



BANQUE des
TERRITOIRES



Mobilité – se déplacer autrement dans les secteurs peu denses

Territoires Conseils
un service Banque des Territoires

Décembre 2019

Éléments de cadrage - définitions

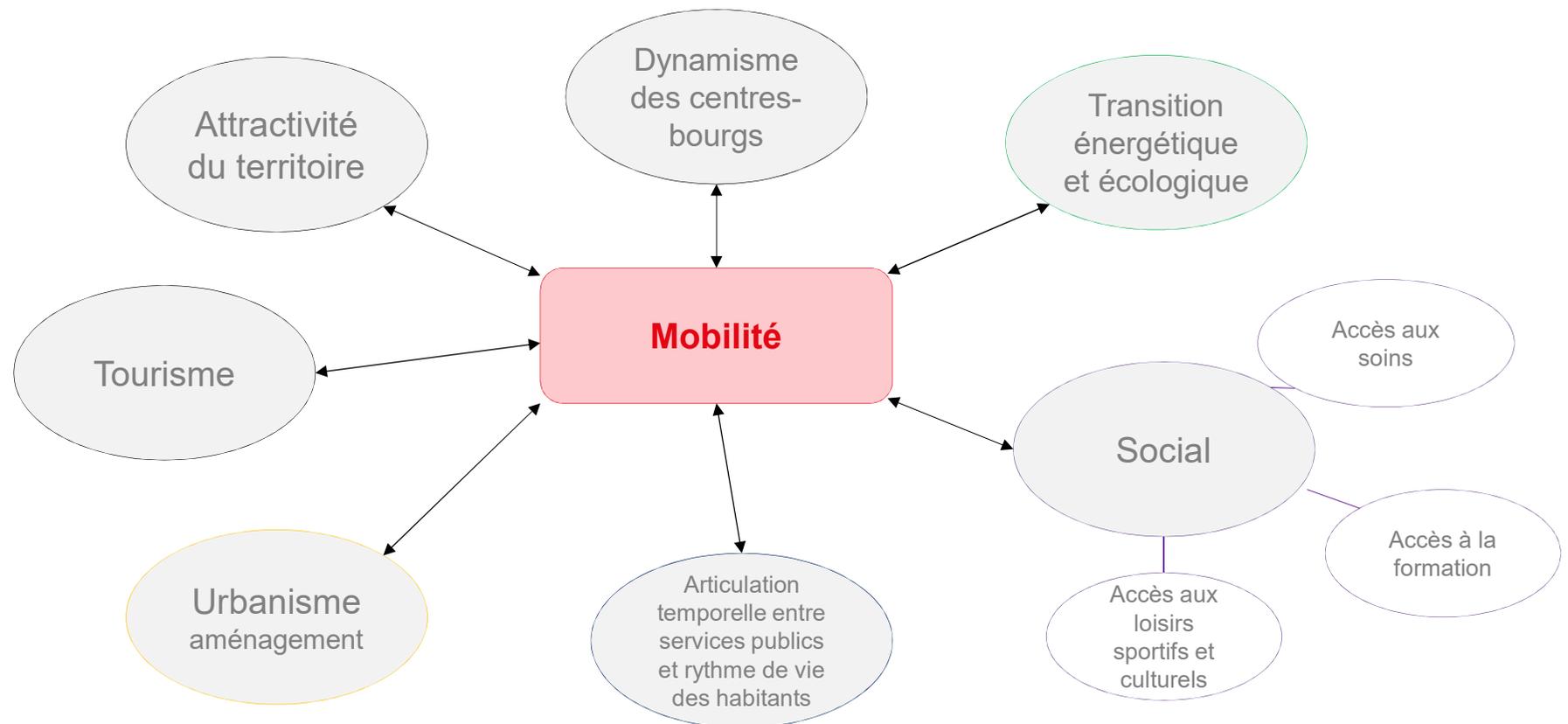
- **L'approche par la « mobilité » est plus large que l'approche « transports » :**
 - L'approche « transports » s'intéresse aux véhicules et aux infrastructures. Elle relève plutôt d'une approche quantitative où la connaissance est concentrée dans les mains d'une poignée d'experts très spécialisés
 - S'intéresser à la « mobilité » suppose de se pencher davantage sur l'expérience du déplacement ou du non déplacement, sur l'expertise d'usage des habitants

Éléments de cadrage - définitions

- « **Territoires peu denses** », une notion difficile à objectiver
 - Selon l'INSEE, « commune n'appartenant pas à une unité urbaine ». L'unité urbaine est traditionnellement définie par la contiguïté de l'habitat
 - Selon la littérature académique : secteurs « à faible densité » - avec de fortes variations des densités retenues : inférieures 30 hab./km² ou à 65 hab./km²

Enjeux

- La problématique de la mobilité est transversale à de nombreuses compétences des collectivités

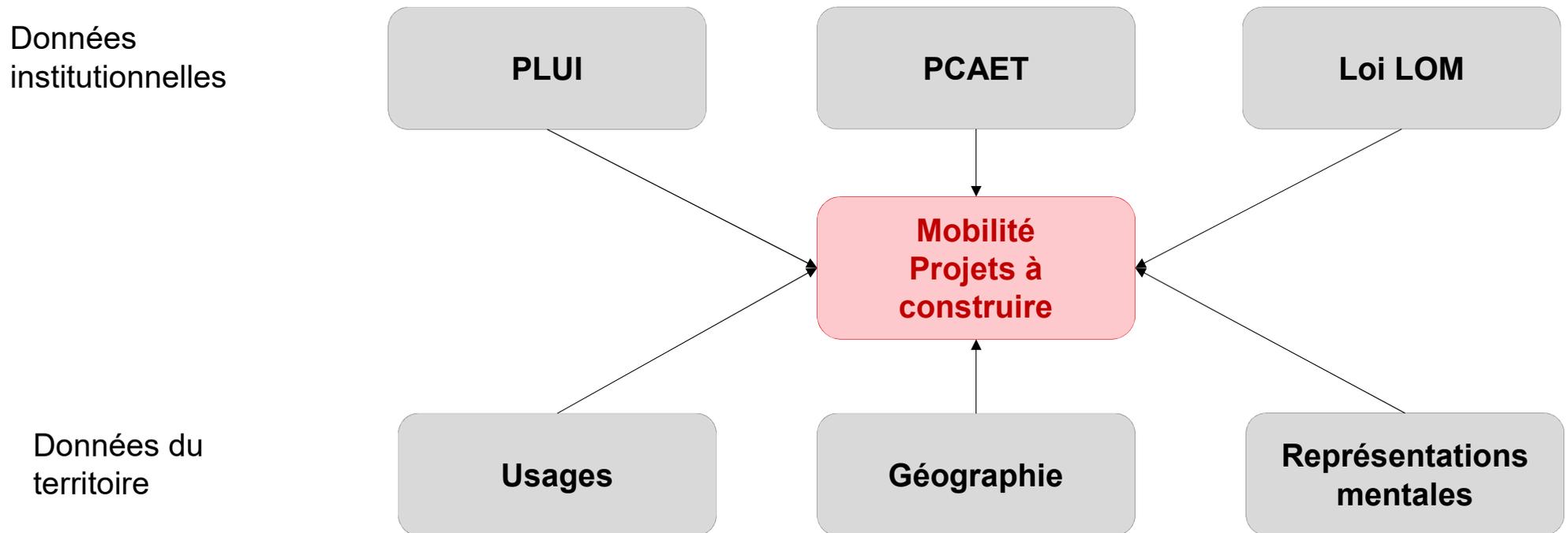


Enjeux

- **Les projets de mobilité à construire sont enserrés dans un réseau d'incitations à agir et de contraintes :**
 - Agrandissement des territoires vécus, les habitants vivent entre l'urbain et le rural
 - Montée en puissance des préoccupations d'urbanisme et de gestion de l'espace
 - Montée en puissance des enjeux de développement durable, notamment concernant l'énergie
 - Moindre dynamique des ressources financières locales d'où une nécessité de coopérer
 - Des préoccupations liées au coût des carburants
 - Une demande sociale difficilement appréhendée à l'échelle de grands bassins de vie
 - Des initiatives à détecter et à valoriser

Enjeux

- Les projets de mobilité à construire sont enserrés dans un réseau d'incitations à agir et de contraintes



Enjeux

- **Les territoires peu denses sont divers :**
 - périurbain, rural polarisé, rural isolé
 - Ils connaissent des dynamiques démographiques différenciées : croissance dans les espaces peu denses polarisé, fléchissement dans l'espace rural très peu dense isolé
 - Ils n'ont donc ni les mêmes besoins ni les mêmes moyens

- ⇒ Difficile de s'appuyer sur des dispositifs préconçus
- ⇒ Importance de travailler des solutions sur-mesure, pensées avec les habitants et en dialoguant avec les territoires limitrophes

Cinq étapes pour construire des actions en faveur de la mobilité

Étape 1 : *Etablir le bilan de l'offre existante et cerner les besoins non couverts*

Étape 2 : *Identifier des solutions et construire un plan d'actions*

Étape 3 : *Adapter la gouvernance*

Étape 4 : *Communiquer et faire participer les acteurs et les habitants*

Étape 5 : *Evaluer les premières réalisations*

0

1

**Etablir le bilan de l'offre
existante et cerner les
besoins non couverts**

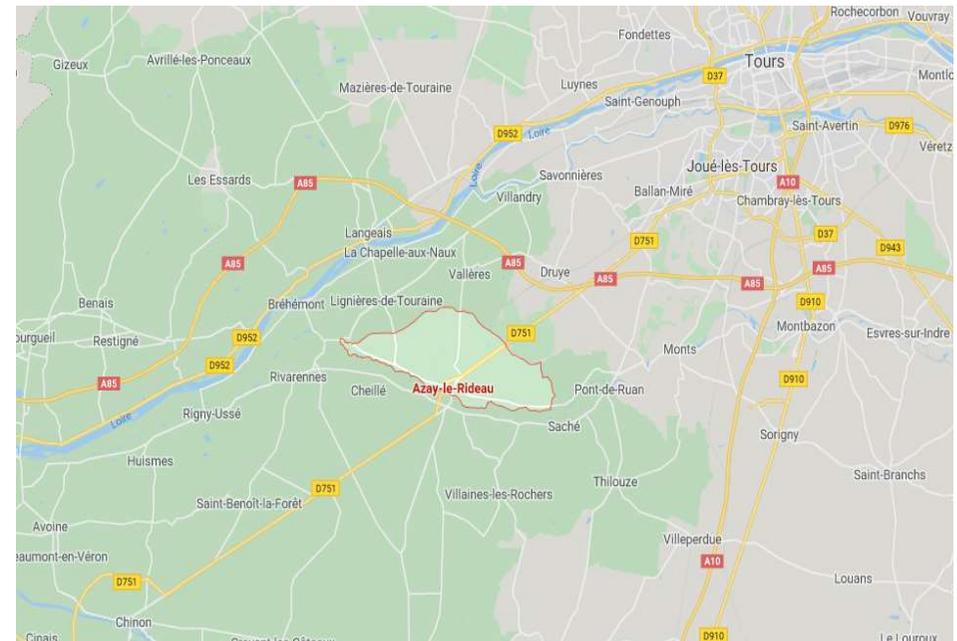


Etablir le bilan de l'offre existante

L'exemple du diagnostic mobilité de la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau* (2012)

Le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine (PNR) s'est engagé en 2011 dans un partenariat avec l'Université de Tours autour d'un projet « Mobilité et urbanisme rural ». Le projet visait à réfléchir aux nouvelles mobilités dans les territoires ruraux.

Le PNR a proposé à la Communauté de Communes du Pays d'Azay-le-Rideau de prendre part à la démarche. La collectivité a abordé ce questionnement par le prisme environnemental : la mobilité figurait parmi les axes de travail de l'agenda 21.



La première étape du projet avait pour objectif de faire un état des lieux de l'offre existante et de le comparer aux demandes en déplacement de la population.

** CCPAR devenue CC Touraine Vallée de l'Indre*

Recenser les offres de transport

▪ Lister l'offre institutionnelle

Lignes TER

Bus TER

Bus « départementaux »

Transports scolaires

Bus intercommunaux

TAD

Taxis

Location de vélos

Covoiturage solidaire

Transports touristiques

Aides financières

▪ Identifier l'offre informelle

Initiatives de particuliers, covoiturages solidaires associatifs, covoiturage d'entreprises etc.

Analyser l'offre d'un point de vue qualitatif

▪ Evaluation du degré de qualité des offres de mobilité

La qualité des services est évaluée à partir de 4 critères :

- les grilles horaires, avec *a minima* des dessertes le matin entre 7h et 9h, et le soir entre 17h et 19h (horaires « traditionnels », pratiqués par une majorité d'actifs) ;
- la fréquence des dessertes, avec plusieurs dessertes le matin et le soir, ce qui doit permettre une certaine souplesse du point de vue de l'utilisateur potentiel ;
- la durée du trajet, qui doit être équivalente ou inférieure à la durée du trajet réalisé en voiture ;
- les tarifs pratiqués, qui doivent être équivalents ou plus avantageux que les coûts des déplacements en voiture.

Mesurer l'accessibilité aux points d'entrée à l'offre de mobilité

▪ Distance et temps d'accès en rabattement aux gares ferroviaires

- Pour un accès en voiture : le rayon d'attractivité autour des gares périurbaines pour une utilisation courante est de « 10 minutes », équivalent à 7 km.
- Pour un accès à pied : la zone de rayonnement autour des gares retenue dans la littérature est de 500 m soit 10 min de marche.

▪ Distance et temps d'accès en rabattement aux arrêts de bus/cars

- Pour un accès à pied : le rayon d'attractivité est de 300 m.
- Pour un accès en voiture : pas d'attractivité.

