zones rurales. Inversement, « si l'ensemble des communes réussissait à atteindre les niveaux de PM2.5 [particules fines d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres et liées aux activités humaines] observés dans les 5 % des communes les moins polluées de la même classe d'urbanisation, 34 000 décès pourraient être évités chaque année (gain moyen de 9 mois d'espérance de vie) ».

3. La justice sociale et territoriale mise à mal

L'éclatement de la crise dite des « gilets jaunes » consécutivement à l'annonce d'une augmentation de la fiscalité des carburant est loin d'être anecdotique. En effet, dans les territoires de faible densité que nous étudions, la voiture apparaît comme le seul moyen de transport disponible pour la plupart des trajets du quotidien. Le sentiment d'injustice et de délaissement de la part des pouvoirs publics ressentis par une grande partie des populations mobilisées dans le mouvement des gilets jaunes peut ainsi être en partie lié à leur territoire, péri-urbain ou rural de faible densité8 où équipements et transports publics sont quasiment absents.

Fruit d'une politique de promotion de la voiture comme symbole de l'accession à la classe moyenne et d'un étalement urbain destiné à répondre à la demande de maisons individuelles, ces territoires se sont progressivement retrouvés en marge des politiques publiques. Bien souvent, les transports en commun en sont absents ou insuffisants pour assurer les mobilités du quotidien et, hormis les bus de ramassage scolaire, aucune véritable politique de mise en place d'alternatives abordables à la voiture individuelle n'est mise en œuvre.

Se met alors en place un phénomène de segmentation sociale des territoires où les indicateurs de fragilité économique concordent avec ceux de l'absence de services de mobilité alternatifs à l'automobile. Ce constat apparaît ainsi nettement dans les différentes études menées sur les mobilités du quotidien : il y apparaît que si les habitants des zones périurbaines et rurales ne passent pas nécessairement plus de temps que leurs compatriotes urbains dans les transports, les distances sont quant à elles bien plus importantes (en moyenne 23 km de plus9) et parcourues majoritairement en voiture ou en deux-roues motorisés. Profil sociodémographique et comportements de mobilités des ménages s'agrègent, faisant courir le risque d'une « spécialisation sociale »10 du territoire où le recours à la voiture serait largement dominant, tout comme la part des déplacements contraints (pour se rendre au travail, faire les courses, réaliser des démarches administratives, accompagner un proche, etc.).

Ainsi, dans un contexte social tendu où la demande de services publics – de leur maintien et de leur développement – est forte, les problématiques de fracture territoriale, de segmentation spatiale et de rupture d'égalité devant la mobilité ne peuvent plus être ignorées des pouvoirs publics puisqu'elles sont désormais au centre des critiques d'une partie de la population. Ces

[7] https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2016/impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-francenouvelles-donnees-et-perspectives

[8] Elabe - Institut Montaigne, La France en Morceaux, 2018, consulté le 6 mai 2020 https://elabe.fr/wpcontent/uploads/2019/03/note-gilets-jaunes_vf_20-03.pdf

[9] Observatoire des territoires, Se déplacer au quotidien : enjeux spatiaux, enjeux sociaux, consulté le 1er juin 2020, https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/se-d-placer-auquotidien-enjeux-spatiaux-enjeux-sociaux-0#Le%20type%20d%E2%80%99espace%20de%20r%C3%A9sidence,%20un%20d%C3%A9terminant%20fort%20 des%20comportements%20de%20mobilit%C3%A9%20en%20France

[10] Ibid.

questions de justice sociale et territoriale entrent ainsi en résonance avec celles liées à l'environnement, la santé ainsi qu'avec le coût financier et économique de ces modes de mobilités pour la collectivité motivant ainsi l'intervention du législateur.

4. Un cadre réglementaire renouvelé

Pour autant, le diagnostic autour de ces enjeux de mobilité du quotidien avait été posé par les pouvoirs publics dès 2017 et s'est traduit par une évolution significative du cadre législatif. . Dans son programme électoral, le Président de la République faisait le constat d'une rupture d'égalité entre les Français face à la mobilité11 qui constituait un « frein d'accès à l'éducation et à l'emploi » alimentant finalement un sentiment « d'assignation à résidence ». La réponse prit la forme de l'organisation, inédite, d'Assises nationales de la Mobilité12 à l'automne 2017, qui a débouché, à l'issue d'une navette parlementaire relativement longue, sur la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en décembre 2019.

Preuve de l'importance du projet de loi pour les parlementaires, ce ne furent pas moins de 8 rapporteurs qui en première lecture portèrent le texte à l'Assemblée Nationale. Le projet de loi se voulait ainsi structurant pour les années à venir et avait pour ambition de répondre à 4 grands défis et bouleversements : « le manque de solutions dans de nombreux territoires, qui entretient un sentiment d'assignation à résidence ; l'urgence environnementale et climatique, qui appelle à changer nos comportements ; les impasses d'une politique d'infrastructures tournée vers les grands projets et non financée depuis des décennies » et enfin « une révolution de l'innovation et des pratiques, qui constitue une formidable opportunité ».

Pour être à la hauteur de ces enjeux, l'exécutif se fixait ainsi pour objectif d'offrir à la population une diversité nouvelle dans leurs solutions de mobilité, une offre renouvelée co-construite localement et adaptée aux besoins des habitants et aux spécificités de leur territoire. Cette offre plus large devait par ailleurs se doubler d'une meilleure coordination entre les différents acteurs de l'action publique, en particulier les collectivités territoriales et les EPCI, afin de clarifier les compétences de chacun et de simplifier la vie des usagers.

C'est à ces fins que la loi dispose que l'ensemble des territoires devront désormais compter une autorité publique locale en charge de la mobilité d'une part et que, d'autre part, ces autorités organisatrices de mobilité (AOM) devront coopérer avec les autres acteurs publics de la mobilité afin de proposer une offre de transport à l'échelle la plus pertinente c'est à dire celle de du bassin de mobilité quotidien des habitants. Ces mesures doivent être comprises à l'aune des deux grands principes mis en avant par le gouvernement qui sont l'affirmation du "couple région-intercommunalité" dans la mise en place des solutions de mobilité par les collectivités territoriales et la reconnaissance de la compétence des acteurs locaux sur les enjeux de mobilité en leur accordant une plus grande souplesse dans l'organisation de celle-ci en fonction de leur spécificité.

Plus globalement, la LOM s'inscrit dans la continuité de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) promulguée le 7 août 2015. Cette dernière a en effet transféré l'organisation du transport scolaire et non urbaine du département à la région, préfigurant ainsi le transfert plus large de l'organisation des mobilités au niveau régional. La LOM consacre en effet l'organisation de ces dernières à deux échelons de collectivités locales. Le premier, le plus large, est l'échelon de maillage qui correspond à la région. Celle-ci voit ses compétences élargies aux mobilités actives, partagées et solidaires devenant donc compétente pour tout service excédant le ressort territorial d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Le second niveau, dit échelon de proximité, correspond à des AOM de taille plus modeste que les

[11] Le programme d'Emmanuel Macron pour la mobilité

[12] Assises nationales de la Mobilité, consulté le 25 mai 2020, https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/index.html

régions qui exercent leurs compétences sur leur ressort territorial (communal, intercommunal). Pour assurer le fonctionnement de cette organisation sur deux niveaux, la LOM prévoit un renforcement de la coordination entre les deux à l'échelle de leur bassin de mobilité (et regroupant de fait plusieurs AOM). Pour donner une assise concrète à cette coopération entre collectivités territoriales alors même que le principe de non-tutelle est consacré à l'article 72 alinéa 5 de la Constitution, le législateur a recours à la notion de collectivité chef de file – le cas échéant la région – pour assurer un pilotage cohérent des politiques de mobilités à l'échelle des territoires. Cela donne ainsi lieu à la passation de contrat opérationnel de mobilités entre les différentes AOM et la région et ayant vocation à associer les gestionnaires d'infrastructures comme les gares13.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), qui seront présentées plus avant, et qui ont été créées en 2014 à l'occasion de la loi MAPTAM, voient leur définition et leurs rôles précisés à nouveau dans la LOM. La loi dispose ainsi que le rôle de l'AOM est d'apporter des solutions de mobilités sur son territoire. Pour ce faire elle doit en premier lieu définir une politique de mobilité et travailler à l'instauration d'un dialogue avec les différents acteurs du territoire (employeurs et habitants obligatoirement) en maniant différents outils allant de la mise en place de services de mobilité à celle de politiques d'incitation.

La volonté d'établir un dialogue entre l'AOM et les acteurs de son territoire se matérialise par l'obligation de créer et de réunir (au moins une fois par an) un comité des partenaires représentant les usagers, les habitants et les employeurs afin de co-construire des politiques de mobilité véritablement adaptées au territoire où elles seront mises en œuvre. A cela peut s'ajouter, selon la taille des AOM, un plan de mobilité. Il prend la forme d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) renforcé pour les plus grandes d'entre elles avec un accent particulier mis sur le volet circulation et stationnement de manière à le rendre plus opérationnel. Pour les plus petites, celui-ci prend la forme d'un plan de mobilité simplifié facultatif afin de ne pas alourdir les contraintes pesant sur ces institutions plus modestes.

De ces plans découlent la mise en œuvre par les AOM de leurs compétences dans l'organisation des mobilités. La loi souhaitant rapprocher la prise de décision des territoires,

Les AOM sont ainsi libres de choisir les différentes formes de mobilités qu'elles souhaitent mettre en œuvre et donc de sélectionner elles-mêmes les services et solutions qu'elles jugent les mieux adaptées à leur territoire. De cette volonté d'autonomisation des AOM découle ainsi certaines dispositions comme la possibilité pour ces autorités de choisir ou non de mettre en service des transports en commun.

Dans son ressort territorial, l'AOM est ainsi en mesure d'organiser les services de réguliers de transports qu'ils soient urbains ou non urbains, des services de transport à la demande et des transports scolaires, des services de mobilités actives - comme la location de vélos -, partagées ou solidaires. Une AOM peut aussi s'organiser pour délivrer des conseils dans le domaine de la mobilité voire même des services de logistiques urbaines dans une situation de carence de l'initiative privée.

[13] Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Loi Mobilités, consulté le 28 mai 2020, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Fiche%20LOM%20%20%20Gouvernance%20ok.pdf

A ces compétences s'ajoutent celle de la mise en place de politiques d'incitation par le financement d'infrastructures de mobilités décarbonées, partagées et solidaires ou bien le versement d'aides personnelles à la mobilité. Ainsi, cette possibilité accordée aux communautés de communes de se saisir de ces compétences a pour conséquence d'entériner que la compétence d'organisation de la mobilité est « à la carte » 14 pour les EPCI qui peuvent sur délibération de l'organe communautaire choisir de l'exercer ou non. Toutefois, la loi ne prévoit qu'une prise de compétence globale et ne permet pas un exercice partiel de certains volets de la compétence mobilité. Une certaine souplesse existe néanmoins en matière de transports solidaires et de transports à la demande pour les communautés de communes eu égard aux spécificités importantes de certains territoires et à leurs ressources limitées.

Le financement des AOM est ainsi assuré par une ressource fiscale particulière : le versement mobilité15, nouveau nom de l'ancien versement transport dont il conserve les taux plafonds. Contrairement à son prédécesseur, le versement mobilité est conditionné à la mise en place d'un service de transport régulier de personnes hors transports scolaires. Il a pour objectif le financement de l'ensemble des actions de l'AOM – services comme infrastructures – qui rentrent dans son champ de compétences. Toujours dans une volonté de transparence et de concertation, la LOM prévoit que le comité des partenaires se doit d'être consulté avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité. En complément de ce versement mobilité, une partie de la TVA est désormais affectée aux EPCI en remplacement de la taxe d'habitation. Cette substitution se veut avantageuse pour la fiscalité locale compte tenu de la dynamique d'évolution plus importante de la TVA par rapport à la taxe d'habitation (3.2% par an contre 1.4%, soit un différentiel de 1.8% pour les communautés de communes). Cette quote-part de TVA aurait ainsi vocation à financer les services de mobilités créés et agir comme un puissant mécanisme de redistribution en direction des EPCI les plus modestes, du fait de l'envergure nationale de cet impôt rendant son évolution homogène (contrairement à la taxe d'habitation tributaire du contexte démographique particulier de chaque territoire)16. Enfin, un financement ponctuel peut découler de dispositifs comme les dotations de soutien à l'investissement local (DSIL) pilotées par les préfets de région, par les appels à projet de l'Ademe labellisés « France Mobilités » ou encore dans le cadre des certificats économies d'énergie (CEE) lancés en 2019.

Autre priorité du gouvernement dans cette loi, la couverture intégrale du territoire en AOM d'ici le 1er juillet 2021. Le dispositif se veut cohérent avec les spécificités territoriales et les besoins des habitants en privilégiant la mise en place d'autorités au niveau intercommunal via les EPCI ou les syndicats intercommunaux. Ainsi, les métropoles, les communautés urbaines et les communautés d'agglomération sont depuis la LOM des AOM de plein droit tandis que les communautés de communes ont la possibilité de se saisir de cette compétence. A défaut d'une délibération allant dans ce sens d'ici le 31 mars 2021 – la crise sanitaire ayant conduit le législateur à accorder 3 mois supplémentaires aux communautés de communes – les régions deviendront l'AOM sur le territoire concerné. Cette prise de compétence « par défaut » de la région n'est cependant pas irréversible puisque l'EPCI sera en mesure de reprendre la compétence lorsqu'il "sera mieux structuré" ce qui se traduirait concrètement par la fusion avec un autre EPCI ou par l'adhésion à un syndicat mixte exerçant cette compétence mobilité.