Quelques résultats de l'inventaire réalisé par la CCPAR selon la méthode exposée

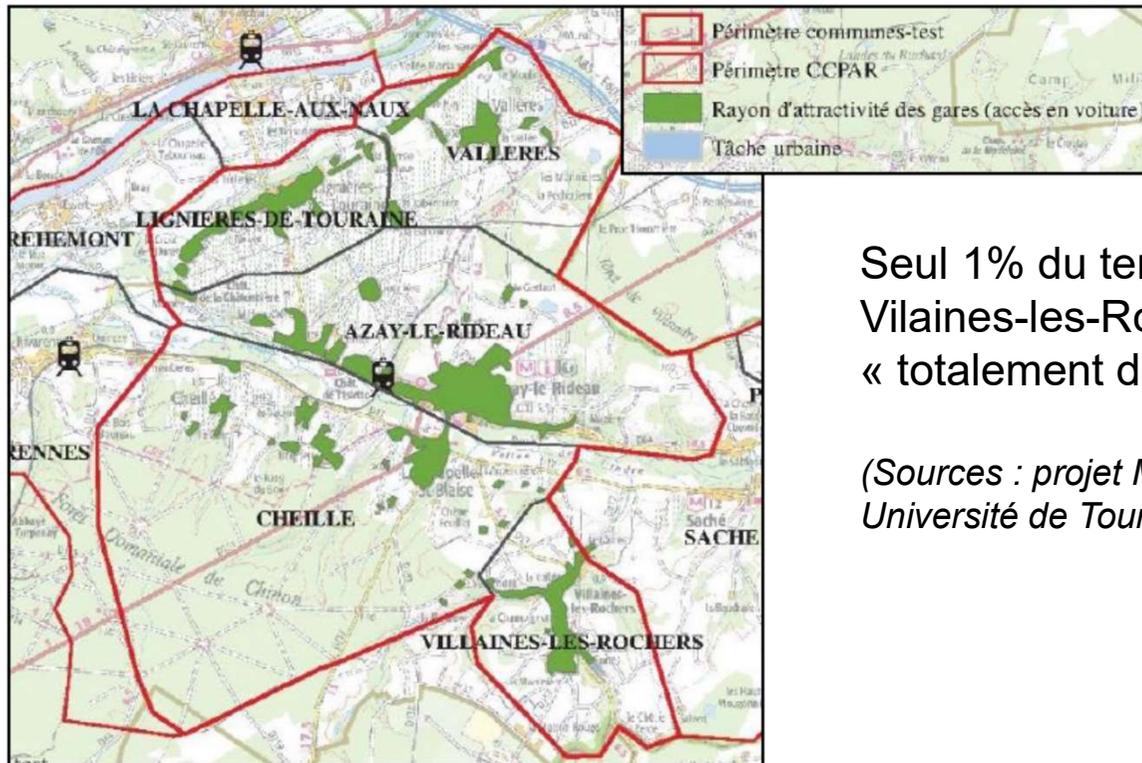
- **3 services sur les 8 existants pouvaient être considérés comme « de qualité »** : les deux lignes de TER et la ligne de cars départementale « TF »
- Pour les 5 autres services (TAD, navettes de rabattement, autres lignes départementales, transports scolaires) :
 - fréquences trop faibles ou sur des grilles horaires inadaptées aux besoins des populations, notamment des actifs
 - temps de trajet rédhibitoires par rapport à la voiture
 - tarifs trop élevés pour une utilisation quotidienne
- **Des communes aux offres de mobilités très contrastées**
 - Pour 4 d'entre elles, les services de transport collectifs disponibles apportaient des alternatives à la voiture individuelle pour les actifs travaillant à Tours ou à Chinon – essentiellement par TER et sous réserve que le dernier km puisse être effectué rapidement dans la commune de destination
 - Les 8 autres communes n'avaient aucune offre de transport en commun « de qualité »

Quelques résultats de l'inventaire réalisé par la CCPAR selon la méthode exposée

- **Le bilan a permis d'identifier trois « types » de territoires**
 - les territoires « **totalelement dépendants à la voiture** »
 - les territoires « **avec alternative à la voiture** » **accessibles à pied** ; dans ces parties du territoire, il est donc possible, pour certains trajets, de se passer totalement de la voiture
 - les territoires « **avec alternative à la voiture** » **accessibles uniquement en voiture** ; dans ces parties du territoire, certains trajets peuvent être réalisés autrement qu'en voiture, mais le véhicule individuel reste obligatoire pour accéder à l'offre de transport

Quelques résultats de l'inventaire réalisé par la CCPAR selon la méthode exposée

Accès en voiture



Seul 1% du territoire situé sur la commune de Villaines-les-Rochers était qualifié de « totalement dépendant à la voiture ».

(Sources : projet MOUR - Laboratoire CNRS-Citeres – Université de Tours – Marie Huyghe)

Carte 3 : Attractivité des gares (accès en voiture) – MH, Sept. 2013

Cerner les besoins non couverts

Le diagnostic portant sur la demande de déplacements

- **Pourquoi réaliser un diagnostic de la demande?**
 - Aller au-delà du diagnostic quantitatif (combien d'utilisateur montent dans le bus et à quelle heure) pour privilégier une approche qualitative qui sonde les habitudes réelles des individus, leurs contraintes, leurs représentations mentales
 - Mobiliser et de convaincre au-delà d'un premier noyau d'acteurs
 - Prendre conscience de la part des différents publics : assignés territoriaux, ménages vulnérables, ménages mobiles sans difficultés particulières
 - Repérer des habitants ouverts à l'idée de tester un dispositif particulier

Le projet CISMOP à Loos-en-Gohelle (2017)

Une cellule-projet est mise en place, constituée d'une chercheuse missionnée par l'IFSTTAR et d'un stagiaire de la commune.

La Ville de Loos-en-Gohelle met à disposition de la chercheuse des moyens logistiques, comme un bureau à la mairie.

Ils arpentent la ville, parfois à pied, souvent à vélo, en bus et pourquoi pas en stop... « Le but est de tester tous les modes de transport dans la phase de diagnostic ».

À cette phase d'immersion avec expérimentation des modes de mobilité, succède un questionnaire pour sonder les habitudes des Loossois et leurs idées pour améliorer les modes de transport.



Photo : La Voix du Nord

Le projet CISMOP à Loos-en-Gohelle (2017)

VOS DEPLACEMENTS
NOUS INTERESSENT !

Bonjour ! Cette enquête est pilotée par l'IPSTEAR - un institut de recherche qui souhaite accompagner les habitants vers des solutions de déplacements plus fluides, faciles, écoresponsables, sécuritaires et innovantes. Ne répondre que si vous avez plus de 18 ans. Une seule personne répond. Vos réponses sont anonymes. Des questionnaires supplémentaires sont disponibles en français. Dépensez vos réponses au plus vite et avant le 18 septembre 2017 - en Maille, au Cybercafé, ou à 8, au CCAS, à la maison de quartier - en Belgique, dans les écoles, au Collège. Pour toute information, contactez Claire : claire.milloy@ipstear.fr

Merci beaucoup pour votre participation !

5 à 10 minutes

1. Est-ce que vous vivez à Loos en Gohelle ? oui non.
Si oui, dans quelle ville ? _____

2. Est-ce que vous travaillez/étudiez/passez vos journées à Loos en Gohelle ? oui non.
Si oui, depuis combien d'années ? _____ Si non, dans quelle ville ? _____

3. Quelle est la zone de Loos-en-Gohelle dans laquelle vous passez le plus de temps ?
 Le centre-ville La Base 11/19 La Cité 3 La Cité Belgique Autre : _____

4. Trois mots qui, pour vous, décrivent le mieux Loos-en-Gohelle aujourd'hui ?

5. Est-ce que vous trouvez qu'il y a trop de voitures à Loos-en-Gohelle ? oui non

6. Vous trouvez qu'il manque des places de stationnement à Loos-en-Gohelle ? oui non
Si oui, dans quelle(s) rue(s) ? _____

7. Est-ce que vous trouvez qu'il y a des zones de circulation à Loos en Gohelle ? oui non
Si oui, dans quelle(s) rue(s) ? _____

8. Vous trouvez qu'il y a des zones isolées ou peu accessibles à Loos-en-Gohelle ? oui non
Si oui, lesquelles ? _____

9. Est-ce que vous trouvez que l'état et la sécurité des rues/routes sont satisfaisants ? oui non
Si non, à quelle(s) rue(s) pensez-vous ? _____

10. Vous trouvez que l'offre de Transport en Commun est satisfaisante ? oui non je ne sais pas

11. Vous trouvez que l'offre de pistes cyclables est satisfaisante ? oui non je ne sais pas.

12. Combien de kilomètres effectuez-vous en moyenne chaque jour ? _____ km

13. Quel est votre principal moyen de déplacement ? _____

14. Est-ce que vous avez le permis de conduire ? oui non

15. Indiquez la ou les méthodes de transport que vous utilisez pour chaque activité en reliant les points :

Allez au travail	<input type="checkbox"/>	Marche à pied	<input type="checkbox"/>
Exercer votre travail	<input type="checkbox"/>	Vélo	<input type="checkbox"/>
Faire de petites courses	<input type="checkbox"/>	Auto	<input type="checkbox"/>
Faire de grosses courses	<input type="checkbox"/>	Escalier car / van	<input type="checkbox"/>
Conduire vos enfants à l'école	<input type="checkbox"/>	Motor / babylette	<input type="checkbox"/>
Vacances / week-ends	<input type="checkbox"/>	Vélo	<input type="checkbox"/>
Aller chez le médecin	<input type="checkbox"/>	Motocyclette	<input type="checkbox"/>
Aller voter	<input type="checkbox"/>	Rollers, skate	<input type="checkbox"/>
Loisir(s)	<input type="checkbox"/>	Moto ou Capacité	<input type="checkbox"/>
Autre : _____	<input type="checkbox"/>	Train	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Autre : _____	<input type="checkbox"/>

Vous pouvez relier un moyen de transport à plusieurs activités. Si certaines activités ou moyen de transport ne vous conviennent pas, ne les relier pas !

16. Que vous apprête votre voiture en 2 mois ? oui non, je suis très satisfait(e)
Si oui, ce serait possible oui, mais ce n'est pas envisageable

17. Aimeriez-vous utiliser moins votre voiture ? oui non, je ne suis pas sûr(e)

18. Vous arrivez à ne pas utiliser votre voiture ? jamais occasionnellement souvent

19. Vous prenez des taxis en auto-stop ? jamais occasionnellement souvent
Si c'est « jamais », pour quelles raisons ? _____

Merci beaucoup !

DE VOUS A NOUS

20. De façon générale, rencontrez-vous des difficultés pour vous déplacer ?
 jamais oui, mais rarement oui, souvent oui, toujours

21. Si oui, de quelles difficultés s'agit-il : de difficultés physiques (dans le corps) de difficultés financières (manque de moyens pour me déplacer) des difficultés de circulation (bus/tram, travaux...) c'est plus « dans la tête » (appréhension, stress, je ne suis pas motivé pour bouger) expliquez-moi : _____

22. Ces difficultés vous empêchent : de rien de trouver un travail d'accéder à une formation de voir des gens/famille d'aider vos enfants dans leurs activités de faire vos courses

23. Vous êtes : un homme une femme

24. Quel est votre âge ? _____ ans

25. Combien d'enfants avez-vous à votre charge (à la maison) ? _____

26. Combien de personnes âgées sont à votre charge (à la maison) ? _____

27. Financièrement, vous vous sentez : très à l'aise à l'aise limitée en difficulté

28. De quel budget total (revenu, aides) disposez-vous chaque mois (pour avoir votre foyer) ?
 moins de 500 € entre 500 et 1000 € entre 1000 et 1500 € 1500 à 2000 €
 2000 à 2500 € entre 2500 et 3000 € entre 3000 et 3500 € plus de 3500 €

29. En moyenne, le coût global de vos déplacements vous paraît : excessif correct très peu cher

30. Quelle est votre activité principale ? Homme/Femme au foyer retraité étudiante/étudiant à la recherche d'un emploi je travaille autre (précisez svp) : _____

31. Avez-vous un téléphone portable ? oui non. C'est un smartphone ? oui non

32. Vous avez accès à Internet : tout le temps souvent rarement jamais

33. Êtes-vous à l'aise avec les nouvelles technologies ? oui pas trop non

TRANSPORTS-NOUS BASE LE PISTEAR :

Avez-vous eu qu'est ?	L'avez-vous déjà utilisé ?	Aimeriez-vous en savoir plus ?	Aimeriez-vous tenter ?
35. La ceinture verte ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
36. Le pédibus ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
37. Le covoiturage ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
38. L'auto-partage ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
39. Le vélo en libre-service ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
40. Le vélo-partage ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
41. Le vélo-las ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
42. Le télétravail ?	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non

43. Parmi les langues de nouvelles façons de se déplacer à Loos-en-Gohelle dans le futur ? Lesquelles ?
 Ici, il est possible de rêver ! Toutes les réponses sont de bonnes réponses !

44. Avez-vous des choses à ajouter pour nous aider à mieux comprendre vos habitudes ?

Qu'avez-vous pensé de ce questionnaire ?

Souhaitez-vous vous impliquer dans l'amélioration des déplacements à Loos en Gohelle ?
 oui, pour développer mes idées dans une interview (1 heure) non, merci je ne sais pas encore
 oui, pour intégrer un groupe qui créera des solutions (1 atelier par mois pendant 6 mois)
 oui, pour inviter d'autres personnes à répondre au questionnaire (3 minutes) ! Merci !

Pour les interviews / ateliers, comment vous contacter ?
(e-mail, téléphone ou adresse postale) : _____

Merci ! pour toutes vos réponses !
A bientôt sur : <http://laconfirmitat.com>

Ces données personnelles seront traitées indépendamment de reste de questionnaire pour préserver votre anonymat.

- Plus de 5500 questionnaires distribués

- 300 questionnaires exploitables recueillis

Le projet CISMOP à Loos-en-Gohelle (2017)

▪ Le Park (ing) Day

Le Park(ing) Day est un événement international au cours duquel les citoyens se mobilisent pour occuper les places de parking et en détourner l'usage.

Il est organisé le 3e week-end de septembre, à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité.

A Loos-en-Gohelle, 6 places de parking ont été occupées à proximité de la mairie pour y installer un café éphémère. Des animations autour de la mobilité étaient proposées.

Les passants avaient la possibilité de répondre au questionnaire.

PARK(ing) DAY à Loos le 17/09, qui vient ?

Loosois, loossoises,

Nous vous invitons à une jolie petite fête

le 17 septembre 2017, de 9h à 17h

au cœur de Loos à Loos-en-Gohelle !

PARK(ING) DAY



L'enquête par questionnaires

- **Comment procéder ?**
 - Questionnaire auquel les habitants répondront de façon autonome - jusqu'à 45 questions, temps de réponses estimé à 10 min maximum
 - Attribution d'une identité visuelle au support (logo)
 - Supports multiples : en ligne/au format papier/par téléphone/en présentiel
 - Diffusion chez les commerçants, dans les établissements publics, par le biais du bulletin municipal
 - Utilisation du canal de l'école pour toucher les parents d'élèves (demander autorisation IAEN)
 - Des urnes de réception à prévoir dans un large panel de lieux
 - Sollicitation des acteurs de l'action sociale pour diffuser le questionnaire voire réaliser les entretiens auprès des publics aidés
 - Action à relayer dans les médias locaux : presse et radio

L'enquête par questionnaires

▪ Quelles questions poser ?

Interroger les ménages prioritairement sur :

- leurs destinations
- leurs motifs principaux de déplacement
- le nombre de déplacements effectués par jour
- le nombre de km parcourus quotidiennement
- les principales sources de difficultés / d'insatisfaction
- le budget déplacements par mois
- l'âge du parc automobile

▪ Quels résultats en attendre ?

Taux de retour : généralement autour de 10%
(4000 questionnaires => 400 réponses)

▪ Question subsidiaire

« *Dans quelle mesure seriez-vous prêts à vous impliquer dans la résolution des problèmes évoqués ?* »

Plusieurs degrés d'implication suggérés :

- 1 minute : convaincre une autre personne de répondre au questionnaire
- 1 heure : accorder une interview pour détailler leurs réponses
- 2h/mois pendant 6 mois : participer à des ateliers de co-construction de solutions

Le diagnostic participatif du PNR du Pilat (2015)

Le Parc naturel régional du Pilat est un territoire d'expérimentation. A ce titre il a saisi l'opportunité offerte par *Territoires Conseils* et *Tempo Territorial* de tester une démarche temporelle sur un territoire urbain-rural.

La démarche « Temps et territoires » consiste à connaître le vécu des habitants par rapport à l'offre de services gérés par les collectivités.

La réflexion est plus large que la seule problématique de la mobilité mais cette approche par l'usage, par l'emploi du temps réel des habitants permet aussi d'adapter les services de transports aux vrais rythmes de vie des habitants.





Le diagnostic participatif du PNR du Pilat (2015)

Le projet s'est déroulé selon trois grandes phases :

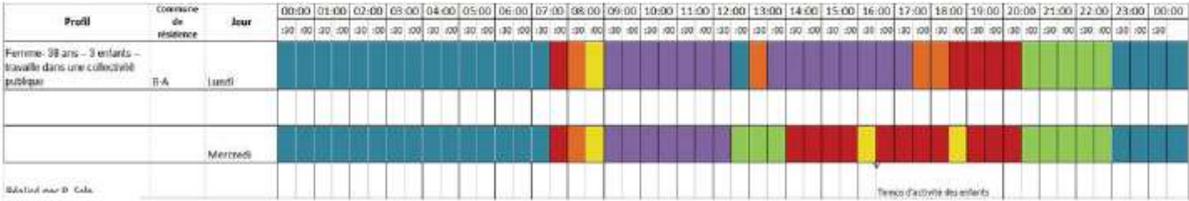
Mars 2015 - juin 2015 : constitution du groupe-projet, choix des profils des personnes interrogées, réalisation des « chronotypes » auprès de 100 personnes. Le groupe-projet est accompagné dans ses travaux par *Tempo Territorial* et *Territoires Conseils*.

Juillet 2015 - octobre 2015 : identification des 3 enjeux principaux et recherche de solutions en ateliers : Commerces, marchés et pause méridienne,
Mobilité et transport, espaces d'attentes et télétravail,
 Lecture publique, bibliothèque, accès au livre

Novembre 2015 - mai 2016 : mise en œuvre des premières actions et capitalisation de la démarche



Comité de pilotage du 12 octobre 2015



Le diagnostic participatif

- **Enquête ciblée menée par un groupe-projet :**
 - Constitution d'un groupe de travail dédié à l'enquête : élus, agents, acteurs locaux - mission locale rurale, association de commerçants, association de développement durable, entreprises de l'économie sociale et solidaire, maison de santé, association sportive, parents d'élèves, conducteur de bus etc.
 - **Le groupe-projet est maitre d'ouvrage et maitre d'œuvre de la démarche**
 - Travail sur l'échantillonnage des habitants : une centaine d'habitants sont à interviewer avec un nombre cible de personnes à interroger pour chaque catégorie de population (jeunes, actifs avec et sans enfants, retraités...)
 - Chaque membre du groupe-projet procède à 5 entretiens en moyenne, d'une durée de 30 minutes

Le diagnostic participatif

- **Elargissement du cercle de réflexion**
- **Mobiliser les élus travaillant sur des politiques connexes** : la mobilité est un support, un vecteur de stimulation pour d'autres politiques portées par la collectivité.
Exemples :
 - Mobilité et attractivité économique du centre-bourg
 - Mobilité et solidarité
 - Mobilité et démocratie participative
- **Interroger les acteurs de l'insertion sociale** : CCAS, centres sociaux, maison de l'emploi, référents RSA, assistantes sociales du département, mission locale, ADMR...
- **Impliquer les habitants** : organiser une déambulation sur le territoire de la collectivité (mobilités actives)

Exploiter les résultats

■ Exemple de mise en regard offre/demande

CSP	Types de besoins prioritaires	Fréquences	Volumes théoriques des besoins	Offre de mobilité actuelle	Performance d'utilisation
Personnes âgées de plus de 75 ans	Accès aux services essentiels (alimentation, santé, habillement)	Plusieurs fois par semaine	940 pers.	TAD le mercredi	Utilisé mais insuffisant
Ménages sans véhicules	Accès aux services essentiels (alimentation, santé, habillement)	Plusieurs fois par semaine	312 ménages soit 686 pers.	Pas de solution	-
Jeunes en formation	Travail	Quotidien	334 pers.	Bus scolaire (matin 7h-rrretour 18h)	Inutilisé, ne correspond pas au besoin
Demandeurs d'emploi	Travail	Quotidien	506 pers.	Pas de solution	-
Actifs	Travail	Quotidien	4194 pers.	Pas de solution	-

S'appuyer sur des ressources extérieures

- Agences d'urbanisme, observatoires régionaux ou départementaux thématiques
- CEREMA (diagnostic de flux, diagnostic de vulnérabilité énergétique des hab.)
- ADEME
- DDT
- Comité de massif
- Insee
- Associations expertes : Ehop (en Bretagne, diagnostic de covoiturage), Wemoov (social), Synergie (en Mayenne, développement durable), I-Trans (Hauts-de-France, mobilités alternatives)

Le PNR des Grands Causses : un exemple de diagnostic mobilisateur

Les élus du PNR des Grands Causses ont voulu faire un état des lieux au plus près des réalités de ce vaste territoire qui, sur 325.000 hectares (un tiers du département de l'Aveyron), rassemble 93 communes et 70.000 habitants.



Le PNR des Grands Causses : un exemple de diagnostic mobilisateur

En 2013, le diagnostic réalisé avec l'appui de l'**université de Clermont-Ferrand**, du **Cerema** et du **Commissariat général à l'égalité des territoires** un diagnostic de précarité énergétique des ménages.

- **Bilan : le budget consacré aux déplacements représente le premier poste de dépense des ménages**
 - Certains foyers au sud du parc consacrent plus de 40% de leur budget à la mobilité
 - Une situation qui a d'ailleurs tendance à s'aggraver : il y a dix ans, 70% des habitants travaillaient dans leur commune de résidence, alors qu'en 2018 ils ne sont plus que 50%
 - Le parcours moyen domicile-travail est de 18 km. Avec en moyenne, 1,2 voiture par ménage et 1,1 personne par déplacement

Le PNR des Grands Causses : un exemple de diagnostic mobilisateur

- **Prolongements : un diagnostic de l'offre puis des expérimentations et des actions sur les mobilités alternatives**

Bilan de l'existant réalisé grâce à un AMI du CGET (TEAM)

- Sur le volet bus, le diagnostic a fait apparaître que des offres se concurrençaient. Les bus TER de la région concurrençaient les bus du département. Les tarifs étaient différents et peu lisibles.
- Etude approfondie sur les flux => vers un re-cadencement
- Sur le volet ferroviaire, identification d'une petite ligne que la SNCF souhaitait éteindre comme prioritaire car point de connexion à Béziers et enjeu pour être à Paris en 5h => le PNR a choisi d'agir pour la revivifier (lobbying, tarification revue et soutenue etc.)

02

**Identifier des solutions et
construire un plan d'actions**



La concertation avec les usagers

La co-construction avec les habitants

- Le choix des actions à mener sera de préférence une co-construction avec les habitants : en explorant la demande, la solution émerge.
- Parfois, la demande citoyenne n'est pas évidente : pas de remise en question de la voiture. Mais après un travail d'échange, des pistes peuvent émerger.
- Attention écueil ! Vouloir de l'action tout de suite. Les actions proposées ne seront pas forcément pertinentes.

Le projet CISMOP à Loos-en-Gohelle (2017)

▪ Les « Apéro-mobilité »

Ces ateliers étaient résolument « orientés vers l'action » avec l'envie partagée de faire naître des projets et de les concrétiser sur un temps court.

Les formats de prise de parole et de mise au travail ont été diversifiés (*exemple* : réagir, contredire, compléter les résultats du questionnaire).

Un format court a été retenu : 2h, temps convivial compris, en soirée de 18 à 20h.

Le rythme était d'un « Apéro-mobilité » par mois, pendant 6 mois.

3ème Apéro-Mobilités le 22 février !



On s'est réuni pour la deuxième fois en janvier et on a bien avancé !

Une vingtaine de loossois a pu venir compléter la liste des problèmes de déplacement et on a commencé à envisager sérieusement des solutions à ces problèmes !

Six thématiques de travail émergent de nos échanges : **les écoles**, **le vélo**, **le covoiturage**, **les liens avec l'accordéon***, **les dimensions psychologiques** du changement/de la confiance, **les aspects juridiques** qui empêchent le partage des transports.

Vous êtes intéressés pour porter des projets ou vous souhaitez aider des personnes motivées sur ces thématiques ?

RDV au 3ème apéro-mobilités

jeudi 22 février à 17h45

à la Médiathèque de Loos-en-Gohelle !

Le projet CISMOP à Loos-en-Gohelle (2017)

▪ Les « Apéro-mobilité »

Le panel des acteurs sollicités correspond aux personnes s'étant portées volontaires pour participer à des « ateliers de co-construction de solutions » à travers le questionnaire distribué de juin à septembre 2017.

Une trentaine de personnes a répondu à l'appel et une vingtaine de personnes (25) ont effectivement suivi les ateliers sur le long terme.

Résultats : 7 projets ont été imaginés

- Aménagements des abords des écoles
- Relance d'un dispositif de pédibus
- Réalisation de PV pédagogiques que les enfants distribueraient aux abords des écoles
- Organisation d'une journée sans voiture au centre-ville
- Réalisation d'une cartographie participative destinée à indiquer les itinéraires les plus facilement cyclables dans la ville
- Distribution de kits « SOS vélo » dans la ville pour inciter les habitants à pratiquer davantage le vélo
- Définition des services liés à la mobilité qui pouvaient être inclus dans la mise en place d'une accorderie

La détermination des objectifs

S'accorder sur les objectifs prioritaires

- **Retenir un ou deux objectifs qui vont guider l'action des parties prenantes**
- **Et acter que toutes y adhèrent pleinement :**
 - veut-on réduire la place de la voiture ?
 - veut-on donner accès à des services ?
 - veut-on préserver l'accès à l'emploi ?
 - veut-on s'engager résolument dans la transition écologique et énergétique ?
 - veut-on accroître la mobilité des assignés territoriaux, réduire la fragilité des vulnérables ?
 - veut-on rendre plus vertueuse la mobilité des automobilistes sans problème particulier ?

L'exploration de solutions

Repérer des solutions en réponses aux enjeux identifiés

- **Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité**
- **Stimuler les mobilités partagées (covoiturage/autopartage)**
- **Développer les mobilités actives (marche/vélo)**
- **Organiser l'aménagement du territoire**

Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

La CC Erdre et Gesvres et la projection de son réseau idéal de transport en commun



Car à plancher bas modèle Mercedes Citaro
Photo, Département de Loire-Atlantique



Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

La CC Erdre et Gesvres et la projection de son réseau idéal de transport en commun

- Le territoire d'Erdre et Gesvres compte 56 800 habitants pour 13 700 emplois.
- Erdre et Gesvres a connu une croissance marquée entre 2007 et 2012, aussi bien sur le plan démographique (+2% par an) que pour l'emploi (+2,7% par an).
- Les projections de population à l'horizon 2030 font apparaître une augmentation de population de 20 % par an entre 2012 et 2030.
- Concrètement, cela signifie que tous les 5 véhicules présents sur les axes majeurs de circulation du territoire, il faut en ajouter un => congestion.
- La collectivité a perçu une demande citoyenne : les familles nouvellement installées ne souhaitent pas vivre en utilisant à 100% leur voiture au quotidien.

Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

La CC Erdre et Gesvres et la projection de son réseau idéal de transport en commun

- La collectivité entreprend alors de construire un plan global de déplacement.
- Le diagnostic établit que sur Erdre et Gesvres, les lignes régulières représentent une part non négligeable des modes de déplacements vers l'agglomération nantaise.
- La communauté de commune juge utile de questionner le réseau actuel pour identifier et développer ce qui fonctionne.
- Elle choisit de regarder ce qui n'existe pas et qui pourrait rendre des services efficaces et fonctionnels aux habitants d'Erdre et Gesvres et des communautés de communes limitrophes du territoire.
- L'idée de porter un « réseau cible » de transport en commun à discuter avec les autres acteurs (Région, Métropole de Nantes, EPCI voisins) prend forme.

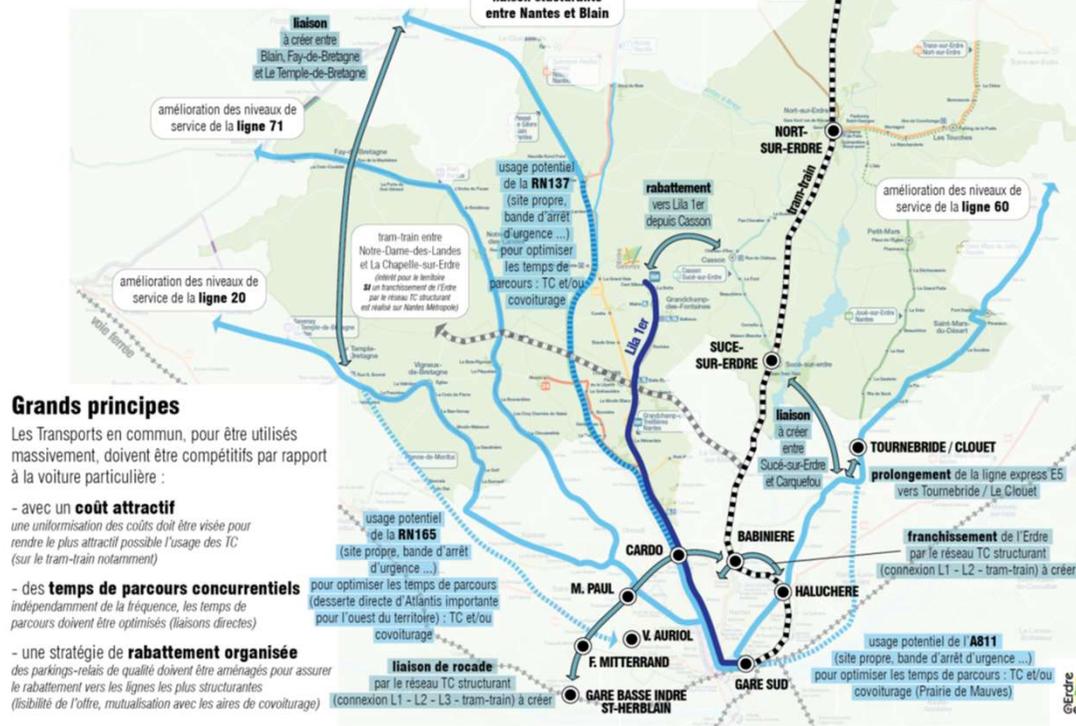
Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

La CC Erdre et Gesvres et la projection de son réseau idéal de transport en commun

Schéma «cible» du réseau de Transport en Commun (horizon 2030)

Plan Global Déplacements d'Erdre et Gesvres

Mai 2016 (sur la base du groupe de travail du jeudi 28 avril 2016)



Grands principes

Les Transports en commun, pour être utilisés massivement, doivent être compétitifs par rapport à la voiture particulière :

- avec un **coût attractif**
une uniformisation des coûts doit être visée pour rendre le plus attractif possible l'usage des TC (sur le tram-train notamment)
- des **temps de parcours concurrentiels**
indépendamment de la fréquence, les temps de parcours doivent être optimisés (liaisons directes)
- une stratégie de **rabattement organisée**
des parkings-relais de qualité doivent être aménagés pour assurer le rabattement vers les lignes les plus structurantes (lisibilité de l'offre, mutualisation avec les aires de covoiturage)

Quel réseau dessiner avec la Région, notamment sur la desserte de l'ouest du territoire ?

Comment faire fonctionner au mieux les deux offres structurantes de la communauté de communes ?

Faut-il créer des lignes transversales intercommunales ?

Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

▪ Comment ?