Souhaitant encourager la prise de compétence par les communautés de communes, la LOM permet à ces dernières d'exercer cette compétence seule ou en groupement en s'appuyant, le

[14] Association des communautés de France, « Gouvernance locale des mobilités : les communautés de communes seront en première ligne », consulté le 31 mai 2020

[15] France Mobilités, « Le versement mobilité », consulté le 31 mai 2020

[16] Matignon, note sur le financement des mobilités et lettre du Premier Ministre aux parlementaires, consultés le 1er juin 2020, https://www.maire-info.com/upload/files/Note_PM_financementAOM.pdf https://www.maire-info.com/upload/files/Lettre_PM.pdf

cas échéant, sur les structures locales déjà créées comme un syndicat mixte ou en transférant cette compétence à un Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR). La relative souplesse de la loi concourt elle aussi à encourager les communautés de communes à prendre cette compétence en la dispensant d'organiser elle-même un service de transport régulier. La compétence peut ainsi s'exercer en se concentrant sur les autres leviers d'action à la disposition de l'autorité et en prenant part aux solutions mises en place par d'autres acteurs. L'EPCI a ainsi la possibilité de laisser la région continuer à organiser les services « lourds » réguliers, les services de transports scolaires ainsi que les services de transports à la demande déjà en place en place sur son territoire. Ces services préexistants peuvent rester de la compétence de la région au moment de la prise de compétence par l'établissement intercommunal sauf si ce dernier fait explicitement la demande de les reprendre. Dans ce cas, le transfert des services a lieu intégralement selon des délais et modalités négociés avec la région. Cela ne concerne toutefois pas les lignes régionales qui desservent le territoire de l'intercommunalité puisqu'elles ne dépendent pas uniquement du ressort territorial de l'institution et ont donc vocation à rester dans le giron de la collectivité régionale.

En résumé, la LOM prévoit le calendrier suivant pour organiser le transfert de la compétence mobilité aux EPCI. L'organe de de délibération des communautés de communes a jusqu'au 31 mars 2021 pour demander le transfert de la compétence mobilité à leur structure. Les communes membres de l'intercommunalité ont ensuite 3 mois afin de délibérer sur cette même demande avant que, sur la base des délibérations concordantes à la majorité qualifiée, le préfet arrête le transfert. Sans cela, ce seront les régions qui, au 1er juillet 2021, deviendront les AOM locales sur le territoire des communautés de communes qui n'auront pas pris cette compétence.

02

Caractériser les territoires des communautés de communes

Pour mieux comprendre les modalités de mises en place et les éventuelles difficultés rencontrées dans la mise en place de modes de transports alternatifs les auteurs de l'étude se sont entretenus avec différents représentants de Communautés de Communes rurales ayant déjà engagé des actions en faveur des alternatives à la voiture individuelle pour les mobilités du quotidien dans leur territoire. Ces territoires ont été sélectionnés sur la base de critères choisis en amont et contactés par courrier électronique grâce à l'appui des équipes des directions régionales de la Banque des Territoires.

Après réponse, l'entretien a été programmé et un compte-rendu de l'entretien a été réalisé à partir des échanges et de la documentation fournies par les interlocuteurs.

N.B. : ces entretiens ont eu lieu avant l'issue du deuxième tour des élections municipales en juin 2020.

1. Les critères

Le travail de sélection s'est effectué tout d'abord à la maille régionale. L'objectif était de choisir collectivités diverses et situées de préférence hors de l'Île-de-France, du fait de la particularité de ce territoire au plan de l'organisation des mobilités (une autorité organisatrice de la mobilité unique à l'échelle régionale – Ile-de-France Mobilités). Une première sélection a été réalisée sur plusieurs critères et sur le conseil des équipes des Directions régionales de la Banque des Territoires. « L'objectif était de retenir un éventail de territoires représentatifs des dynamiques territoriales actuellement à l'œuvre : territoire polarisé ou multipolarisé, comportant un ou plusieurs axes structurants du territoire, des éventuels points de rabattement et éléments attracteurs du territoire, le profil sociodémographique et économique de ses habitants, les secteurs d'activité ainsi que l'offre de mobilité existante.

Nos indicateurs chiffrés ont donc été :

- La taille de la Communauté de communes (superficie, nombre d'habitants, nombre de communes, densité) ainsi que celle de la commune siège de la Communauté de communes,
- Présence ou non de réseaux de transports structurants (TGV, TER, autoroutes)
- Dynamisme socio-économique (taux de chômage, taux de pauvreté)
- La part de chaque secteur dans l'emploi du territoire.

Nous avons également tenu compte des résultats des appels à projets lancés par l'Ademe dans le cadre de l'initiative « France Mobilités » pour mettre en valeur des initiatives innovantes et pionnières.

Les territoires retenus à l'issu de ce processus de sélection ont ainsi été :

- La Communauté de communes Bernay – Terre de Normandie
- La Communauté de communes Champagne picarde (Aisne)
- La Communauté de communes Grand-Pic Saint-Loup (Hérault)
- Les trois Communautés de communes du PETR Pays de Langres (Communauté de communes Savoir-Faire, Communauté de communes Auberive Vingeanne Montsaugeonnais, Communauté de communes Grand Langres).

2. Typologie des territoires retenus

Deux profils de territoires se sont dégagés de notre enquête, et présentent certains traits communs dans les solutions proposées :

- Un territoire périurbain polarisé par une agglomération, dynamique démographiquement et économiquement, où les migrations pendulaires sont importantes du fait de la dominance de la fonction résidentielle
- Un territoire à dominante rurale disposant d'un ou deux pôles attracteurs, polarisé par une ou deux agglomérations, à faible densité et à la population vieillissante.

Les constats – étoffés dans la partie suivante – peuvent être synthétisés de cette façon.

Typologie de territoire	Problématique et besoins	Contraintes	Solutions retenues ou étudiées
Proche d'une aire urbaine métropolitaine dans une dynamique de périurbanisation	Articulation et complémentation des offres existantes	Coût	Développement d'un transport à la demande (TAD) Développement d'un réseau d'autostop ou de covoiturage oragnisé
	Développement de mobilités de rabattement vers des pôles extérieurs au territoire		
	Tendance à la congestion des axes routiers de rabattement		
Rural	Grandes distances	Coût fracture numérique	Covoiturage ou autostop organisé
	Accès aux soins des personnes âgées		

3. Détail des analyses par territoire

Revenons maintenant sur la présentation des territoires étudiés. Les auteurs de la présente étude tiennent à remercier une nouvelle fois les collectivités pour les données qu'elles ont accepté de partager ainsi que le temps pris pour répondre à leurs questions.

3.1. Bernay Terre de Normandie

L'EPCI regroupe 75 communes pour une population totale de 55 000 habitants et une densité de 60 habitants par km2.

Concernant le transport routier, le territoire de la commune est traversé au Nord-ouest par l'A28 et par trois départementales.

Il y a deux gares SNCF sur le territoire ainsi que trois haltes ferroviaires. Les deux lignes traversant le territoire relient Rouen au nord et Lisieux à l'Ouest à Paris et Evreux à l'Est.

Souhaitant réaffirmer le rôle de l'intercommunalité dans l'aménagement du territoire, l'intercommunalité Bernay Terres de Normandie a élaboré un schéma des mobilités en 2019 détaillant les actions à prendre pour augmenter et améliorer l'offre de transports sur son territoire.

Ce plan se découpe en cinq thèmes mettant chacun en œuvre plusieurs actions :

- Être acteur du changement des pratiques en matière de mobilités, en réalisant notamment un Plan de Déplacement d'Administration et en accompagnant les entreprises locales dans la réalisation d'un Plan de Mobilité d'Entreprises
- Consolider, développer et intégrer le réseau de transports collectifs existants en développant le réseau interurbain et travailler son articulation avec le réseau urbain
- Offrir le choix d'alternatives à la voiture individuelle en favorisant l'intermodalité, en promouvant l'autopartage et en développant un système de covoiturage
- Développer une offre de mobilité actives pour les habitants et les touristes, en structurant un véritable maillage cyclable et en développant l'écomobilité solidaire
- Mettre en cohérence la politique de mobilités et l'ambition territoriale en incitant les habitants au télétravail et en organisant les mobilités sur une logique de "courtes distances".

Concrètement, l'EPCI envisage de développer plusieurs solutions pour promouvoir l'intermodalité sur son territoire :

- Un réseau de lignes de Transports A la Demande (TAD) afin de relier les différents pôles du territoire
- Encourager l'autopartage sur les trajets courts
- Mettre en place un système de covoiturage notamment pour les trajets domicile-travail
- Renforcer le réseau de pistes cyclables et investir dans une offre de VAE à destination des touristes.

L'augmentation du taux de remplissage des véhicules des particuliers sur les trajets du quotidien, la mise en place d'un réseau de transport à la demande et le développement de l'offre à destination des touristes sont les pistes de réflexion privilégiées au sein de ce territoire rural touristique.

3.2. Communauté de Communes Champagne Picarde

La Communauté de communes compte 21 000 habitants répartis sur 46 communes pour une densité de 36 habitants/km2. La collectivité est située entre les deux pôles urbains de Reims au Sud-Est et Laon à l'Ouest. Cette proximité avec deux villes moyennes structure les principaux axes de transports du territoire : il est traversé par l'A26 qui relie Laon et Reims, ainsi que par trois routes principales formant un triangle qui relie Laon, Reims, et Monteornet. Pour les transports ferrés, le territoire est traversé par la ligne SNCF reliant Laon et Reims et compte trois arrêts dans ses différentes communes. Cette proximité avec des centres urbains et la grande polarisation des axes de transports vers ces derniers donne lieu à de nombreux déplacements pendulaires.

L'intercommunalité souhaite se saisir de la compétence mobilité pour les mobilités actives. Elle s'est ainsi fixée, au travers d'un plan ambitieux, trois défis pour la mobilité sur son territoire, avec huit actions pour y répondre. Elle a également mené en amont une phase d'enquête auprès de sa population afin de mieux comprendre les différents enjeux de transports et pouvoir établir un plan d'action au plus près des besoins des utilisateurs.

1. Premier défi : Rationaliser les déplacements et généraliser les usages partagés de la voiture individuelle

- Faciliter, sécuriser et inciter à la pratique de covoiturage,

- Expérimenter la pratique de l'autopartage,
- Promouvoir la non-mobilité pour limiter les déplacements.

2. Deuxième défi : Favoriser les déplacements en mode actifs dans la commune.

- Le ramassage scolaire alternatif,
- Aménagement d'une vélo-route,
- Accompagnement des communes pour le développement des réseaux modes doux.

3. Troisième défi : Développer l'autonomie des jeunes et lutter contre l'isolement des personnes âgées.

- Offrir un service de covoiturage pour les séniors
- Cofinancer le permis des jeunes en échange d'heures de bénévolat.

Pour financer toutes ces mesures, l'intercommunalité s'est tournée vers des acteurs divers : en premier lieu France Mobilités, mais aussi le FEDER, le département, la région, l'ADEME, et ULULE (une plateforme de financement participatif en ligne).

La collectivité rencontre plusieurs difficultés dans la mise en place de ces actions, en premier lieu des moyens humains insuffisantes pour mener à bien de front toutes ces missions ; et en second lieu des désaccords politique largement dus à la répartition inégale de la richesse i sur le territoire, la partie sud du territoire étant plus riche et, par voie de conséquence, mieux aménagée que la partie plus au nord. Cela soulève des tensions lorsque certains projets semblent plus bénéficier à la partie sud du territoire, comme le projet de vélo-route.

L'amélioration du taux de remplissage des automobiles individuelles via le développement du covoiturage, la subvention du permis de conduire pour les plus jeunes et la création d'un espace permettant de télétravailler sont les principales mesures relevant de l'échelle intercommunale mises en place par cette communauté de communes rurale, à l'activité fortement liée à celle des deux bassins d'emploi avoisinant.

3.3. Communauté de Communes Grand Pic Saint-Loup

La Communauté de communes Grand Pic Saint-Loup se compose de 36 communes et compte 49 250 habitants sur son territoire, pour une densité de 86 habitants par Km2. Le territoire de l'EPCI a connu une hausse de la consommation foncière ces dernières décennies, issue principalement du phénomène de périurbanisation engendrée par la croissance de la métropole de Montpellier. Pour la desserte en transports, le territoire ne compte pas de moyens de transports ferrés, les axes structurants sont trois départementales, dont deux traversant du nord vers le sud, où se trouve Montpellier. Le territoire est sujet à de nombreux déplacements pendulaires, notamment pour aller travailler plus au sud, à Montpellier.

L'EPCI a élaboré un schéma global des déplacements, décomposé en différentes étapes, les premières étant de demander le dossier d'inscription à l'ADEME pour être relais de l'écomobilité sur le territoire de la CCGPSL (ce qui est chose faite à présent), puis de choisir 5 actions minimum issues du Schéma Global des Déplacements. La suite relève surtout de l'évaluation des mesures prises. Les prochains jalons consistent essentiellement à évaluer les mesures déployées.

Les actions retenues ont été les suivantes :

- Mise en place d'un réseau d'autostop avec Rezo Pouce ;
- Des aires de covoiturage et des places réservées ;
- L'amélioration des lignes de transports régulières, en concertation avec le département et la région ;
- Promotion du vélo électrique (VAE) via un système de prêt aux habitants.
- Une étude sur la mise en place d'un service de TaD, en s'appuyant notamment sur le retour d'expérience d'autres collectivités ayant eu recours à cette action
- Une étude pour le déploiement de véhicules de la collectivité en autopartage.

Concernant les difficultés rencontrées, ces actions se sont révélées très chronophages dans leur mise en place, et n'ont pas pour certaines rencontrer le succès escompté (notamment Rézo Pouce). Le manque de coordination avec les territoires voisins a limité l'étendue des solutions déployées ainsi que leur périmètre, ce qui a également été dommageable pour leur capacité à gagner en popularité et en attractivité.