- Porter une ligne ou un réseau « cible » de transport en commun :
 - organiser des rencontres entre AOM (Région, autres CC)
 - promouvoir une simplification et une uniformisation des titres de transports
 - promouvoir des liaisons directes « expresses »
 - améliorer des cadencements/amplitudes horaires ; prévoir des prolongements de lignes
 - solliciter de nouveaux arrêts auprès d'équipements stratégiques (bus régionaux)
 - penser à l'utilisateur : arrêt abrité, calculateur d'itinéraire, appli de géolocalisation du bus
- Etudier la faisabilité « d'ouvrir » le réseau de transport scolaire à l'ensemble des habitants du territoire (actifs, retraités ...)

Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

- Mettre en place un « transport à la demande » (TAD) vers les points de rabattement les plus significatifs depuis les communes non desservies par des lignes régulières
- Aménager des interfaces d'échanges multimodales sur le territoire
 - Cartographier les points de connexion TER-TC-vélo-covoiturage
 - Hiérarchiser les points de connexions (sur critère de fréquentation)
 - Etablir une stratégie d'équipement différenciée pour ces interfaces d'échanges multimodales :
 - arrêts de transports en commun sécurisés et confortables
 - offre de stationnement vélo / Vélo à Assistance Electrique (arceaux, abri vélo, préau vélo, services aux vélos, consignes)
 - bornes de recharge pour véhicule électrique
 - organisation du rabattement tous modes vers ces « interfaces » (aménagement spécifiques pour les piétons et les vélos, jalonnement, communication)

Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

Le transport à la demande de la Communautés de communes des Sablons (Oise -60)

- La CC des Sablons (20 communes – 38 000 hab.) a mis en place un TAD il y a plus de 15 ans, initialement pour répondre à la problématique d'isolement territorial des publics âgés ne conduisant plus
- Un service d'abord développé sous forme d'une seule ligne exploitée en régie avec embauche d'un chauffeur et achat d'un minibus. Cette première étape a permis de tester l'offre. Le service s'est ensuite étoffé et a été concédé (Transdev)
- Un service aujourd'hui considéré comme ayant un bon fonctionnement, stable et viable dans le temps. Également utilisé par des jeunes sans permis et des travailleurs
- Bilan : près de 14 000 validation par an pour 4 lignes actuellement en service
- L'un des facteurs de succès : la morphologie du territoire => le service entièrement tourné vers sa ville centre (Méru), pôle d'attractivité économique et social, sans effectuer de trajet inter-hameaux



0970 150 150



Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité

Le transport à la demande de la Communautés de communes des Sablons (Oise -60)

En pratique :

- Il s'agit d'un TAD linéaire : les 4 lignes sont fixes, le trajet est prédéterminé et les arrêts placés
- Le minibus vient chercher les usagers chez eux pour les amener vers l'un des 160 points d'intérêts se trouvant dans la ville centrale de Méru (cimetière, centre commercial...)
- Le taux remplissage minimum demandé est de 3 personnes par trajet
- Les horaires sont très importants allant de 4H30 à 22H
- Les réservations peuvent être effectuées jusqu'à la veille du départ au plus tard,
- Depuis 2019, la plateforme de réservation est mutualisée avec le service d'autres collectivités adhérentes aux SMTCO (syndicat à l'échelle de l'Oise)
- Le service gratuit pour les personnes ayant moins de 18 ans et plus de 60 ans



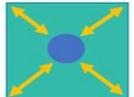
Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité – Mettre en place un TAD

- **Quels paramètres prendre en compte pour favoriser la viabilité du service ?** (source : Etude Université de Technologie de Compiègne – Club national pour la mobilité courante)

La morphologie du territoire - en particulier la localisation de ses pôles d'attraction et sa démographie influencent la demande. C'est une offre adaptée à chaque territoire et à la typologie de ses habitants qui doit être mise en œuvre. **Il appartient à chaque collectivité de définir l'équilibre entre qualité et coût du service qui lui paraît politiquement souhaitable.**

1. Prise en compte de la géographie

Le modèle centré, où le système TAD propose uniquement des allers/retours vers une ville centre est plus facile à mettre en œuvre et à financer pour la collectivité



Le modèle dit « allongé », correspondant aux territoires présentant de nombreuses zones résidentielles et plusieurs points de centralité doit, s'il veut pouvoir desservir l'ensemble des habitants parcourir davantage de kilomètres et surtout dans des directions, pour un taux de remplissage moins important selon les trajets.



Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité – Mettre en place un TAD

2. Choix du niveau de flexibilité

Linéaire / zonal

Le TAD linéaire fonctionne de point de relais en point de relais selon un itinéraire prédéfini, à l'image d'une ligne de bus classique.

Les TAD à forme zonale se concentrent sur un périmètre précis mais ne reposent pas sur des tracés prédéterminés. Il s'agit d'un modèle très flexible allant du domicile jusqu'à la destination de l'utilisateur.

Plus le service est souple, plus il est plus intéressant pour les usagers mais beaucoup plus onéreux pour la collectivité.

Soumis à un taux de remplissage / avec un départ garanti

Les modèles les plus cadrés imposent un taux de remplissage pour déclencher une course, tout en dégradant la fiabilité du service pour l'utilisateur.

Dans le cas d'une offre très flexible, un faible taux de fréquentation n'est pas considéré comme problématique, l'objectif étant de garantir l'offre à tout usager.

Valoriser le réseau de transport collectif et structurer l'intermodalité – Mettre en place un TAD

2. Choix du niveau de flexibilité

Universel / réservés à certains publics

Ouvrir le service à l'ensemble de la population permet des taux de remplissage plus importants et assure une notoriété plus grande au service mais l'expose à l'aléa moral (recours abusif par des usagers pouvant mobiliser d'autres solutions).

Réserver le public à des catégories d'usagers définies permet d'en maîtriser la fréquentation et donc le coût. Des effets de stigmatisation des usagers peuvent en revanche se faire jour.

3. Niveau de tarification

Plus le tarif est bas, plus le service est attractif.

Mais c'est surtout le niveau de ressources de la collectivité qui permettra de définir une politique tarifaire favorable à l'accessibilité (gratuité pour des tranches d'âges ; proposition de forfait ; mutualisation du titre de transport avec les autres moyens de transports du département).

Développer des solutions de « voitures partagées »

Covoiturage organisé : le conducteur et les passagers s'organisent en amont (plusieurs heures ou jours à l'avance) grâce à une mise en relation organisée (association, collectivité, entreprise, site internet...)

Covoiturage spontané basé sur les flux : il n'y a pas de mise en relation à l'avance entre conducteur et passager. Des points d'arrêt précis, matérialisés par des panneaux ou des bornes sont implantés le long des axes routiers structurants, où il suffit de 17 à 20 voitures par heure pour assurer un covoiturage toutes les cinq minutes

Covoiturage dynamique : covoiturage « instantané » où il n'est pas nécessaire de s'organiser à l'avance. L'offre et la demande s'actualisent en temps réel. Le conducteur et le passager sont mis en relation automatiquement par un calcul de compatibilité des trajets par le système d'information. Le covoiturage dynamique s'appuie sur les nouvelles technologies d'information et de communication (smartphone, géolocalisation...)

Développer des solutions de « voitures partagées »

Stop organisé : système de covoiturage spontané avec des points de prise en charge définis, sécurisé au moyen d'une inscription préalable des conducteurs et des passagers au service

Covoiturage solidaire : action bénévole sous forme de covoiturage organisé ; le conducteur se rend spécialement disponible pour aller et chercher les bénéficiaires ne disposant pas de moyen de transport pour accéder à des services essentiels

Développer des solutions de « voitures partagées »

Une plateforme mutualisée pour le covoiturage de proximité dans l'Ouest de la France

En 2018, via un groupement de commande, sept collectivités de Bretagne et de Loire-Atlantique ont lancé **Ouestgo**, une plateforme mutualisée de covoiturage de proximité, gratuit et solidaire.

Un an plus tard, **56 collectivités locales** y adhèrent, dont la région Bretagne, le département du Finistère, Rennes Métropole, Nantes Métropole, Brest Métropole, la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire.



Développer des solutions de « voitures partagées »

Une plateforme mutualisée pour le covoiturage de proximité dans l'Ouest de la France

- Le champ d'action de Ouestgo est le déplacement de proximité et solidaire : les trajets de courte distance, notamment domicile-travail qui représentent un parcours moyen entre 14 et 20 km
- La maîtrise d'œuvre de la plateforme Ouestgo est confiée au syndicat mixte Megalis Bretagne
- Le coût d'exploitation est financé par les tarifs d'adhésion des structures qui passent une convention avec Megalis pour bénéficier des services de la plateforme Ouestgo
- Le montant de l'abonnement annuel est modulé selon le nombre d'habitants. Celui de la Communauté d'agglomération de Saint-Nazaire s'élève à 2.500 euros par an
- Le service est gratuit pour les utilisateurs

Développer des solutions de « voitures partagées »

Une plateforme mutualisée pour le covoiturage de proximité dans l'Ouest de la France

- L'animation est l'une des clés de la réussite : le dispositif d'information et d'animation est délégué à Alisée, association ligérienne d'information et de sensibilisation à l'énergie et l'environnement
- Ses animateurs, présents dans l'espace public, proposent régulièrement des informations sur le covoiturage, recueillent les besoins et facilitent l'inscription au service
- Ils s'adressent également aux salariés en se rendant dans les entreprises pour faciliter les adhésions au service
- Ils ciblent les covoitureurs sensibles à l'idée de rendre service à une personne en insertion
- Le dispositif d'animation est financé dans le cadre de l'AMI "Territoire mobilité durable" à hauteur de 33 000 euros par an pour la CA de Saint-Nazaire. Une convention est signée pour trois ans

Développer des solutions de « voitures partagées »

Un exemple de covoiturage solidaire dans le Bocage bressuirais (Deux-Sèvres – 79)

- En place depuis début 2018
- Piloté par la Communauté d'agglomération du Bocage bressuirais (33 communes – 73 500 hab.)
- Une action de mobilité en faveur des personnes isolées sans moyen de locomotion pour des déplacements occasionnels en lien avec les nécessités de la vie courante
- Un projet qui repose sur l'engagement de conducteurs bénévoles
- **Porté par six associations qui ont signé une convention d'objectifs et de moyens avec la collectivité**
- Bilan 2018 : 800 bénéficiaires et 550 bénévoles, 3000 trajets réalisés pour 100 000 km parcourus et un bénévolat masculin en augmentation



Développer des solutions de « voitures partagées »

Une ligne de covoiturage entre Rochefort en Montagne et Clermont-Ferrand

- Projet piloté depuis 2016 par le Syndicat mixte du Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne, le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC) et l'association Covoiturage Auvergne
- Ouverture des acteurs à l'innovation : choix d'un projet expérimental de covoiturage sans réservation entre Rochefort-Montagne et Clermont-Ferrand (RD. 2089), opérationnel depuis décembre 2018
- Système qui repose sur la mise en relation en temps réel des passagers et conducteurs grâce à l'installation sur les axes de circulation de bornes associant billetterie et panneaux lumineux, stationnements sécurisés



Développer des solutions de « voitures partagées »

Une ligne de covoiturage entre Rochefort en Montagne et Clermont-Ferrand

1. Le passager se rend à l'arrêt Covoit'ici et indique sa demande ; il pré-paie son trajet par CB ou sur l'application dédiée
2. Les conducteurs voient la demande sur les panneaux lumineux et leur téléphone
3. Un conducteur s'arrête, ils font la route ensemble jusqu'à l'arrêt demandé
4. Le conducteur encaisse ses gains sur l'application ou le site internet



Développer des solutions de « voitures partagées »

Une ligne de covoiturage entre Rochefort en Montagne et Clermont-Ferrand

- Le temps d'attente est calculé selon un modèle établi à partir de l'analyse du trafic, d'une estimation du taux de participation des conducteurs, de l'historique des trajets et de l'incidence de la météo
- Le trajet se fait pour l'utilisateur au prix d'un ticket de bus. Soit 1,60 € entre Theix et Clermont et 3 € entre Rochefort-Montagne et Clermont
- Pendant l'expérimentation, 100 % du prix du ticket va au conducteur
- Retour garanti entre 17h et 19h au départ de Clermont-Ferrand (sur demande et sous conditions d'avoir fait le trajet aller avec le dispositif)
- Investissement initial – aménagement de l'arrêt de stop/covoiturage et panneau : de l'ordre de 1000 € à 2000 €

Développer des solutions de « voitures partagées »

- **Encourager le covoiturage**

- Cibles prioritaires : habitants, actifs ou non
- Type d'action : étude et **animation**
- Positionnement de l'AOM : pilote
- Partenaires potentiels : communes, Département, Région, ADEME, Pays/PNR, associations, opérateur privé
- Echelle de pertinence : *a minima* l'EPCI, EPCI + Métropole régionale, département
- Modèle économique, coût du service pour la collectivité ?
Si présence d'un opérateur privé, dispositifs expérimentaux qui fonctionnent actuellement sur la base du marché public. L'opérateur privé est l'intermédiaire qui assure la maintenance de l'application et la facturation mais n'est pas rémunéré sur la base du volume et de la performance du service.

Développer des solutions de « voitures partagées »

- **Quels leviers pour dynamiser le covoiturage ?**
 - Relayer les démarches de développement du covoiturage de la Région, du Département, du Pôle Métropolitain : promouvoir autant que faire se peut les outils numériques et les marques **déjà existants** et décliner localement les actions incitatives
 - Participer à la conception et à la mise en place des outils de mise en relation des passagers et conducteurs: outils numériques, et / ou outils physiques
Exemple d'ECOV : borne connectée de covoiturage avec panneaux à message variable indiquant la destination souhaitée par l'utilisateur sur le principe de l'auto-stop
 - La matérialisation des arrêts permet de gagner des passagers. Les infrastructures physiques font connaître le service et légitime ce mode de déplacement => permet aussi l'ouverture en direction des habitants qui n'iront pas télécharger les applications pour smartphones

Développer des solutions de « voitures partagées »

- **Quels leviers pour dynamiser le covoiturage ?**
 - Définir les types de déplacements en voiture solo cibles du covoiturage quotidien, c'est à dire étudier les différents types de conducteurs pour repérer les parcours les plus pertinents à aménager
 - Créer des micro-masse critiques à des endroits particuliers : salariés d'une PME, parents d'élèves qui ont la même destination, employés du centre hospitalier...
 - Sécuriser le trajet-retour : réaliser des tests filmés de temps d'attente, proposer une « garantie » de retour au moyen d'un taxi
 - Dialoguer avec les AOM urbaines pour faire le lien avec les transports publics en zone urbaine ou en proche périphérie de la zone dense (arrêt-minute dédié, point de regroupement signalé)

Développer des solutions de « voitures partagées »

Autopartage : véhicule proposé à la location pour une durée de quelques heures

Autopartage en boucle : le véhicule doit être réservé à l'avance avec la précision de la durée de location, il doit être pris à un point de départ et ramené à ce même point

Autopartage en trace directe (de type Autolib') : il n'est pas nécessaire de réserver à l'avance ni de préciser la durée de la location. Le véhicule peut être déposé à une station différente de celle de départ

Développer des solutions de « voitures partagées »

Un service d'autopartage dans une commune nouvelle du bocage ornais

Tinchebray-Bocage, commune-nouvelle de l'Orne de 5 300 habitants dispose depuis septembre 2014 d'un service d'autopartage

Point de départ : «*Notre commune est reliée par bus à la ville la plus proche une seule fois par jour. C'est insuffisant [...]* » => Le maire étudie la création d'un service de prêt de voitures



Développer des solutions de « voitures partagées »

Un service d'autopartage dans une commune nouvelle du bocage ornais

En pratique :

- En 2014, l'élu recherche un opérateur capable de gérer le service via une plate-forme Internet : inscriptions, réservations et paiements.
- Les deux véhicules achetés par la commune sont électriques. Ils sont entretenus par contrat avec le vendeur qui loue également les batteries.
- En ajoutant l'achat des deux bornes électriques, la commune a investi 45.000 euros, soutenue à hauteur de 50% par le conseil départemental de l'Orne et le programme européen Leader.
- Les deux véhicules sont installés sur le parking de la médiathèque du bourg-centre de la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage.

Développer des solutions de « voitures partagées »

Un service d'autopartage dans une commune nouvelle du bocage ornais

En pratique :

- Le service fonctionne sur la base d'un abonnement mensuel, débité uniquement si l'utilisateur utilise le service dans le mois.
- Les habitants peuvent réserver en ligne l'un des deux véhicules.
- Ceux qui ne disposent pas rendent à la médiathèque de la commune. Le webmaster de la médiathèque se charge alors de réserver et de prendre le paiement à la place de ces usagers, qui représentent le tiers des utilisateurs.
- L'abonnement mensuel est de 4 euros. La journée de location revient à 8 euros et la demi-journée à 5 euros, tout compris (entretien, rechargement...).

Développer des solutions de « voitures partagées »

Un service d'autopartage dans une commune nouvelle du bocage ornais

En pratique :

- Un code de réservation est attribué par mail et SMS à l'utilisateur qui lui permet de récupérer les clés à la borne de recharge électrique, au moment de prendre la voiture.
- Avant la prise en main, un état des lieux rapide du véhicule est effectué, et toute anomalie doit être signalée par téléphone auprès de l'opérateur.
- Le rechargement dure une heure en moyenne pour une autonomie d'environ 130 kilomètres.
- La mairie a également pris un abonnement aux bornes du Calvados pour les usagers qui s'y rendent et qui voudraient charger la voiture à mi-journée par exemple.

Développer des solutions de « voitures partagées »

Un service d'autopartage dans une commune nouvelle du bocage ornais

En pratique :

- Les voitures peuvent être utilisées que de 7 heures à 21 heures, en semaine comme le week-end.
- Une convention particulière avec des travailleurs de nuit, qui les empruntent entre 22 heures et 6 heures.
- Chaque mois, les véhicules sont réservés par environ une quarantaine d'utilisateurs différents. En un an, les voitures ont parcouru chacune environ 17.000 kilomètres pour des trajets de 80 kilomètres en moyenne.
- Avec une telle utilisation, les deux véhicules coûtent en moyenne 150 euros par mois chacun à la commune.

Développer des solutions de « voitures partagées »

- **Mettre en place un service d'autopartage**
 - Cibles prioritaires : habitants avec un besoin ponctuel de déplacement, ménages mono-motorisés, salariés en horaires décalés, associations pour les véhicules de 7-9 places
 - Echelle de pertinence : EPCI (voire idéalement, le département !)
 - Positionnement de la CT : pilote
 - Type d'action : étude et animation
 - Partenaires potentiels : communes, ADEME, PETR/PNR, opérateur privé

Développer des solutions de « voitures partagées »

▪ Mettre en place un service d'autopartage

Fonctionnement :

- Mise à disposition en autopartage des véhicules de l'EPCI ou des communes qui, pour certains, peuvent être sous-utilisés
- Avec appel à un opérateur privé : l'opérateur ne modifie pas le véhicule, il y implante simplement son logiciel
Ou bien : un opérateur spécialisé vient avec ses propres véhicules (service plus coûteux)
- Des stations sont également implantées : 1 borne de recharge si le véhicule est électrique + 1 à 3 places de parking + signalétique
- Généralement, les outils du partenaire privé peuvent fonctionner sans réseau 4G ou internet filaire, sans smartphone

Développer des solutions de « voitures partagées »

▪ Mettre en place un service d'autopartage

Fonctionnement : prise en charge des tâches connexes

- Des solutions avec un animateur dédié : il inscrit les clients au service (recueil des pièces - PC, CNI, assurance etc.), effectue les réservations, encaisse les paiements en liquide si besoin.
- Certaines tâches ne peuvent être réalisées à distance : le nettoyage mensuel ou bimensuel des véhicules peuvent être assurés par les collectivités-pilotes ou par un partenaire local en complément de ses propres activités (exploitant de transport, office de tourisme).
- Des outils de supervision prévus pour savoir où sont les véhicules et les dépanner à distance (remontée d'information depuis les bornes de recharge), assorti d'une assistance 7/7 et 24/24, ainsi que des outils de suivi statistique.

Développer des solutions de « voitures partagées »

▪ Mettre en place un service d'autopartage

Soutenabilité, coût du service pour la collectivité ?

- L'opérateur intervient dans le cadre d'un **marché public** (au forfait) dans les secteurs peu denses. Dans certains cas, le reversement d'un pourcentage des recettes kilométriques à la collectivité peut être négociée, sous forme d'intéressement ou de remise sur le forfait.
- Le coût ou inversement la « rentabilité » pour la collectivité dépend de la tarification choisie. L'opérateur dispose en principe d'outils pour calibrer la tarification mais la collectivité doit en rester maître.
- La tarification dépend surtout des objectifs de la collectivité : être à l'équilibre / proposer un service inclusif. La fourchette de prix horaire est donc vaste.
- Un système de forfaits simples participe au « décollage » du service : 5€ la demi-journée, 8€ la journée.
- La gratuité n'est en revanche pas pertinente : les usagers négligent de signaler les problèmes techniques, gardent les clés, dégradent le bien.

Développer des solutions de « voitures partagées »

▪ Mettre en place un service d'autopartage

Quels leviers pour un service pleinement utilisé ?

- Communication : effort de communication dès avant la mise en service, régulier, centré sur les habitants, avec un discours qui peut être un peu décalé mais proche du quotidien (mise en scène de situations concrètes).
Développer un aspect communautaire : « c'est la voiture du village » - ce qui induit plus de soin à l'égard du véhicule.
- Mobilité électrique : l'ouverture d'un nouveau service fonctionnant avec une énergie renouvelable (innovation au carré) va susciter la curiosité des habitants et peut devenir un élément déclencheur de l'utilisation

Statistiques :

En milieu rural, un véhicule « tourne » 1,8 fois par jours pour une distance parcourue moyenne de 80 km.

Favoriser les mobilités actives

- **Est-ce pertinent d'encourager les mobilités actives ? Est-ce adapté dans l'espace rural ?**
- Oui, parce que le vélo est particulièrement pertinent sur des distances inférieures à 5 km soit de 20 à 30 minutes de trajet.
- Or même dans le périurbain/ rural, **près de la moitié des déplacements font moins de 3 km.**

Exp. CC Grand Lieu au sud de Nantes. 9 communes, 38 700 habitants.

Vélo = 2% de la part modale.

Mais il y a un potentiel à développer car 20 % des déplacements font moins de 1 km, et 23 % sont compris entre 1 et 3 km.

Favoriser les mobilités actives

▪ Quelles obligations pour l'AOM ?

Article L. 228-3. du code de l'environnement :

- La question de l'utilité de créer un itinéraire cyclable doit être posée à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines et la possibilité de réaliser cet aménagement cyclable doit être systématiquement évaluée
- Mais une corde de rappel puissante : « sauf impossibilité technique ou financière »
- Si l'aménagement est faisable, le besoin doit être démontré (impératif de sécurité, flux constaté)
- Le besoin est réputé avéré si l'aménagement est inscrit dans un plan de mobilité ou un plan de mobilité simplifiés ou bien figure dans le SRADDET

Favoriser les mobilités actives

Un schéma directeur des modes doux déployé sur la Communauté de communes de Grand Lieu (44)



Favoriser les mobilités actives

Un schéma directeur des modes doux déployé sur la Communauté de communes de Grand Lieu (44)

- Le Pays de Retz (PETR), lauréat en 2015 de l'appel à projet « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte » a décidé de se doter d'un Schéma Directeur des modes doux pour chacune de ses quatre intercommunalités.
- Cette action s'inscrit dans l'une des orientations du SCOT du Pays de Retz de « **promouvoir un agencement à l'échelle de l'habitant, et favorable aux déplacements de courte distance : polarité et proximité** ».
- Pour la Communauté de Communes de Grand Lieu, il s'agit plus précisément de se focaliser sur un certain nombre de voies, dans le but de **créer un ensemble cohérent de liaisons douces à l'échelle intercommunale**, reliant les pôles générateurs de mobilités « utilitaires ».

Favoriser les mobilités actives

Un schéma directeur des modes doux déployé sur la Communauté de communes de Grand Lieu (44)

- L'étude a été réalisée entre janvier 2017 et janvier 2018 et repose largement sur la réflexion par le **Comité de Pilotage** de la Communauté de Communes de Grand lieu, constitué par des **élus et des techniciens** de chacune des **9 communes** du territoire.
- Ce Copil a été accompagné par le bureau d'études et de recherches Mobhilis, en étroite concertation avec le PETR, le Département de la Loire-Atlantique.
- A partir de ces voies intercommunales, chaque commune pourra greffer, si elle le souhaite, des cheminements et des pistes sécurisées au sein de son périmètre administratif.

Favoriser les mobilités actives

- **Des actions pour donner envie d'aller à pied et à vélo**
 - Positionnement de l'AOM : pilote
 - Echelle de pertinence : EPCI
 - Cibles prioritaires : habitants / actifs et scolaires / touristes
 - Partenaires potentiels : Communes, Département, Cerema, ADEME (sur le vélo)

- **Comment planifier un espace public favorable à la mobilité douce ?**
 - **A l'échelle communale** : « Plan piéton » du bourg => diagnostic des points de tension entre piétons et automobilistes, le cas échéant, propositions d'aménagements favorisant le piéton sur des cas précis
 - Evaluation des opportunités et des manques en termes de stationnement

Favoriser les mobilités actives

- **Comment planifier un espace public favorable à la mobilité douce ?**
- **A l'échelle intercommunale**, définir une stratégie homogène et cohérente de partage de la voirie, en accord avec chaque communes du territoire :
 - Analyser les territoires pour mettre en évidence les espaces les plus denses, identifier les centralités, les hameaux et générateurs de déplacement, les points de connexion au réseau de transport en commun
 - Identifier le réseau des voiries principales - hiérarchisation du réseau de voirie basé sur la fonction de la voie
 - Effectuer l'inventaire des limitations de vitesse de circulation sur les voiries existantes du territoire
 - Redéfinir les limitations de vitesses : déterminer de nouvelles limitations de vitesse sur les voiries principales en fonction des territoires traversés et de la vie locale (70, 80 et 30 km/h suivant les tronçons) et de réglementer systématiquement les espaces urbains en zone 30 pour en faire des espaces apaisés

Favoriser les mobilités actives

- **Comment planifier un espace public favorable à la mobilité douce ?**
- **A l'échelle intercommunale**, dans le prolongement du travail de hiérarchisation du réseau viaire, établir une planification des itinéraires cyclables :
 - Installer un comité de pilotage, composé d'élus et techniciens de chacune des communes
 - Mener un travail autour de cartes du territoire, afin de signaler la présence d'infrastructures existantes ou en projet (voies vertes, bandes cyclables, chemins de randonnée, passerelles...)
 - Déterminer des itinéraires cohérents en utilisant des critères de priorisation
Exemple : veut-on desservir toutes les communes ? Veut-on d'abord des liaisons vers les zones d'activités du territoire ?

Favoriser les mobilités actives

- **Comment planifier un espace public favorable à la mobilité douce ?**
 - Dresser le bilan des atouts et des freins à la mise en œuvre :

<i>Atouts</i>	<i>Freins</i>
<ul style="list-style-type: none">→ Un réseau important de petites routes sur lequel s'appuyer→ Des dénivelées faibles sur une partie du territoire→ Certaines communes menant déjà des actions en faveur des modes doux	<ul style="list-style-type: none">→ Les distances parfois importantes d'un point à un autre→ La gestion des voies à fortes vitesses (voies départementales ou autres 2 x 2 voies)→ Les franchissements de voies à fort trafic→ Les dénivelés sur certains axes

Favoriser les mobilités actives

▪ Comment planifier un espace public favorable à la mobilité douce ?

- Lister les propositions de solutions techniques adaptées à chaque axe (chaussée à voie centrale banalisée, bandes, piste en site propre, bandes sur chaussée...)
- Procéder à leur chiffrage
- Définir les priorités d'actions

Priorité 1: « court terme », actions qui seront mises en œuvre dans les 5 prochaines années

Priorité 2 : « moyen terme », actions à réaliser dans les 5 à 10 prochaines années

Priorité 3 : aménagements nécessitant une réflexion plus approfondie. Sauf opportunité : par exemple si une route est réaménagée, l'intégration des voies douces pourra y être associée

Favoriser les mobilités actives

- **Quels leviers pour concrétiser ce type de projet ?**

- Vote d'un Plan Pluriannuel d'Investissement
- Proposition d'emplacements réservés au PLUi pour les sites propres
- Possibilité d'élaborer des Schémas directeurs des modes doux à l'échelle intercommunale / sur chaque commune du territoire

A prévoir :

- Conduite des enquêtes publiques et acquisitions foncières
- Coordination avec le service technique pour les études environnementales

Favoriser les mobilités actives

- **Comment structurer une politique "vélo" à l'échelle d'une ou de plusieurs communautés de communes ?**
 - Proposer une location de Vélos à assistance électrique (VAE) avec option d'achat : la collectivité achète une flotte de vélos à assistance électrique. Commande groupée de VAE pilotée par la collectivité
 - Organiser une commande groupée de VAE pilotée par la collectivité
 - Organiser la location de VAE par le biais d'un opérateur privé spécialisé – *Exp.* : « Green On »

=> Prévoir des temps de maintenance une à deux fois par an ou chez un professionnel local, réaliser une charte de l'utilisateur et un règlement de service (qui, quoi, comment, combien)

Favoriser les mobilités actives

Le programme « Aller, Bouger, Voyager dans le Mené », une politique en faveur du vélo

Le Mené est un territoire rural de Centre Bretagne, enclavé, et à faible densité de population (39 habitants / km²).

C'est une commune nouvelle de 6 500 habitants répartis sur 7 bourgs, comptant entre 400 et 1800 habitants, relativement distants et de nombreux hameaux.

Le territoire est vallonné, étant situé sur une crête à 300 m d'altitude.



Favoriser les mobilités actives

Le programme « Aller, Bouger, Voyager dans le Mené », une politique en faveur du vélo

- Constat : peu de transports en commun : 1 ligne de bus passe par deux des sept communes, en direction de Merdrignac et de Saint-Brieuc. 1 passage le matin, 1 passage le soir.
- Et une vraie demande sociale identifiée : un fort taux d'emploi observé sur le territoire (2000 à 3000 emplois agriculture comprise) mais des emplois à faible rémunération, essentiellement dans l'industrie agroalimentaire.
Le parc automobile est assez ancien.
- En 2014 : ambition de devenir un territoire à énergie positive TEPOS.
C'est le cas pour la chaleur et l'électricité. Objectif d'être 100 % ENR. Ce qui reste à traiter, ce sont les déplacements.