En somme, l'exemple du Grand Pic Saint Loup nous montre l'importance de penser une politique globale des mobilités. La situation particulière du territoire (en frontière d'une grande métropole, multipolarisée) invite à s'inspirer des usages du territoire afin de construire une politique des mobilités qui crée des centralités afin de favoriser la complémentarité des modes de transports, et donc, l'intermodalité des déplacements.

3.4. PETR Pays de Langres

Le PETR Pays de Langres couvre le territoire de trois communautés de communes. Il regroupe 168 communes pour un total de 47 000 habitants et une densité de 20 habitants/km2.

Le territoire compte deux gares SNCF, et est traversé par la N19 reliant le territoire à la Suisse en passant par Belfort, ainsi que par l'A31 (Luxembourg – Metz – Nancy – Dijon - Beaune) et A5 (Paris – Troyes - Langres). L'activité économique est plus davantage tournée vers l'agriculture qu'au niveau national que la moyenne nationale, et ce malgré un développement des services autour de Langres et l'attraction de la métropole de Dijon.

Les questions de transports sont normalement traitées par le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (SMTPL), mais le PETR a mené une étude sur la mobilité avec l'appui de la Banque des Territoires afin de proposer de nouvelles solutions et de réfléchir sur leur mode de gouvernance.

Les actions pour la mobilité menées par le territoire sont les suivantes :

- Cohabitation d'un réseau de bus urbain à Langres et du SMTPL
- Mise en place d'un service de transport à la demande décliné en trois catégories : un TAD « village », un TAD « gare » et un TAD « solidaire »

- Développement de solutions de covoiturage avec la société coopérative Mobicoop financées à la fois par la région et le fond européen agricole pour le développement rural,
- Une application nommée Linggo pour centraliser toute l'offre de transport sur le territoire,
- La mise en place de bornes de recharges électriques.

Le développement du transport à la demande (de proximité, de rabattement et solidaire) et l'augmentation du taux de remplissage des véhicules particuliers par le covoiturage, l'installation d'infrastructures dédiées aux véhicules propres sont les solutions privilégiées par ce PETR couvrant un territoire très étendu et peu densément peuplé.

4. Tableaux de synthèse

Tableau 1 : Caractéristiques des territoires étudiés et mise en regard des solutions retenues

Critères			Dynamique démographique		Ressources économiques (moyenne à 5 ans des emplois d'investissements, 2014-2018)		Axes de rabattement majeurs		Connectivité à des infrastructures de transport lourdes		Dans le bassin de vie d'une métropole régionale / milieu rural		Public				Solution(s) développées
			Zone de déprise (population plutôt âgée et retraitée)	Zone dynamique (périurbain)	Inférieure à 150€ par habitant	Supérieure à 150€ par habitant	Absents	Présents	Oui	Non	Bassin de vie d'une métropole	Milieu rural	Actifs sans voiture	Scolaires	Personnes âgées	Personnes à mobilité réduite	
Types de territoires	Territoire polarisé : un pôle principal (Bernay, 10 000 habitants) et 5 pôles secondaires	CC Bernay Terre de Normandie	X		X			X	X			X		X	X		Autopartage, covoiturage, TAD, vélo (projets)
	Territoire multipolarisé : 2 principaux centres urbains de consommation et de travail sur le territoire et préfectures voisines (Reims et Laon)	CC Champagne Picarde	X		X			X			X						Espace de coworking, autostop organisé, autopartage de véhicule électrique, vélobus de ramassage scolaire, covoiturage solidaire (en réflexion)
	Pas de polarité urbaine structurante sur le territoire, activité et mobilités orientées vers la métropole voisine	CC Grand Pic Saint Loup		X		X		X	X		X						Autostop organisé
	Territoire rural polarisé par une commune centre	PETR Pays de Langres	X			X						X					Autostop organisé, développement du covoiturage solidaire
	Territoire polarisé par une commune, périurbain et inséré dans la dynamique métropolitaine francilienne (gares RER hors du territoire)	CC L'Orée de la Brie		X		X		X	X		X			X	X	X	TAD

Tableau 2 : caractéristiques du territoire et détail des solutions retenues ou à l'étude

	Caractéristiques spaciodémographiques	Caractéristiques socio-économiques	Données financières	Solutions déployées	Modes de financement	Montage juridique
Champagne Picarde	• Territoire rural peu dense • 2 centres de consommation/ travail - Migrations pendulaires très importantes vers Reims et Laon • 3 routes + 5 arrêts de train ==> Rural peu dense avec routes et train	Classes moyennes à classes moyennes basses, niveau de vie et d'emploi dans la moyenne	Produits de fonctionnement (moyenne par habitant, 2018-14) : 237€ Emplois d'investissement (moyenne par habitant, 2018-14) : 24€ CAF (moyenne par habitant, 2018-14) : 21€	Autostop	• - France Mobilités (adhésion plateforme + communication) - FEDER • (Signalétique)	- Adhésion et abonnement à RézoPouce pour 3 ans : marché public - Achat de panneaux de signalétique propres : marché public
				Supports et abris vélos sécurisés	• - Alvéole - autres ?	Marché public
				Espace de coworking (non-mobilité)	• France Mobilités (communication) • FEDER (lieu) • Etat (lieu)	Marchés publics
				Ramassage scolaire alternatif (pédibus, vélobus)	• France Mobilités • Ulule	Marché public

Pays de Langres	• Territoire rural peu dense • 2 centres de consommation/ travail - Migrations pendulaires intra-PETR vers Langres + métropole Dijon - 2 autoroutes et 1 nationale + 2 gares ==> Rural peu dense avec autoroutes, route et train (territoire large car PETR)	Classes moyennes et classes moyennes basses, population âgée, niveau de vie et d'emploi dans la moyenne	Produits de fonctionnement (moyenne par habitant, 2018-14) : 590€ Emplois d'investissement (moyenne par habitant, 2018-14) : 358€ CAF (moyenne par habitant, 2018-14) : 74€	TAD	• Prix fixe par trajet pour chaque usager • Cotisation annuelle des communes adhérentes proportionnelle au nombre d'habitants - Région	SIVU confie la gérance à 4 sociétés (marchés publics)
				Plateforme locale de covoiturage (avec Mobicoop)	• FEDER+ • LIDER • Région - Appels à projets (en cours)	Marché public
Grand Pic Saint Loup	- 1/5ème des communes ont plus de 2000 habitants, dont une de 10 000 habitants • Territoire périurbain moyennement dense, nombreuses zones naturelles - 3 centres de consommation • Migrations pendulaires vers Montpellier très importantes - 3 routes départementales, pas d'autoroute ni gare ==> Périurbain à densité moyenne avec routes et beaucoup de zones naturelles	Classes moyennes et classes moyennes supérieures - CSP+ surreprésentées - Taux d'emploi légèrement supérieur à la moyenne nationale - Revenu disponible médian par UC très supérieur à la médiane nationale	Produits de fonctionnement (moyenne par habitant, 2018-14) : 386€ Emplois d'investissement (moyenne par habitant, 2018-14) : 164€ CAF (moyenne par habitant, 2018-14) : 68€	- Projet "Pôles Nouveaux Usages" : nouveau schéma de déplacements multimodaux entre centrebourgs avec VAE, autopartage, lignes de covoiturage virtuelles, TAD…	• France Mobilités • Appel à projets national "Fonds mobilités actives : continuités cyclables" - Ademe	Marchés publics
				Autostop (Rézopouce) + aires de covoiturage et places réservées	• Département	Marché public

03

Catalogue des approches et politiques publiques de la mobilité

Cette partie présente des outils et approches dont les communautés de communes pourront s'emparer dans le cadre de la prise de compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité. Pour chacune d'entre elles, il sera indiqué dans la mesure du possible l'intérêt et le potentiel en termes de déplacements et de reports modaux, les modalités de mise en œuvre et les facteurs clés de réussite, les critères de pertinence selon les territoires, les modalités juridiques et des réflexions sur les possibilités de financement.

En introduction, il convient de revenir sur la méthode et l'élaboration d'une politique publique de mobilité. La présente étude a permis d'identifier trois facteurs clés de succès pour la mise en œuvre d'une politique publique d'alternatives à la voiture individuelle pour les mobilités du quotidien :

- Impliquer toutes les parties prenantes dans la démarche ;
- « Partir du terrain » en évaluant les usages et besoins du territoire ;
- Veiller à la cohérence : urbanisme, aménagement, environnement.

❖ Impliquer toutes les parties prenantes dans la démarche

Au moment de se lancer dans une démarche visant à développer l'offre de mobilité sur un territoire, il est primordial d'y associer tous les acteurs locaux de la mobilité, afin de faciliter l'acceptabilité des dispositifs et leur proximité avec les besoins du territoire.

Parmi les acteurs on compte :

- Le conseil communautaire
- Les exécutifs municipaux
- Les services de l'intercommunalité
- Les associations locales
- Les usagers
- Les entreprises.

❖ Évaluer les usages et besoins du territoire

Un bilan est nécessaire pour faire le bilan de l'offre existante. Il permettra d'étudier les usages et les besoins non couverts. Selon les moyens, plusieurs dispositifs peuvent être mis en place - seuls ou de manière combinée.

Une enquête peut être administrée par questionnaire, distribué dans les lieux publics lors d'événements locaux ou chez les commerçants, dans les supermarchés ou à proximité des écoles. Plusieurs degrés d'engagement peuvent être proposés, du remplissage du questionnaire au contact pour réaliser un entretien qualitatif voire participer à un groupe de travail. Les inconvénients de cette technique sont certains : en choisissant le lieu, on favorise un type de réponse sur par rapport à un autre, et les seules réponses obtenues sont celles des personnes présentes sur place - tendant à invisibiliser certains groupes de personnes. De plus, le remplissage des questionnaires nécessite du temps pour s'assurer de la bonne compréhension des questions.

D'autres outils numériques sont disponibles pour effectuer cette mesure : cartographie, traces numériques anonymisées des smartphones destinés à estimer la fréquentation de lieux (comme par exemple les services proposés aux AOM par les sociétés Geo4cast, MyTraffic ou Kisio).

Un audit externe, réalisée par un cabinet de conseil, peut également contribuer à cette analyse.

❖ **Veiller à la cohérence des projets**

La mise en place d'actions pour la mobilité est nécessairement systémique. Un service de mobilité ne peut être autosuffisant.

Co-construire les projets :

Mettre en cohérence les politiques de mobilités avec toutes les politiques publiques, à différentes échelles

- À l'échelle locale : PLUi et les différents projets d'aménagements, PCAET
- A l'échelle régionale : intégration dans l'offre de mobilité régionale : schéma directeur de la région, SRADDET.

Nom du plan	Objectifs	Echelle	Obligations légales	Partenaires
Plan local de l'urbanisme (PLU(i))	Document opérationnel et stratégique d'utilisation des sols	Communale Intercommunale	Obligatoire	Etat, Région, Département, CEREMA...
Schéma de cohérence territoriale (SCoT)	Organisation Spatiale et développement du Territoire	Intercommunale (Aire urbaine, bassin de vie, bassin d'emploi)	Incitatif	Etat, Région, Département, Agence d'urbanisme.
Plan Climat-Air-Energie territorial (PCAET)	Planification sur le développement durable	Intercommunale	EPCI de plus de 20 000 habitants	Etat, Région, Département, Ademe...
Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)	Planification territoriale	Régionale	Obligatoire	Etat, Ademe, Intercommunalités. ..
Plan de déplacement urbain (PDU)	Organisation des transports, de la circulation et du stationnement	Intercommunale	Agglomération de plus de 100 000 habitants	Etat, Ademe, CEREMA..

Plan piéton	Coordination des politiques pour le marche	Communale	Volontariste	Etat, Ademe, CEREMA..
Schéma directeur cyclable	Programmation et planification des politiques cyclables	Communale Intercommunale Départementale	Volontariste	Etat, Ademe, CEREMA..
Plan de mobilité employeur (PDE)	Organisation de la mobilité quotidienne des employés	Entreprise	Entreprise de plus de 100 travailleurs sur un même site	Collectivité, AOM, Ademe, CEREMA...

1. Lutter contre l'autosolisme : favoriser toutes les formes de covoiturage

1.1. Adhérer à une plateforme de covoiturage de proximité

La première approche consiste en l'adhésion à une plateforme de covoiturage de proximité. L'objectif est de réduire le trafic automobile liées aux mobilités du quotidien et indirectement les externalités négatives qu'il génère ainsi que d'améliorer la mobilité des individus en augmentant le taux de remplissage des voitures. L'échelle est celle de la communauté de communes ou d'un regroupement de communautés de communes.

Plusieurs opérateurs proposent ce type de service. Chaque territoire étant différent, certains points relatifs à l'utilisation ou la tarification du service relèvent du cas par cas.

- RézoPouce développe « l'autostop organisé », à la fois à travers des arrêts physiques indiqués par un panneau et à travers une application. Les conducteurs ne sont pas rémunérés. L'adhésion au dispositif est forfaitaire, selon la taille de la collectivité, et les services demandés.
- Ecov propose de « faire de l'automobile un transport collectif » et décline son offre en trois variantes : le service Covoit'Go (où les utilisateurs réservent un covoiturage en appuyant sur le bouton d'une borne spécifique), le service Covoit'Ici (où des panneaux lumineux informent les conducteurs passant à proximité des arrêts qu'un passager les y attend) et le service Lane (destinée au covoiturage domicile-travail sur des grands axes dits de « rabattement » vers la zone centrale des grandes métropoles).