Favoriser les mobilités actives

Le programme « Aller, Bouger, Voyager dans le Mené », une politique en faveur du vélo

La location de vélo à assistance électrique (VAE) a été initiée en 2014, après avoir été lauréat de l'appel à projet du Ministère de l'écologie (TEPCV).

La commune a fait le choix de travailler avec 3 garages : 15 vélos initialement, 5 par garages.
Le garage assure l'entretien, les petites réparations et touche le prix de la location, qui est très bas.

Au départ, les gens les louaient pour leurs loisirs sur 1 ou 2 jours, surtout le weekend.
Les vélos ont été aussi de plus en plus utilisés pour les petits achats du quotidien.



Favoriser les mobilités actives

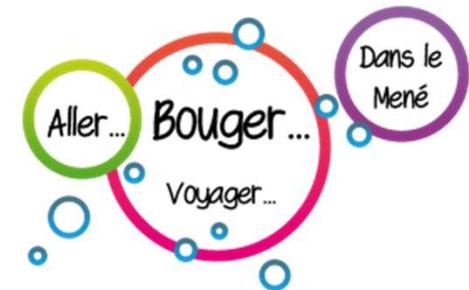
Le programme « Aller, Bouger, Voyager dans le Mené », une politique en faveur du vélo

A présent, de plus en plus d'habitants les louent pour aller travailler (salariés d'EPHAD, employés municipaux).

Par conséquent, la commune a procédé à un rachat de vélo : 10 vélos supplémentaires ont été mis en location chez les commerçants. Les garagistes demandent quant à eux davantage de vélo !

Deux achats groupés de vélo ont également été organisés par la commune : 2 x 10 vélos avec une économie de 200 €/vélo.

Effet diffusion : on voit circuler des VAE qui ne sont pas issus des commandes groupées.



Favoriser les mobilités actives

- **Comment structurer une politique "vélo" à l'échelle d'une ou de plusieurs communautés de communes ?**
 - Développer une offre qualitative de places de stationnement pour les vélos / Vélos à Assistance Electrique sur le territoire au plus près des pôles générateurs de déplacement (commerces, marchés, supermarchés, équipements divers, entreprises, arrêts de transport en commun ...)
 - Définir des règles homogènes pour le stationnement cyclable en assurant un stationnement sécurisé et confortable des vélos :
 - les arceaux simples pour de l'arrêt-minute
 - les arceaux abrités pour du stationnement sur quelques heures
 - les consignes individuelles ou collectives sécurisées pour du stationnement à la journée ou +

Favoriser les mobilités actives

- Exemples de « facilitateurs » pour une politique du vélo



Favoriser les mobilités actives

- **Comment structurer une politique "vélo" à l'échelle d'une ou de plusieurs communautés de communes ?**
 - Communication autour de l'intérêt du vélo en direction du grand public, mais aussi en direction des cibles particulières de la communication sur la mobilité (entreprise, école...)
 - Mise en place de facilitateurs et accompagnement financier des communes sur ce point : co-financement d'investissements ou équipements (stationnements vélos, abris vélos, casiers-consignes, points de gonflage, aménagements, radars pédagogiques...)
 - Relai sur chaque commune : partenaire ou agent d'accueil dans chaque commune en capacité d'informer

Organiser l'aménagement du territoire

▪ Recréer des points de centralité

- Recréer de la densité pour limiter le nombre de déplacements pour lesquels la voiture est indispensable
- Recréer des flux de personnes qui se rendent au même endroit et qui auront donc intérêt à covoiturer
- Agir pour maintenir l'activité commerciale et de services en centre-bourg
- Urbaniser au plus près des points de centralité /des offres de transport collectifs structurantes (gares)
- Lutter contre le « mitage du territoire » : nouvelle opération avec une taille critique – *exp.* : nombre de lots ; mise en place d'études préalables sur les questions de mobilité à réaliser par les aménageurs

=> Traduction de ces enjeux dans les orientations du PLUi

▪ Encadrer les pratiques de stationnement sur le territoire

- Encadrement des pratiques de stationnement voiture et vélo des constructions nouvelles dans le règlement du PLUi (collectifs, individuel, équipements publics, commerces)
- Réservation d'emplacements et de cheminement pour le vélo/les piétons dans les plans de zonage du PLUi

Organiser l'aménagement du territoire

La Station à Saint-Omer, gare de demain et nouvelle centralité



Organiser l'aménagement du territoire

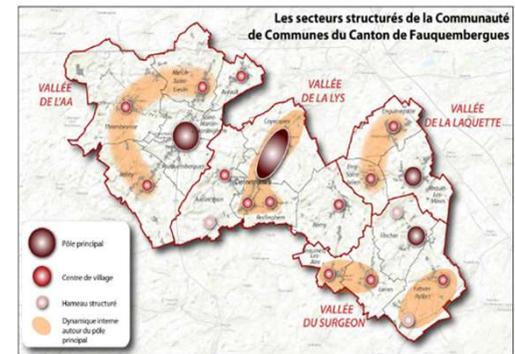
La Station à Saint-Omer, gare de demain et nouvelle centralité

- En 2011, le bâtiment est fermé au public en urgence. En mai 2016, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer (CAPSO) rachète la gare à la SNCF pour 200 000 euros.
- La réouverture est prévue fin 2019. Le bâtiment accueillera la halle de l'innovation. Le public y trouvera des commerces, une salle des pas perdus, un atelier de fabrication numérique, un espace incubateur pour accompagner des projets d'entreprises innovantes
- Un espace mobilité mutualisé y prend également place : achat de titres, rechargement du pass régional, informations etc.
- L'opérateur historique ferroviaire n'a conservé qu'une petite partie du bâtiment. Cependant, la gare réhabilitée va aussi retrouver sa fonction d'origine : les trains s'arrêtent à nouveau à Saint-Omer.
- L'amélioration de l'accessibilité de la gare est un enjeu essentiel : elle sera facilitée par une passerelle piétonne, un parking-silo de 230 places et un boulevard urbain.

Organiser l'aménagement du territoire

La le PLUi du canton de Fauquembergues (Pas-de-Calais - 62)

- La CC du Canton de Fauquembergues (18 communes - 10 000 hab.) a approuvé son PLUi en février 2014 avant d'intégrer le 1er janvier 2018, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer
- La ligne directrice = prôner une **urbanisation plus économe de l'espace et moins génératrice de déplacements**
- Un **diagnostic mobilité** a permis de mieux cerner les pratiques et les besoins (absence de motorisation, temps de transports scolaires)
- Résultat : un territoire repensé autour des notions de **courtes distances** et de **densification du tissu urbain existant** : renforcement des équipements et production de logements aidés à proximité des transports collectifs, pas d'urbanisation des hameaux les plus éloignés des pôles de services
- Bilan : mise en place d'une « **pensée systémique** » pour le développement du territoire (commerces, éducation, santé, services aux habitants)
- L'attractivité est là : un nombre d'habitants passé de 8452 habitants avant le PLUi à 10170 habitants en 2016



Inscrire les actions retenues dans un document de planification

▪ Intérêt

- Poser un cadre de réflexion et de proposition de principes pour l'organisation de l'ensemble des déplacements à l'échelle d'un territoire, voire en lien avec l'extérieur
- Inscrire cette réflexion dans la durée, au-delà de l'implication des premiers porteurs de projet

▪ Contenu

- Un plan d'actions ainsi qu'un plan pluriannuel d'investissements associé en faveur des transports des personnes et éventuellement des marchandises
- Des modalités de concertation avec les autres acteurs de la mobilité (collectivités, institutionnels), dans le but de les sensibiliser et de les impliquer dans la démarche engagée

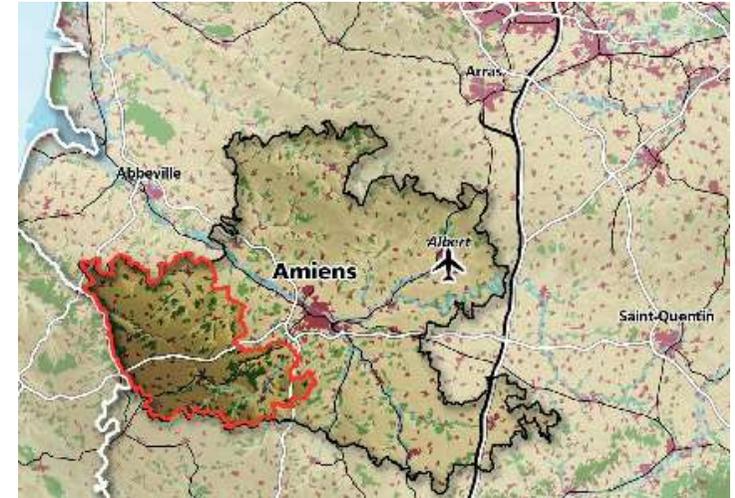
Inscrire les actions retenues dans un document de planification

Le Plan de mobilité rurale du Pôle métropolitain du Grand Amiénois (Somme – 80)

Le Pôle métropolitain du Grand Amiénois (8 CC - 471 communes - 379 000 habitants) s'est doté en 2019 d'un plan de mobilité rurale.

Une large concertation a nourri ce guide des solutions de mobilité, pensé depuis un territoire rural (juillet-novembre 2017) :

- **Avec les acteurs locaux** : 4 rencontres avec les acteurs locaux de la formation, du tourisme, de l'économie et du secteur médico-social
- **Avec les clients des transports collectifs** : une opération « Café-croissants » a également été organisée en gare de Poix-de-Picardie. L'objectif était de faire s'exprimer les voyageurs sur les conditions d'accès à la gare, de fonctionnement de celle-ci et sur l'attente (Comment j'yviens ? Comment je stationne ? Comment j'attends ? Comment j'en pars ?).
- **Avec les habitants** : 2 réunions publiques

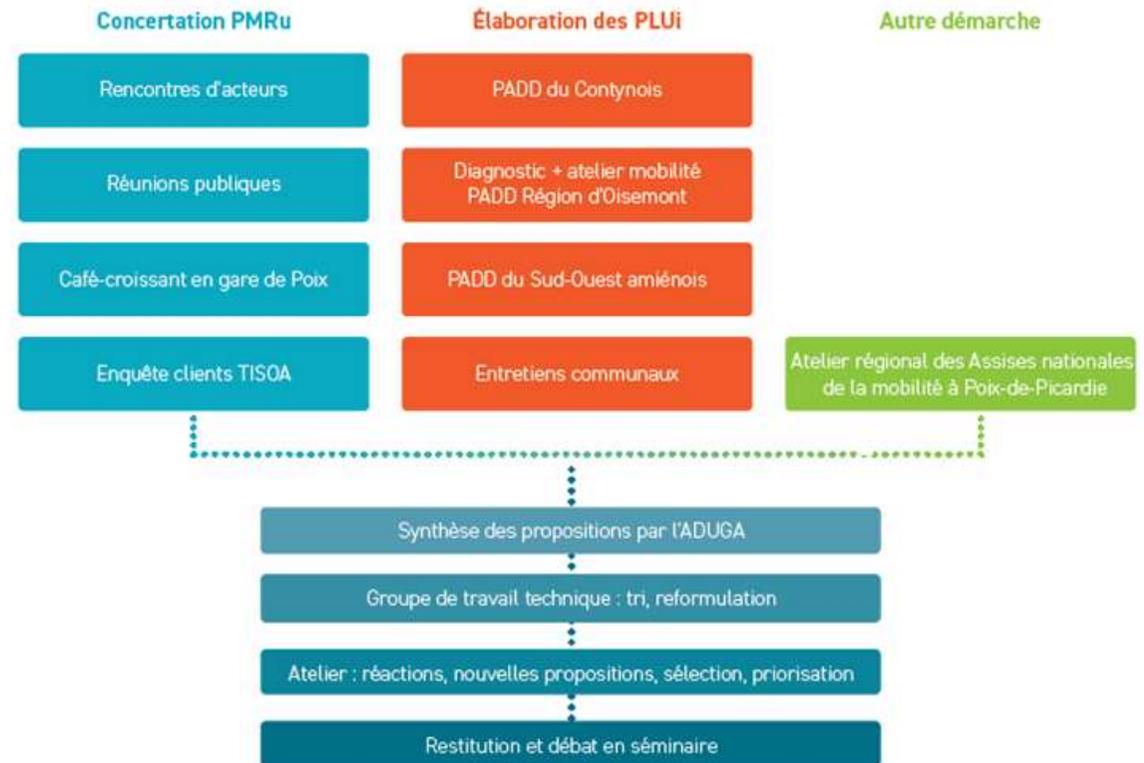


Inscrire les actions retenues dans un document de planification

Le Plan de mobilité rural du Pôle métropolitain du Grand Amiénois

- Pour bâtir le plan d'actions, l'agence d'urbanisme qui a accompagné le Pôle métropolitain (ADUGA) a présenté, en groupe de travail technique, des propositions d'actions et de recommandations, construites à partir des matériaux accumulés lors de la concertation et des travaux sur les PLUi, pour les trier, les reformuler, les expliciter.
- Elles ont ensuite été présentées en ateliers où les élus ont pu donner leur avis et soumettre éventuellement de nouvelles idées.
- Le document a été restitué en séminaire avec débat et arbitrage final.

UNE STRATÉGIE ET UN PROGRAMME D'ACTIONS CONSTRUITS À PARTIR DE DIVERS TRAVAUX



Inscrire les actions retenues dans un document de planification

Le Plan de mobilité rural du Pôle métropolitain du Grand Amiénois

- Le plan d'actions est structuré autour de 5 thèmes, intitulés « champs opérationnels » : information-communication et accompagnement au changement ; modes doux (vélo, marche à pied) ; usages partagés de la voiture ; transports collectifs et intermodalité et, enfin, articulation entre urbanisme et déplacements
- Chaque champ opérationnel se décompose en leviers d'actions qui se déclinent eux-mêmes en actions et recommandations détaillées dans des fiches
- Actions et recommandations se différencient par la nature du maître d'ouvrage (Pôle métropolitain communautés de communes ou autres partenaires - région, département, communes...)



Inscrire les actions retenues dans un document de planification

- **Décrire chaque piste dans une fiche-action**

Chaque fiche pourra comporter les éléments-clés suivants :

- portage et rôle du porteur (pilote, animateur, revendicateur)
- échelle de mise en œuvre / desserte
- public(s) cible(s)
- descriptif (étude, soutien politique, veille technique, aménagements de voirie,...)
- partenaires techniques / prescripteurs
- coût
- clés de réussite
- freins à lever / points de vigilance

03

Adapter la gouvernance



Projection sur la prise de la compétence mobilités

Les contours de la compétence « mobilités »

1. La compétence « mobilités » est assurée par une AOM sur son territoire

- **L'AOM est responsable de la planification de la mobilité dans son ressort territorial**
 - Elle organise la mobilité sous ses différents angles : mobilité en zone urbaine, non urbaine, transport scolaire, développement des autres types de mobilité, possibilité de charge des véhicules électriques etc. => elle est en charge de construire des solutions de mobilité adaptées aux besoins de son territoire et elle anime les acteurs locaux pour se faire
 - Elle n'est pas nécessairement l'entité qui va exercer au quotidien l'intégralité de la compétence : certaines délégations sont possibles
 - Elle ne joue pas forcément le rôle d'opérateur de transport public : plusieurs mode d'exploitation des services de mobilité existent, notamment diverses formes de DSP

Les contours de la compétence « mobilités »

1. La compétence « mobilités » est assurée par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

- **Peuvent être AOM** (article 1er LOM modifiant L.1231-1 Code des transports) :
 - Les communautés d'agglomération
 - Les communautés urbaines, les métropoles, la métropole de Lyon
 - Les communautés de communes
 - Les syndicats mixtes (L.5711-1 CGCT), les pôles d'équilibre territorial et rural, les pôles métropolitains

Les communautés de communes non AOM à ce jour devront délibérer d'ici le **31 décembre 2020** au plus tard pour se saisir ou non de la compétence.

Les communes doivent en effet disposer de 3 mois pour prendre une délibération concordante de transfert la compétence d'AOM à l'EPCI (droit commun du transfert).

La région exerce la compétence à compter du **1^{er} juillet 2021** sur le territoire des communautés de communes qui n'ont pas opté pour la prise de la compétence.

Les contours de la compétence « mobilités »

1. La compétence « mobilités » est assurée par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

- Il n'y a pas de mécanisme de transfert automatique de la compétence mobilité de la commune vers l'EPCI. Il y a donc plusieurs cas de figure :
 - Soit les communes d'une communauté de communes décident que leur EPCI-FP est la meilleure échelle pour gérer cette compétence => Transfert de la compétence par délibération concordante (règle de la majorité qualifiée 2/3 des communes représentant plus 1/2 de la population totale de celles-ci, ou par 1/2 des communes représentant les 2/3 de la population.). /!\ Possible jusqu'au 1^{er} juillet 2021
 - Soit la/les communes ne décident rien avant le 1^{er} juillet 2021 ou n'arrivent pas à obtenir la majorité qualifiée pour le transfert à l'EPCI-FP => la région prendra la compétence automatiquement au 1^{er} juillet 2021
 - Soit la/les communes ont mis en place des services publics pour la mobilité ou l'ont confié à un Syndicat Mixte d'ici le 1^{er} juillet 2021 => aucun transfert à la région. Elles pourront continuer d'exercer leur compétence en direct.

Les contours de la compétence « mobilités »

1. La compétence « mobilités » est assurée par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM)

▪ Focus sur la prise de compétence par les PETR / syndicats

La lecture stricte de l'article 1^{er} de la LOM indique que ce sera aux CC de transférer la compétence au PETR et non aux communes => mécanisme de transfert en cascade si les CC n'exercent pas déjà la compétence.

Pour que le PETR exerce la compétence, il faudra que les communes transfèrent d'abord à la CC puis celles-ci devront à leur tour transférer au PETR :

La 1^{ère} étape du transfert (communes vers CC) doit intervenir avant le 1er juillet 2021 sans quoi ce sera la région qui exercera la compétence mobilité à compter de cette date.

La 2^{nde} étape du transfert (CC vers PETR) peut intervenir sans condition de délai après le 1er juillet 2021.

=> Vigilance sur le délai pour la 1^{ère} étape. Le texte ne prévoit pas de mécanisme de restitution de la compétence par la région au EPCI au-delà de cette date, sauf en cas de fusion des EPCI ou de création/adhésion à un Syndicat Mixte.

Les contours de la compétence « mobilités »

2. Une compétence obligatoire composée de missions « à la carte »

- **Les AOM sont compétentes pour** (articles 1^{er} et 6 de la LOM modifiant L.1231-1-1-I code des transports) :
 - le transports réguliers de personnes
 - le transports à la demande
 - le service de transports scolaires
 - l'appui aux mobilités actives
 - l'appui aux usages partagés de véhicules
 - l'organisation d'un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité pour les personnes vulnérables
 - l'offre de services de mobilité solidaire et le versement des aides individuelles
 - l'organisation d'un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs
 - l'organisation de services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée

Les contours de la compétence « mobilités »

2. Une compétence obligatoire composée de missions « à la carte »

- **L'AOM est-elle tenue d'exercer l'ensemble des missions précitées ?**
 - « compétente pour telle mission » ne veut pas dire obligation de mettre en place le service si celui-ci n'existe pas mais obligation de l'organiser si le service existe
 - L'ensemble de ces services de mobilités et d'accompagnement revêt un caractère facultatif
 - Les services peuvent être établis de manière différenciée sur le territoire
 - En application du principe de subsidiarité et de proportionnalité, **l'EPCI réalisera les missions précitées en adéquation avec ses moyens et les besoins de son territoire**. A ce titre on peut considérer qu'il s'agit de missions « à la carte » dont l'exercice se justifie au regard des besoins et des moyens
 - Néanmoins, dans la mesure où il disposera de la compétence pour agir, l'EPCI détiendra une responsabilité juridique si les missions ne sont pas réalisées alors qu'elles le devraient. Il est certain que l'Etat sera attentif à ce que la compétence soit réellement exercée

Les contours de la compétence « mobilités »

2. Une compétence obligatoire composée de missions « à la carte »

- **Les délégations conventionnelles restent possibles :**
 - Une CC devenue AOM peut déléguer au département ou à un syndicat mixte la mission transport scolaire si cette collectivité est le mieux à même de l'organiser sur son territoire – cf. L.3111-9 du code des transports
 - Une CC qui ne s'est pas vue transférer la compétence et qui remplissait des missions d'organisation du transport scolaire ou de transport à la demande par délégation de la région en tant qu'autorité organisatrice de second rang peut continuer à le faire
- **Des actions de soutien aux mobilités actives et partagées restent possibles pour la CC non AOM :**
 - Dans le cas où la région est AOM, les CC peuvent poursuivre certaines actions au titre de leurs compétences « aménagement de l'espace » et « voirie »

Les contours de la compétence « mobilités »

3. Les conséquences directes de la prise de compétence

- **Des transferts d'actifs à anticiper**
 - Pour les missions reçues de la région et exercées par l'EPCI : de transfert du budget, des contrats (y.c. emprunts), des équipements, des agents...
- **Des conséquences sur les structures communautaires**
 - Concernant les instances : créer une commission « mobilité » ou bien étendre le champ de compétence des commissions « développement économique » et « habitat »
 - Concernant les services : attribuer des ressources identifiées à cette compétence (ETP, bureaux) et organiser le dialogue des agents en charge de la politique de mobilité :
 - avec les autres services : aménagement, logement, développement économique, habitat, tourisme ;
 - avec les services des communes afin de garantir la cohérence avec les projets communaux et de trouver des relais de diffusion des informations.

Les contours de la compétence « mobilités »

4. L'AOM élabore un plan de mobilité – article 5 LOM modifiant le code des transports art. L.1214-1 et suivants

- Plan de mobilité (PM) obligatoire au-delà d'une agglomération de **100 000 habitants** => remplace le PDU
- Les communautés de communes de 100 000 habitants ne sont toutefois pas tenues d'élaborer un plan de mobilité.
- Possibilité d'élaborer **un plan de mobilité simplifié (PMS)** en deçà du seuil précité et pour toutes les communautés de communes => remplace le plan de mobilité rurale
- L'AOM soumise à l'obligation de produire un plan de mobilité a **24 mois** pour l'adopter.
- Il peut être établi par un EPCI porteur de SCOT (PETR, syndicat mixte)

Nb: pour les AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, possibilité d'inscrire leurs choix dans un document de planification, notamment : Plan local d'urbanisme [intercommunal] (PLUi), volet « transport » du Plan climat air énergie territorial (PCAET), Plan global de déplacements (PGD), Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD, dans le cadre d'un SCOT)

Les contours de la compétence « mobilités »

4. L'AOM élabore un plan de mobilité – code des transports art. L.1214-1 et suivants

▪ Contenu du Plan de mobilité – code des transports art. L.1214-2

Le plan mobilité doit assurer un équilibre entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et le confort et la santé des habitants, avec une attention particulière sur la limitation de l'étalement urbain encadrée par les PLU(i).

Il s'attache à intervenir dans les domaines de :

- La sécurité des déplacements à travers notamment un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons
- La diminution du trafic routier et le développement des transports collectifs ou économes, moins polluants
- L'aménagement des réseaux et voiries de manière à favoriser le partage des différents modes de déplacement ainsi que l'information aux usagers
- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
- L'organisation du stationnement sur voies ou sur aires de parking
- La protection de l'environnement
- La rationalisation du transport et des livraisons permettant l'approvisionnement de l'agglomération et les maintiens des activités économiques
- L'encouragement pour les acteurs économiques à favoriser les transports de leur personnel par les moyens collectifs ou de covoiturage et réaliser des « plans de déplacement d'entreprise » (PDE)
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau
- La mise en place d'une tarification intégrée

Les contours de la compétence « mobilités »

4. L'AOM élabore un plan de mobilité – code des transports art. L.1214-1 et suivants

▪ Procédure d'adoption du Plan de mobilité

- La procédure d'adoption d'un Plan de mobilité reste inchangée par rapport au PDU.
 - Le processus d'élaboration est relativement long (2 ans) et s'effectue en plusieurs étapes :
 1. Une phase d'étude préalable permettant de repérer les enjeux, de vérifier l'adéquation du projet avec les documents d'urbanisme du territoire (SRADDET, Scot, PLU(i)...) qui peut aussi s'appuyer sur le bilan du PDU précédent en cas de révision
 2. Une phase de diagnostic afin de formaliser les « objectifs stratégiques »
 3. Une démarche prospective de scénarios afin d'appréhender l'influence des choix politiques et valider la meilleure solution tendancielle
 4. La rédaction du projet proposant un ensemble d'actions à mener pour conduire le plan
 5. Une fois le projet arrêté, il est soumis à enquête publique et, selon la prise en compte des conclusions du commissaire enquêteur, il est amendé ou approuvé pour prendre pleinement sa valeur juridique.
- => pour le plan de mobilité simplifié : procédure *de participation du public* et *non enquête publique*

Les contours de la compétence « mobilités »

4. L'AOM élabore un plan de mobilité – code des transports art. L.1214-1 et suivants

▪ Procédure d'adoption du Plan de mobilité

Attention : de nombreuses consultations sont requises tout au long de la procédure !

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis pour avis :

- aux conseils municipaux
- départementaux et régionaux concernés
- au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne
- aux AOM limitrophes

D'autres structures peuvent demander à être entendues : les représentants des professions et des usagers des transports, les associations de personnes handicapées, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les associations agréées de protection de l'environnement etc.

Les contours de la compétence « mobilités »

4. L'AOM élabore un plan de mobilité – code des transports art. L.1214-1 et suivants

▪ Particularités du Plan de mobilité simplifié

Contrairement au plan de mobilité, le plan de mobilité simplifié :

- n'est pas soumis à la procédure d'enquête publique
- ne comporte pas d'évaluation environnementale
- n'est pas concerné par les rapports de compatibilité ou de prise en compte avec les autres documents de planification

Les contours de la compétence « mobilités »

5. La contractualisation et le dialogue avec les autres échelons et partenaires

- **La région est le chef de file en matière d'intermodalité (L.1215-1 code des transports) :**
 - Rôle pour garantir l'intermodalité en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil du public, répartition des points de vente
 - Rôle en matière d'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural
 - Prévision des modalités de gestion des situations dégradées
 - Recensement et la diffusion des actions en matière de mobilité sociale
 - Aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les AOM

Les contours de la compétence « mobilités »

5. La contractualisation et le dialogue avec les autres échelons et partenaires

- **Les actions en faveur de l'intermodalité sont exercées à l'échelle de bassins de mobilité**
 - Les **bassins de mobilité** sont définis par les région en concertation avec les AOM et les intercommunalités
 - Des **contrats opérationnels de mobilité** seront conclus à l'échelle de ces bassins de mobilité
 - Les bassins de mobilité deviendront le périmètre de contractualisation de l'intermodalité et des coopérations territoriales
 - Chaque bassin de mobilité comprendra une ou plusieurs intercommunalités à fiscalité propre
 - Un **comité des partenaires** est instauré qui réuni à l'échelle du bassin de mobilité les employeurs, les associations d'usagers, les gestionnaires de gares et d'infrastructures

Les contours de la compétence « mobilités »

5. La contractualisation et le dialogue avec les autres échelons et partenaires

- **Le contrat opérationnel de mobilité – article 4 LOM créant l'article L.1215-2 du code des transports**
 - Il peut être imaginé une répartition spatiale ou fonctionnelle des missions avec la région comme coordinatrice
 - La dimension contractuelle relevant de la coopération négociée, à la différence des coopérations obligatoires liées à des transferts de compétences, la répartition des missions pourra présenter de grandes disparités en fonction des territoires
 - Il est conclu de manière pluriannuelle sans durée maximale selon une temporalité et des modalités de révision fixées par ses signataires
 - Il fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires. Chaque AOM rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires

Le financement

▪ Le versement mobilité

- Le versement transport est renommé « versement mobilité » (VM) mais n'est pas modifié sur le fond par la loi d'orientation des mobilités.
- **Une nouveauté importante toutefois : la levée du versement mobilité par une autorité organisatrice de la mobilité est désormais conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes.** Les services réguliers financés par cet impôt doivent être listés dans la délibération qui instaure le VM.
- Le service régulier est caractérisé par sa fréquence, son itinéraire et sa tarification déterminés au préalable de la course, sans que l'usager n'intervienne (Code des transports, articles R. 3111-1 et R. 3111-37).
- Les dispositions issues de la loi MAPTAM sont maintenues : **l'affectation du VM peut concerner l'ensemble de la compétence mobilité de l'autorité, comme le financement de services de mobilités actives et partagées, sous réserve d'organiser un service régulier de transport.**
- Si la Région devient AOM, une commune qui organise déjà des services peut choisir de continuer à les mettre en œuvre et à prélever le versement mobilité.

Le financement

▪ Le versement mobilité

Le versement transport est un impôt qui touche les établissements publics ou privés situés dans le ressort territorial d'une AOM et qui emploient plus de 11 salariés

Le recouvrement est assuré par les URSSAF

Instauration du VM et perception : institué sur décision d'une AO dans son ressort territorial.

Le VM peut être institué et perçu par les syndicats mixtes de transport (CGCT art. L. 5722-7-1)

Assiette : masse salariale – CGCT art. L.2333-65

Ne sont pas assujettis :

- les fondations et associations d'utilité publique dont l'activité est de caractère social
- les employeurs qui assurent le logement permanent sur les lieux de travail OU qui proposent gratuitement un transport collectif pour leurs salariés

Le financement

▪ Le versement mobilité

Taux : il est plafonné en fonction du nombre d'habitants de la collectivité AOM – CGCT art. L. 2333-67:

- 0,55 % lorsque la population de l'AOM est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;
- 0,85 % lorsque la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'AOM a décidé de mettre en place un TCSP
- 1 % lorsque la population est supérieure à 100 000 habitants
- majoration de 0,05 % des taux maxima possible pour les communautés de communes, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles ainsi que pour les syndicats mixtes de droit commun
- majoration possible de 0,2 % dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées « communes touristiques »

Le financement

▪ Le versement mobilité

Possibilités de modulation du taux

- Le principe est que le taux du VM doit être fixé par l'autorité compétente de manière uniforme sur l'ensemble de son territoire (hors cas spécifique de l'Ile-de-France)
- Cependant la loi LOM en son article 2 modifie l'article 5722-7-1 du CGCT et permet aux syndicats mixtes de transport composés de plusieurs EPCI de réduire le versement sur le périmètre de certains de ses membres ; le taux peut être ramené à 0
- La modulation est mise en place selon un critère déterminé par le syndicat, reposant sur la densité et le potentiel fiscal

Le financement

- **Les subventions d'investissement**

- **DSIL** (dotation de soutien à l'investissement local)
- DETR (dotation d'équipement des territoires ruraux)
- **Appels à projets :**
 - AAP "Vélo et territoires" (ministère de la Transition écologique/Ademe)
 - AAP "Continuités cyclables" (ministère et Afitf)
- Fonds européens : FEDER, LEADER (études), INTERREG (véloroutes transfrontalières)

Le financement

- **Faculté ou obligation de mettre en place un budget annexe ?**

- **Facultatif pour les SPA**

Les collectivités ont la possibilité de suivre un budget annexe pour suivre toute compétence d'un service public administratif (régie dotée de la seule autonomie financière).

Les budgets annexes des SPA ne sont pas soumis à des règles d'équilibre particulières. Pour équilibrer le budget annexe d'un SPA, la collectivité territoriale peut verser des subventions.

- **Obligatoire pour les SPIC**

Le recours à un budget distinct du budget principal constitue une obligation (services exploités en régie, affermés ou concédés)

Les budgets annexes des SPIC sont votés en équilibre et doivent être financés par les recettes liées à l'exploitation de leur activité (redevances, tarification usager, etc...). Les subventions sont interdites sauf exceptions législatives pour les communes.

Mise en œuvre des actions et positionnement de la collectivité locale

- **Positionnement de la collectivité locale autorité organisatrice de la mobilité (AOM) comme prescripteur**
- Positionnement classique des collectivités territoriales intervenant dans leur champ de compétence, qui se matérialise par :
 - la définition du service à opérer : nature du dispositif, périmètre, amplitude horaire, fréquence etc.
 - le choix du mode de gestion : soit assurer directement la gestion du service de transport (service en régie, dit aussi « en gestion directe »), soit confier la gestion à un opérateur spécialisé, qui peut être public ou privé (gestion déléguée)

Mise en œuvre des actions et positionnement de la collectivité locale

- **Positionnement de la collectivité locale autorité organisatrice de la mobilité (AOM) comme prescripteur**
 - Lorsque la collectivité décide de faire appel à la compétence d'un opérateur, l'attribution du marché se fait dans un cadre réglementaire garantissant la mise en concurrence dans une transparence obligatoire.
 - L'utilisation de la commande publique (marché public/délégation de service public) ou d'un mode de contractualisation (contrat d'obligations de service public) induit l'élaboration d'un cahier des charges, fixant un cadre d'intervention pour le cocontractant de l'administration (obligations, modalités de rémunération, durée, recensement des prestations à réaliser, pénalités/sanctions).

Mise en œuvre des actions et positionnement de la collectivité locale

▪ Positionnement de l'AOM comme régulateur- facilitateur

Les collectivités locales AOM peuvent contribuer à l'émergence d'un service de manière indirecte et sans entretenir de relations contractuelles avec un prestataire de service (autopartage, covoiturage).

- Voirie - stationnement – urbanisme : faciliter le déploiement de services d'autopartage électriques via l'octroi d'autorisations d'occupation du domaine public pour intégrer des bornes de recharge et/ou stationner les véhicules disponibles.
- Communication – visibilité : accélérer le développement des services innovants en promouvant ces services, notamment sur leurs sites internet et par le biais des plateformes de mobilité.
- Tarification : la création d'une tarification combinée (abonnement combinant transport en commun et autopartage)

Mise en œuvre des actions et positionnement de la collectivité locale

Positionnement de l'AOM comme investisseur (mobilités innovantes)

- Les collectivités territoriales ont la faculté de créer et/ou de devenir actionnaires de sociétés d'économie mixte (SEM [1983]), de sociétés publiques locales (SPL [2010]), et de sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP [2014]).
- La faculté d'investir a facilité l'intervention des collectivités en matière économique, tout en la circonscrivant dans un cadre d'intervention tourné exclusivement vers l'intérêt général.
- La qualité d'investisseur permet aux collectivités locales de contrôler la société grâce à la présence des élus dans les organes dirigeants. La collectivité exerce un contrôle sur la gestion et la situation financière.

04

**Communiquer et faire
participer les acteurs et les
habitants**



Les outils

▪ Les supports classiques d'information et de communication

La collectivité apporte de la visibilité au service et, ce faisant, de la crédibilité, de la notoriété, de la légitimité.

- Nommer le dispositif simplement, lui attribuer un visuel, si possible en le rattachant au territoire
- Rechercher le regroupement avec une marque régionale si elle existe (Exp. Ouest Go en Bretagne et Pays de Loire, Mouv'ici en Auvergne-Rhône-Alpes)
- Trouver des relais d'informations permanents : secrétaires de mairie, association du champ social, culturel, sportif, réseau de commerçants, établissements d'enseignement
- S'appuyer sur des événements locaux ponctuels : marchés, festival, forum des associations, stand à la médiathèque/à la piscine/au supermarché

Les outils

- **Les supports classiques d'information et de communication**
 - Procéder à des micro-campagnes de communication : défi « alter-mobilité » ou « journée sans voiture », PV pédagogiques, parking-day...
 - Solliciter régulièrement des articles dans la presse locale/ radio locale
 - Donner à lire des portraits d'usagers, des témoignages et proposer des scénarios de mobilité, exp. « Sabrina, TER+ vélo » « Pierre, covoiturage + marche » pour faciliter l'incarnation, l'identification

Les outils

▪ La pédagogie en direction du jeune public

Accroître le « capital mobilité » des plus jeunes. L'élargissement des possibles en termes de mode de déplacement est disposition d'esprit qui se construit dès l'enfance, par la culture familiale et par l'expérimentation. Il y a une forme de socialisation à la mobilité.

Quelques exemples :

- Organiser un « pedibus » pour aller à l'école à pied – idem à vélo /
- Encourager les sorties scolaires ou les déplacements de centre de loisirs en bus/en TER

Les outils

▪ Les mesures incitatives

- Fournir aux habitants une première expérience accessible pour le vélo électrique ou la voiture en autopartage : « Allez faire un tour avec, c'est gratuit ! »
- Adresser aux nouveaux habitants un ticket de bus gratuit / un bon vélo et de l'information personnalisée sur l'offre de transport en commun
- Déployer des « facilitateurs » - surtout pour le vélo :
 - endroits où réparer, pompes et kits de réparation disponibles en plusieurs points du territoire, ateliers d'apprentissage de l'entretien du vélo
 - prêts de casques, anti-vols, paniers
 - mobilier urbain pour accrocher le vélo, existence de casiers où poser ses effets personnels pour quelques heures
- Proposer des compensations pour l'effort fourni : places réservées ou tarifs réduit de parking pour les covoitureurs, système de bons d'achats...

Les outils

▪ Le marketing individualisé

- Les ménages ciblés se voient proposer des alternatives de transports, des optimisations de déplacements, la relocalisation de certaines activités, l'apprentissage de l'écoconduite
- Les propositions sont accompagnées de bilans chiffrés pour sensibiliser les participants : le bilan des pratiques actuelles et le bilan des alternatives. Ils comportent des indicateurs financiers et environnementaux (émission de CO₂, arbres à replanter)
- Résultats significatifs : 30 à 40% de participants ayant adopté de nouvelles pratiques, de façon pérenne
- Limites : coût très élevé, que l'accompagnement soit humain (de 1500 € à 3400 € par personne) ou « industrialisé » via une application numérique (100 €/ personne)
- Centré l'accompagnement sur les publics vulnérable => centrales de mobilité

Les outils

▪ Le marketing individualisé

- Les ménages ciblés se voient proposer des alternatives de transports, des optimisations de déplacements, la relocalisation de certaines activités, l'apprentissage de l'écoconduite
- Les propositions sont accompagnées de bilans chiffrés pour sensibiliser les participants : le bilan des pratiques actuelles et le bilan des alternatives. Ils comportent des indicateurs financiers et environnementaux (émission de CO₂)
- Résultats significatifs : 30 à 40% de participants ayant adopté de nouvelles pratiques, de façon pérenne
- Limites : coût très élevé, que l'accompagnement soit humain (de 1500 € à 3400 € par personne) ou « industrialisé » via une application numérique (100 €/ personne)
- Centré l'accompagnement sur les publics vulnérable => centrales de mobilité

Les messages

Objectif : Produire des argumentaires qui rendent désirables les mobilités alternatives

L'automobile individuelle est parée de vertus : liberté, rapidité, fiabilité, confort, sécurité.

Pour être attractifs, il faut que les alternatives soient non seulement efficaces, mais aussi qu'elles débouchent sur d'autres images positives et idéaux.

▪ **La connexion entre mobilité et aspiration à vivre mieux**

- Les modes actifs ou la mobilité comme un temps pour soi :

La marche comme action de préservation de la santé.

La marche comme expérience qui reconnecte avec les saisons, la nature.

La marche comme activité qui permet de rencontrer des proches, des connaissances.

- Les transports en commun comme un temps pour poursuivre ses activités : lire, répondre à ses messages dans le bus ou le TER

Les messages

▪ La valorisation du territoire de résidence

Les **stratégies de moindres déplacements** comme occasion de développer des **pratiques économiquement et socialement positives**.

- Consommation de services, de loisirs et de produits locaux :
 - Amélioration de la qualité des produit consommés
 - Soutien aux emplois du territoire
 - Préservation de la singularité du cadre de vie par rapport à celui d'une grosse ville : pas de congestion, de pollution, de bruit, de passivité subie dans les bouchons, files d'attentes etc.
- Participation à un dispositif solidaire (stop, pédibus, covoiturage)
 - Maintien du lien social et des coopérations de proximité => l'effort pour autrui ou le collectif procure une forme reconnaissance

Les messages

▪ La neutralisation des idées reçues

- Les automobilistes sous-estiment les coûts et les durées de trajets en voiture et surestiment ceux des transports en communs => Proposer des tests filmés ; afficher les performances des services de TC
- Diffuser l'idée que la mobilité alternative, ce n'est pas du temps perdu : « si vous marchez, cela vous épargne 1h à la salle de gym »
- Démentir les discours limitants :
 - « *les distances sont trop grandes* » => « *parcourir 1,5 km prend entre 10 et 13 min* » ; « *à vélo, la distance devient raisonnable* »
 - « *c'est trop dangereux et des aménagements coûteraient trop chers* » => « *oui, transformer la chaussée est coûteux, installer des panneaux qui avertissement les automobilistes est beaucoup plus abordable* ».

Les messages

- **Les points de vigilance**
- **Ne pas culpabiliser les personnes dépendantes de leurs voitures pour les trajets quotidiens** mais plutôt de changer la façon dont elles se déplacent en voiture (co-voiturage, aide aux seniors, prêt de voiture) et travailler leur stationnement
- **Viser des dispositifs généralistes** : la « massification » évite la stigmatisation des publics fragiles
- **Garder à l'esprit que certains déplacements sont moins rigides que d'autres** : Mettre l'accent des temps particuliers de où la contrainte sociale se desserre. Exp : se rendre à leurs loisirs, faire de petits achats ou effectuer leurs visites personnelles
- **Utiliser les fenêtres d'opportunité** :
 - Changements de situations professionnelles (télétravail possible, passage à la retraite)
 - Changements familiaux (départ des enfants du domicile)

05

Evaluer les premières réalisations



Evaluer les premières réalisations

■ Préparer les outils de l'évaluation

- Le questionnement : « En quoi ce que nous avons fait jusqu'à présent contribue-t-il aux défis de mobilité du territoire ? »
- Préparer une grille d'évaluation (nombre de personnes faisant du co-voiturage ; autopartage : nombre d'abonnés, fréquence de location/jour ou semaine, pic de demandes, typologie des usagers, nombre d'incidents ou difficultés-types rencontrées par les usagers, indicateurs financiers de suivi du coût du service etc. ; suivi de l'activité des services TAD nombre de voyageurs, distance parcourue, plage horaire plébiscitée...)

■ Garantir un pilotage fort de ce temps d'évaluation

- L'élu référent est moteur pour organiser un temps d'autoévaluation qui devient, idéalement, une habitude de travail. Il crée également le lien avec le conseil communautaire à qui le bilan sera présenté pour réaffirmer politiquement le sens de la démarche
- Associer la présidence et la direction de la communauté est un atout

Evaluer les premières réalisations

▪ Recueillir de l'information

- S'appuyer sur l'expertise et la connaissance locale des élus, y compris ceux en charge de compétences *a priori* peu liées à la mobilité (petite enfance, culture)
- Réinterroger tous les partenaires spécialisés (partenaires des secteurs sociaux, de l'économie, de la gestion de l'espace, de l'environnement...)
- Partager le questionnement avec les habitants, à l'occasion d'une réunion publique ou d'un évènement. Ceci est un levier pour leur implication ultérieure.
- Intégrer des éléments de diagnostic supplémentaires sur des questions essentielles pour le territoire obtenus au cours de l'année

Evaluer les premières réalisations

- **Examiner les points sensibles**

- Y-a-t-il eu des difficultés ? Des conflits ?
- Des idées nouvelles sont-elles apparues ?

- **Evaluer l'intégration de la démarche dans le fonctionnement communautaire**

- Au-delà des actions, interroger la place prise par la compétence au sein de l'institution: missions du service, lien avec les autres services, lien avec les commissions, avec l'exécutif, articulation des projets, participation, communication...

Evaluation et obligations réglementaires

- **L'évaluation est prévue réglementairement pour certains documents de planification pouvant comporter une dimension « mobilité »**
- **Pour le PLU(i) et PLUi valant PDU (Plan de mobilité à l'issue de l'entrée en vigueur de la LOM) :** conformément à l'article L 153-27 du code de l'urbanisme, il existe une obligation d'analyse des résultats de l'application du plan au regard des objectifs visés à l'article L101-2 du code de l'urbanisme et aux articles L. 1214-1 (organisation du transport des personnes et marchandises, circulation et stationnement) et L. 1214-2 du code des transports (tous les objectifs du PDU) pour les PLUi valant PDU.

Cette analyse intervient au plus tard **9 ans** après la délibération portant approbation du PLUi, ou la dernière délibération portant révision complète de ce plan, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur.

Les résultats issus de cette analyse donnent lieu à une délibération.

Evaluation et obligations réglementaires

- **L'évaluation est prévue réglementairement pour certains documents de planification pouvant comporter une dimension « mobilité »**
 - **Pour le SCOT** : l'article L143-28 du Code de l'urbanisme fixe à **6 ans** après approbation l'obligation à l'EPCI de procéder à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.
=> A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.
 - **Pour le PDU (Plan de mobilité à l'issue de l'entrée en vigueur de la LOM)** : l'article L1214-8 du Code des transports précise que le PDU fait l'objet d'une évaluation de sa mise en œuvre tous les **5 ans**. L'analyse porte sur l'atteinte des objectifs fixés à L. 1214-2 du code des transports. En fonction des résultats de l'évaluation, le plan est révisé.

Le contrôle est effectué par les services de la Préfecture (contrôle de légalité). Cependant, excepté pour le SCOT où une caducité est prévue en cas d'absence d'évaluation, dans d'autres cas, le législateur n'a pas prévu de mesures coercitives

Contacts

<https://www.banquedesterritoires.fr>

Territoires Conseils
un service Banque des Territoires

*72, avenue Pierre Mendès France
75914 Paris Cedex 13
Tél. : 01 58 50 75 75*

*Service de renseignements
juridiques et financiers :
0970 808 809*

 | [@BanqueDesTerr](https://twitter.com/BanqueDesTerr)