Quels que soient les opérateurs, deux facteurs clefs de succès dans l'adoption du service par la population du territoire sont à relever :

- Premièrement, un important travail de communication est à mettre en place de la part de la collectivité pour favoriser l'adoption du service par ses habitants, à la fois utilisateurs comme conducteurs. Nous y reviendrons par la suite.
- Ce travail est d'autant plus important que les territoires desservis sont des territoires peu denses et où pour conserver un temps d'attente moyen restreint les conducteurs sensibilisés et adhérents doivent être proportionnellement plus nombreux, du fait d'un flux réduit. Des moyens incitatifs peuvent être mis en place, selon le choix des collectivités, tels que le

subventionnement « a priori » des conducteurs ayant adhéré au dispositif (rémunérant leur engagement à rendre disponible une place dans leur véhicule en cas de demande avérée, plutôt qu'une rémunération uniquement « à l'acte » lorsqu'un trajet de covoiturage a bel et bien lieu) afin que l'offre de places ne limite pas le développement de la demande.

1.2. Promouvoir une plateforme de covoiturage longue-distance

En complément des services de covoiturage destinés aux mobilités du quotidien, telles que les trajets pendulaires domicile-travail, les AOM peuvent souhaiter promouvoir également le covoiturage longue distance, pour des besoins de déplacements ponctuels (ex. loisirs, déplacements dans le cadre familial …).

Plusieurs plateformes nationales peuvent proposer ces services :

- Blablacar,
- Mobicoop, plateforme de covoiturage coopérative.

La promotion de ces plateformes ou réseaux peut impliquer pour les communautés de communes de coordonner l'action avec les différents échelons d'acteurs publics (Département, Région).

1.3. Adapter les infrastructures pour faciliter l'usage du covoiturage

Le développement du covoiturage nécessite aussi des infrastructures adaptées telles que les aires de covoiturage et des panneaux de signalisation, mais également un important travail de pédagogie pour faire évoluer les représentations, et les entreprises sont pour ce faire des canaux d'action privilégiés.

Les mobilités domicile-travail représentant la majorité des déplacements quotidiens, et les bassins d'emploi constituent d'importants pôles attracteurs à l'échelle d'un territoire. Dès lors, les entreprises ont un rôle capital à jouer dans le développement d'autres usages - rôle que la nouvelle loi renforce, en consacrant le Plan de mobilité et la nécessaire co-construction des solutions. Outre ce point et les enjeux environnementaux, les opérateurs mettent en avant les nombreux avantages que peut avoir le développement du covoiturage pour les collaborateurs des entreprises : bien-être au travail, ponctualité, meilleure accessibilité du site entre autres.

Des ateliers de sensibilisation peuvent y être organisés et une communication spécifique déployés. Selon les cas et les options retenues par la collectivité, les opérateurs de covoiturage ou d'autostop organisé peuvent également adapter le déploiement de leur service aux demandes des usagers. Dans le cas de lignes de covoiturage ou d'autostop organisé, des stations peuvent ainsi être déployées à proximité immédiate des lieux de travail. Ecov, qui déploie des lignes de covoiturage sur le modèle des lignes régulières de bus, a déjà mis en place cette solution dans le parc industriel de la plaine de l'Ain. Deux stations, communes à trois lignes de covoiturage Covoit'Ici, desservent le parc industriel - qui les indique sur son site internet avec les autres dispositifs destinés à améliorer la qualité de vie au travail.

2. Développer les modes actifs de déplacement : la marche et le vélo

Les modes actifs désignent l'ensemble des modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire humaine. Cela comprend principalement la marche à pied et le vélo (mécanique ou à assistance électrique), mais aussi étendu à d'autres modes tels que la trottinette, les rollers, etc.

Longtemps délaissés par les politiques publiques en raison de la prééminence du « tout-automobile », les modes actifs retrouvent aujourd'hui un rôle important dans la mobilité, exacerbé par les récentes grèves d'envergure nationale des transports en commun puis les changements de préférence modale de la population suite à la crise sanitaire et la perception d'un risque accru pour la santé lié à l'utilisation des transports en commun, notamment aux heures de pointe. En effet, les modes actifs apparaissent comme pertinents pour de nombreux déplacements de courte distance et s'articulent avec d'autres modes de déplacements (transports en commun, covoiturage, autopartage) dans le cadre d'une politique intermodale.

Ces modes actifs constituent ainsi une véritable alternative à la voiture individuelle pour de nombreux déplacements du quotidien. Ils engendrent un certain nombre de bénéfices directs et indirects : maîtrise de la congestion automobile, baisse de la pollution atmosphérique, amélioration du cadre de vie (nuisances sonores), sans compter un impact positif en matière de santé publique.

En termes de gouvernance, l'intercommunalité, en tant que possible Autorité Organisatrice des Mobilités, apparaît comme l'échelle la plus pertinente pour la mise en œuvre d'une politique de développement des modes actifs, en particulier du vélo, afin de s'assurer de la continuité intercommunale des itinéraires et pistes cyclables protégées. Néanmoins, il faut tenir compte des compétences exercés par d'autres collectivités. En particulier, les compétences en matière de voirie sont encore souvent détenues par les communes, s'agissant de la voirie communale, et par les départements pour les routes départementales, acteurs à intégrer dans la mise en œuvre de la politique. De plus, certaines voies cyclables (comme par exemple à vocation touristique) sont de compétence départementale ou régionale.

2.1. Construire des cheminements piétons adaptés

Souvent délaissée, la marche peut néanmoins constituer un mode de déplacement adapté pour les courts trajets.

Nombre des déplacements sont de courte distance, même en zone rurale : des reports modaux au profit de la marche sont donc bel et bien envisageables, à condition de trouver les bons leviers pour provoquer le changement d'usage. Au-delà du deuxième kilomètre, la part modale de la marche chute rapidement. Cependant, de nombreux déplacements de moyenne et longue distance peuvent s'effectuer en intermodalité incluant la marche.

La marche revêt au minimum quatre avantages indéniables :

- La marche est le mode le plus pertinent pour un déplacement de moins de 2 kilomètres d'un point de vue environnemental puisqu'elle ne rejette ni gaz à effet de serre (GES) ni polluants.
- La marche est un mode de déplacement particulièrement inclusif. A l'exception des personnes à mobilité réduite, elle est accessible pour tous sans investissement.
- La marche est bonne pour la santé : faire au moins 30 minutes d'activité physique par jour permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques (obésité, maladies cardiovasculaires,

respiratoires, cancers, diabètes, dépression, etc.). Marcher régulièrement est donc un facteur indiscutable d'amélioration de la qualité de vie et d'augmentation de l'espérance de vie.

- La marche est un élément d'attractivité des centre-bourgs en zone rurale. Plusieurs études montrent qu'elle est particulièrement favorable à la vitalité au commerce. Les piétons (et cyclistes) sont de meilleurs clients que les automobilistes, dynamisant l'apparition de magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestissant le centre des villes, redonnant vie à certains pôles de commerces de proximité. La vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.

2.2. Penser un "système-vélo"

Le vélo en tant que mode de déplacement de la vie quotidienne devient un mode de déplacement de plus en plus prisé. Si sa pertinence en milieu urbain et semi-urbain n'est pas à démontrer, il apparaît également pertinent dans les territoires à faible densité même si des contraintes spécifiques sont à prendre en compte.

La voiture est traditionnellement reine en milieu rural, avec près de 80 % des déplacements effectués en voiture individuelle. Face aux faibles contraintes de la voiture dans cet environnement (circulation et stationnement facilités), le développement du vélo y paraît à première vue difficile. En premier lieu, les usagers cyclistes souffrent d'une sécurité dégradée par le manque d'itinéraires cyclables (en particulier pour les trajets du quotidien), qui conjuguée au trafic important de voitures et de poids lourds, décourage les usagers.

Pourtant, le potentiel report modal du vélo est tout aussi important en zone rural qu'en zone urbaine. Près de la moitié des déplacements en zone rurale font moins de 5 kilomètres, une distance idéale à vélo, que ce soit pour le vélo classique ou le vélo à assistance électrique (VAE). En particulier, le VAE, comme un "véhicule de transition", permet de crédibiliser l'alternative à la voiture.

En résumé, en plus d'être un mode de déplacement décarboné et particulièrement inclusif, le vélo peut être un levier significatif dans le report modal. Néanmoins, la politique cyclable sur les territoires à faible densité revêt des spécificités : « on ne développe pas le vélo en ville et à la campagne de la même façon, et pas nécessairement pour les mêmes usages ».

Sur le terrain, les associations, usagers et experts s'accordent sur les ressorts d'une politique cyclable efficace, reposant sur 3 piliers, formant le « système-vélo » :

- La création d'infrastructures et d'équipements adaptés et sécurisés : aménagements cyclables continus, stationnements vélo adaptés et diversifiés ;
- Le développement d'un écosystème de services : guichet unique, locations, ateliers d'auto-réparation, associations d'usagers, commerçants ;
- La promotion du vélo : actions de communication et d'animations pour inciter au changement de comportement ; en incluant également dans le champ de ces actions la dimension du vélo comme élément d'attractivité du territoire, notamment touristique.

Source : Fédération française des usagers de la bicyclette, 2019

2.3. Le développement les infrastructures et équipements cyclables

Le premier frein est au développement du vélo est le manque de sécurité ressenti par les usagers, tant au plan de la sécurité routière que de la sécurité des biens (risque de vol ou de dégradation du vélo).

Réseau cyclable sur le territoire

La première action à entreprendre par l'AOM est un état des lieux des pistes et bandes cyclables, voies vertes sur le territoire, car elles sont souvent plus nombreuses qu'on ne le pense.

Le développement de la pratique peut ensuite passer par une amélioration de la signalétique grâce à un meilleur jalonnement cyclable. Le coût est estimé à 330€/km hors agglomération, et 1500€/km en agglomération.

Un schéma directeur cyclable peut être adopté, en fonction des besoins et usages. Ce document définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire.

La communauté de communes apparaît comme l'échelon le plus pertinent pour l'élaboration d'un schéma directeur vélo. Néanmoins, toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier peuvent s'en saisir. Ainsi plusieurs départements se sont lancés dans la démarche et il est important de se concerter avec l'échelon départemental, ainsi qu'avec l'échelon régional dans l'hypothèse où il existe un plan régional du vélo qui pourrait faciliter le financement de certains dispositifs.

Une offre de stationnement

Le risque de vol ou de dégradation du vélo apparaît comme une raison importante citée pour la non-possession d'un vélo ou sa non-pratique régulière. Ainsi, il est donc nécessaire qu'une politique cyclable apporte des solutions en matière de stationnement vélo dans l'espace public, aux abords des pôles intermodaux et dans les zones d'activités.

De nombreux dispositifs existent pour stationner les vélos et leur pertinence dépend à la fois des besoins et usages, du lieu d'implantation et de la capacité financière de la collectivité.

Une programmation à moyen terme des stationnements vélo peut être réalisée au niveau intercommunal à l'aide d'une carte et d'un tableau recensant la localisation du dispositif, le type de stationnement retenu, le nombre d'unité, le montage financier et le planning de mise en œuvre. De plus, dès l'installation de l'équipement, il est important d'adapter les supports de communication en conséquence (plans, applications mobile, carte interactives, panneaux), afin d'en informer les usagers et de faciliter leur parcours.

En termes d'équipement, il faut différencier le stationnement de courte durée à celui de longue durée :

- <u>Pour le stationnement de courte durée</u>

  En centre-bourg et dans les zones d'activités, les arceaux sont dédiés à un stationnement de quelques minutes à quelques heures. Faiblement coûteux et peu encombrants, ils peuvent être installés de manière régulière à proximité des commerces et des équipements publics, pôles générateurs de trafic (administratifs, commerciaux, culturels, sportifs).

- Stationnement de longue durée

  Des abris ou parkings sécurisés pour vélo sont en particulier implantés aux abords des pôles d'échanges multimodaux (gares, arrêts de bus, aires de covoiturages) et dans certaines zones d'activités. Leur accès peut être conditionné à un abonnement de transport. Ces équipements sécurisés sont adaptés à un stationnement nocturne ou à la journée, à un stationnement de plusieurs jours.

Type d'équipement	Arceau	Abri / box	Abri sécurisé
Coûts moyens d'investissement par place vélo	40 €	200 € à 600 €	1000 € à 1500 €

Pour l'élaboration de la programmation de stationnements vélo, il est important de consulter la population et de s'appuyer sur l'expertise des associations locales d'usagers.

Enfin, la collectivité peut jouer un rôle d'incitation auprès des entreprises afin d'installer des équipements de stationnement vélo adaptés.

2.4. Le développement de solutions vélo

- Aide à l'achat/réparation d'un vélo/VAE
- La mise en location de VAE en location longue durée ; exemple : CC Val d'Ille d'Aubigné (35) qui met à disposition des VAE depuis 2012
- Service de vélo en libre-service avec ou sans station

2.5. Faire la promotion du vélo et soutenir son développement

Au-delà des infrastructures et des services mis en œuvre pour faciliter et soutenir la pratique du vélo, il est nécessaire d'en faire la promotion et de contribuer au développement d'une culture vélo, comme évoqué dans le Plan Vélo du Gouvernement.

Cela comprend :

- Créer une "Maison du vélo" / maison de la mobilité. Associations telles que l'Heureux cycleur ;
- Actions de communication et d'animations ;
- Action de sensibilisation et de remise en selle ;
- Ateliers d'auto-réparation, vélocistes ;
- Soutenir les acteurs locaux du vélo (boutique de vendeurs et réparateurs, associations d'usagers) ;
- Élément d'attractivité touristique du territoire : développer les vélo-routes intégrées dans les schémas départementaux, régionaux et nationaux.

3. Construire des services adaptés à certains publics : solutions segmentielles

3.1. L'autopartage

L'autopartage consiste à proposer un véhicule à la location pour une durée de quelques heures. Il permet à ses usagers, schématiquement, de disposer d'une voiture sans ses inconvénients. Il existe deux grandes catégories de services d'autopartage : l'autopartage en boucle et l'autopartage en trace directe.

La première, l'autopartage en boucle, est la plus contraignante pour l'utilisateur. D'une part, elle requiert une réservation à l'avance indiquant l'heure de retrait et l'heure de remise du véhicule ; d'autre part, le point d'arrivée doit impérativement être le même que le point de départ, mais elle peut bénéficier d'une logique « communautaire », telle que celle promue par certains adhérents du Réseau Citiz incitant à la « mise en partage » de véhicules individuels dans un service d'autopartage en boucle, comme à Grenoble pour Citiz Alpes Loire.

L'autopartage en trace directe autorise au contraire une plus grande souplesse d'utilisation, puisqu'il ne nécessite ni réservation, ni respect d'une durée précisée à l'avance. Par ailleurs, l'usager a la possibilité de déposer le véhicule à un endroit différent de celui de départ. Deux formules sont observées dans ce cadre : l'autopartage en trace directe avec stations qui suppose un dépôt dans une station, possiblement autre que celle d'origine ; et l'autopartage en trace directe sans station (ou free-floating), dans lequel le véhicule peut être pris et rendu sur n'importe quel emplacement de stationnement autorisé dans un périmètre donné.

En pratique, la collectivité dispose de deux options pour mettre en place une offre d'autopartage :

- Mettre à disposition des véhicules municipaux ou intercommunaux sous-utilisés (notamment en dehors des horaires de service) et faire appel à un opérateur privé qui implante son logiciel dans les véhicules concernés et gère le service ;

- Recourir à un opérateur spécialisé qui fournit ses propres véhicules, solution plus onéreuse que la précédente mais permettant de déployer une flotte plus importante, si c'est jugé pertinent eu égard aux besoins et au potentiel du territoire.

L'autopartage en boucle domine largement le marché français et dispose d'une offre plus ancienne que l'autopartage en trace directe. Dans l'édition 2019 de son Enquête Nationale sur l'Autopartage soutenue par l'Ademe, le bureau de recherche 6t estime qu'en province, l'autopartage, lorsqu'il est associé au vélo, forme un levier particulièrement efficace de démotorisation. Parmi les avantages les plus fréquemment cités par les utilisateurs de services d'autopartage en France, arrivent en tête le fait d'éviter les problèmes liés à l'entretien d'un véhicule personnel et le moindre coût par rapport à une voiture individuelle (pour respectivement 82% et 81% d'entre eux), suivi par le caractère écologique de la solution (74%). Quant au profil des usagers, les ménages de plus d'une personne sont largement surreprésentés, en particulier les familles avec enfants.

Toutefois, l'autopartage reste aujourd'hui encore un mode de déplacement de niche, plébiscité majoritairement par des actifs urbains diplômés de l'enseignement supérieur. Le paradoxe est ce que ce sont justement les populations les moins aisées, y compris les retraités, qui auraient le plus intérêt à recourir à l'autopartage au vu de la réduction des frais que celui-ci permet.

Pour contrer la sous-estimation fréquente des frais induits par la possession d'une voiture individuelle et la visibilité bien plus importante des coûts de l'autopartage, 6t suggère que les collectivités pourraient encourager la modification des comportements en proposant une tarification solidaire, par exemple sous condition de ressources. Pour rendre l'offre plus attractive encore, le développement simultané du tandem vélo-autopartage constitue une alternative bimodale particulièrement intéressante. L'on remarque en effet que les personnes ayant recours à l'autopartage utilisent en moyenne davantage le vélo qu'ils ne le faisaient avant d'adopter ce mode de déplacement.

Clem', qui se présente comme une plateforme d'écomobilité partagée, est aujourd'hui l'opérateur majeur de services d'autopartage destinés aux territoires ruraux et périurbains. Il propose depuis 2010 de l'autopartage en boucle s'appuyant sur des véhicules électriques, et complète son offre par des services de recharge, de covoiturage, de transport solidaire (un conducteur bénévole est mis en relation avec un passager dans l'incapacité de conduire), et même de vélopartage (vélo à assistance électrique).

3.2. Le transport à la demande

Le transport à la demande (TAD) une un service sur-mesure, coûteux mais parfois indispensable pour des publics éprouvant des difficultés à se déplacer (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, mais aussi écoliers ou adultes ne disposant pas du permis de conduire, leur interdisant de facto le recours à l'autopartage) dans des zones insuffisamment desservies.

Deux types de TAD sont à différencier : le TAD zonal et les lignes virtuelles. Tandis que le premier se déplace au gré des demandes des utilisateurs sur un territoire donné, les lignes virtuelles sont-elles définies à l'avance, avec des itinéraires et des arrêts fixes, mais, à la différence des lignes régulières, la course n'est déclenchée que sur réservation.

- Le TAD zonal offre une grande souplesse de fonctionnement ainsi qu'une couverture maximale du territoire. En revanche, il réclame des coûts importants qu'il convient de maîtriser en réduisant par exemple l'amplitude horaire, ou encore en limitant la zone d'intervention du service. Parmi les coûts incompréhensibles, il est à noter que les véhicules circulent souvent à vide, sans passager, jusqu'à 50% des kilomètres totaux.

- Le TAD "lignes virtuelles", puisqu'il fonctionne sur un modèle similaire à celui des lignes régulières, vient en parfait complément à ces dernières, que ce soit pendant les vacances scolaires ou simplement en heures creuses. Il permet d'anticiper plus aisément les coûts tout en mettant à disposition des usagers un service clair et lisible. La contrepartie de ces avantages est, naturellement, une couverture territoriale incomplète et rigide.

Les critères d'efficacité du TAD sont les suivants :

- Comparaison coût du TAD vs coût d'une ligne régulière : mettre en place un service de TAD n'est économiquement pertinent qu'à condition que son coût global soit inférieur ou égal à celui d'une ligne régulière. Transdev évalue le coût global par passager et par trajet entre 8€ et 30€ ; au kilomètre, il s'élève entre 1,50€ et 6€ par passager.

- Un système de réservation efficace, le plus souvent via une centrale de réservation, à combiner éventuellement avec une plateforme Internet et mobile, pour une organisation

optimisée (traitement et transmission de l'information au conducteur) et des démarches fluides pour les usagers.

- Un réseau de modes de transport cohérent, pour éviter la redondance et assurer un recours au TAD que lorsqu'il s'avère nécessaire (public en incapacité de recourir aux autres solutions de mobilité, lignes régulières trop coûteuses, alternatives moins carbonées inadaptées).

Le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (SMPTL) développe depuis 2008 une importante offre de TAD sur son territoire d'action (119 communes adhérentes issues de trois Communautés de Communes, 37 000 habitants). L'offre est subdivisée en trois catégories :

- « TAD village » : fonctionne sur le modèle des lignes virtuelles avec 8 points d'arrêt identifiés, au départ du domicile de la personne ayant réservé. Il est disponible 6 demi-journées par semaine pour 5 000 à 6 000 trajets effectués par an (une personne transportée étant comptabilisée comme un trajet, indifféremment du nombre de passagers à bord du véhicule), soit entre 96 et 115 trajets par semaine.

- « TAD gare » : relie la gare de Culmont-Chalindrey, excentrée et difficilement accessible (terrain en pente) au domicile des usagers. Le service est accessible en heures de pointe, 1h matin et soir, 365 jours par an, dans les deux sens. Il permet le transport de 1 300 personnes chaque année, soit une moyenne de près de 2 personnes par heure.

- « TAD ligne solidaire » : s'adresse à un public en réinsertion, qui permet le transport de ses utilisateurs depuis la commune de Langres vers des associations et des chantiers d'insertion. Cette ligne demeure peu utilisée, 60 à 100 passagers y ayant chaque année recours.

Les réservations se font grâce à un numéro vert ou par le biais d'un kiosque de la mobilité qui propose un accueil physique à Langres. Les courses sont assurées par trois sociétés de taxi et une société de transport (Prêt à Partir) auxquelles le syndicat mixte a fait appel via des marchés publics.

Les communes adhérentes cotisent chaque année auprès du SMPTL pour un montant de 3,90€ par habitant pour bénéficier des TAD village et gare. Les usagers contribuent également lors de leurs trajets à hauteur de 3€ par trajet et par usager, quelle que soit la distance parcourue ou la durée de la course, ce qui permet de couvrir 10 à 20% des coûts de fonctionnement. Le reste est financé par la région Grand Est qui constitue le principal contributeur du TAD Pays de Langres puisqu'elle subventionne 50% du TAD village et jusqu'à 95% du TAD gare.

Le TAD ligne solidaire, marginal dans son utilisation, forme une exception dont le prix est limité à 3€ l'aller/retour par usager pour faciliter son accès au public en réinsertion visé, le déficit structurel d'exploitation étant comblé par autofinancement.

Notons que le SMPTL ne paye que le kilomètre chargé, c'est-à-dire lorsqu'un passager est à bord du véhicule ; les trajets sans passager et le temps d'attente ne sont pas facturés par les prestataires.

3.3. Le ramassage scolaire alternatif

Le ramassage scolaire alternatif peut prendre différentes formes qui permettent de diminuer le trafic routier en heures de pointe, d'inciter les enfants à recourir aux mobilités actives, de soulager les parents contraints par leurs horaires de travail, tout en assurant la sécurité des écoliers. Il en existe deux formes majeures : le pédibus et le vélobus. Il s'agit de ramassages scolaires, à pied ou en vélo, organisés et menés par des adultes bénévoles, généralement des parents d'élèves, en fonction des

disponibilités. L'encadrement doit être de 2 à 3 adultes par groupe de 15 écoliers. Ces initiatives peuvent impliquer tout à la fois des associations de parents d'élèves, les directions des écoles et des associations locales.

La Communauté de Communes de Champagne Picarde vient par exemple de lancer une expérimentation qui devrait débuter à la rentrée 2020 dans un ou deux bourgs volontaires. Cette expérimentation s'inscrit dans le cadre du challenge d'écomobilité présenté par la région des Hauts-de-France. Avant la mise en place opérationnelle de l'expérimentation, la Communauté de Communes a dû réaliser une enquête sur les déplacements domicile-école et sur l'accessibilité des écoles permettant d'accompagner les communes et les directeurs d'écoles volontaires dans l'élaboration d'un Plan de Déplacement des Etablissements Scolaires. Ce dernier a pour objet principal la mise en place de lignes de pédibus et de vélobus ainsi que la promotion du covoiturage entre parents. Le vélobus en particulier requiert un investissement matériel initial. L'intercommunalité a choisi d'acheter deux S'Cool Bus auprès de la société éponyme, qui sont des rosalies à huit places avec coffre pour les cartables et toit amovible. Ils bénéficient d'une assistance électrique qui offre une autonomie de 25 km pour un temps de recharge sur prise sectorielle de 5h. Pour optimiser leur usage, l'EPCI entend prêter les vélobus aux enseignants qui souhaitent y recourir dans le cadre de sorties scolaires.

Ce projet a été financé de moitié par un appel à projets TENMOD opéré par l'Ademe dans le cadre de l'initiative France Mobilités, et l'autre moitié par financement participatif via une plateforme en ligne. Ces financements couvrent l'achat des deux S'Cool Bus, les créations graphiques, la signalétique et l'aménagement et les prestations de sensibilisation (voir plus bas).

Pour ce qui est du pédibus, la coordination peut se faire naturellement via des associations locales, associations de parents d'élèves, avec le soutien de l'école. La société PetitBus propose cependant une application à laquelle peuvent souscrire les collectivités ou associations pour faciliter l'organisation entre parents, de manière gratuite pour ces derniers.

Afin d'aider ceux qui le souhaitent à se lancer dans des démarches de déplacements scolaires solidaires et respectueux de l'environnement (vélobus, pédibus, covoiturage), le Club des Villes et Territoires Cyclables, réseau regroupant plus de 1500 collectivités et leurs satellites engagés pour le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable, et le réseau associatif d'éducation pour une ville durable Vivacités Ile-de-France, ont cofondé en 2018 le Portail National de l'Ecomobilité Scolaire (https://mobiscol.org/), soutenu par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire. Cet outil met à disposition des retours d'expériences, études de cas et conseils pour la mise en place de politiques cohérentes d'écomobilité scolaire.

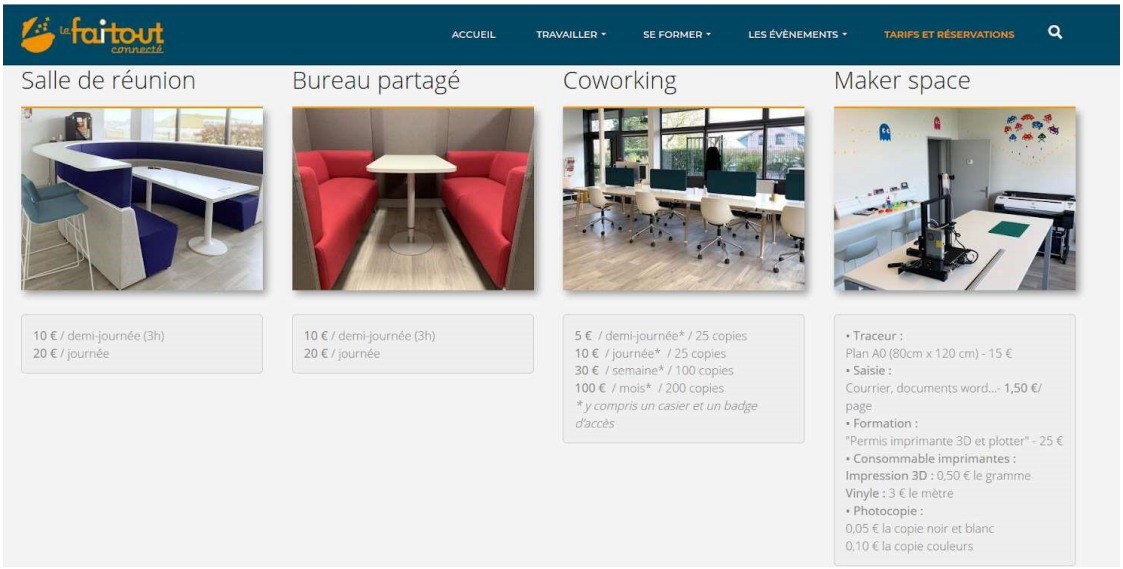
4. Promouvoir la non-mobilité

Avant de penser comment se déplacer autrement, il convient d'étudier si certains trajets peuvent être évités à moindre frais, si l'on reprend la démarche ERC (pour éviter - réduire - compenser) au cœur de certaines politiques environnementales.

4.1. Réduire les distances domicile-travail

Ceci s'applique notamment aux territoires situés à proximité d'un bassin d'emploi important. La Communauté de communes Champagne picarde (Aisne), a ainsi décidé de créer un tiers-lieu en 2018 pour diminuer la part des déplacements pendulaires quotidiens. En effet, 48% des actifs du territoire travaillent hors de la Communauté de communes (soit dans l'agglomération de Laon, soit dans l'agglomération de Reims). L'objectif de la création du « Faitout connecté » est donc de retenir les actifs domiciliés sur le territoire, en leur proposant des espaces de travail à proximité de leur domicile pour réduire le nombre de trajets quotidiens domicile-travail, les coûts associés ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.

Adossé à une Maison de service au public, il propose des espaces de télétravail et de coworking, un espace d'accès libre (avec imprimantes et accès à Internet), une salle de réunion connectée et une crèche de 12 places. Les tarifs varient selon l'offre (espace de coworking, bureau partagé et salle de réunion) et la durée. Les locations peuvent se faire à la demi-journée, à la journée ou davantage, un tarif dégressif étant appliqué pour l'espace de coworking.



Capture d'écran du site Internet Faitout connecté

Des formations peuvent également y avoir lieu, et des ateliers y être organisés régulièrement, comme des animations centrées sur le numérique à destination des enfants (payantes, avec un système de carte de fidélité), les « MercreGeeks ». Par l'accompagnement proposé vers le numérique et les outils mis à disposition, il permet également de lutter contre l'illectronisme, qui touche, selon Le Courrier des Maires et élus locaux, 17% des personnes sur le territoire (contre 7% pour la moyenne nationale).

Selon Le Courrier des Maires et élus locaux, le Faitout connecté a coûté 100 000 euros (équipements informatiques, mobilier) financés en majorité par l'Etat (contrat de ruralité), la région et le département. Ses frais de fonctionnement s'élèvent en 2018 est de 79 000 euros, avec 45 000 euros de la région, et deux animateurs numériques, un agent d'entretien et deux jeunes en service civique titulaires d'un BTS informatique et réseau.

4.2. Favoriser le télétravail

La même Communauté de communes Champagne picarde a décidé, dans le cadre de sa démarche de réflexion sur les mobilités, d'inciter davantage au télétravail. Pour ce faire, elle va mener une étude destinée à stimuler la fréquentation du Faitout connecté, informer les entreprises de Laon et de Reims de plus de 50 employés des services et équipements existants sur le territoire, renforcer la communication à destination des employés et cadres ayant déjà répondu à l'enquête sur les mobilités et enrichir son offre de journées thématiques. Ces mesures seront financées à 50% dans le cadre d'un appel à projet TENMOD opéré par l'Ademe dans le cadre de l'initiative France Mobilités et auront pour objectif de limiter les déplacements quotidiens domicile-travail.

Le télétravail a naturellement vocation a être favorisé, voire prescrit comme mode d'organisation sauf exception pour les activités « de bureau » dans le contexte de persistance de la crise sanitaire.

5. Favoriser l'intermodalité

Le terme « intermodalité » désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour réaliser un déplacement. Ce terme ne doit pas être confondu avec la « multimodalité » qui est la pratique alternative de différents modes de transport pour effectuer un ou plusieurs déplacements. En théorie, il embrasse tous les modes, mais dans la pratique, les politiques intermodales mises en œuvre jusqu'à aujourd'hui étaient surtout centrées sur les transports publics et la voiture personnelle. L'élargissement des politiques intermodales au vélo et aux nouveaux services de mobilité est plus récent et partiel, se traduisant essentiellement par des aménagements physiques aux abords des gares ou pôles d'échange, et allant parfois jusqu'à l'intégration de services de location de vélo en libre-service ou d'autopartage sur un support billettique interopérable.

Nous étudions dans cette partie deux facettes de l'action publique en faveur du développement de l'intermodalité :

- Aménager des espaces physiques (voies, stationnement, services) favorables à l'intermodalité ;
- La mise en place d'outils numériques favorisant l'intermodalité pour l'usager : les solutions Mobility as a Service (Maas)

5.1. Faciliter l'intermodalité des espaces : gares, aires de covoiturage

- Permettre un accès piéton et vélo
- Développer les stationnements vélo
- Offrir des services et des facilités "physiques"

5.2. Mettre en place des services de "Mobility as a Service" (MaaS)

- Centraliser et recenser toutes les offres de mobilité sur une application numérique unique (et développer des alternatives pour les personnes n'ayant pas accès aux outils numériques)
- Mettre l'utilisateur au cœur de la solution
- Création d'un "compte" ou "pass" mobilité avec différents avantages

Les solutions MaaS développées par des acteurs tels que Cityway (groupe Transdev) ou Kisio (groupe Keolis) offrent aux collectivités trois grands champs de services :

- L'information usagers ;
- La réservation et vente du service de mobilité ;
- Piloter et optimiser la mobilité, notamment grâce aux données recueillies.

L'information usagers désigne l'ensemble des solutions destinées à améliorer l'expérience de l'utilisateur.

Recommandations :

- Veiller, le cas échéant par des prescriptions réglementaires à l'échelle de l'AOM, à la compatibilité de l'intégration des solutions servicielles de mobilité (transport en commun mises en œuvre dans une possible solution numérique MaaS

- Penser les alternatives ou support spécifique (ex. guichet d'accueil du public dans un organisme public local) pour les personnes éloignées du numérique

- Dialoguer avec le conseil régional pour la mise en place d'une solution MaaS intégrant les transports interurbains et à l'échelle de la communauté de communes ou s'insérer dans un MaaS régional

6. Communication : susciter et accompagner le changement de comportement

6.1. Accompagner les entreprises

Du fait de l'importance de la place du travail dans les mobilités quotidiennes, les entreprises ont un rôle capital à jouer dans le changement de comportements et constituent un maillon essentiel du trinôme, avec les habitants et la collectivité territoriale. C'est dans cet objectif qu'a été prévu le Plan de Mobilité, obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés depuis le 1er janvier 2018 et l'entrée en vigueur de la Loi de Transition énergétique pour une Croissance Verte.

Selon l'ADEME, un Plan de mobilité est un « ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. » Tous les déplacements sont concernés, et au premier lieu les déplacements des employés.

De nombreuses mesures peuvent entrer dans un Plan de Mobilité dont par exemple :

- La promotion du vélo (aménagements spécialisés, remise d'un kit vélo, mise en place de l'indemnité kilométrique vélo…)
- La mise en place d'un système de covoiturage (chèque covoiturage, réservation de places spécifiques...)
- Ou d'un système d'autopartage.

Plusieurs entreprises localisées sur un même site peuvent mettre en place un Plan de Mobilité interentreprise. Une fois établi, le Plan de Mobilité doit être transmis à l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Selon les chiffres de l'ADEME repris par Le Shift Project dans son Guide pour une Mobilité quotidienne bas carbone (2020), seules 8% des entreprises sont en règle, faute de connaître les avantages d'un tel système (ponctualité des employés, diminution des risques d'accident, meilleure accessibilité du lieu de travail, impact sur le bien-être au travail…). Le rôle de sensibilisation des collectivités est alors primordial.

6.2. Animations et communication

L'animation et la communication font partie des facteurs clef de réussite évoqués par la plupart des opérateurs interrogés. Comme le résume la plaquette commerciale de RézoPouce ainsi que nos nombreux interlocuteurs, "La communication = 90% du projet".

La communication doit être adaptée au public ciblé et être la plus diversifiée possible.

Les opérateurs peuvent fournir - selon les offres - des contenus adaptés à la presse locale, aux réseaux sociaux et à l'affichage communal ainsi qu'un accompagnement dans la communication. RezoPouce a par exemple fait le choix d'ouvrir l'accès à un certain nombre de ressources aux collectivités qui souhaiteraient mettre en place leur solution en l'incluant dans les coûts d'adhésion, mais laisse les communes imprimer les supports de leur choix auprès d'imprimeurs locaux.

Territoires Conseils, service de la Banque des Territoires à destination des collectivités locales de plus petite taille, insiste sur l'importance de trouver un nom simple au dispositif, si possible en le rattachant à la marque régionale si elle existe (comme Mouv'Ici en Auvergne RhôneAlpes par exemple) ; et de donner à lire des exemples de témoignages d'usagers pour faciliter l'identification et l'incarnation du dispositif.

Néanmoins, la visibilité du dispositif ne suffit pas à impulser un changement de comportement. Les inquiétudes liées au fait de voyager avec une inconnue ou de ne pas maîtriser tous les détails de son déplacement appellent à un travail sur les représentations, que la communication sur papier glacé ne suffira peut-être pas à faire évoluer.

Le bouche-à-oreille, et l'animation, permettent de faire ce travail de long terme. Les relais d'information locaux sont pluriels et concernent en priorité les agents communaux et secrétaires de mairie. Ils pourront apprendre à parler de la solution, rassurer les utilisateurs et accompagner les nouveaux usagers dans leurs premières réservations. D'autres relais d'information peuvent être formés puis mobilisés : les artisans et commerçants, les entreprises dans lesquelles des formations peuvent parfois être organisées, ainsi que les associations. La présence d'animateurs au lancement du projet peut également faciliter son adoption. A titre d'exemple, la société normande S'CoolBus, qui vend des vélos destinés au transport scolaire (8 enfants maximum), loue des véhicules pendant les semaines de vacances scolaires aux collectivités tentées par sa mise en place dans le but de familiariser les potentiels utilisateurs et organise également des semaines de sensibilisation.

Une pédagogie spécifique est également à développer afin de favoriser l'élargissement du « capital mobilité » des plus jeunes : organiser des ateliers de sensibilisation au vélo, mettre en place un pédibus pour aller à l'école, encourager les sorties scolaires ou les déplacements en train ou en bus en sont des exemples. La représentation des possibles se construit dès l'enfance, par la culture familiale et l'expérimentation, ce qui explique l'importance de cet aspect de la communication sur un projet.

Ce travail constitue un aspect de l'animation, poste capital dans la réussite du projet mais très coûteux à la collectivité (environ ½ à 1 ETP). Il peut s'agir d'un(e) chargé(e) de mission qui voit ses prérogatives étendues, éventuellement appuyé par un(e) volontaire en service civique ou un(e) stagiaire dans un contexte de moyens limités. Outre les formations, l'animation peut aussi consister en l'organisation de cafés de rencontres et de présentation du dispositif, de tenue de stands lors d'événements sur le territoire (marchés, festival, forum des associations, stand à la médiathèque, à la piscine ou au supermarché), ou d'ateliers de sensibilisation au vélo dès le plus jeune âge.

En termes de coûts et si la collectivité souhaite le prendre à sa charge, trois options sont possibles selon les besoins, les ressources existantes et la volonté politique : un (ou une) volontaire en service civique, l'appui d'un (ou une) stagiaire, l'extension des prérogatives d'un titulaire de poste et le recrutement d'un(e) chargé(e) de mission.

- L'engagement en service civique doit se faire sur une durée de 6 à 12 mois. La rémunération du volontaire est comprise entre 573 et 680 € par mois, pour un engagement compris entre 24 et 35 heures par semaine. Sur cette somme, 106€ sont versés par la collectivité (en espèces ou en nature - ticket-restaurant, prise en charge de la carte de transports...), le reste est pris en charge par l'Etat et complété selon les cas par une bourse. Cela représente donc pour la collectivité un coût compris entre 636 et 1272 € par an (chiffres 2020).

  Il convient néanmoins d'apporter quelques précisions sur la mission d'un volontaire. Le service civique diffère du stage par son objectif : contrairement à ce dernier, il n'est pas de mettre en pratique des compétences acquises en formation. Par conséquent, la mission n'a pas à être réservée à un ou une étudiant (e) : elle doit être accessible à tous, sans filtre de compétence. Le ou la volontaire est mobilisé(e) "sur des missions utiles à la société, qui lui permettront de s'enrichir personnellement, notamment en tant que citoyen[ne]". Enfin, le volontaire en service civique ne peut pas remplacer un agent et doit être encadré.

- Un stage ne peut excéder une durée de 6 mois. Depuis 2014, tout stage d'une durée supérieure à deux mois doit faire l'objet d'une gratification à un niveau minimal de 15% du plafond horaire de la Sécurité sociale (soit 3,90€ par heure, 573€ net par mois sur une base lissée de 21 jours ouvrés, chiffres 2020). Selon le site de l'URSAFF, "n'entre pas dans la base de calcul des cotisations, la fraction de la gratification, en espèces ou en nature, versée aux stagiaires qui n'excède pas, au titre d'un mois civil, le nombre d'heures de stage effectuées au cours du mois considéré multiplié par 15 % du plafond horaire de la Sécurité sociale. La franchise de cotisations s'applique également aux gratifications versées à titre facultatif par l'organisme d'accueil. Si le seuil de la franchise de cotisation est dépassé, seule la fraction excédentaire est assujettie aux cotisations de Sécurité sociale, à la CSG et à la CRDS, à la contribution solidarité autonomie, au Fnal. Le stagiaire n'ayant pas le statut de salarié, même dans le cas où la gratification versée dépasse le seuil de franchise, les contributions d'assurance chômage et organisation syndicale ne sont pas dues." Le coût d'un stage pour une collectivité débute donc environ à 7 200 € par an.

  Contrairement au service civique, le stage doit être intégré à un cursus de formation. Les stages hors cursus pédagogique, c'est-à-dire non-inscrits dans un cursus scolaire ou universitaire, sont interdits : le stage doit permettre au stagiaire d'acquérir les compétences professionnelles liées à sa formation, et ne peut pas exécuter des tâches correspondant à un travail permanent.

- Une autre option peut être l'élargissement des prérogatives d'un(e) chargé(e) de mission touchant à des sujets proches (environnement - PCAET, CTE - ou spécifiquement sur les mobilités), si la situation le permet. Le temps nécessaire est estimé à ½ à 1 ETP (soit approximativement entre 15 000 € par an et 35 000 € par an).

- Le recrutement d'un agent supplémentaire reste l'option coûteuse pour la collectivité, comprise entre 20 000 et 35 000 € par an selon sa rémunération.

6.3. Quelques exemples de mesures incitatives

Certaines mesures ont déjà été exposées dans les paragraphes antérieurs.

Tout d'abord, fournir une première expérience gratuite (pour le vélo électrique, la voiture en autopartage, le bus ou le covoiturage) peut aider à promouvoir le dispositif et faciliter son adoption. Le coût du service, supporté par la collectivité, reste marginal par rapport aux coûts liés aux investissements. A titre d'exemple, le Conseil départemental du Val d'Oise et le Parc national du Vexin ont déployé avec Ecov un réseau de lignes de covoiturage et ont choisi, pour en soutenir le développement, d'opter pour une période de gratuité pour l'usager. Chaque conducteur inscrit sur l'application reçoit entre 1€ et 2€ par trajet, à mettre en regard avec le coût de l'aménagement de chaque arrêt (aménagement et installation du panneau), compris entre 1000 et 2000€. Le réseau compte actuellement une quinzaine d'arrêts (une nouvelle ligne comprenant 5 arrêts est en cours de déploiement), ce qui permet d'évaluer le montant de l'investissement réalisé entre 15 000 et 30 000 €. La subvention partielle du service, intéressante pour en soutenir le développement, reste abordable par rapport au coût de l'investissement et aux externalités positives qu'il génère.

De plus, des compensations incitatives peuvent également être mises en place au lancement du ou des nouveaux dispositifs, tel que la mise à disposition de places de parking spécifiquement dédiées aux covoitureurs, un système de bons d'achats ou une indemnisation pour les covoitureurs qui acceptent d'adhérer au réseau mis en place - qu'ils transportent ou non un passager. Si l'on reprend l'exemple évoqué plus haut de Covoit'Ici dans le Vexin, les conducteurs qui acceptent de covoiturer sont indemnisés « a priori » à hauteur de 0,50€ par trajet, qu'ils transportent ou non des passagers, afin de les fidéliser et d'étoffer l'offre pour nourrir la demande à venir, tout en contribuant à réduire leur propre budget automobile de façon non négligeable (20 euros par mois travaillé pour 200 euros par an environ).

Enfin, le déploiement d'équipements et aménagements urbains spécifiques (notamment concernant le vélo) peuvent constituer un levier intéressant. Ces exemples ont déjà été développés plus haut : ateliers de mise à disposition de matériel pour réparer de vélos ou destinés à apprendre comment faire, prêt de pompes, de casques, d'antivols ou de casiers ou encore installation de mobilier urbain pour accrocher son vélo ou de casiers sécurisés, autant de moyens de soutenir les évolutions dans les pratiques.

Outre les mesures jouant sur la motivation extrinsèque, d'autres dispositifs permettent de jouer sur la motivation intrinsèque des usagers : des ménages sont ciblés pour participer à une expérimentation, accompagnée de bilans chiffrés pour mesurer l'impact carbone de leurs nouveaux comportements. Selon Territoires Conseils, 30 à 40% des personnes accompagnées changent de manière pérenne de comportement. Néanmoins, ce dispositif ayant un coût très élevé (100€ par personne suivie si l'on fonctionne avec une application, 15 à 30 fois plus si le suivi ne se fait de personne à personne), le choix a été fait de ne pas le présenter en détail.

6.4. Choisir les bons mots

L'automobile individuelle reste inconsciemment parée de nombreuses vertus : liberté individuelle, confort, fiabilité. La remplacer suppose donc outre des alternatives efficaces un nouvel imaginaire. Voici donc quelques pistes.

Le lien entre mobilités alternatives et vivre mieux peut être mis en avant : marcher pour préserver sa santé, se reconnecter au rythme des saisons, profiter du temps du covoiturage pour discuter.

L'attachement au territoire peut également être un solide vecteur de représentations positives. Moins se déplacer, c'est être plus présent localement et opter pour une démarche économiquement et

socialement solidaire : soutenir l'emploi local, conserver la singularité de son cadre de vie par rapport à celui d'un centre urbain, entretenir les liens sociaux et les coopérations de proximité.

Il peut être utile de neutraliser les idées reçues par des exemples comme par exemple rappeler que parcourir 1,5 km prend une dizaine de minutes à vélo.

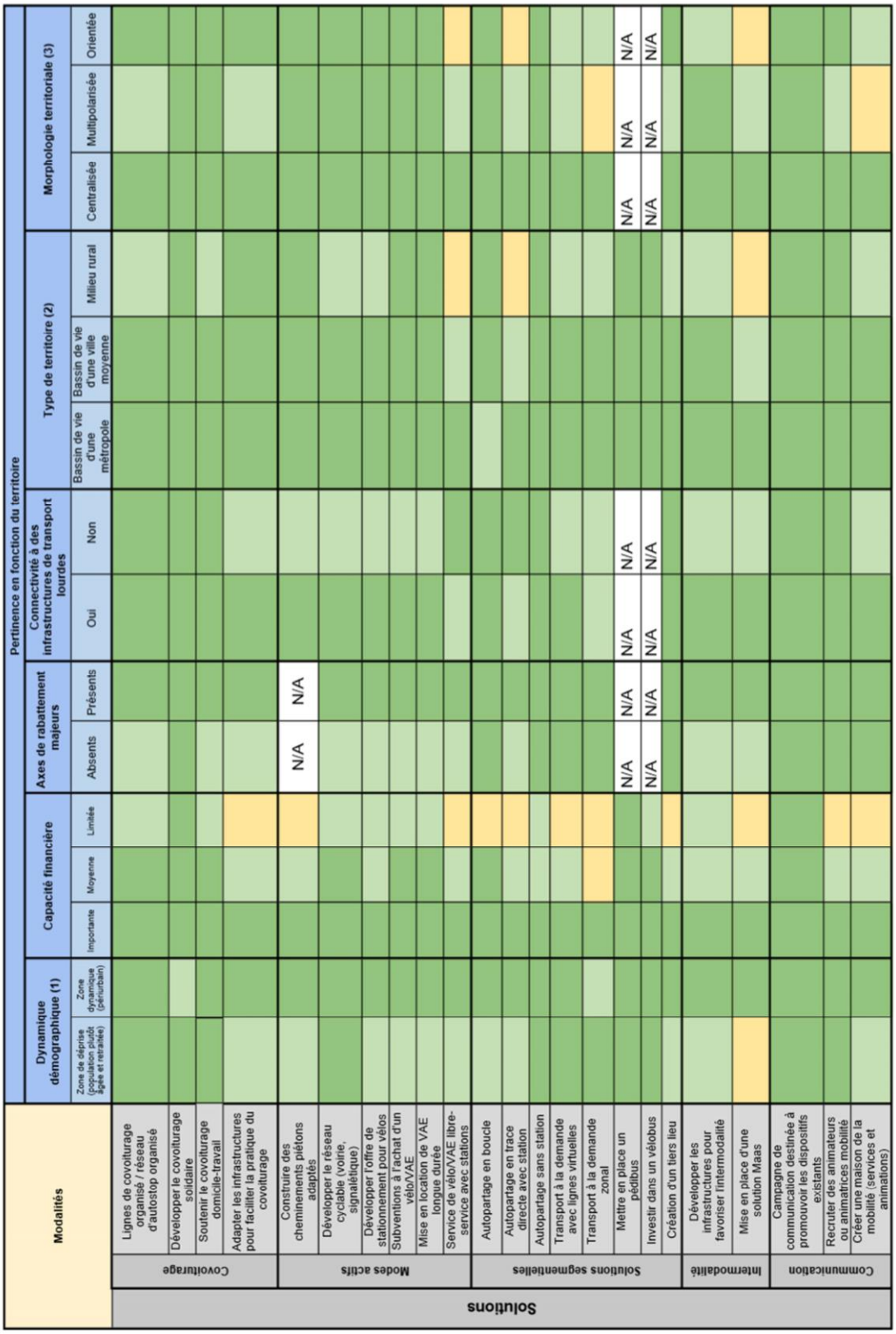
Enfin, l'argument économique (réduction du poids du budget mobilité pour les ménages) mérite d'être mis en avant en particulier pour les déplacements pendulaires domicile-travail.

Outre les messages, une attention particulière doit être apportée à la cible de ces messages. Des offres généralistes permettent par exemple d'éviter ou de limiter l'effet de stigmatisation envers ses usagers. Il convient également de ne pas culpabiliser les personnes dépendantes de leur voiture pour leurs déplacements quotidiens - certains trajets peuvent difficilement être substitués, mais de leur proposer une contribution à une mobilité plus durable ou plus inclusive en devenant offreur de places de covoiturage, par exemple.

8. Tableau de synthèse des solutions et des opérateurs

Solutions		Critères	Coûts			Mode de financement des investissements			Recours à un prestataire pour l'investissement	Travaux (génie civil, infrastructures lourdes)	Dans le bassin de vie d'une métropole régionale / milieu rural		Public					Exemples d'opérateurs
			Coûts d'investissements	Coûts de fonctionnement	Coûts pour l'usager	Subventions, appels à projets	Budget de la collectivité	Recours au financement participatif			Bassin de vie d'une métropole	Milieu rural	Actifs véhiculés	Actifs sans voiture	Scolaires	Personnes âgées	Personnes à mobilité réduite	
Solutions	Covoiturage	Création d'un tiers lieu	++	+++	+	++	+		+	+	+++	+	+++	+	++	+++	++	
		Campagne de communication destinée à promouvoir les dispositifs existants	++	+		+	+		+		+++	+++	+++	+++		+++	+++	
		Mettre en place un réseau de covoiturage ou d'autostop organisé	+	+	+	++	+		+++	+	+++	++	++	++		+++	+	Rezo Pouce, Ecov, Klaxit, Karos
		Développer le covoiturage solidaire	+	++	+	++	+		++	+	+++	++	++	++		+++	++	Mobicoop
		Adapter les infrastructures pour faciliter la pratique du covoiturage	+++		+	+	++		+++	+++	+++	+++	+++	++		+++	++	Ecov
	Modes actifs	Construire des cheminements piétons adaptés	+++			+	+++		+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	
		Faire un état des lieux et développer le réseau cyclable (voirie, signalétique)	+++			+	++		+	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++		
		Développer l'offre de stationnement pour vélos	+++	+	+	+	++		++	++	+++	+	+++	+++	+	+		
		Subventions à l'achat d'un VAE	++		+	+	++			++	+++	+	+++	+++	+	+		
		Mise en location de VAE longue durée	++	+	+	+	++		+		++	+	++	++		+		Fluow
		Service de VAE libre-service avec stations	+++	+	+	+	++		+++	+	++	+	+++	+++	+	+		Green On, Zoov, Ecovelo, Oribiky, Koboo, Indigo Weel, Cykleo, Cyclocity
		Créer une maison de la mobilité (services et animations)	+	++		++	++		+	+	+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	
	Solutions segmentées	Autopartage en boucle (point de départ et d'arrivée identiques)	+++	+	+	++	++		+++	+	++	++	+++	+++		++		Clem'
		Autopartage en trace directe avec station	+++	+	+	++	++		+++	++	+++	+++	+++	+++		++		
		Transport à la demande avec lignes virtuelles	++	++	+	++	++		+	+	+++	+++	+	+++	+++	+++	+++	Transdev, Keolis, Hype, Prêt à Partir, sociétés de taxis, etc.
		Transport à la demande zonal	++	+++	+	++	++		+	+	+++	+++	+	+	+	+++	+++	Transdev, Keolis, Hype, Prêt à Partir, sociétés de taxis, etc.
		Mettre en place un péibus	+	+		+	+		+		+++	++			+++			PetitBus
		Investir dans un vélobus	++	=		++	++	++	+++	+	+++	++			+++			S'Cool Bus
		Recruter des animateurs ou animatrices mobilité		+++		++	++				+++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	

9. Tableau d'aide à la décision : pertinence observée des solutions selon les critères du territoire



(1) La dynamique démographique a été considérée comme un indicateur du profil des habitants et de leurs besoins (la prééminence de l'habitat individuel et l'importance des distances à parcourir rendant certaines mesures peu pertinentes, telle que l'investissement dans des infrastructures de stationnement de vélo). Le classement relatif proposé dans le tableau ci-avant privilégie ainsi les solutions les plus frugales technologiquement et économiquement, ainsi que celles destinées à favoriser le partage de la voiture individuelle, moyen de transport le plus adapté à ces contraintes. Parallèlement, les solutions nécessitant donc des investissements lourds (de voirie, d'équipements ou de services comme l'autopartage) ont été discriminées par rapport aux solutions les plus économiques.

(2) Le type de territoire influe largement sur la pertinence des solutions à mettre en place et ce pour plusieurs raisons qui font écho aux capacités financières et démographiques du territoire :

- Les bassins de vie des métropoles (communautés de communes adjacentes au ressort géographique d'une métropole, communauté urbaine ou grande agglomération, par exemple) apparaissent comme les territoires d'implantation les plus favorables aux nouvelles approches de mobilité puisqu'ils cumulent un nombre important d'avantages structurels (utilisateurs plus nombreux / financements plus importants / distances moins importantes). Ainsi, à l'exception notable de l'autopartage en boucle, qui peut souffrir dans ces territoires du manque de flexibilité induit par l'obligation de retourner le véhicule dans la même station que celle d'emprunt et de la concurrence des autres formes d'autopartage, toutes les solutions apparaissent comme pertinentes pour les bassins de vie des métropoles où les distances parcourues sont faibles et concentrées sur un espace dense et équipé en infrastructures.

- Les bassins de vie des villes moyennes apparaissent également comme des territoires propices à l'installation de la majorité des approches présentées dans ce tableau. Toutefois, il convient de mettre en lumière que certaines d'entre elles se révèlent moins adaptées comme les vélos et VAE en libre-service avec station, l'autopartage en trace directe sans station, voire dans certains cas la mise en place d'une solution MaaS. Les raisons de cette moindre adéquation entre ces solutions et ce type de territoire relèvent principalement de l'usage et des besoins des habitants. En effet, la nécessité de déposer le vélo, VAE ou l'automobile en station apparaît comme contraignante et peu adaptée dans des territoires où le recours à un véhicule est indispensable dans la vie quotidienne. À cela s'ajoute la proportion élevée de ménages disposant déjà de véhicules, vélos et VAE personnels les éloignant d'autant de l'utilisation de ces solutions. La pertinence d'une solution MaaS apparaît également faible tant que la diversité de l'offre modale reste réduite dans ces territoires – elle a plutôt vocation à venir parachever, en accompagnement d'un important plan de communication par l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), un effort de diversification du bouquet de services de mobilité proposé sur le territoire.

- Enfin, c'est en milieu rural où les solutions apparaissent plus délicates à mettre en place. En effet, dans ces espaces où les distances à parcourir sont nettement supérieures et le nombre d'usagers moindre, les solutions de covoiturage domicile-travail et la mise en place de lignes ou de réseaux organisés sont plus complexes à mettre en place puisqu'elles dépendent non seulement des habitudes de transport des habitants et sur la fréquentation des axes routiers (densité de population faible). Pour ce qui est des solutions VAE et vélos, les aides à l'achat ou la location longue durée sont plus adaptées à ces territoires où la possession d'engins personnels est largement répandue vouant ainsi à une certaine désuétude les stations de

cycles en libre-service et où, en raison des espaces disponibles et de la faible fréquentation, la construction d'espaces de stationnement n'apparait pas comme une priorité. De la même façon, ce sont une nouvelle fois les questions de fréquentation et de distances qui mettent à mal le recours à des solutions d'autopartage en trace directe (contrairement à celui en boucle ou en free-floating qui s'accommodent bien de ces contraintes), de TAD zonal ou virtuel, ou encore de la création de tiers lieux (les emplois susceptibles de profiter d'un de ces tiers lieux étant peu nombreux en zone rural et nécessitant le plus souvent des investissements lourds dans les infrastructures numériques). Enfin, ce sont toujours les mêmes impératifs qui fragilisent la création de maison de la mobilité (la faible fréquentation estimée et la relative pauvreté dans les offres alternatives aux véhicules individuels diminuent grandement l'intérêt de l'investissement dans ces structures).

(3) La morphologie du territoire est un élément déterminant de la pertinence des solutions de mobilités alternatives en ce qu'elle conditionne fortement les trajets effectués via les différents modes de déplacement, induisant des durées et des coûts différenciés.

Il va de soi qu'un territoire polarisé autour d'une seule ville-centre permet d'organiser aisément les réseaux de transport autour de celle-ci, comme point de départ ou d'arrivée, sans pour autant oublier les besoins de déplacements « périphérie-périphérie », d'une zone résidentielle pavillonnaire à une zone d'activités, par exemple. Un territoire multipolaire empêche, au contraire, une massification des déplacements, que ce soit pour la mise en place d'un transport à la demande zonal, qui supposerait alors de longs déplacements dont un certain nombre à vide, ou l'établissement d'un tiers lieu unique qui nécessite d'être en présence d'un lieu centralisateur des flux dans lesquels les habitants, notamment les actifs, pourraient se retrouver. Enfin, un territoire dont les flux s'orientent majoritairement vers une agglomération extérieure au territoire en question n'a pas d'intérêt à mettre à disposition des véhicules pouvant être déposés dans d'autres stations ou concerner un territoire au périmètre plus étendu que celui de la seule communauté de communes. C'est le cas du vélo/VAE avec stations et de l'autopartage en trace directe avec stations. De même, les solutions MaaS requièrent la présence d'infrastructures qui facilitent l'intermodalité et la multimodalité, infrastructures qui manquent généralement dans les territoires dont les flux orientés vers une agglomération extérieure.

04

La Banque des Territoires et la mobilité

La création de la Banque des Territoires en 2018 fut présidée par la volonté de la Caisse des Dépôts d'opérer une simplification de l'accès à ses financements et services aux porteurs de projets territoriaux (collectivités territoriales et entreprises publiques locales notamment, mais également entreprises) en leur désignant un interlocuteur unique de proximité pour leurs projets d'investissements et les besoins de financement et d'accompagnement associés. La Banque des Territoires est ainsi l'héritière d'une tradition bicentenaire d'accompagnement et d'investissement public dans les territoires et leurs acteurs par la Caisse des dépôts et des consignations, créée en 1816. La Caisse des Dépôts se définit comme à l'écoute de l'ensemble des besoins de développement des territoires métropolitains et ultramarins. Cette ambition affichée par la Banque des Territoires de se positionner en appui des territoires français dans toute leur diversité se retrouve dans l'organisation adoptée par l'organisation -16 directions régionales et 35 implantations territoriales - qui se veut résolument proche de ceux-ci.

Cette implantation au plus près des territoires répond ainsi à l'objectif que s'est elle-même fixée la Banque des Territoires qui est « de lutter contre les inégalités sociales et les fractures territoriales ». Les enjeux que nous avons précédemment mis en avant sont ainsi précisément ceux auxquels la Banque des Territoires souhaite répondre dans le domaine de la Mobilité, qui constitue l'un de ses 12 champs d'intervention sectoriels prioritaires, et c'est donc tout naturellement que cette dernière a souhaité s'emparer de la question des mobilités du quotidien. Consciente du rôle exacerbé que joue le déficit d'offres de mobilité dans l'augmentation des inégalités sociales et de la fracture territoriale, mais également des enjeux climatiques et environnement liés aux externalités de la mobilité, la Banque des Territoires s'est engagée à la fois auprès des collectivités mais aussi des opérateurs de services de mobilité sur le sujet des mobilités alternatives à la voiture, décarbonée et accessibles.

Auprès des collectivités et des établissement publics, la Banque des Territoires a ainsi engagé une politique volontariste de soutien aux projets innovants des collectivités territoriales et des établissements publics par l'intermédiaire de dispositifs comme le Mobi Prêt, une offre de prêt au secteur public local destinée à financer les projets visant l'amélioration des mobilités du quotidien concernant les personnes ou les marchandises. Cet engagement direct auprès des collectivités se double aussi de la possibilité pour la Banque des Territoires de soutenir indirectement ces dernières en investissant directement dans des sociétés d'économie mixte locales, des sociétés coopératives d'intérêt collectif ou par la participation, via une société de projet, à des concessions, délégations de service public, SEMOp ou encore marchés de partenariats. Les modalités d'engagement de la Banque des Territoires auprès du secteur public locales sont ainsi plurielles, dans une logique de continuum d'offre et d'accompagnement de bout en bout des projets, et à même de prendre en compte les spécificités inhérentes à chaque territoire et à ses projets. Cette diversité des répertoires d'action signe une fois encore la volonté de l'institution de créer des liens étroits avec les autorités locales et d'apporter des solutions concrètes aux besoins de financement des territoires.

À cette diversité des acteurs institutionnels sur des territoires présentant eux-mêmes des aux spécificités parfois très marquées, s'ajoute un ensemble d'acteurs économiques engagés sur les questions de mobilité travaillant ou souhaitant travailler avec les pouvoirs publics locaux. C'est donc logiquement que ces opérateurs de mobilité sont entrés dans le champ d'intervention de la Banque des Territoires qui accompagne financièrement plus d'une vingtaine d'entre eux à travers la France. Ainsi, cet engagement de la Banque des Territoires sur les questions de mobilité auprès des opérateurs s'est manifesté par un investissement en fonds propres dans plusieurs entreprises, le plus souvent « startups », pionnières dans l'autopartage, la fourniture de vélos à assistance électrique, la billettique dématérialisée, le stationnement intelligent ou encore le transport à la demande. L'entrée au capital de la Banque des Territoires dans des entreprises telles que Ecov lance ainsi un signal fort aux acteurs de l'économie sociale et solidaire puisqu'il marque l'ambition de la Banque des Territoires de soutenir cet écosystème dans le secteur de la mobilité lorsqu'il s'engage sur des projets concrets et durables d'alternatives aux mobilités traditionnelles. La pérennisation de l'activité de ces jeunes sociétés en leur permettant de franchir le cap des écueils financiers des premières années constitue une stratégie à part entière de la Banque des Territoires qui souhaite par ce type de dispositif lever le maximum de freins au déploiement, dans tous les territoires, de l'innovation sur les enjeux de mobilité.

Ces prises de participation dans des start-ups dédiées aux mobilités plus durables et plus inclusives répond ainsi à l'ambitieux objectif de la Banque des Territoires qui est de faire croître les investissements locaux de la Caisses des Dépôts de 50% en France, toujours dans la même optique, lutter contre la fracture territoriale.

Il convient également de souligner que la Banque des Territoires participe activement, au niveaux national et régional, à la dynamique de l'initiative « France Mobilités », notamment par la participation d'un collaborateur de la Banque des Territoires à chacune des « cellules régionales d'appui » en ingénierie aux porteurs de projets dans la mobilité constituée dans chaque région par l'Ademe, la Banque des Territoires, le Cerema et les DREAL, auxquelles s'agrègent fréquemment d'autres acteurs clés de la mobilité dans les territoires tels que les régions.

Annexes

Bibliographie et webographie

1. Général

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Chiffres clés du climat, CGDD, édition 2020

Chiffres clés des transports, édition 2020

Enquête nationale transports et déplacement (ENTD), 2008

AdCF

Guide pratique - Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité. Une priorité des prochains mandats locaux, Mai 2020 (en partenariat avec Transdev)

Guide pratique - Ecomobilité : agir à l'échelle des intercommunalités, Avril 2020 (en partenariat avec Engie)

2. Divers

Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone. Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture en solo dans les zones de moyenne densité, Shift Project, Février 2020

Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain, Réseau Action Climat, Juillet 2014

3. Solutions

Covoiturage

Le covoiturage : les informations à connaître, MTES (consulté en juin 2020)

Covoiturage courte et moyenne distance. Retour d'expériences, freins et leviers, Cerema, Septembre 2018

Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance, Guide méthodologique et synthèse, Ademe, Septembre 2017

Sites web des opérateurs : Ecov, Klaxit, Karos, Rézo'pouce, Mobicoop, BlablaLines (consultés en juin 2020)

Modes actifs

Développer les modes actifs sur les territoires, guide pratique, Ademe, Avril 2016

Etude d'évaluation sur les services vélo, Ademe, Septembre 2017

Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement, Cerema, Mai 2020

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Cerema, Mai 2020

4. Collectivités

Communautés de communes

Communauté de communes du Grand Pic Saint Loup (site web consulté en juin 2020) Communauté de communes Champagne Picarde (site web consulté en juin 2020)

Remerciements

Nous tenons à remercier collectivités et opérateurs pour le temps qui nous a été consacré ainsi que l'accueil et la disponibilité dont ils ont fait part à notre égard :

- **Madame Florence Lefeuvre**

Directrice générale des Services de la Communauté de communes Val de Sarthe

- **Madame Nathalie Mas-Raval**

Directrice Générale des Services de la Communauté de communes Grand Pic Saint-Loup

- **Madame Nathalie Mas-Raval**

Directeur général des Services de la Communauté de communes Cœur du Pays Haut

- **Monsieur Didier Riquet**

Coordinateur mobilité pour le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres

- **Madame Florence Tabart**

Chargée de mission Mobilité à la Communauté de communes Champagne picarde

- **Monsieur Xavier Aymonod Didier Riquet**

Directeur clients-voyageurs du groupe Transdev

- **Monsieur Adrien Bailly**

Chef de projet sur les mobilités partagées

- **Madame Joannie Engrand**

Chargée d'animation chez Mobicoop

- **Monsieur Harald Condé-Piquer**

Responsable du Développement

- **Monsieur Mathieu Dubois**

Directeur commercial chez Green On

- **Monsieur Alain Jean**

Gérant et fondateur de RézoPouce

- **Monsieur Debieve**

Directeur Général des services

- **Madame Guillonneau**

Directrice environnement

Nous tenons enfin à remercier :

- **Monsieur Pierre Aubouin**

Directeur des Investissements dans les infrastructures de la Banque des Territoires, qui nous a fait confiance pour mener à bien cette mission,

- **Monsieur Franck Vallerugo**

Professeur titulaire de la Chaire d'Économie urbaine de l'ESSEC, pour ses nombreux conseils

Rodolphe Carissimo, Tom Champas, Paul Champey, Pauline Garbe et Jérôme Tavani *: Etudiants de la chaire d'Economie urbaine de l'*Essec Business School

: