



LES SOLUTIONS

**de mobilité soutenable
en milieu rural et périurbain**

Mars 2014

Rédacteurs

Lorelei Limousin, chargée de mission climat transports – Réseau Action Climat - France

Denis Voisin, chargé de projet Mobilité - Fiscalité – Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme

Graphisme

solenmarrel.fr

Impression

Impro, 98 rue Alexis Pesnon, 93100 Montreuil

Remerciements

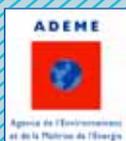
Au service Mobilités et Transports de l'Ademe et en particulier à Matthieu Chassignet.

Aux acteurs de mobilité qui nous ont consacré des entretiens :

- *Anne Gachon, chargée de mission écomobilité au Conseil général de l'Hérault.*
- *Céline Moutet, chargée de mission covoiturage et centrale de mobilité Drôme-Ardèche.*
- *Lola Le Moign, responsable du service déplacements - transports, Grand Cahors.*
- *Marie Huygues, doctorante et chercheur sur le projet Mobilité et urbanisme en milieu rural, Université de Tours.*
- *Aurélié Corbineau, coordinatrice REZO POUCE, Association Covoiturons sur le Pouce.*
- *Soazig Rouillard, animatrice mobilités énergie climat, Val d'Ille.*
- *Anne-Sophie Petitrez, conseillère en mobilité, Syndicat de communes du Territoire Saône Mont d'Or.*
- *Phillippe Chevre, Maire de Vignoc.*
- *Aurélié Damota, chargée de mission, Communauté de communes du sud ouest Amiénois.*
- *Margot Espalieu, chargée de mission coopération autour des chemins de fer de Provence.*
- *Charles Poretz, spécialiste en vélos à assistance électrique.*
- *Olivier Paul-Dubois-Taisne, Centre d'Analyse Stratégique.*

... Ainsi qu'aux nombreux autres élus et techniciens qui ont répondu au questionnaire de la FNH et du RAC-F.

Publication réalisée avec le soutien financier de l'Ademe et du Commissariat Général au Développement Durable.



SOMMAIRE

1 - Mobilité en milieu rural et périurbain : quels enjeux et leviers pour favoriser la transition ?

Les enjeux d'une transition vers une mobilité soutenable dans les territoires périurbains et ruraux	4
Quels leviers à l'échelle nationale pour catalyser la transition locale	5

2 - Mobilité en milieu rural et périurbain : les clés d'une politique réussie au niveau local

CHAPITRE 1 – CONNAÎTRE LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

FICHE 1 - Que faut-il connaître ?	7
FICHE 2 - Les enquêtes ménages-déplacements	8
FICHE 3 - Les diagnostics et études d'analyse des besoins	10

CHAPITRE 2 – MIEUX ORGANISER ET DESSERVIR LE TERRITOIRE

FICHE 4 - Concevoir une politique cohérente de mobilité et d'aménagement du territoire.....	12
FICHE 5 - Intégrer les mobilités actives et partagées aux infrastructures	14
FICHE 6 - Valoriser les transports collectifs classiques	17

CHAPITRE 3 – APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

FICHE 7 - Optimiser les transports à la demande	19
FICHE 8 - Faciliter le covoiturage en milieu peu dense	22
FICHE 9 - Sécuriser et organiser l'autostop.....	24
FICHE 10 - Développer les modes actifs (marche, vélo) en milieu peu dense	27
FICHE 11 - Adapter l'autopartage aux milieux peu denses	31

CHAPITRE 4 – INFORMER ET COMMUNIQUER

FICHE 12 - L'information multimodale et les centrales de mobilité	33
FICHE 13 - Communiquer et animer autour du dispositif	36

CHAPITRE 5 – ANIMER ET ACCOMPAGNER ACTIVEMENT

FICHE 14 - Les maisons de la mobilité	38
FICHE 15 - Le conseil et l'accompagnement en mobilité	39

Conclusion

Mobilité et transition énergétique sont compatibles dans les milieux peu denses !.....	42
--	----

1 MOBILITÉ EN MILIEU RURAL ET PÉRIURBAIN : QUELS ENJEUX ET LEVIERS POUR FAVORISER LA TRANSITION ?



© Lorelei Limousin

1. INSEE : Recensement de la population 2006. «Le nombre de véhicules par adulte varie de 0,8 (resp. 0,9) dans les communes rurales (resp. périurbaines) à 0,7 dans les pôles ruraux et les pôles des aires urbaines de moins de 100 000 habitants. Il est de 0,6 dans les centres des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la banlieue parisienne, pour tomber à 0,3 dans Paris ».

2. Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008.

3. JP Orfeuil « Le -droit à la mobilité-, aujourd'hui et demain », 2011.

4. JP Orfeuil op.cit.

5. ADEME : Le poids des dépenses énergétiques dans le budget des ménages. 2008.

6. VANCO Florian et VERRY Damien. La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation des prix du pétrole : application à l'agglomération lyonnaise. Lyon : Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques, 2010.

7. Fondation Nicolas Hulot, La précarité dans la mobilité quotidienne, avril 2014.

Il est aujourd'hui admis que pour réussir sa transition écologique la société doit faire évoluer les pratiques de mobilité. Sans qu'il soit abouti, ce processus est en cours depuis un certain temps en milieu urbain grâce au développement des transports en commun en site propre et des mobilités actives. Les territoires périurbains éloignés, multipolaires ou ruraux, peu denses mais qui abritent une part croissante (40%) et très motorisée¹ de la population, sont aussi concernés par cette évolution. Dans ces territoires, la voiture est utilisée pour les déplacements quotidiens à plus de 90%, contre 15% à Paris, 50 à 70% dans les grandes agglomérations, 75 à 85% dans les villes petites et moyennes².

Certains ont déjà pris des initiatives susceptibles de réduire la trop grande dépendance de leurs territoires à l'automobile individuelle ou d'aider une part de leur population, vieillissante, à conserver une relative indépendance. En effet, la dépendance de ces populations est à l'origine d'une vulnérabilité qui menace d'entraîner de nombreux ménages dans la précarité. C'est pourquoi élus locaux, opérateurs de transport et acteurs de la société civile ont la responsabilité de s'associer pour faire surgir les schémas d'une mobilité plus durable sur leurs territoires.

Le *modus operandi* d'une transition vers une mobilité plus durable dans ces territoires peu denses sera détaillé dans la seconde partie de ce document à travers des fiches pratiques. Avant cela il est important d'explicitier rapidement la nécessité d'une telle mutation au regard des enjeux sociaux, économiques et écologiques comme d'analyser le potentiel de certaines évolutions nationales ou supranationales en matière de gouvernance, de réglementation, de fiscalité ou d'investissement à même de favoriser une transition locale.

1. Les enjeux d'une transition vers une mobilité soutenable dans les territoires périurbains et ruraux

La mobilité peut être décrite comme une condition primordiale à l'exercice de tous nos droits fondamentaux. *Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé, etc., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité*³. Pour autant il apparaît aujourd'hui certain que la société ne peut pas jouir de ce droit durablement et sans limites, que ce soit pour des raisons sociales, économiques ou environnementales.

01. Les enjeux sociaux

Le développement des infrastructures de transport mais également l'essor fulgurant des nouvelles technologies d'information et de communication dessinent une société en perpétuelle accélération. Ce rapport au temps et à l'espace est une donnée nouvelle de la société moderne. Ainsi face à une société de plus en plus mobile, voire hypermobile, l'immobile est marginalisé.

Ce renversement de situation conduit à une « fracture sociale ». Celle-ci « oppose » ceux qui suscitent ou répondent à l'obligation croissante

de mobilité⁴ à ceux en situation « d'immobilisme », soit par adhésion à des valeurs plus traditionnelles de territorialité, stabilité, ou de lenteur⁵ soit par manque de moyens financiers (précarité) ou d'aptitudes et compétences nécessaires au déplacement. Les pouvoirs publics, s'ils veulent réduire cette fracture, ont pour mission prioritaire de développer une offre de mobilité quotidienne satisfaisante dans tous les territoires et pour tous les publics plutôt que de développer de grands projets générateurs d'hypermobilité.

Les territoires peu denses peuvent compter une part importante de leur population, plus de 20%, en situation d'immobilité principalement pour des raisons économiques ou de vieillissement.

02. Les enjeux économiques

Les deux tiers de l'énergie finale consommée en France, et la quasi-totalité de l'énergie nécessaire à la mobilité des personnes, sont aujourd'hui fournis par les énergies fossiles conventionnelles. La France est ainsi très dépendante du marché mondial du pétrole car elle importe ces énergies à 99% (une infime fraction est produite sur le territoire). Cette dépendance a un coût : la facture énergétique représente le même montant que le déficit commercial français qui avoisine les **60 milliards d'euros annuels**.

Au niveau des ménages, l'enquête Budget des Familles de l'INSEE en 2006 révèle qu'en moyenne ils ont dépensé 4 930 euros pour leur mobilité. Les enquêtes nationales transport et déplacements (ENTD 2008) permettent d'estimer que les trois quarts de cette somme sont consacrés à la **mobilité courte distance soit 3 700 euros**. Mais les situations sont disparates. Ainsi, la part budgétaire dédiée aux carburants des ménages ruraux les plus pauvres est 4 fois supérieure à celle des ménages urbains les plus riches⁵.

Une enquête menée sur l'aire urbaine de Lyon⁶ par le LET montre qu'il existe une dynamique de **précarité dans la mobilité** qui pourrait concerner plus de 20% des ménages dont au moins 18% des revenus disponibles sont alloués aux dépenses de mobilité⁷. Ces ménages se situent principalement dans les territoires périurbains.

La situation pourrait s'aggraver : à court terme, les ménages devraient absorber des augmentations du prix de l'énergie qu'ils ont du mal à anticiper. Malheureusement, tous les ménages n'ont pas les capacités d'investissements pour réduire significativement leur consommation

d'énergie sur le moyen ou long terme, que ce soit en achetant un véhicule hybride, en rénovant leur bâti, ou en tentant de se relocaliser au centre où les prix sont très élevés. Le taux d'épargne des ménages des deux premiers déciles est négatif : ils s'endettent.

Alors que la société prend conscience de ce nouveau type de précarité énergétique, sa mesure doit être une priorité politique au même titre que la précarité énergétique liée au logement. Combien de personnes aux revenus moyens, propriétaires installés dans le périurbain ou le rural, dépendant de leur(s) voiture(s) pour rejoindre leur(s) emploi(s) faut-il soutenir dès maintenant et comment ?

03. Les enjeux environnementaux

D'autres facteurs liés à l'environnement influencent la réponse que la société peut apporter à ses besoins de mobilité. Aujourd'hui, la mobilité de personnes est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux qui dégradent la qualité de l'air, des eaux et des sols. Les transports (de personnes et de marchandises) représentent en France un quart des émissions de gaz à effet de serre⁸. C'est le secteur le plus impactant, devant l'agriculture et le résidentiel-tertiaire. L'impact de ce secteur est largement dominé par le transport routier (plus de 90%). Les études de l'INSEE et du SOeS montrent que les **déplacements quotidiens des ménages périurbains et ruraux génèrent deux fois plus de CO₂ que ceux des pôles urbains** qui ont plus tendance à utiliser les modes actifs. Plus précisément, les déplacements quotidiens dans les territoires ruraux et périurbains émettent environ 40 millions de tonnes de CO₂ (soit 8% des émissions totales de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus)⁹.

D'autre part, **le coût sanitaire de la pollution atmosphérique** en France est estimé entre 0,7 et 1,7 milliards d'euros / an. C'est une pollution principalement urbaine mais forte aussi le long d'axes routiers très fréquentés lors des déplacements pendulaires. De même, les infrastructures de transport construites sur des zones agricoles ou naturelles fragmentent les écosystèmes et fragilisent la biodiversité. Plus en amont dans la chaîne de valeur, les productions des carburants et des véhicules sont elles aussi à l'origine de nombreuses pollutions. C'est au regard de tous ces impacts, qu'il importe de quantifier, que doivent être évaluées les nouvelles offres de mobilité. La France a pris des engagements fermes pour réduire ces impacts, ce qui marque un cadre pour la mobilité de demain et exclue certaines options.

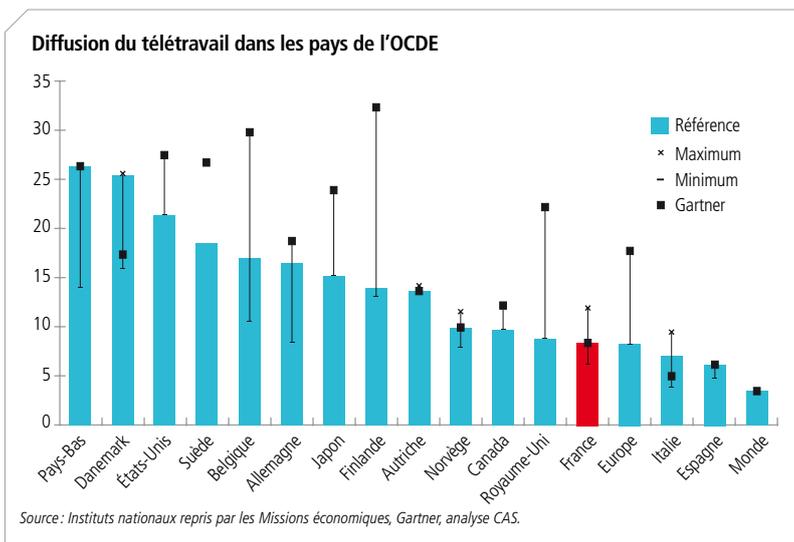
2. Quels leviers à l'échelle nationale pour catalyser la transition locale

Face à ces enjeux, les solutions seront avant tout à imaginer localement et différeront probablement d'un territoire à l'autre en fonction de leurs dynamiques économiques ou de population. Néanmoins il existe un certain nombre de dispositions nationales qui, si elles étaient prises faciliteraient l'action sur le terrain.

01. Réglementation

Tout d'abord sur le plan réglementaire il s'agirait de concrétiser une politique de réduction des besoins de déplacements et des distances à parcourir pour accéder à l'emploi. La question de l'accès aux services et commerces est moins prioritaire dans la mesure où ils font souvent l'objet de trajets chaînés de la part des actifs. Elle reste néanmoins déterminante pour les ménages non actifs, par exemple les retraités.

Concernant l'emploi, cela peut se faire en favorisant le développement du télétravail qui supprime en quelque sorte le principal motif de déplacement quotidien (ou dans une moindre mesure avec des télécentres). La France est en effet en retard par rapport à des pays économiquement comparables sur ce point.



Au-delà de bénéfices certains sur la qualité de vie, le **télétravail** reste discuté sur deux points :

- Sa capacité à réduire significativement nos émissions de gaz à effet de serre globales (consommation de chauffage plus élevée, maintien de certains déplacements domicile - commerces / services auparavant chaînés).
- Sa restriction à certaines catégories d'emplois en particulier chez les professions libérales, les cadres et les professions intermédiaires.

Dans l'objectif de réduire les distances à parcourir, une autre approche pourrait consister à faciliter réglementairement **l'accès à un logement proche de son emploi** par des aides supplémentaires dont les montants seraient conditionnés aux dépenses quotidiennes de mobilité ou à l'accès à une offre alternative à la voiture individuelle. Ainsi un territoire qui offrirait de telles alternatives gagnerait-il en attractivité. Concernant les prêts bonifiés, un système de facilités d'emprunt conditionnées aux dépenses de mobilité a été testé aux États Unis avec un certain succès. En France, les banques qui disent l'avoir expérimenté ne l'ont pas jugé pour l'instant vraiment concluant (tendance à générer du surendettement).

D'autre part, dans une perspective de long terme, la volonté de maîtriser les besoins de mobilité oblige la société à s'interroger sur la façon dont elle organise l'espace et structure ses bassins de vie. Les schémas actuels de développements spontanés conduisent à une grande consommation d'espaces et à une inflation des distances à parcourir au quotidien. Ce n'est pourtant pas une fatalité, d'autres schémas de développement territorial sont possibles. D'un point de vue réglementaire il s'agirait de poursuivre **le transfert des compétences en urbanisme aux intercommunalités** et de fixer des conditions claires pour ouvrir une nouvelle zone AU : accès à une offre de mobilité alternative au véhicule individuel, accès aux services... **Il conviendrait également de réduire les vitesses de circulation automobile qui ont une incidence directe sur l'étalement urbain.**

02. Gouvernance

Il est nécessaire d'aller vers une gouvernance de la mobilité plus efficace pour planifier, encadrer et accompagner le développement d'offres alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture (autosolisme) dans ces territoires. Un schéma de mobilité cohérent à l'échelle du bassin de vie est le critère déterminant dans la génération d'une offre réellement concurrentielle du véhicule individuel. C'est autour des **régions, échelle administrative la plus adaptée**, que pourraient se fédérer les différentes collectivités locales compétentes en matière de mobilité, les opérateurs de transports et les syndicats d'usagers sous une forme de syndicat mixte pour concevoir ces schémas sur un

8. CITEPA 2012.

9. Olivier Paul-Dubois-Taine, Centre d'Analyse Stratégique, Nouvelles mobilités dans les territoires ruraux et périurbains. Février 2012.

10. Le covoiturage et l'autopartage devraient entrer dans le champ d'action des nouvelles AOM urbaines à l'adoption de la loi sur les métropoles.

mode participatif. Ces derniers devraient aboutir à la conception d'une **plateforme multimodale** à l'échelle régionale qui proposerait des trajets porte-à-porte intégrant tous types de mobilité (notamment les mobilités partagées¹⁰ et les modes actifs : marche, vélo) avec une billettique unique. Ces plateformes régionales devraient être interopérables au niveau national.

Par ailleurs, se pose la question de la gouvernance en matière d'urbanisme. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) reste aujourd'hui majoritairement élaboré par la commune alors que ce niveau manque à la fois du recul nécessaire et des moyens humains et financiers pour réaliser et mettre en œuvre une politique d'urbanisme capable de répondre aux enjeux du développement durable. L'élaboration de documents d'urbanisme de qualité, incluant une véritable stratégie foncière, nécessite de disposer des compétences adéquates en matière d'urbanisme et d'aménagement, mais également de mobilité, de logement, d'énergie, de protection de l'environnement... Il serait donc utile de renforcer l'ingénierie territoriale, interne aux collectivités mais également externe – au travers des Agences d'Urbanisme, des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE) et des Etablissements Publics Fonciers (EPF). Il convient aussi d'**exploiter au mieux le transfert du PLU à l'intercommunalité** voté dans la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur).

03. Investissement

La transition vers une mobilité soutenable exige un **effort d'investissement continu** de plusieurs milliards d'euros annuels, comparable à l'effort nécessaire à la rénovation thermique des bâtiments. A l'échelle interurbaine il faut investir prioritairement dans la maintenance et la réhabilitation de lignes ferroviaires de proximité ou à défaut de lignes de cars interurbains à haut niveau de service. Par ailleurs le développement des infrastructures pour les modes actifs ou le covoiturage organisé ou spontané exigent des investissements nationaux, certes bien moindres mais nécessaires dans des **territoires ruraux qui ont des capacités limitées**.

04. Fiscalité

Concernant la fiscalité pesant directement sur la mobilité, le levier fiscal permet d'une part d'internaliser les externalités liées aux pollutions et dégradations de l'environnement. En discriminant ainsi les mobilités les plus polluantes, elle joue un rôle clé dans le report modal. Le levier fiscal doit en sus être utilisé pour borner et réguler la demande de mobilité grâce au signal prix. La contribution climat énergie, mise en place en 2014, a ces deux objectifs. Il s'agira de la renforcer progressivement. D'autre part, il existe en contrepartie une fiscalité incitative de la mobilité, mélange d'aides directes et de niches fiscales. Mais ces aides peinent souvent à jouer leur rôle dans la réduction de la précarité énergétique. Certaines aggravent les inégalités au lieu de les réduire, et certaines sont aussi néfastes à l'environnement. Par exemple, le barème kilométrique automobile et le **régime des frais réels** ne sont pas calibrés pour les non-imposables. Le **bonus-malus** automobile, largement déséquilibré, et les primes à la casse ont bénéficié aux plus aisés qui achètent des véhicules neufs. **L'écart de fiscalité entre l'essence et le gazole** bénéficie lui aussi plus largement aux plus aisés.

D'autre part, la **fiscalité foncière et immobilière pourrait être réformée** pour mieux lutter contre l'étalement urbain. La fiscalité foncière des terrains bâtis et non bâtis (mais constructibles) est basée sur la valeur locative cadastrale de ces terrains et non leur valeur vénale, c'est-à-dire la valeur qu'elles ont réellement sur le marché. Cette fiscalité n'est donc pas basée sur des valeurs réelles. D'autre part, il existe un phénomène de « malthusianisme foncier » qui repousse la

construction de logements dans des communes toujours plus lointaines du centre urbain, engendrant ainsi mitage du territoire et étalement urbain. En ce qui concerne la récupération des plus-values foncières et immobilières, les dispositifs actuels sont insuffisants, voire même contre-productifs puisqu'ils contribuent à la hausse des prix des terrains et des logements.

05. Accompagnement de la transition

Enfin un travail de communication et d'accompagnement des ménages reste à faire pour porter les nouvelles offres de mobilité alternatives à la connaissance de tous et en favoriser l'usage. Il semble nécessaire, d'une part, de mettre en place des dispositifs efficaces de formation à la mobilité et d'accompagnement dans les pratiques pour tous les publics. En effet, le déploiement d'une nouvelle offre de mobilité se heurte à une certaine inertie des pratiques acquises. Les inquiétudes liées au changement (sécurité, confort, ponctualité) inhibent l'expérimentation et le basculement vers une nouvelle offre. C'est pourquoi tant de ménages conservent une relation exclusive à l'automobile quand des solutions alternatives se développent dans les territoires. Cet état de fait est aujourd'hui bien documenté et des campagnes de communication nationale et territoriales seraient justifiées. Au-delà, des expériences sociologiques conduites dans les territoires ont montré l'efficacité d'une **démarche proactive d'accompagnement personnalisé**. Le projet Mour sur le territoire du parc naturel régional Loire Anjou Touraine a permis avec l'intermédiation d'une chercheuse accompagnante de faire basculer une partie de la vingtaine de ménages rurbains de toutes catégories sociales qu'elle suivait vers du covoiturage, du multimodal centré sur le train ou de l'autopartage. La chercheuse a joué le rôle d'un catalyseur en présentant l'étendue, méconnue, des possibles et en aidant les ménages à calculer les coûts globaux des différentes solutions de mobilité. Ce qui a été expérimenté hier pourrait utilement devenir demain une des missions du service public, à l'image de ce qui peut être fait en matière de rénovation thermique des logements avec les Espaces Info Energie.

L'accompagnement des habitants des ménages ruraux et périurbains dans leurs pratiques de mobilité constitue la plus aboutie d'une politique de mobilité soutenable développée au niveau local. Elle s'inscrit dans une démarche intégrée de connaissance des besoins des personnes mobiles et immobiles, d'offre de transports alternatifs à la voiture, de facilitation des mobilités partagées et actives, d'information et de large communication, dans laquelle les collectivités locales et les acteurs des territoires ont tous un rôle à jouer.

Les entretiens menés par le Réseau Action Climat et la Fondation Nicolas Hulot avec les acteurs d'une quinzaine de territoires d'échelons différents (pays, communauté de communes, commune, département, région) ont illustré la diversité des actions qui pouvaient être menées à l'échelle locale, départementale ou régionale. Schéma de covoiturage ou cyclable, promotion des transports collectifs, autopartage particulier, autostop organisé, transport à la demande, déspecialisation du transport scolaire, et soutien au vélo à assistance électriques, ces dispositifs ne demandent qu'à être reproduits dans d'autres territoires. C'est pourquoi nous avons voulu exposer dans cette publication les clés de réussite et les enseignements tirés des différentes expériences partagées.

CHAPITRE I : CONNAÎTRE LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ



FICHE 1 Que faut-il connaître ?

La connaissance, un des chaînons manquants de la mobilité

En 2008, il s'est réalisé en moyenne 175 millions de déplacements locaux par jour de semaine, et les Français consacraient alors quotidiennement 56 minutes à ces déplacements¹¹. Les déplacements sont devenus plus longs en distance, plus rapides en temps, et surtout plus diffus, du fait de l'étalement urbain, de l'éparpillement de l'emploi et des horaires de travail et de la multiplication des activités. La nature,

le motif et le mode des déplacements actuels diffèrent donc largement d'un espace et d'un individu à l'autre et il n'existe pas de solution miracle qui puisse répondre aux besoins de mobilité de manière uniforme sur tout le territoire. S'il est impossible de suivre et maîtriser tous les déplacements, la connaissance des pratiques régulières et celle du territoire est indispensable pour fournir une réponse adaptée aux besoins.

¹¹ Jean-Paul Hubert, Université de Paris-Est, Inrets-DEST et division conditions de vie des ménages, Insee.

Les champs de connaissances à enrichir : le territoire, ses habitants et ses visiteurs

L'analyse du territoire doit être géographique mais aussi dynamique, sociologique et fonctionnelle. Elle doit renseigner sur les éléments suivants :

- Les habitants selon une approche socio-économique : taux d'actifs, de retraités, de chômage, répartition par classe d'âge, par catégorie socio-professionnelle, précaires énergétiques, et ménages isolés.
- Les habitants sous un angle sociologique : les facteurs socio-économiques qui ont motivé les choix de lieux de résidence et de mobilité des habitants.
- L'évolution démographique passée et à venir.
- La géographie du territoire : sa densité, son relief, ses coupures et ses obstacles naturels et artificiels
- La dynamique du territoire : flux et pôles générateurs des déplacements, les centres bourgs, les sous-ensembles, les pôles d'activités et d'emploi, les services et commerces (proximité et grande surface)
- Les territoires voisins et les interactions.
- Les documents de planification (PLU, SCOT, etc.) qui organisent le territoire.

Temps quotidien consacré aux déplacements, distance parcourue et vitesse de déplacement selon le lieu de résidence

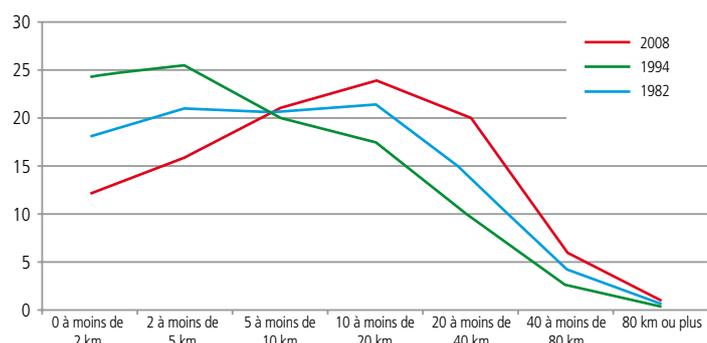
Type de zonage urbain	Temps passé (mn)	Distance parcourue (km)	Vitesse (km/h)
Espace à dominante rurale	49	29	35
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants	47	28	35
Pôles urbains d'aires urbaines < 100 000 habitants	53	24	28
Communes multipolarisées	53	33	37
Communes polarisées d'aires urbaines < 100 000 habitants (hors Paris)	55	32	35
Banlieues de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	54	24	26
Centres de pôles urbains d'aires urbaines > 100 000 habitants (hors Paris)	55	17	19
Communes polarisées de l'aire urbaine de Paris	67	39	35
Banlieue parisienne	72	22	19
Paris	75	15	12
Ensemble	56	25	27

Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008.

La mobilité sur le territoire

- Les pratiques de mobilités : la répartition modale, les distances parcourues, le temps passé à se déplacer.
- Les offres de déplacements existantes et en projet.
- Les sources d'insatisfaction et de satisfaction pour les usagers concernant celles-ci.
- Les zones blanches, desservies par aucun transport.
- Les superpositions de transports similaires ou complémentaires.
- La connaissance doit dépasser celle des modes de transport classiques et intégrer les modes actifs et les mobilités partagées : covoiturage, autopartage.

Répartition des actifs selon la distance du trajet pour se rendre au travail (en %)



Champ : actifs ayant un lieu de travail hors de leur domicile.

Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 1982, 1994, 2008.

FICHE 2

Comment mieux connaître?

Les enquêtes ménages-déplacements



Coût
De 40 000€ à 500 000 € selon l'échelle



Échelle
De la communauté de communes à la région

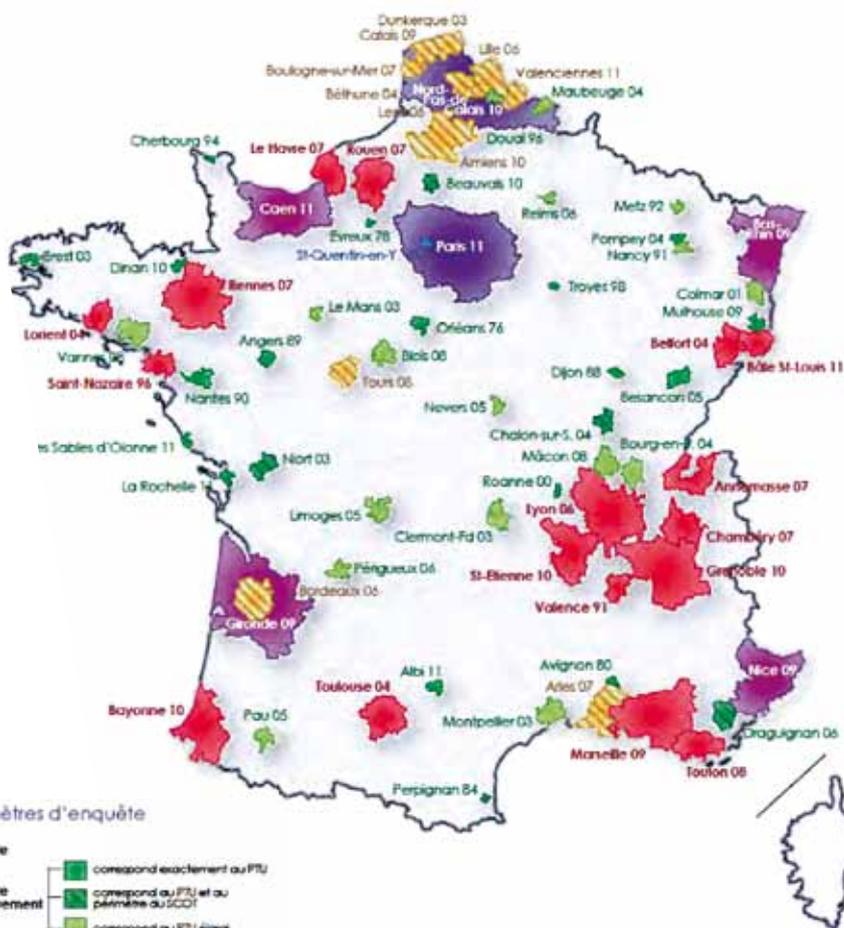
Depuis 1976, les collectivités locales peuvent réaliser des enquêtes ménages et déplacements (EMD) sur la mobilité de leurs habitants en utilisant une méthodologie développée par le ministère en charge des transports. Initialement conçues pour éclairer les choix de l'État en termes d'infrastructures routières, les enquêtes se sont progressivement intéressées aux autres modes de déplacement que la voiture, se sont ouvertes à d'autres territoires que les grandes agglomérations et la méthodologie a été affinée pour fournir des résultats toujours plus précis, fiables et comparables, à la fois dans le temps et l'espace. **Les EMD ont pour principaux objectifs :**

- D'obtenir des données sur les habitudes des résidents permanents d'un territoire quant aux déplacements qu'ils réalisent quotidiennement.

- De réaliser une « photographie » d'un jour moyen de déplacement sur le territoire.
- De collecter des informations sur tous les modes de déplacement et pour presque tous les motifs.

Grâce à ces données, une collectivité acquiert une meilleure compréhension des pratiques de mobilité sur son territoire et les territoires alentours qui l'aide à définir sa politique de mobilité et à prioriser ses projets. Elle peut également comparer les résultats à ceux d'autres territoires. Ces données sont indispensables pour alimenter les modèles multimodaux de déplacement ou estimer de manière précise l'impact environnemental des déplacements sur un territoire (consommation d'énergie, émission de polluants locaux ou de gaz à effet de serre).

LES ENQUÊTES DÉJÀ RÉALISÉES NE NOUS RENSEIGNENT QUE SUR UNE PARTIE MINIME DU TERRITOIRE



Source : Cete Nord Picardie.

CHAPITRE I : CONNAÎTRE LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

2

L'exemple régional du Nord-Pas-de-Calais : un savoir commun et partagé pour des actions futures**Coût :** 450 000 € HT

L'État, les deux Départements et plusieurs Agglomérations ont coopéré pour obtenir une vision globale de la mobilité quotidienne sur le territoire régional. L'opération est décomposée en 2 parties :

- Collecte par téléphone d'informations de déplacements auprès d'un échantillon de 12 000 personnes habitant la zone étudiée.
- Travail d'actualisation statistique des données de déplacements existantes en région (données urbaines) à une année de référence, assemblage de ces données avec les données collectées par la Région et analyse des résultats.

Cette enquête était le premier pas vers le projet actuel de SIM Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transport qui sera progressivement déployé au cours de l'année 2015 pour l'ensemble de l'offre en transport dans la région.

Vers des enquêtes ménages et déplacements territoriales

Les données issues des enquêtes nationales de l'Insee (ENTD) et des enquêtes de déplacements traditionnelles menées dans les agglomérations n'apportent pas les informations suffisantes pour l'élaboration d'une politique de mobilité régionale. À titre d'exemple, l'échantillon Picardie de l'ENTD compte seulement 431 ménages et 1225 déplacements enquêtés et les enquêtes locales fournissent un paysage très clairsemé de la mobilité des Picards¹². Des enquêtes se développent sur des territoires spécifiques pour pouvoir confronter précisément l'offre de transport, les pratiques et les besoins réels, mais seule une part minime du territoire est actuellement couverte par les enquêtes (cf. illustration).

Le périmètre d'étude de l'**Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT)** s'étend de l'agglomération au périurbain, voire dans les zones rurales rattachées à cette agglomération.

Des enquêtes régionales sont en cours en Picardie, en Rhône-Alpes et en Martinique, faisant suite à la première enquête menée par une région en Nord-Pas-De-Calais pour « boucher les trous » entre les enquêtes réalisées par les collectivités locales et qui composent le socle de connaissances disponibles. La région Picardie a opté pour une enquête filtrée pour s'intéresser aux moyens de transports relevant des compétences régionales et départementales.

Des territoires à caractère rural, ne possédant pas d'agglomération avec un réseau de transports collectifs urbains peuvent désormais mener des enquêtes spécifiques. Pour ces « nouveaux territoires », un complément au guide méthodologique sur les EMD pour les territoires périurbains et ruraux a été publié par le Certu en 2011, il présente la méthodologie unifiée des EDGT.

L'exemple territorial de l'enquête du Pays Puisaye-Forterre en 2012

Cette enquête a été menée en 2012 selon la méthodologie des enquêtes de déplacements villes moyennes (EDVM) du Certu auprès de 1274 ménages. Elle a mis en exergue l'influence de la ville d'Auxerre, point de destination d'un tiers des déplacements hors pays.

Enseignements sur les enquêtes ménages et déplacements

- L'échelon territorial de l'enquête doit être déterminé en fonction de l'objectif recherché par l'AOT concernée, sur un ou plusieurs modes de transports.
- Elle ne se substitue pas aux études diagnostics qui sont préalables à la réalisation d'une nouvelle action de mobilité sur un territoire.
- La **réunion d'acteurs** multiples et un périmètre élargi peuvent fonder une base pour des coopérations futures. L'enquête régionale Nord-Pas-de-Calais va donner lieu à une politique d'intermodalité, de tarification et billettique intégrée et durable.
- L'**échelle régionale est pertinente** pour observer les flux interurbains, de moyenne et longue distance et faciliter l'accomplissement des nouvelles missions de la région devenue chef de file de l'intermodalité dans l'acte III de la décentralisation.
- Les partenaires doivent choisir le type d'enquête (EMD Standard Certu ou filtrée) à mener en fonction des connaissances disponibles sur la mobilité des ménages, des données recherchées et à destination de quelle AOT. **Une enquête « filtrée »** permet de sous-sélectionner certaines catégories de personnes ou de modes de transport.
- Le respect de la méthode du Certu donne droit à une **subvention d'État**.

**Point de vigilance**

La méthodologie n'est pas sans difficultés techniques et le choix de sous-sélectionner des personnes éligibles dans le cadre d'une enquête filtrée complexifie la comparaison avec d'autres données.

¹². Source : enquête sur la mobilité des Picards, M. Rabaud et F. Hasiak, Cete Nord Picardie, juin 2013.

CHAPITRE I : CONNAÎTRE LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ

FICHE 3

Les diagnostics et études d'analyse des besoins



Coût
De 10 000€ à
250 000€ selon
l'échelle



Échelle
Communauté
de communes /
Département /
Région

La connaissance précise des besoins en mobilité sur un territoire donné est complémentaire aux enquêtes ménages et déplacements. Elle est une condition sine qua non de réussite et de la soutenabilité des services comme le transport à la demande et le covoiturage. Il existe deux techniques principales d'analyse des besoins parmi lesquelles les acteurs de la mobilité peuvent choisir pour apporter une réponse la plus adéquate possible aux besoins de mobilité et faire émerger les

dysfonctionnements et les difficultés rencontrées par les habitants et les visiteurs du territoire. Véritable outil d'aide à la décision, l'importance de l'étude ne doit pas être sous-estimée.

- Le **diagnostic** fournit une analyse des besoins préalablement à la mise en place du service.
- L'**expérimentation** consiste à observer les pratiques pendant une phase-test afin d'en déduire les besoins qui appellent une réponse.

Quels acteurs ?

13. ETD, Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain, quelles méthodes d'analyse des besoins ? 2007.

Il convient de réunir les différentes **autorités organisatrices de transports (AOT)** afin de construire une connaissance exhaustive de l'offre disponible de mobilité, sans oublier les acteurs privés qui organisent des services à la mobilité à destination de publics ciblés (exemple : personnes en réinsertion).

Il est nécessaire que les **professionnels des transports** interviennent aux côtés des **usagers** dans ce travail afin de fournir des données quantifiées et contextualisées qui mises en perspective, permettront de répondre à des besoins ressentis par les habitants d'un territoire dans leur pratique actuelle de mobilité. Pour que les résultats des observations soient traduisibles en services de mobilité, les acteurs **responsables de la mobilité, de l'aménagement et de l'urbanisme sur le territoire** doivent être également impliqués.

Impliquer les AOT, collectivités, opérateurs de transports, les pays et associations permet de tenir compte de toutes les possibilités, du service informationnel à la mise en place d'un nouveau service, en passant par l'amélioration de l'existant. Les déplacements périurbains et ruraux ont la particularité de dépasser le périmètre d'une AOT, ce qui justifie la nécessité de mettre tous ces acteurs autour de la même table. Un bureau d'étude est souvent sollicité pour effectuer les diagnostics.

Le centre de ressources des collectivités territoriales ETD liste les outils et méthodes disponibles pour effectuer une analyse de besoins efficace¹³.

Quelle méthode pour effectuer l'analyse des besoins ?

ÉTAPE	OUTIL	OBJECTIF
Recenser l'offre. Identifier les pratiques. Faire remonter les besoins.	L'enquête	Recueillir l'avis de la population via un panel représentatif.
Recenser l'offre. Identifier les pratiques. Faire remonter les besoins. Hiérarchiser les besoins.	L'entretien	Approfondir certaines problématiques au travers de différentes analyses.
Recenser l'existant. Faire remonter les besoins.	La réunion publique	Recueillir des témoignages.
Faire remonter les besoins. Définir les critères de hiérarchisation. Hiérarchiser.	L'atelier, le groupe de travail	Élaborer la méthode de hiérarchisation des besoins et rechercher des réponses de manière fine et partagée.
Recenser l'existant. Identifier les pratiques. Définir les critères de hiérarchisation.	La visite de terrain	Observation de certains services, des pratiques de certains publics.
Recenser l'offre. Identifier les pratiques. Faire remonter les besoins.	Le questionnaire	Recueillir un nombre significatif d'avis sur des points précis.
Recenser l'existant. Identifier les pratiques. Faire la synthèse des besoins.	La technique du QQQQPC*	Outil de collecte et de synthèse.
Identifier les personnes ressources dans le cadre du recensement des besoins. Confronter les besoins et l'offre. Hiérarchiser les besoins.	Le tableau de critères	Outil discriminant d'aide à la décision.
Recenser l'existant.	La grille de lecture	Traiter et organiser les informations, issues du recensement notamment.
Construire un cahier des charges pour la réalisation de l'étude sur les besoins. Identification des pratiques. Recenser l'existant.	L'analyse fonctionnelle	Définir les besoins de l'étude.

*Qui ? quoi ? où ? quand ? comment ? pourquoi ? combien ?

CHAPITRE I : CONNAÎTRE LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ



📍 Enseignements sur les diagnostics et études préalables aux nouveaux services de mobilité

- L'analyse des besoins est **indispensable** pour permettre l'évaluation du dispositif et vérifier que son utilisation répond bien à une demande.
- Le comité de pilotage doit conduire l'étude des besoins en gardant bien à l'esprit tous les **dispositifs existants** et l'éventail de solutions possibles afin d'anticiper **leurs limites et atouts** et enclencher une démarche réaliste. Le processus de décision est plus efficace quand il est mené de façon comparative.
- L'identification des besoins prioritaires passe par la **concertation avec les usagers, les professionnels et toutes les AOT**. Des réunions de groupes de travail multi-acteurs sont nécessaires pour analyser les retours du terrain.
- Les besoins doivent ensuite être **comparés à la réalité**, la méconnaissance des services dans leur totalité étant l'une des causes principales des besoins exprimés par les citoyens. De là émergent les besoins soi-disant non satisfaits.
- Il convient de **ne pas sous-estimer l'évolution future de la demande**, potentiellement croissante, d'un service de transport, liée au coût de l'énergie, aux dynamiques de population ou à la construction de nouveaux projets.
- Une liste de critères discriminants doit être rapidement dressée pour hiérarchiser les besoins prioritaires. Ce travail est le fruit d'un choix stratégique et financier : **les critères doivent être fixés collectivement**.

📍 Perspectives : mettre à profit les nouvelles technologies comme la géolocalisation

Les systèmes de géolocalisation comme le GPS sont d'ores et déjà utilisés pour transmettre des informations précises sur les transports en commun ou routiers. La collecte d'information se développe également pour connaître avec précision les heures de déplacement et les itinéraires. Il reste cependant à trouver des solutions pour vérifier que le processus développé n'empiète pas sur la vie privée des personnes suivies. L'Ademe a lancé le projet MOBI-LISE en 2013 pour la conception d'un outil numérique prototype permettant de créer et de mettre en forme de **nouvelles connaissances sur les pratiques quotidiennes de mobilité** tout en respectant l'acceptabilité des acteurs dont les citoyens. Le projet vise à expérimenter, sur le territoire de Champagne-Ardenne, un partage de données de mobilité issues d'acteurs pluriels (institutions publiques, entreprises, individus), et captées via des canaux divers (enquêtes, traces issues des smartphones, outils développés par l'Ademe). À partir de ces données sera développée une application mobile dont pourront bénéficier les individus suivis dans leurs déplacements. Le résultat final sera :

- Un outil d'aide à la décision en termes d'aménagement du territoire, mais aussi d'amélioration et de développement d'offres de mobilité à l'attention des décideurs territoriaux.
- Un outil d'aide à la décision pour les individus, habitants et visiteurs du territoire, concernant leurs déplacements.
- Une plateforme d'ouverture des données de mobilité.
- Une plateforme d'ouverture des données et des algorithmes à une communauté de chercheurs.

L'intérêt du projet réside notamment dans la diversité de ses acteurs qui sont issus des sciences humaines et sciences exactes. Celle-ci permet de se pencher d'une part sur les besoins des différentes parties prenantes, leurs conditions d'acceptabilité de partage des données et le modèle économique du système, et d'autre part sur les avancées techniques nécessaires en termes de captation des données des individus, modélisation et systèmes de visualisation.



Coût
De 5 000€ à
100 000€ selon
les compétences
internes



Échelle
Région

FICHE 4

Concevoir une politique cohérente de mobilité et d'aménagement du territoire

14. LOI n° 2014-58, Titre 1^{er},
Chapitre III, Article 6.

L'étalement des agglomérations et la dispersion de l'habitat, la distribution éparpillée des activités, poussent à un usage massif de la voiture. La coopération des différentes autorités organisatrices de transports et l'aménagement du territoire sont déterminants dans la diminution du trafic routier en milieu peu dense.

Les schémas de mobilité sont supposés apporter une réponse à la double problématique de la mobilité en milieu peu dense. Ils doivent prévoir un accès au transport pour tous, sur des territoires où l'efficacité économique et énergétique des transports collectifs est limitée, sans pour autant contribuer à l'étalement urbain et aux déplacements polluants.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles¹⁴ établit un schéma régional de l'intermodalité, destiné

à favoriser la coordination entre autorités organisatrices de transports en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billetterie. Elaboré par la région, en concertation avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité, le projet de schéma devra avant son approbation par le préfet de région, être arrêté par le conseil régional après avis favorable des conseils généraux de départements «représentant au moins la moitié de la population régionale et des organes délibérants de la majorité des autorités organisatrices de la mobilité urbaine représentant au moins la moitié de la population des périmètres de transports urbains de la région». Les plans de déplacements urbains (PDU) devront être compatibles avec le schéma régional de l'intermodalité.

Concevoir des schémas de mobilité territoriaux

Le schéma doit structurer le territoire à l'échelle régionale et organiser les déplacements à l'échelle du bassin de vie en premier lieu. L'implication des acteurs suivants est justifiée au regard de leurs compétences :

- **Les Conseils généraux**, en tant qu'autorités organisatrices des transports départementaux, sont compétents pour les lignes de transport public régulier et à la demande en milieu rural, voire périurbain, en dehors des périmètres de transport urbain. Ils sont également responsables de la localisation des arrêts, de la fréquence et des horaires de passage.
- **Les communautés de communes** peuvent dans certains cas se substituer au département pour l'organisation des transports sur leur périmètre (lorsque le maillage régulier est considéré comme insuffisant ou inadapté) et devenir des AOT de second rang après délégation de cette compétence par le Conseil général. Dans les milieux ruraux et certains territoires périurbains, la pratique de la délégation de compétence a tendance à augmenter.
- **Les Conseils régionaux** sont compétents en matière d'aménagement du territoire, de développement territorial. Ils interviennent dans le champ de l'accès aux services sur leur territoire. Les régions peuvent également choisir de participer au financement de systèmes de transport ou de travaux d'études et d'analyse. Par ailleurs, en tant qu'autorités organisatrices des transports régionaux, elles sont compétentes pour traiter des questions relatives à l'accès aux gares ferroviaires de TER et de certaines lignes d'autocars. Depuis l'adoption de la loi sur la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Loi Mapam), les régions sont chefs de file pour l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports. La loi Mapam établit également les schémas régionaux de l'intermodalité (article 6).
- **L'État** peut participer au financement de dispositifs visant à améliorer la mobilité dans certaines zones rurales.

• **Les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)** sont compétentes pour l'organisation des transports urbains à l'intérieur du Périmètre de Transport Urbain, (PTU). Leur coopération est utile pour l'élaboration d'une politique de mobilité globale. Les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport qui sont des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ont obtenu de nouvelles prérogatives concernant les mobilités non terrestres, le vélo en libre service, les mobilités partagées.

La réalisation du schéma de mobilité s'inscrit dans une **démarche participative** à laquelle d'autres acteurs de la mobilité et des territoires apporteront un autre regard et des compétences complémentaires. C'est le cas des **pays et des associations locales** qui, structurés à l'échelle du bassin de vie, peuvent fournir des données pertinentes pour comprendre les problématiques locales d'accès aux services et faire remonter les besoins. Les opérateurs de transports et les exploitants peuvent également apporter leur pierre à l'édifice sur le plan technique et de la faisabilité. Les acteurs de l'économie sociale et solidaire ont tout intérêt à faire connaître leurs actions (ex: transport à la demande) et à prendre part au diagnostic des besoins.

L'exemple du Conseil général du Finistère

Il organise chaque année la **Conférence des AOT** qui a débouché sur la création de la centrale de mobilité VIAOO 29 et du schéma départemental de déplacements. La fréquentation du réseau a augmenté de 132% entre 2004 et 2008, après le lancement du schéma. Les élus se rencontrent pour faire émerger des projets communs et les idées sont généralement développées l'année qui suit la conférence par un comité de pilotage. Le Conseil général joue un rôle de secrétariat, mais la structure chargée de l'animation change chaque année et aucune AOT ne se positionne comme leader.

CHAPITRE II : MIEUX ORGANISER ET DESSERVIR LE TERRITOIRE

Il est recommandé de décliner le schéma de déplacement d'un pays ou d'une communauté de communes, d'un département ou d'une région en différents sous-schémas intégrés : schéma cyclable du territoire, schéma de covoiturage, etc. Le schéma prévoit **des options de rabattement** entre ces modes de mobilité partagée et active, la voiture et les stations de transports collectifs.

Le schéma déterminera la mise en œuvre des politiques de mobilité et constitue un document de référence pour les différentes collectivités. Il sert aussi de document de base pour les politiques locales (urbanisme, aménagements, transports collectifs, etc.) Idéalement, le schéma devrait donc être le fruit d'un travail partagé de toutes les collectivités et AOT intervenant **sur le territoire**.

Au sein d'une même collectivité, le schéma devrait être conduit de façon transversale de manière à bénéficier de la **participation des différents services** (PCET, routes, aménagement du territoire, transports, infrastructures/urbanisme) au sein du comité de pilotage, à l'instar de la démarche inter-pôles conduite par le département de l'Hérault pour son schéma départemental cyclable 2013-2018.

Pour aboutir, le schéma doit **être suivi et évalué régulièrement** à l'aune d'indicateurs choisis conformément aux objectifs de mobilité plus durable des collectivités engagées dans le projet : part modale du vélo sur le territoire, report de l'autosolisme au covoiturage, kilomètres de pistes cyclables aménagées, hausse de fréquentation des lignes interurbaines, etc.

Rapprocher les habitants des services

Les habitants des espaces ruraux et périurbains de faible densité souffrent également du recul des services de proximité. Maintenir les services essentiels dans les hameaux et les communes rurales est une nécessité pour freiner l'usage de la voiture dans ces territoires et l'isolement des personnes à mobilité réduite. Voici trois pistes pour redynamiser l'accès aux services de proximité en milieu rural. Ces actions ont pour autre avantage de resserrer le lien social, tout en rendant service aux personnes isolées.

01. Les commerces itinérants

Le commerçant itinérant se déplace d'un bourg à l'autre pour vendre depuis sa camionnette un ou plusieurs types de produits ou services.

Pour qui ? Ce type de service permet d'éviter des déplacements et d'améliorer le service pour les personnes isolées et non motorisées. Néanmoins le prix des produits tient compte du coût du transport.

Quel rôle de la collectivité locale ? Ce type de service relève de l'initiative privée mais la collectivité peut se positionner comme facilitatrice, en mettant à disposition du commerçant un véhicule adapté par exemple ou en communiquant sur le sujet dans les publications municipales ou intercommunales.

02. Les points multiservices

Le point multiservices est un « espace de services » installé dans une entreprise commerciale ou artisanale à dominante alimentaire (épicerie, restaurant, boulangerie) situé dans une commune de moins de 2000 habitants. Il met à la disposition de la population, grâce à un partenariat établi au niveau régional avec des organismes privés et publics, une gamme de services en complément de son activité :

relais « petites annonces », relais SNCF, informations sur les transports, et les lieux d'intérêt touristique, point retrait d'argent, produits de téléphonie mobile, ordinateur...

Pour qui ? À destination des habitants des zones rurales, qui évitent plusieurs déplacements en effectuant plusieurs tâches au même endroit (poste, banque, téléphonie, accès internet, fax).

Par qui ? Ces regroupements permettent de pérenniser les petites entreprises locales en attirant de nouveaux clients et d'animer les petits commerces de proximité. La Chambre de Commerce et de l'Industrie locale peut faciliter et sensibiliser les entreprises à cette démarche.

En Auvergne, l'une des régions les moins denses de France, 100 entreprises hébergent un Point Multi-Services. Chaque Point Multi-Services est équipé d'une signalétique type, d'une imprimante et d'un ordinateur. L'expérience auvergnate a essaimé dans 4 autres régions, accueillant plus de 250 PMS au total. Une convention de partenariat est signée entre le commerçant et la commune, et généralement, la Région.

03. Les centrales de services publics

Les centrales de services publics donnent accès à différents services essentiels sous forme de guichet unique. Cela requiert un travail de coordination d'acteurs de domaines différents que la collectivité locale peut jouer dans le cadre de sa politique communale sociale ou intercommunale.

Exemple de regroupement de services médicaux

En Pyrénées-Atlantiques, des professionnels de la santé se sont regroupés au sein d'un pôle médical situé dans le bourg de Monein après une initiative de la communauté de communes à laquelle les médecins et infirmiers ont été associés en amont pour investir dans le local dont ils sont destinataires. Pour cela, les professionnels se sont constitués en société civile immobilière et ont investi 1,3 million d'euros, la Région et le Conseil général ayant versé des subventions de 400 000 euros à la communauté de communes.



Points de vigilance

Afin de limiter les déplacements en voiture, il est souhaitable de localiser les points **multiservices et les centrales de services à proximité d'un arrêt de transport collectif** de type transport à la demande ou bien une halte TER en milieu périurbain.

L'aire d'attractivité d'une gare s'étale sur 3km, ce qui en fait un point de localisation stratégique là où c'est possible. La gare TER qu'elle soit située en centre urbain, en zone périurbaine ou même en milieu rural, doit être accessible par des itinéraires cyclables et piétons et équipée de stationnements cyclables ainsi que d'espaces réservés aux covoitureurs sur les parkings. Inversement, le nombre de places de stationnement automobile doit en revanche être réduit afin de dissuader l'accès en voiture et de privilégier les transports collectifs et modes actifs*. Il est crucial de maintenir les services et commerces autour des gares, les rendant par là plus attractives et pratiques, permettant ainsi à un salarié de faire ses courses sur son chemin, tout en favorisant les habitations et les bureaux à proximité. Les étoiles ferroviaires de nombreuses agglomérations françaises, sous-utilisées ou désaffectées, offrent l'opportunité de renforcer ou de créer des dessertes périurbaines : elles doivent être valorisées sans attendre, en complémentarité avec les services urbains**.

* CERTU Stratégies foncières aux abords des gares TER. Éditions du Certu. Mars 2012.

** Fnaut Infos, N°183 - avril 2010.



Coût

De 1 000€ à 50 000€ €
par aire selon le nombre
de places et le terrain

Échelle

Département
/ Région

FICHE 5

Intégrer les mobilités actives et partagées aux infrastructures

L'essor du covoiturage organisé ou spontané est perceptible sur les territoires. Pour faciliter les rendez-vous et sécuriser le stationnement prolongé, les collectivités doivent notamment installer des aires de covoiturage suffisamment nombreuses et idéalement situées. C'est un point de ralliement indispensable au bon développement du covoiturage quotidien qui doit être accessible à pied et en vélo également.

1. Les aires de covoiturage

Les acteurs impliqués

La création d'aires de covoiturage est généralement du ressort du **Conseil général** qui doit donner son autorisation aux constructions ou aménagements en faveur du covoiturage, tels que l'implantation d'un panneau de signalisation de parking covoiturage sur les routes départementales. Malheureusement le Conseil général peut s'y opposer et freiner le développement du covoiturage ou de l'autostop organisé. Les aménagements en faveur du covoiturage mériteraient d'être davantage intégrés dans l'exercice de la compétence voirie des **intercommunalités** avec les nouveaux services de mobilité conférés aux AOM. En attendant, il est préférable que le Conseil général et les communes coopèrent pour la réalisation d'un réseau d'infrastructures afin de n'oublier aucune commune ou point d'intérêt qui requiert un aménagement. Les collectivités peuvent aussi solliciter les **chambres de commerce et d'industries** pour mieux intégrer les zones d'activités qui constituent des points de départ et d'arrivée significatifs.

15. Schéma bi-départemental de la Drôme et de l'Ardèche
<http://www.ardeche.fr>

La coopération du Conseil général des Deux-Sèvres avec les pays

Une étude a été menée conjointement par les services du département et les territoires volontaristes de l'agglomération de Niort et des pays Mellois et Thouarsais en trois phases. La première consistait à dresser la liste des aires de covoitages spontanées déjà utilisées ou des aires potentielles aux nœuds du réseau routier pour dans un second temps les hiérarchiser sur la base de critères d'intermodalité, de trafic et de sécurité. Lors de la troisième phase, les partenaires ont abouti à une stratégie partenariale sur 5 ans pour le développement du covoiturage de façon cohérente sur le département. De préférence l'implantation des aires de covoiturage doit être cohérente avec le schéma territorial de mobilité. Cette coopération faisait suite à un appel projet de la Région.

Comment développer les aires de covoiturage ?

01. Où implanter les aires de covoitages ?

- Les aires de covoiturage doivent être implantées stratégiquement : entrée d'agglomération pour le rabattement vers les transports collectifs urbains, gares ferroviaires et routières, nœuds routiers. Mais il est aussi nécessaire d'officialiser des aires de covoitages sur les parkings improvisés, voire sauvages, qui se multiplient aux abords des grands axes routiers, sur les parkings existants, dans les stations services ou sur les aires d'autoroutes.
- D'un territoire à l'autre, on observe que certaines aires atteignent très rapidement la saturation. Pour cela, les aires doivent être conçues de façon évolutive afin de pouvoir accueillir de nouveaux usagers si besoin est. Par ailleurs, l'implantation du réseau d'aires de covoiturage doit être une démarche prospective qui anticipe la réalisation de projets d'aménagements ou d'infrastructures prévues.
- En revanche certaines aires trop isolées ou trop proches les unes des autres restent sous-utilisées. C'est pour cela qu'un maillage des aires de covoiturage cohérent à l'échelle du département est nécessaire, à l'image du schéma de covoiturage du département deux Deux-Sèvres, voire bi-départemental dans le cas de départements très peu denses comme l'Ardèche et la Drôme¹⁵.
- D'autre part, il est préférable de limiter les incidences environnementales des aires de covoiturage (imperméabilisation de sols, émissions de gaz à effet de serre liées au béton) en choisissant de les implanter sur des espaces existants, évitant par la même occasion l'acquisition, coûteuse, de terrain foncier. L'extension des aires de parkings a contribué à l'artificialisation des sols ces dernières années.

Carte non exhaustive et en construction des aires de covoiturage en France



Source: Blog, Covivo.eu

Dans certaines régions, les aires de covoiturage sont inexistantes ou non répertoriées. La Fédération du covoiturage (Feduco) recense environ 2000 aires de covoiturage dont la majorité n'est pas répertoriée. En Bretagne, chaque département compte entre 30 et 50 aires de covoiturage de 20 à 50 places, occupées à 80% en moyenne. C'est sans surprise la région où le mot « covoiturage » est le plus recherché dans Google.

CHAPITRE II : MIEUX ORGANISER ET DESSERVIR LE TERRITOIRE

Une politique de mobilité durable cohérente entre milieu urbain et milieu périurbain consiste à transformer des places de parking existantes en places réservées pour le covoiturage afin d'en encourager la pratique tout en dissuadant le recours à la voiture individuelle.

02. Quels types d'aires de covoiturage ?¹⁶

- Les aires de regroupement simples nécessitent l'installation d'un panneau de signalisation, voire de pré-signalisation pour annoncer l'aire.
- Les aires de regroupement multimodales sont des surfaces aménagées et sécurisées pour les véhicules des covoiturés. Les aires multimodales accueillent aussi les voyageurs venus à vélo (dans des box) ou les usagers des bus (arrêt accolé à l'aire de covoiturage, ce qui permet de mutualiser les abris. Ex : aire multimodale en Isère, à Saint-Quentin-Fallavier).
- Le stationnement sauvage (carrefours importants, sortie de ville, échangeurs routiers) où les manœuvres d'embarquement sont hasardeuses.
- Le dépose-minute requiert également un panneau de signalisation.
- Très similaires, les arrêts de covoiturage spontanés sont situés à proximité des bus et des voies passantes et sont également indiqués par un panneau de signalisation.

03. Faut-il des places réservées au covoiturage ?

- Les places réservées ont toute leur pertinence sur les parkings d'entreprise et des administrations dans le cadre des PDE et PDA, et ceux des zones d'activités ou pépinières d'entreprises.
- Sur les surfaces commerciales, situées à côté de voies rapides, elles font l'objet d'un trafic important. Ces stationnements bénéficient aussi aux salariés de la zone d'activité.
- Dans les parkings-relais, réserver des places et des tarifs spécifiques, fixés au prorata du taux d'occupation du véhicule, pour le covoiturage permettrait de réduire le nombre de voitures entre le rural, le périurbain et la ville, tout en favorisant le recours aux transports collectifs et aux modes actifs dans la zone urbaine.

04. Une aire de covoiturage accueillante ? Reconnaissable, sûre et intermodale

L'aire de covoiturage doit réunir les conditions suivantes pour être à même de faciliter le covoiturage :

- sécurisée,
- indiquée,
- identifiable (panneau de signalétique covoiturage),
- gratuite, du moins pour les covoituteurs,
- éclairée la nuit afin de sécuriser les utilisateurs,
- pourvue d'un parking vélo,
- équipée d'un espace auto-stop pour le covoiturage spontané.

Il est également essentiel de développer les trottoirs et les itinéraires cyclables continus entre les bourgs et les aires de covoiturage pour encourager les modes actifs sur le premier/dernier kilomètre. La communauté de communes du Val d'Ille a inauguré un stationnement vélo sécurisé implanté sous forme de box fermés à l'endroit d'une aire de covoiturage.

05. La labellisation, outil d'institutionnalisation

En Loire-Atlantique, la labellisation des 135 aires de covoiturage du département a permis de sécuriser et valoriser les pratiques de covoiturage, y compris sur les espaces privés pour lesquels le département a imaginé un visuel approprié et mis des panneaux à leur disposition.

Les partenariats avec les entreprises se sont multipliés, pour atteindre les grandes surfaces, tout comme les commerces de proximité.

La labellisation a induit **une hausse de 270% de la fréquentation** des parkings dédiés au covoiturage, et de 250% sur les places de stationnement incluses dans les parkings existants. Une aire **labellisée** est systématiquement référencée et géolocalisée sur le site de covoiturage de la collectivité. Pour Jean-Yves Ploteau, vice-président du Conseil général de Loire Atlantique, le réseau d'aires de covoiturage agit comme une vitrine qui contribue à la valorisation citoyenne du covoiturage¹⁷.

06. Comment dynamiser une aire de covoiturage ?

• Les services reliés à l'aire de covoiturage

Pour faire des aires de covoiturage de véritables points de passage, il serait judicieux de les situer à proximité des petits commerces, des liaisons ferroviaires et enfin, des routes départementales. Un abri pour les cas d'attente et d'intempéries est prioritaire, notamment pour encourager l'autostop¹⁸, au même titre que l'éclairage, tous deux considérés comme très utiles selon une enquête du CERTU. L'enquête montre que les éléments d'identification, d'information et de signalisation sont prioritaires, utiles et indispensables pour 80% des usagers. En revanche les équipements techniques plus coûteux comme les systèmes de vidéo surveillance ou les toilettes sont moins demandés.

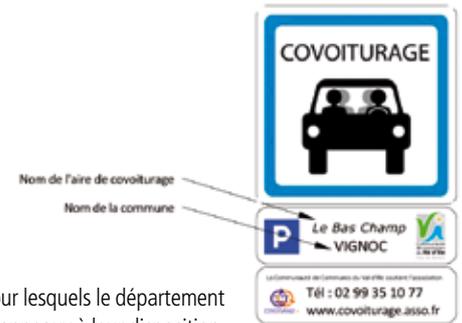
Pour augmenter l'attractivité des aires de covoiturage, des étudiants de l'école de design de Nantes Atlantique ont développé le projet de service Copilot', qui agrmente l'aire de covoiturage de différents services : lieux d'attente agréables, commerces d'appoint, bornes de retrait pour un colis ou petites courses commandées à l'avance.

• L'animation et communication

L'inauguration des nouvelles aires est un moyen de diffuser l'information auprès des habitants et des médias locaux qui peuvent servir de relais.

Au-delà du lancement, la communication de la collectivité consiste à concevoir :

- **une identité visuelle du réseau** : chaque aire de covoiturage doit pouvoir être identifiée comme faisant partie d'un tout cohérent, d'un maillage, d'un réseau départemental, à travers un nom évocateur et une identité visuelle fédératrice,
- **une affiche générique** qui sera utilisée dans la campagne de communication institutionnelle diffusée localement dans le département, véhiculée via plusieurs canaux (dans le cas des Deux-Sèvres : journal du département tiré à 177 000 exemplaires, réseau aribus départemental 700 faces, Mobilité 79 et site Internet du Conseil général),
- et implanter **une signalétique dédiée** : ce panneau d'information sera positionné à l'entrée des aires.



16. Pistes de développement du covoiturage, Certu 2013.

17. Villes, Rail et Transport, n°558, Décembre 2013.

18. Concours national Étudiants, Ça bouge dans le périurbain!

CHAPITRE II : MIEUX ORGANISER ET DESSERVIR LE TERRITOIRE

Le schéma bi-départemental des aires de covoiturage Drôme Ardèche

Les deux départements peu peuplés de la Drôme et de l'Ardèche, ont décidé de coopérer via un schéma bi-départemental de covoiturage. Le manque de transports collectifs dont souffrent ces territoires a pu motiver cette décision. Ils ont dressé ensemble un réseau d'aires de covoiturage pour accueillir les véhicules en stationnement. Le schéma prévoit ainsi l'implantation de 2300 places de covoitages, réparties sur 130 parkings différents, le besoin total étant estimé à 4000 places. Les collectivités ont signé un partenariat avec la société autoroutière ASF pour aménager certaines des aires à l'entrée des autoroutes.

Principaux enseignements

- Intégrer le réseau d'aires de covoiturage au schéma territorial de déplacements et localiser les aires de manière judicieuse et favorisant l'intermodalité.
- Labelliser les aires de covoiturage afin d'institutionnaliser et sécuriser la pratique.
- La signalétique est indispensable : un panneau identique pour tous les aménagements et compréhensible par le plus grand nombre, notamment les visiteurs non francophones.
- Faciliter l'accès au site, à la fois pour les piétons, les automobilistes et les cyclistes (accès et stationnement vélo).
- L'offre privée de stationnement (centres commerciaux, parkings d'entreprises) peut être mise à profit.
- Implanter les parkings covoiturage sur des structures existantes comme des délaissés routiers, aménager des parkings... , pour tenir compte de l'impact écologique des chantiers.
- Les aires de covoiturage sont victimes de leur succès et affichent « complet » peu de temps après leur mise en service. L'expérience d'autres départements a permis de démontrer que la fréquentation des aires était multipliée par 3 ou 5 après travaux. Il est donc important de prévoir une phase d'extension, sans nuire à l'environnement.
- L'accès pour les personnes en situation de handicap dans les transports publics devient obligatoire en 2015, les maîtres d'ouvrage peuvent d'ores et déjà prévoir des aménagements spécifiques à leur égard.

19. Dans le cadre du débat sur la transition énergétique, l'ACdF proposait d'élargir la compétence des agglomérations de plus de 300 000 habitants à la possibilité de mettre en place des voies réservées aux véhicules collectifs et partagés.

2. Les voies réservées aux transports collectifs et éventuellement, au covoiturage

Établies depuis longtemps aux États-Unis, à Madrid et fait récent et unique en France à Grenoble où la bande d'arrêt d'urgence de l'A48 est désormais réservée aux bus, les voies réservées aux véhicules au taux d'occupation multiple (high occupancy vehicle lane) ont fait leurs preuves dans la réduction du trafic routier et la hausse de fréquentation des transports collectifs.

L'aménagement de voies existantes en voies réservées aux transports collectifs et aux véhicules particuliers transportant plus de deux personnes renforce l'attractivité du bus et du covoiturage face à l'automobile. En effet, elles offrent une garantie de ponctualité et de rapidité pour le transport collectif, et récompensent le covoitreur en lui épargnant les aléas des embouteillages. Pour Anne Nivelles, chef de service à la direction des routes au Conseil général des Deux-Sèvres, la fluidité du trafic dans son département freine l'usage du covoiturage, dans un contexte pourtant favorable : un département où les moyens sont plutôt modestes et les déplacements s'étalent facilement sur 35km.

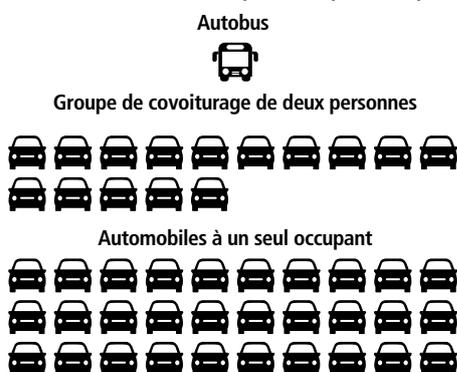
La décision de mettre en place une telle mesure appartient au département pour les routes départementales mais nécessite une coopération rapprochée entre le département et l'agglomération. Elle est souhaitée à la fois par l'association des Communautés de France¹⁹ et de nombreux maires de communes rurales qui regrettent l'absence de mesures restrictives des grandes agglomérations pour limiter l'accès et la circulation automobile vers la ville.



Points de vigilance

- L'instauration d'une voie réservée aux transports collectifs et au covoiturage de deux personnes *a minima* s'inscrit dans une politique de mobilité soutenable à condition qu'elle ne pénalise pas le fonctionnement des transports collectifs classiques, ni les infrastructures existantes ou en projet dédiées aux modes actifs (trottoirs, pistes cyclables, véloroutes). Ce risque doit donc être vérifié avant d'entériner la mesure, durant une phase d'expérimentation par exemple.
- Cet aménagement ne doit pas justifier la construction de nouvelles capacités routières ou d'élargissement de routes existantes et donc se limiter aux emprises existantes. Dans le cas contraire, cela accentuerait l'artificialisation des sols et annulerait l'effet incitatif sur le trafic classique.
- Pour être respectée, cette mesure requiert une surveillance accrue qui pourrait dans un premier temps être couplée avec le contrôle des mesures de lutte contre la pollution de l'air.

Nombre de véhicules nécessaires pour transporter 30 personnes



Source : Wiki commons.



Coût
Plusieurs
millions d'€



Échelle
Intercommunalité
/ Département /
Région

CHAPITRE II : MIEUX ORGANISER ET DESSERVIR LE TERRITOIRE

FICHE 6

Valoriser les transports collectifs classiques

La très grande inertie de l'implantation des individus et des entreprises sur les territoires oblige les collectivités territoriales à apporter une offre améliorée de transports et de services de mobilité pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle à court et moyen terme. L'obstacle majeur au développement des transports publics dans les zones rurales reste le coût de ces services pour la collectivité puisque le taux de recouvrement y est très faible. En outre, il est essentiel que les politiques publiques veillent à développer les transports

collectifs en zone périurbaine et rurale sans contribuer davantage à l'étalement urbain et à l'artificialisation des sols, d'une part en limitant la construction de logements aux zones desservies par les transports et proches des services et commerces existants, d'autre part en améliorant la desserte dans les zones d'habitation. Malgré tout, différents transports collectifs peuvent répondre à une demande dans les milieux ruraux et périurbains à condition que leur mode de fonctionnement soit adapté à ces territoires.

Valoriser le train pour le transport et les gares pour l'habitat

Tandis qu'un Français sur 40 utilise chaque jour le transport régional en France, c'est le cas d'un habitant sur 22 en Allemagne. Cette comparaison ne tient pas seulement à la quantité d'offre mais aussi à la qualité du transport ferroviaire périurbain développé en Allemagne sans qu'il n'ait pour autant accéléré l'étalement urbain comme le montre l'exemple munichois. Nous assistons en France à un *désaménagement* de certains territoires, suite à l'abandon de nombreuses lignes ces trente dernières années. 5000 kilomètres de lignes ferroviaires sont actuellement menacés de fermeture, selon la Fnaut.

L'amélioration ou la renaissance des lignes ferroviaires en zone périurbaine est certes coûteuse mais souhaitable car ce mode de transport a une attractivité sur l'automobiliste bien supérieure à celle de l'autocar ou du transport à la demande. L'étude de Jean-Marie Beauvais pour la FNAUT, montre qu'un tiers d'usagers du train reviennent à la voiture lors de la fermeture d'une ligne de train transférée vers un autocar.

La valorisation du train en milieu périurbain ou même rural peut recouvrir plusieurs types d'interventions: renouvellement du matériel pour en améliorer l'attractivité et la performance énergétique, amélioration de la desserte et cadencement des trains, ou réouverture des lignes ou branches inutilisées.

La valorisation des étoiles ferroviaires est bénéfique pour renforcer une offre de transports collectifs parmi les plus soutenables et d'autre part lutter contre les effets de l'étalement urbain, en densifiant intelligemment autour des gares périurbaines.

Néanmoins, l'efficacité de ces actions pour permettre un réel report modal de l'automobile au train pour les trajets pendulaires des habitants des zones périphériques, périurbaines, voire rurales, est soumise à plusieurs conditions :

Conditions de réussite²⁰

- Dans le diagnostic, connaître la fréquentation potentielle mais ne pas la sous-estimer (cf. encadré p.18).
- Bien choisir la technique entre les deux types de matériel disponibles : le train TER, ou le tram-train.
- Préserver les emprises ferroviaires afin de ne pas transformer le paysage davantage.
- Évaluer le foncier disponible et exploiter tout le potentiel de densification dans le voisinage des gares.

- Favoriser l'intermodalité et organiser les rabattements sur les gares en donnant la priorité aux modes actifs, mobilités partagées et transports collectifs : stationnement covoiturage et vélo sécurisé, arrêt sur le pouce, correspondances TAD et bus, notamment dans les horaires, ce qui suppose une coopération des AOT.
- Adopter une tarification modérée acceptable par l'automobiliste, mais assez élevée pour ne pas encourager l'allongement des distances parcourues.
- Assurer une qualité du service satisfaisante : des horaires respectés et favorables au transport domicile-travail et une amélioration de l'attractivité du train (matériel roulant plus économe en énergie et plus accueillant, augmentation de la vitesse et du cadencement) mais aussi des gares pour les rendre accessibles et agréables.
- Coordonner les interventions des différentes autorités organisatrices, en évitant la concurrence avec les services d'autocar proposant une tarification très avantageuse et en coopérant avec la métropole qui a les moyens de dissuader l'accès automobile dans son périmètre (en mettant en place un péage urbain par exemple).
- Communiquer largement pour accompagner le renouveau d'une desserte ferroviaire et éventuellement mettre en place une tarification promotionnelle transitoire. Une tarification solidaire doit être prévue dans tous les cas.

20. Cette liste est fondée sur une analyse de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, dont une synthèse est disponible dans Fnaut Infos n°183.



© GizmoDoc



Points de vigilance

- La réouverture d'une ligne et éventuellement des gares périurbaines ont un coût élevé mais des financements peuvent être dégagés par transfert de crédits routiers ou aéroportuaires. La baisse des coûts liés aux externalités obtenue grâce au report de l'automobile au train sera bénéfique à l'économie de la région.
- La mise en place d'un tram-train ne doit pas sacrifier la desserte TER des communes situées en zones périurbaine pour satisfaire les exigences tram d'une métropole. L'arrivée du tram-train entre Mulhouse et Yahn ne s'est pas traduite par la hausse de la fréquentation attendue du fait de la priorité donnée par le politique au tram.

CHAPITRE II : MIEUX ORGANISER ET DESSERVIR LE TERRITOIRE

La clientèle captable d'une nouvelle ligne ferroviaire ne dépend pas seulement de la population totale desservie et de sa répartition géographique autour de la ligne, mais aussi :

- De la qualité de l'offre : nombre et emplacement des gares, facilités de rabattement sur celles-ci, adaptation des horaires aux besoins (fréquence des services, amplitude horaire), respect des horaires, vitesse, capacité et confort du matériel roulant, qualité de l'information et de l'accueil en gare, simplicité de la tarification et de la billettique, possibilité de transport des vélos dans les trains ou de location à l'arrivée en ville...
- Des politiques concernant le transport scolaire, qui peut s'effectuer par car ou par train, et plus généralement de la coordination entre les politiques de transport des agglomérations, départements et régions (complémentarité des services, correspondances, niveaux tarifaires).
- De la tarification des accès autoroutiers à la zone dense et plus généralement des contraintes qui sont, ou ne sont pas, imposées à l'automobiliste périurbain dès qu'il y pénètre : capacité de la voirie, vitesse limite, offre et coût du stationnement central, voire chrono aménagement et péage urbain.
- Des flux automobiles pendulaires et les travaux routiers envisagés ou programmés.
- Des possibilités de densification autour des gares, comme l'ont souligné avec force le GART et la FNAUT, mais sans en faire un préalable car la clientèle actuelle est souvent suffisante pour justifier de nouveaux services.
- Des prévisions de fréquentation à l'horizon 2030, en imaginant un prix élevé du pétrole et des mesures coercitives pour limiter le trafic automobile.

Source : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports FNAUT

Des services d'autocar et de bus interurbains à haut niveau de service

21. Source : premiers éléments de réflexion sur la pertinence des modes fer et route pour des dessertes régionales, Certu, Setra, Cete de Lyon, Cete Nord Picardie. 2013.

La comparaison économique du coût global du train et de l'autocar intègre les coûts d'infrastructures (réalisation, entretien, péages), de matériel roulant (acquisition et entretien) et d'exploitation (salaires, frais de structures). Le train revient alors 2 à 4 fois plus cher selon une étude CERTU/SETRA/CETE²¹. Néanmoins, il faudrait ajouter à cette comparaison les coûts des externalités, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, la sécurité et la congestion étant des externalités plus prononcées pour l'autocar. L'aire d'attractivité des gares ferroviaires s'étale jusqu'à 3km, contre 1km seulement pour les stations d'autocar. Les gares ne doivent pas être délaissées, au risque de renvoyer les habitants dans leurs voitures, voire d'appauvrir le territoire en termes d'emplois.

Là où le transport ferroviaire n'est pas envisageable, l'attractivité des cars mérite d'être améliorée pour attirer plus de voyageurs.

La communauté de communes des Sablons coordonne les transports déspecialisés et le transport à la demande

Au moment de la création d'une troisième ligne scolaire, la Communauté de communes des Sablons dans l'Oise, compétente pour l'organisation des transports sur le territoire, a décidé d'ouvrir le transport scolaire à tous les usagers en heure de pointe. En heure creuse le TAD prend la relève des lignes régulières (entre 4h30 et 21h30). Cette décision a eu pour effet positif de démobiliser les véhicules de transport à la demande qui étaient affectés à la desserte urbaine, pour les réaffecter à un nouveau service de TAD vers la gare de Bornel. L'utilisation par les actifs des transports scolaires est soumise à la même tarification que le transport à la demande (2€ l'aller pour les déplacements interurbains, 0,70€ pour les trajets urbains).

Source : Mobilité et Transports dans les territoires ruraux, Conseil général de l'environnement et du développement durable et l'Inspection générale de l'administration, 2010.

En premier lieu, les stations d'attente méritent une attention particulière. Les arrêts de bus et de car se limitent souvent à un simple panneau dans les zones rurales, quand ils ne sont pas tout simplement oubliés ce qui n'incite pas à recourir à ce type de transports par temps de pluie par exemple. De même, l'affichage des informations essentielles au transport : horaires, destination, nom de l'arrêt facilitent le recours au service.

La fréquentation des lignes interurbaines dépend aussi beaucoup de l'adéquation des horaires pour les déplacements domicile-travail, de la fréquence des lignes et des correspondances avec les réseaux urbains. Penser en temps utile permettrait de valoriser l'utilité du transport collectif par rapport à la voiture pour travailler, lire, ou se détendre. Les bus et cars équipés de racks à vélos permettent de favoriser l'intermodalité et l'utilisation du vélo sur les derniers kilomètres (en ville et à la campagne).

Des transports scolaires ou sociaux déspecialisés

Il est possible et même obligatoire depuis la loi LOTI d'ouvrir les transports scolaires aux autres usagers, lorsque des places sont disponibles. Pourtant cette disposition est loin d'être appliquée à son plein potentiel. En effet trop peu d'autorités organisatrices de transports saisissent cette possibilité par crainte de saturer les transports scolaires. Les expériences montrent que pour que cette décision que porte ses fruits, plusieurs critères doivent être pris en considération : les horaires, les trajets et destinations doivent convenir aux actifs également. Cette réorganisation peut revenir à créer des lignes mixtes mieux adaptées à tous.

**Points de vigilance**

- Un plan B en cas de saturation des transports scolaires. Il est indispensable d'anticiper le nombre de passagers pour ne laisser personne au bord de la route. Par convention avec le Conseil général du Lot, la communauté de communes du Grand Cahors assure, en régie, le transport scolaire sur une dizaine de communes. Elle autorise les usagers non scolaires à monter dans les lignes départementales de transport scolaire selon une tarification spéciale, optimisant de fait d'utilisation des véhicules scolaires. Le Grand Cahors réfléchit actuellement à plusieurs options pour affiner l'offre tout en évitant tout risque de saturation. Les transports à la demande pourraient répondre à la problématique en apportant une offre complémentaire variable. Pour tester la viabilité d'une telle mesure, une phase d'expérimentation est nécessaire afin de compter le nombre d'usagers susceptibles d'utiliser le service proposé.
- Préserver la mission première des transports sociaux : les services de transport à la demande dédiés aux personnes en recherche d'emploi ou à mobilité réduite pourraient être ouverts au grand public en vue d'augmenter leur taux d'occupation, en particulier aux adeptes de l'autostop organisé qui consentent généralement une participation financière en cas de disponibilité, à condition de ne pas fragiliser leur mission première.



Coût
De 20 000€
à 100 000€ / an
pour un service
performant



Échelle
Communauté
de communes
/ Pays

FICHE 7

Optimiser les transports à la demande

Les lignes de transport à la demande (TAD) sont généralement créées pour apporter un service complémentaire au réseau classique dont le cadencement s'avère insuffisant dans les milieux peu denses pour apporter une solution efficace de rabattement. Elles peuvent aussi se substituer à des lignes régulières dont la fréquentation apparaît dérisoire comparée au nombre de sièges disponibles, et dont la soutenabilité financière et environnementale du service est de fait remise en question. Quelle que soit la forme de TAD choisie, le service fonctionne suite à une réservation («à la demande») auprès de l'AOT ou de son transporteur ou par le biais d'une centrale de mobilité qui a l'avantage de pouvoir apporter une solution alternative en cas d'absence de TAD. Il existe plusieurs centaines de lignes de TAD en France mais elles sont méconnues du grand public.



© Jean-Louis Zimmermann

Les différentes formes de transports à la demande (TAD)

Forme du TAD	Où et pour qui ?
Système de ligne virtuelle : un itinéraire relie des arrêts pré-définis, et desservis à la demande.	Le service est concentré géographiquement, moins coûteux en raison du kilométrage limité, mais moins adapté aux territoires multi-polarisés.
Système de porte-à-porte : le transporteur prend l'usager à son domicile.	Plus coûteux, intérêt plutôt social qu'environnemental.
Desserte de porte à arrêt .	La prise en charge à domicile multiplie les détours. Permet d'amener des personnes non mobiles aux lieux de vie, de santé et d'achats et donc d'économiser des déplacements sanitaires à domicile.
Desserte d' arrêt à arrêt mais horaires en fonction de la demande .	Pertinent pour des milieux moyennement denses, en remplacement d'une ligne régulière par exemple.

Qui organise le transport à la demande ?

Les transports à la demande peuvent être organisés par les collectivités et leurs groupements, l'AOTU (désormais AOMU) dans le périmètre urbain, par l'État, la région, le département ou une AOT2 suivant une délégation de compétence, mais aussi par les entreprises, les associations, les établissements publics locaux (accueil handicapés ou personnes âgées) dans le cas des transports privés à la demande.

Pour quels déplacements ?

Le transport à la demande représente aujourd'hui un transport de niche et s'adresse en particulier aux personnes non motorisées. C'est davantage un service agissant pour le droit au transport des personnes âgées que pour les trajets domicile-travail. Néanmoins, le transport à la demande peut s'adapter aux déplacements de loisirs des jeunes en particulier, et ainsi remplacer les « parents-taxis » du mercredi. Pour cela, les politiques jeunesse et mobilités des collectivités doivent coopérer et la communication cibler les jeunes et les parents.

Par ailleurs, le remplacement d'une ligne régulière d'autocar à faible taux d'occupation (par exemple aux heures creuses) par un transport à la demande qui suivrait la même ligne avec une **efficacité énergétique** supérieure, peut représenter des économies d'énergies significatives. Il sera éventuellement possible d'amplifier la fréquentation des transports à la demande, en attirant davantage d'auto-solistes grâce à l'amélioration et la communication autour du service.

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

Les 8 conditions de réussite d'un TAD efficace²²

22. Cette liste s'appuie sur celle de Bruno Cordier, Adetec, dans Villes Rail et Transports, mai 2013, et sur des retours d'expériences.

01. L'étude préalable

Elle permet d'identifier les clientèles cibles, les pratiques de déplacement, les offres de transports existantes et de définir les besoins auxquels le TAD doit répondre, les modalités pratiques de fonctionnement du TAD (tarifs, horaires, itinéraires, réservation, etc.), le plan de financement. L'étude des besoins doit estimer le nombre de kilomètres à parcourir ainsi que le nombre de courses (le nombre de passagers étant *a priori* variable) en tenant compte des publics ciblés et des dispositifs existants (publics et privés).

Projet Mour : coordonner les TAD ciblés et TAD non spécialisés

Dans le cadre du projet de recherche Mour mené au sein du parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, un territoire décrit comme rural polarisé, les chercheurs ont observé l'absence de réflexion globale à l'échelle du territoire. Les services de transport à la demande dont la gestion ne dépend pas uniquement des autorités organisatrices de transports mais également des structures d'action sociale, sont juxtaposés, sans que les organisateurs de ces services ne se soient concertés en amont.

Du fait de la multiplicité et du manque de cohérence des services de TAD entre eux (en termes d'horaires et de dessertes, certaines communes étant traversées par plusieurs TAD alors que d'autres ne sont absolument pas desservies), les habitants peinent à comprendre et s'approprier ce service. D'où l'intérêt de mieux communiquer par le biais d'une centrale de mobilité.

Les transports à la demande, chaînon de l'intermodalité en Basse-Normandie

Le service de transport à la demande TER développé par la Région Basse-Normandie et la SNCF constitue une des composantes de l'offre TER.

Le service Taxibus Calvados circule dans les communes ne bénéficiant pas d'une ligne régulière Bus Verts, d'une ligne SNCF ou d'un réseau urbain. C'est un service de transport en commun, sur réservation, complémentaire au réseau départemental, réalisé en partenariat avec des artisans taxis.

02. Cibler différentes catégories de publics

Les personnes âgées représentent en moyenne plus de 80% des usagers des TAD dans les zones peu denses ; mais l'action du Conseil général de Mayenne montre qu'il est possible de diversifier le public en communiquant autrement sur le dispositif.

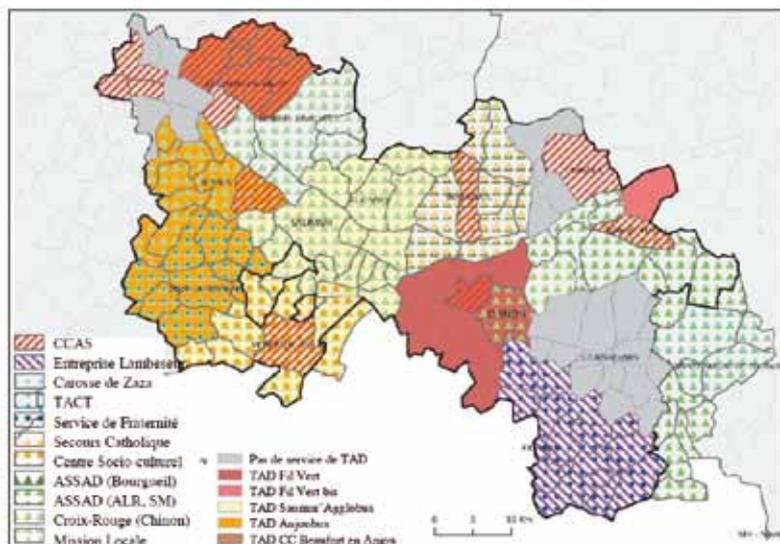
03. Optimiser les moyens pour augmenter le remplissage

Une réservation souple pour viser les jeunes mais qui ne s'étale pas jusqu'à la dernière minute afin de limiter les coûts. Préférer les lignes régulières à la demande aux TAD multidirectionnels. Attention : un délai trop long peut reporter les individus vers d'autres modes de transports.

04. Complémentarité avec les autres modes de transport,

Prévoir le rabattement vers les haltes TER ou les stations de transports interurbains et urbains peut représenter un atout pour le TAD, en cas de pluie pour les cyclistes ou de difficultés de stationnement pour les automobilistes, par exemple. Les arrêts de transport à la demande équipés de panneaux « arrêt sur le pouce » facilitent l'autostop entre les horaires de desserte du TAD. Cette intégration du TAD parmi un panel de solutions permet de dé-stigmatiser le transport à la demande

Nombre et diversité des services de transport à la demande dans le PNR Loire Anjou Touraine



Source : Les mobilités quotidiennes des ménages ruraux : des pratiques plus vertueuses sont-elles possibles ? Huyghe Marie, Baptiste Hervé, Carrière Jean-Paul 2013. Source cartographique : IGN/MH, Septembre 2012.



Le petit Pégase : Donner une image positive au TAD change la donne

Pour donner accès à tous les habitants de la Mayenne vivant en milieu rural, quatorze lignes régulières à la demande, exploitées par huit véhicules de moins de neuf places sont proposées par le Conseil général. Avec les autres véhicules (dédiés au transport scolaire notamment), trente-cinq véhicules composent le Petit Pégase, contre treize à l'époque du transport collectif rural. Le système couvre le territoire du département.

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ



Le calculateur d'itinéraire d'Oise Mobilité inclut le transport à la demande

comme « transport du pauvre » ou réservé aux personnes à mobilité réduite. Pour favoriser l'intermodalité tout en évitant la concurrence entre transports, la commune de Lillebonne a fait le choix de permettre aux usagers d'effectuer des trajets vers les stations de bus mais pas au départ de celles-ci. Elle a aussi fait évoluer les lignes de TAD les plus fréquentées en lignes régulières en 2012.

05. Articuler le TAD aux autres politiques publiques et initiatives privées

Il s'agit de mettre en cohérence les politiques sociales et d'insertion, jeunesse et mobilité et de mutualiser les services plutôt que de multiplier les superpositions.

06. Bien informer les habitants de l'existence mais aussi des horaires et trajets

La clé pour le TAD réside dans la diversification de l'offre et l'intermodalité. Il convient d'appuyer le service de TAD d'une centrale de mobilité (téléphonique à minima) et de l'intégrer directement dans les fonctionnalités des systèmes d'information multimodale en ligne pour toucher un large public (calculateur d'itinéraire, assistant tarifaire, espace client, distribution en ligne, etc.) comme dans l'outil Oise Mobilité. Intégrer le TAD dans le tissu socio-économique en sensibilisant les commerçants peut aussi aider à relayer l'information.

07. Un plan de communication simple

Pour que le grand public s'approprié le dispositif un visuel, une accroche et un autre nom peuvent contribuer à donner une identité au TAD, comme le Petit Pégase ou simplement celle de « navette ». La clarté et l'attractivité du dispositif sur le papier incitent l'utilisateur à le tester. Les efforts de communication doivent perdurer et se renouveler après le lancement du service afin d'augmenter continuellement la fréquentation. Cependant, les transports à la demande très spécifiques, comme ceux ciblant les personnes à mobilité réduite, doivent conserver leur spécificité.



©Jean-Louis Zimmermann

08. Suivre et évaluer régulièrement les TAD

Un bon suivi, par exemple à travers des enquêtes de satisfaction, permet d'ajuster les itinéraires et les horaires pour mieux répondre aux besoins évolutifs des populations. Dans la pratique, les 9 000 communes traversées par des TAD font trop peu d'études alors même que ce mode de transport représente un coût financier significatif (le taux de recouvrement est de 25% dans les zones rurales, 10% dans le périurbain, pour le transport à la demande)²³.



Points de vigilance

- À partir du diagnostic, éviter les superpositions pour rendre possible et optimiser la desserte vers un nombre plus important de communes ; mutualiser certaines flottes de véhicules en conséquence.
- Des enquêtes d'évaluation sont préconisées pour augmenter le taux de fréquentation, la satisfaction des usagers, ou revoir le dispositif si les dysfonctionnements étaient trop nombreux. Le solde des émissions de gaz à effet de serre devrait être calculé afin de vérifier la contribution de cette politique aux objectifs de lutte contre le changement climatique.
- **Accessibilité** : En 2015, les transports publics devront être accessibles aux personnes handicapées.

23. ETD 2007 Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ?



Coût
De 500 000€
à 2 millions d'€ pour
une politique régionale
ambitieuse



Échelle
Communauté
de communes
/ Département
/ Région

FICHE 8

Faciliter le covoiturage
en milieu peu dense

© Lorelei Limouzin

24. Ademe, Optimiser ses déplacements, 2014.

En 2013, selon le bilan de l'Observatoire société consommation (Obsoco), 25% des Français ont eu recours au covoiturage, dont 10% régulièrement. En passant de l'usage individuel de la voiture au covoiturage, ils économisent 1550€ par an et par personne (pour un déplacement domicile-travail de 30 km aller-retour)²⁴. La même année, 91% (87% en 2007) des Français interrogés déclarent connaître le

covoiturage et 3 millions de Français sont inscrits sur le site BlablaCar – aujourd'hui majoritairement utilisé pour les déplacements longues distances. Pour les déplacements domicile-travail, le covoiturage est moins développé mais il se positionne comme une solution de mobilité complémentaire des transports classiques dont la commodité doit être plus connue.

25. Le parc automobile des ménages s'est accru plus vite que le nombre de ménages (1,2% par an entre 1990 et 2010), le taux de motorisation des ménages a augmenté de 76,8% à 83,5% entre 1990 et 2010, et celui de l'équipement de 1,15 à 1,25 véhicule par ménage, entre 1994 et 2008. Source : CGDD, La circulation routière augmente à un rythme ralenti depuis 2003, mars 2012.

Malgré l'engouement des Français pour le covoiturage, le taux d'occupation des voitures est en baisse, conséquence du taux de motorisation de plus en plus élevé²⁵. En 2008 (Enquête Nationale Transports et Déplacements), 3,5% des déplacements domicile-travail sont effectués avec au moins un passager dans le véhicule, mais seulement la moitié de ces personnes est extérieure à la famille. Le taux d'occupation du véhicule est plus faible pour ce type de trajet que la moyenne : il s'élève à 1,07 pour les trajets domicile-travail et 1,4 tous motifs confondus. Dans la majorité des cas de covoiturage, le conducteur ne transporte qu'une seule personne.

Il s'agit d'identifier les zones de déplacements, leurs motifs, leurs acteurs et leur périodicité, qui vont structurer le schéma de covoiturage territorial.

2^e étape : Concevoir un schéma territorial de covoiturage (Cf. Fiche 4)

Les schémas structurent et portent la politique d'aide au covoiturage au niveau régional, départemental, bi-départemental (exemple en Drôme-Ardèche²⁶) ou intercommunal. Le schéma intègre les aires de covoiturage, les solutions de rabattement vers les stations de transports collectifs, les parkings relais, etc. Cette étape étant incontournable dans la réalisation d'une politique de covoiturage efficace et soutenable, le rôle des collectivités locales est essentiel. Au-delà de la connaissance de son territoire, la collectivité peut mettre à profit ses compétences de maître d'ouvrage, d'animation et de communication à partir de ce schéma. De par leur compétence voirie, les collectivités (communes et EPCI) peuvent autoriser, cofinancer ou créer des aires de stationnement dédiées au covoiturage. Le Conseil général, en signalant des aires qui existent et en en aménageant de nouvelles, montre l'exemple aux autres collectivités. Aujourd'hui, la labellisation des aires est généralement coordonnée à l'échelle du département mais pourrait aussi l'être régionalement.

26. Schéma de covoiturage Drôme Ardèche. <http://www.ardeche.fr>

Les actions qui sous-tendent la réussite du covoiturage sont nombreuses et fonctionnent à leur plein potentiel quand elles sont inscrites dans une démarche intégrée. Ces actions relèvent à la fois des compétences des collectivités – du département pour la construction d'aires de stationnement grâce à ses compétences routières, de la Région pour fournir une information multimodale intégrant le covoiturage et les transport à la demande, de la commune ou des EPCI (Autorité organisatrice de mobilité urbaine) même si les trajets de covoiturage dépassent leur périmètre (31km en moyenne), pour mener des campagnes de communication, de sensibilisation à l'échelle locale et d'identification des parkings – et enfin, de la volonté des entreprises, dans l'élaboration des plans de déplacements entreprises ou inter-entreprises.

Comment relever les défis du covoiturage et en faire une solution pertinente pour les milieux peu denses ?

1^{re} étape de la politique d'aide au covoiturage : l'étude des besoins (Cf. Fiches 1, 2 et 3)

Comme pour tout nouveau service ou offre de mobilité, un diagnostic préalable aux nouveaux dispositifs de covoiturage pour identifier les besoins et évaluer le potentiel pour différentes zones est fortement recommandé. Les données suivantes peuvent être mises à profit :

- Statistiques INSEE sur les déplacements domicile-travail.
- Statistiques démographiques du territoire.
- Enquête auprès de publics ciblés (PDE, étudiants, insertion).
- Observations des pratiques sur le terrain.

3^e étape : Rechercher une masse critique en ligne (Cf. Fiche 12)

Si la plupart des covoitureurs se rencontrent dans un cercle restreint (proches, collègues, voisins), internet constitue aujourd'hui le principal canal de mise en relation des covoitureurs et covoiturés capable d'atteindre une masse critique de covoitureurs. Nombre de collectivités sont réticentes à créer une nouvelle plateforme de covoiturage, le nombre de sites existants étant déjà trop élevé. Il est indéniable que la multiplication actuelle des sites de covoiturage locaux et nationaux (plus de 200 en France) disperse et éparille les offres de covoiturage, rendant plus difficile l'adéquation entre offre et demande. Pour obtenir un nombre élevé d'appariements, nous recommandons de rendre interopérables les sites de covoiturage entre eux, puis avec les systèmes d'information multimodale (SIM) régionaux en projet et les SIM existants.

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ



© Lorelei Limousin

Les sites de covoiturage développés à l'échelle des communautés de communes (ex du Val d'Ille) ou des départements (Oise-mobilité) ont l'avantage d'être plus proches des usagers, même si pour toucher les déplacements des habitants des milieux ruraux, l'échelle du département semble plus pertinente. Les sites couvrant un territoire de petite taille devraient être reliés aux sites de plus grande envergure ou au moins, être connectés entre eux pour synchroniser les offres de covoiturage qui ont au moins un point de départ ou d'arrivée en commun (ex : zones d'activités).

4^e étape: communication et animation (Cf. Fiche 13)

L'animation et la communication sont indispensables pour dynamiser la pratique du covoiturage et son outil web, sans quoi le nombre de visiteurs chuterait une fois les premiers utilisateurs satisfaits. Pour trouver de nouveaux adeptes du covoiturage et faciliter les appariements, il convient de cibler les pôles d'emplois, comme les hôpitaux, les zones administratives ou les grandes zones d'activités. Pour expliquer la faible utilisation de ce dispositif de covoiturage, le département des Deux-Sèvres se compare aux départements bretons et de Loire-Atlantique où les animations sur le terrain sont nombreuses.

L'association Covoiturage + organise des « café covoit' » et des « speed meeting » en entreprise afin de répondre aux interrogations et lever les freins liés au covoiturage pour faciliter les appariements. Le principal frein est le manque de moyens humains pour conduire cette mission de sensibilisation et d'animation.

5^e étape: innover pour lever les freins liés aux comportements

- Cibler les regroupements de covoituteurs potentiels : en donnant la possibilité de limiter sa recherche en ligne au « **cercle de confiance** » de covoituteurs, à l'échelle de son entreprise ou de sa zone d'activité. Les cliniques de Toulouse ont signé une convention avec Tisséo pour offrir cette option aux salariés. Il est possible de favoriser le covoiturage « informel » entre employés d'une même structure.

- La **garantie retour** répond à la crainte des passagers de se retrouver contraints en cas d'imprévu. Pour les salariés des entreprises partenaires de Tisséo, l'AOT garantit une solution de retour en cas d'absence ou de manquement du conducteur, privilégiant les transports collectifs ou en covoiturage, mais peut également prendre en charge les frais de taxis en cas d'impasse. Toutefois, les organisateurs notent que ces situations sont très rares, le coût reste donc très faible.

- Les **sites locaux** développent un esprit communautaire à l'échelle d'une entreprise ou d'une collectivité et facilitent ainsi la mise en confiance. D'autres façons de donner des gages de qualité et de fiabilité : le **système de « notation »** des conducteurs et des passagers qui sont de fait interdépendants.

- Enfin, les progrès technologiques en matière d'applications mobiles et de mise en relation automatisée ou en temps réel appuieront l'essor du **covoiturage dynamique** des personnes « connectées ».

Les éléments contextuels qui nécessitent l'émergence du covoiturage

- Un territoire pas trop éparpillé.
- Le manque de transports collectifs sur le territoire.
- Des problèmes de congestion récurrents et pénalisants pour les entreprises (ex : Airbus).



Points de vigilance

- Avant de créer un énième site de covoiturage, il est préférable de rechercher des synergies avec les facilitateurs du covoiturage et leurs outils (schéma d'aires de covoiturage, site internet) présents sur le territoire, que sont les métropoles, villes et agglomérations, les AOM urbaines, les EPCI, les départements, les pays, les régions et autres AOT (comme les syndicats mixtes).
- Les infrastructures dédiées (voies réservées et aires de stationnement pour le covoiturage) amélioreront à la fois l'usage et la visibilité du covoiturage.
- La communication et la sensibilisation sur le covoiturage permettent de lever les freins psychologiques à son utilisation et encouragent le passage à l'acte.

FICHE 9

Sécuriser et organiser l'autostop



Coût
Environ
100 000€/an



Échelle
Communauté
de communes
/ Département

L'autostop pourrait paraître anecdotique mais est de moins en moins réservé aux aventuriers : beaucoup déjà lèvent le pouce pour effectuer des déplacements de courte, moyenne ou longue distance par nécessité, pour pallier l'absence de transports collectifs ou par manque de ressources financières. Interdit sur les autoroutes, l'autostop est autorisé sur toutes les routes accessibles aux piétons. L'autostop est désormais encouragé par une vingtaine de dispositifs publics ou associatifs en France, avec l'espoir de compléter les offres de transports collectifs et de légitimer une forme de covoiturage spontanée mais sécurisée. L'autostop a sa place dans les zones peu denses insuffisamment desservies par les transports en commun, pour

la mobilité des jeunes et des personnes non motorisées en particulier. Il est particulièrement pertinent pour effectuer les derniers kilomètres depuis la station de transports. Ce système fonctionne bien là où les collectivités souffrent d'un manque de moyens pour développer d'autres services de mobilité. Le coût modéré du service apporté par la structure publique est, parallèlement aux préoccupations sociales et environnementales, un argument de taille pour les communes du milieu rural.

Pour qu'il devienne un véritable moyen de locomotion dans les zones périurbaines et rurales, il revient aux acteurs des territoires, collectivités territoriales et associations, de sécuriser et populariser l'autostop.

Comment fonctionne l'autostop organisé ?



À la différence du covoiturage, les personnes pratiquant l'autostop –conducteur et passager– ne se connaissent pas et ne décident pas du trajet effectué ensemble à l'avance. Néanmoins, ils sont membres du même réseau d'autostop, ce qui suscite sentiments de confiance et de sécurité. Les personnes qui décident de faire de l'autostop ou d'ouvrir leur véhicule à un tiers s'inscrivent sur le site internet dédié (ou éventuellement au sein d'une structure comme la mairie). Ils signent la charte d'autostop les engageant à respecter les principes de sécurité, de solidarité et de respect, à être en règle avec le code de la route et la loi, et à choisir un positionnement hors de danger. Ils remettent une copie de leur pièce d'identité afin d'obtenir le kit autostop et une carte d'adhérent qui témoigne de leur appartenance au réseau. Le kit contient au moins un macaron ou autocollant pour le pare-brise de l'automobiliste et une affiche pour que l'autostoppeur y inscrive sa destination. L'autostoppeur peut ainsi se rendre à l'arrêt sur le pouce et être repéré facilement par les automobilistes adeptes du dispositif. Une participation financière du passager à l'automobiliste est généralement versée au prorata de la distance parcourue (5ct/km).

Pour renforcer le sentiment de sécurité des usagers de l'autostop, Rézo Pouce recommande aux passagers et conducteurs d'échanger leurs numéros d'identifiants. Il leur est également possible de transmettre

par SMS le numéro de plaque d'immatriculation, en attendant un éventuel système de flashcode qui est en cours de réflexion. Le recours aux nouvelles technologies facilite la pratique pour les usagers mais permet aussi de recenser et d'évaluer ces pratiques par la collectivité facilitatrice afin d'améliorer son action.

Pour les mineurs de 16 à 18 ans, susceptibles de pratiquer l'autostop pour rejoindre leurs activités de loisirs ou quitter le lycée à la sortie des cours sans attendre l'autocar, une autorisation parentale est obligatoire. Elle donne droit à une « carte pouce ado » spécifique. Pour faire connaître et développer l'autostop organisé chez les jeunes, il faudrait multiplier les interventions dans les lycées, ce qui supposerait mais aussi susciterait le soutien des parents d'élèves.

Rézo Pouce, une démarche exemplaire d'autostop organisé qui a vocation à se démultiplier

Les collectivités locales initiatrices de Rézo Pouce se sont réunies au sein de l'association de communes appelée « Covoiturons sur le pouce » en avril 2012. Portée par la mairie de Moissac, l'association comptait 10 communes à ses débuts et a fédéré plus de 80 collectivités localisées dans la région Midi-Pyrénées en moins de 5 ans. Elles ont opté pour la forme associative de type « in-house » qui permet de travailler entre collectivités de la région Midi-Pyrénées exclusivement mais au-delà des frontières des intercommunalités. Aujourd'hui, 13 collectivités (soit 82 communes) portent le projet.

La forme originale de la structure est un atout pour la réussite et la dynamique du projet. L'attractivité et le caractère novateur du projet, fruits des efforts de communication des collectivités initiatrices, a permis d'emporter le soutien des communes avoisinantes dans un territoire où les projets de mobilité sont peu nombreux et le besoin de mobilité était visible. Le principe d'adhésion payante dont le coût est pondéré selon le nombre d'habitants de la collectivité ainsi que le système de co-décision garantissent un réel soutien de la collectivité adhérente, tandis que la nature publique de l'association contribue à légitimer le dispositif aux yeux des habitants.

La culture multimodale de Rézo Pouce est un facteur de son succès à la fois pour son fonctionnement et sa contribution à la défense de

Les dispositifs d'autostop en France

Aquitaine Agglomération Sud Pays basque	Stop participatif
Aquitaine Floirac (33)	Ecostop
Bretagne Côtes d'Armor, Lannion-Trégor Communauté.	Auto-stop participatif
Bretagne Finistère Brest	Arrêts de covoiturage spontané
Bretagne Ille-et-Vilaine, Hédé-Bazouges (35)	La Navette Citoyenne
Bretagne Morbihan Questembert	Quest'en pouce
Bourgogne Saône et Loire, Saône Mont D'or	Stop covoiturage
Franche-Comté, Jura l'Agglomération du Grand Dôle (39)	T-Libre
Pays de la Loire - Loire Atlantique Nantes	Arrêts Stop
PACA Vaucluse Apt (84)	ZAPT
Rhône-Alpes Ardèche	Stop participatif
Rhône-Alpes : Drôme Romans sur Isère (26)	VAP : Voitures à partager
Rhône-Alpes - Loire (et Puy de Dôme)- Parc Naturel du Pilat (42 et 63)	MOPI

(La liste évoluant, rapidement, elle peut être incomplète).

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

l'environnement. Rézo pouce s'est implanté en premier lieu dans les zones rurales non desservies par les transports collectifs (TER et lignes interurbaines ou départementales) de façon à donner accès aux transports collectifs en créant des rabattements vers les gares, les arrêts de bus. Rézo pouce s'est ensuite adapté aux milieux périurbains avec l'implantation de panneaux et d'arrêts sur le Pouce en bout de ligne de bus urbaines, ce qui présuppose une forte coopération entre les AOT, notamment des agglomérations.

Rézo Pouce met à disposition des collectivités adhérentes et des usagers de nombreuses informations concernant la localisation des arrêts sur le Pouce et du réseau des transports classiques, mais aussi le réseau des transports à la demande. Le contexte multimodal de l'autostop doit figurer dans les supports de communication.

01. Intermodalité et multimodalité

L'autostop est aussi complémentaire au covoiturage organisé, pour effectuer une très courte distance généralement appelée « le dernier kilomètre » et éviter les détours qui dissuadent les conducteurs de prendre des covoitureurs. Les aires de covoiturage font office de points de rendez-vous et de passage d'un mode à l'autre, surtout quand elles sont équipées de panneaux « Arrêt sur le Pouce ». Le Rézo Pouce est aussi un tremplin vers le covoiturage, puisqu'en effectuant des trajets réguliers, les conducteurs et les passagers s'identifient mutuellement. L'association constate sur le terrain que l'autostop spontané s'effectue en complémentarité avec les transports collectifs, notamment pour les trajets retours. La région Midi-Pyrénées, convaincue de la pertinence de l'autostop pour effectuer les trajets domicile-gare, est intéressée par le développement des arrêts sur le pouce pour desservir les gares. Les aires de stationnement de la périphérie de Toulouse sont aussi équipées d'arrêts sur le Pouce. La mutualisation des arrêts de transports avec les transports collectifs réduit les coûts des dispositifs d'autostop de manière considérable. Enfin, l'autostop peut s'appuyer sur les arrêts de transports à la demande. Les distances étant généralement cyclables entre les habitations et les aires de covoiturages ou d'arrêts sur le pouce, le stationnement sécurisé des vélos devrait être développé sur ces points de rencontre.



Points de vigilance

- Le stop, comme le covoiturage, ne doit pas être perçu comme un moyen de substitution au renforcement des transports collectifs en cas notamment de saturation du réseau existant. Les arrêts d'autostop en bout de ligne de transports urbains facilitent l'enchaînement des deux modes.
- Lancer un dispositif d'autostop sans campagne de communication visant à véhiculer une image positive de l'autostop est voué à l'échec. La communication vers les personnes doit être d'ordre pratique et ludique, celle envers les collectivités doit être convaincante pour répondre aux problématiques environnementales (taux d'occupation et nombre de véhicules), sociales (pour les personnes privées de mobilité) et économiques (désengorgement des axes routiers).

02. Un plan de communication

La communication est là pour rassurer, faire comprendre que le dispositif est légitime et efficace (notamment sur le temps d'attente²⁷) et ainsi, lever les freins importants à la pratique de l'autostop. La communication est l'un des premiers postes du budget de Rézo Pouce et 45 000 euros sont dépensés annuellement dans la communication externe pour développer de nouveaux supports visuels et créatifs qui redorent l'image de l'autostop ainsi que pour maintenir le site internet. Une application mobile 3.0 est en cours de création chez Rézo Pouce.

²⁷ Le système « Savoie Technolac » a fait ses preuves en affichant un temps d'attente inférieur à cinq minutes.

Le développement et l'implantation du réseau

Pour développer l'autostop, l'association Covoiturons sur le pouce s'efforce de convaincre le plus grand nombre possible de collectivités du Midi-Pyrénées d'agir en **partenariat**, notamment avec les **villes et métropoles** comme Toulouse. L'association multiplie également les contacts avec les **entreprises** pour imaginer de nouvelles activités et mieux cibler les bassins d'emploi, en vue notamment de les équiper d'arrêts sur le pouce (ex : 100 personnes inscrites en quelques semaines chez Airbus.)

L'animation est cruciale pour atteindre une masse critique notamment chez les autostoppeurs. 70% des usagers de l'autostop organisé sont des conducteurs tandis que 30% sont des passagers.

S'agissant du Rézo Pouce, la fréquentation est plus forte dans les communes où des ateliers sont organisés. Ainsi, le taux d'inscrit atteint environ 5% des habitants de Moissac actuellement (contre moins d'un 1% sur le territoire), ce qui laisse penser que l'objectif fixé de 10% d'usagers sur le territoire est réaliste, à condition de maintenir les activités de l'association à un niveau ambitieux.

L'animation ou l'accompagnement peuvent être effectués par une association citoyenne ou de collectivités, dans le cadre d'**événements** organisés localement autour du thème de la mobilité ou plus festifs, d'**ateliers** dans les entreprises ou même par le biais d'**expérimentations** sur le terrain. Devant l'absence de transports en commun, Airbus envisage d'implanter des arrêts sur le pouce sur son terrain afin d'encourager la pratique chez ses salariés. L'association veille à éviter la privatisation du service qui doit rester une mission de service public.

Les jeunes volontaires engagés en service civique par l'association Covoiturons sur le Pouce **accompagnent les femmes** aux arrêts d'autostop pour les aider à passer à l'acte. Les femmes représentent ainsi une grande majorité des adeptes de l'autostop organisé (70% des passagers et 60% des conducteurs sont des femmes.)

Multiplier les lieux et cibles de l'animation permet de diversifier les groupes d'usagers de l'autostop. En **diversifiant les profils socio-économiques** des usagers, le risque de stigmatiser les personnes ayant recours à l'autostop et de les décourager de se placer sans honte sur le bord de la route diminue.

Le suivi et l'évaluation viennent compléter l'animation et la communication externe pour s'assurer que les personnes sensibilisées et inscrites deviennent bien des adeptes de l'autostop. L'association suit donc personnellement les inscrits pendant une période d'un mois, et leur permet d'évaluer régulièrement la qualité du dispositif d'aide à l'autostop.

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

📍 Les défis de l'autostop et les difficultés rencontrées

- Les blocages institutionnels : l'élargissement du dispositif dépend de l'accord du Conseil général pour équiper les arrêts de bus mais aussi de ses financements. Ainsi le département Tarn-et-Garonne a donné son feu vert alors que la Haute-Garonne n'a pas accordé d'autorisation.
- Le nouveau concept de stop sécurisé reste à intégrer. Cela passe par la mise en pratique de l'autostop par l'utilisateur. Préinscription : Rézo Pouce a perdu un certain nombre d'usagers en organisant une préinscription avant le lancement du réseau. L'inscription doit être la plus directe possible.
- Les équipes organisatrices de l'autostop constituées uniquement de bénévoles connaissent des difficultés financières et d'essoufflement.
- La communauté d'agglomération du Grand Cahors considère qu'il est trop tôt pour lancer une action expérimentale d'autostop alors que le réseau de transports collectif est en train d'être renouvelé. La question se reposera quand la fréquentation sera évaluée.

📍 Les facteurs de réussite

Quatre-vingt collectivités ont contacté Rézo Pouce spontanément pour suivre le dispositif, voire le reprendre (Haut-Languedoc, la vallée de Chamonix, le Pays de Vitry en Bretagne). En région Midi-Pyrénées, des collectivités du Tarn et de l'Aveyron veulent adhérer. Les Voitures à partager (VAP) drômoises se sont appuyées sur Rézo Pouce pour développer leur service. La communauté de commune de Haute-Maurienne a choisi d'économiser temps et finances en gérant elle-même l'outil Rézo Pouce sur son territoire. La clef du développement du dispositif à grande échelle réside dans l'interopérabilité et la mutualisation des bases de données afin de permettre à un autostoppeur de s'adonner à la pratique dans une toute autre région que la sienne. L'association Covoiturons sur le pouce a développé un **kit de duplication**, organise des journées de formation/transmission et met à disposition ses supports de communication et le site internet tout en permettant sa customisation locale pour développer les services publics de covoiturage.

- **Un comité de pilotage très élargi** : acteurs de la mobilité (AOT, SNCF...), de l'action sociale, des collectivités et des associations locales. Cette coopération est indispensable pour mailler le territoire, intégrer l'autostop dans les schémas de mobilité territoriaux, assurer la visibilité de l'autostop au niveau des stations de transports. Ce type de projet novateur devra bénéficier d'un portage politique pour s'institutionnaliser.
- **La culture multimodale**, au cœur du dispositif Rézo Pouce, permet d'envisager l'autostop comme une solution intégrée qui ne se substituera pas aux modes de transports collectifs classiques.
- **La communication et l'animation** sont cruciales pour créer une masse critique d'autostoppeurs. Ces efforts expliquent la réussite de la stratégie Rézo Pouce comparativement à d'autres dispositifs. C'est 90% du projet selon la coordinatrice de Rézo Pouce. La communication doit être régulière, grand public et disséminée sur l'ensemble du territoire. Les opérations visibilité sur le terrain, les animations locales (ex : courses en stop, accompagnement sur le terrain) sont autant d'opportunités à saisir pour communiquer auprès des médias. L'animation est faite sur le terrain et dans les entreprises.

- **L'embauche d'une personne** au moins en tant que chargée de mission ou de coordination est recommandée, par rapport aux associations de bénévoles qui en dépit de leur bonne volonté, peuvent éprouver des difficultés à se pérenniser. La mise en place de Rézo Pouce a nécessité l'implication de trois salariés. Il ne faut pas oublier que l'autostop se développera petit à petit, comme le covoiturage.
- **Les partenariats avec les entreprises** pour développer l'autostop sur les déplacements domicile-travail vers les bassins d'emplois contribuent au développement de l'autostop.

📍 Les déterminants de l'émergence de l'autostop

- **La hausse prévisible des prix du carburant** est un facteur déclencheur du partage du véhicule, et de l'autostop, en particulier si celui-ci donne lieu à une rémunération. L'accès payant ou restreint aux pôles urbains pour les autosolistes a le même effet d'encourager les modes des transports alternatifs.
- **L'absence de transports collectifs** ou d'autres solutions de mobilité est un autre élément déterminant de l'usage de l'autostop, bien que celle-ci soit peu souhaitable.
- **La culture du covoiturage** chez les passagers et conducteurs mais aussi sur le territoire facilite le passage à l'acte.

Perspectives : vers le covoiturage dynamique en temps réel ?

L'originalité du covoiturage dynamique consiste à connecter offre et demande de covoiturage en temps réel grâce à l'utilisation des nouvelles technologies (smartphone et géolocalisation). Mais pour que l'outil soit véritablement efficace, le nombre d'adhérents au service doit atteindre une masse critique difficile à imaginer aujourd'hui dans les milieux très peu denses. Cependant, elle pourrait se développer rapidement avec l'usage croissant d'internet et des smartphones sur le territoire français, même dans les milieux ruraux. Le taux d'équipement des personnes de moins de 40 ans en smartphone dépasse désormais celui des téléphones mobiles classiques et a augmenté de 24 à 30% chez les ruraux entre 2012 et 2013 (29% en 2012, 40% en 2013 tous territoires confondus)*. En revanche, les seniors et les ménages aux faibles revenus restent moins équipés que les autres générations, ce qui laisse penser que le covoiturage dynamique ne peut se substituer actuellement aux autres services de mobilité comme le transport à la demande en milieu peu dense. Idéalement, les logiciels de covoiturage dynamique devraient donc intégrer les services de transport à la demande et autres modes de transport qui pourraient apporter une solution alternative.

* Source CREDOC, Conditions de vie et aspirations 2012 et 2013 (p. 42).



**Coût**

Stationnement sécurisé : de 6 000€ (parking) à 80 000€ (vélostation) euros / Piste cyclable : de 150 000€ à 200 000€/ km

**Échelle**

Intercommunalité

FICHE 10

Développer les modes actifs (marche, vélo) en milieu peu dense

Aujourd'hui, le vélo est identifié comme un moyen de déplacement en plein essor dans les villes mais qui n'a pas sa place dans les milieux peu denses. Vingt ans en arrière, nous assistions à la situation inverse : les centres urbains étaient trop dangereux pour la pratique du vélo tandis que la bicyclette représentait un moyen de transport économique dans les campagnes.

La part du vélo dans les déplacements est ainsi descendue de 3,5% en 1994 à 3,2% en 2008 dans les espaces à dominante rurale, et de 6% à 3,5% dans les communes multipolarisées²⁸ alors qu'elle augmentait légèrement dans les grandes agglomérations

(pour représenter 3% des déplacements environ à Paris en 2008). Aux Pays-Bas, la proportion du vélo s'élève aujourd'hui à plus de 26% au niveau national et 34% pour les déplacements de moins de 7,5 km. Certes la densité de population est plus élevée aux Pays-Bas mais il est tout de même remarquable que 15% des déplacements de 7,5 km à 15 km et 2% des déplacements de plus de 15 km soit effectués en vélo²⁹, là où la part modale du vélo moyenne en France ne dépasse pas 3%. Au Danemark, cette part s'élève à 18% malgré un climat plus rude³⁰. Si le vélo ne peut remplacer la voiture à lui tout seul dans les milieux peu denses, il peut certainement se développer, dans le cadre d'une mobilité intermodale.

²⁸. Communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaillé dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

²⁹. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Le vélo aux Pays-Bas, 2009.

³⁰. European Cyclist Federation.

Mener une politique volontariste avec un schéma de mobilité active

01. De la valorisation des voies vertes...

Les schémas régionaux des véloroutes et voies vertes (SR3V) organisent les itinéraires cyclables tant en milieu rural qu'urbain. Les **véloroutes** sont des itinéraires cyclistes de moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les territoires entre eux et traversant les agglomérations dans des conditions de sécurité. Les **voies vertes** sont des aménagements polyvalents en site propre, réservés aux déplacements non motorisés, à visée touristique. La quasi-totalité des régions métropolitaines (21 régions), sont couvertes par les SR3V mais ces itinéraires sont d'une part insuffisants pour offrir un transport de substitution efficace à la voiture et d'autre part trop peu connus et coordonnés avec les politiques locales et régionales pour jouer un rôle dans la transition énergétique au niveau local.

Le CGDD fait état d'une coordination insuffisante entre les actions des associations et des pouvoirs publics locaux à l'origine des agendas 21³¹ et les itinéraires des SR3V. Il en résulte une discontinuité malheureuse entre les infrastructures vélo prévues dans le cadre des agendas 21 et les itinéraires des SR3V. Ces acteurs méconnaissent la diversité des instruments existants au service des différents usagers du vélo, leur coopération doit donc être renforcée.

Les véloroutes et voies vertes n'offrent pas un réseau d'infrastructures suffisant mais peuvent constituer le maillon d'un réseau cyclable reliant les zones urbaines et rurales et ainsi servir aux déplacements utiles qui ne relèvent pas des loisirs, à condition que les collectivités intègrent les pistes existantes ou en projet dans leur réseau cyclable et assurent une continuité de parcours pour l'usager. Les véloroutes et voies vertes doivent avoir un bon revêtement et être intégrées aux autres voies cyclables pour être utilisables par les cyclistes quotidiens.

• La petite commune de Sainte-Colombe-en-Auxois, située dans le département de la Côte-d'Or a raccordé la véloroute Loire à Vélo aux pistes cyclables qui entourent le village afin de faciliter les déplacements vers les communes avoisinantes.

• Dans le Finistère, la voie littorale, tronçon de l'eurovéloroute reliant Roscoff à Kiev, a été connectée au réseau cyclable de la communauté urbaine de Brest³².

• Le schéma régional de véloroutes et voies vertes de la région auvergnate prévoit de mailler le territoire de façon à relier villes et territoires ruraux, en particulier là où il n'y a pas de transports collectifs.

02. ... à l'élaboration d'un schéma cohérent de territoire cyclable

La connexion entre zones urbaines et zones moins denses doit se faire dans le cadre d'un schéma territorial qui dépasse le périmètre des agglomérations et couvre un territoire plus vaste, soit à l'échelle du bassin de vie, soit celle du département ou de la Région. Les schémas cyclables sont le fruit de démarches politiques volontaristes et coordonnées en faveur des modes actifs, portées par des objectifs ambitieux comme celui de la région Midi-Pyrénées qui vise à rapprocher 75% de ses habitants à moins de 5 km d'une voie cyclable. Les expériences de schémas cyclables tant départementales qu'intercommunales font ressortir les analyses suivantes :

• Les schémas cyclables s'inscrivent de préférence dans le cadre des schémas plus larges de déplacement et sont établis en cohérence avec les documents de planification et d'orientation existants (plan climat énergie territorial (PCET), agenda 21, planification de travaux de voirie, etc.). Les autorités organisatrices de mobilité peuvent s'appuyer sur l'armature existante des plans de déplacements urbains.

• L'élaboration du schéma cyclable doit bénéficier de la **participation de tous les acteurs concernés**, à la fois au sein d'une même structure – les pôles tourisme, développement durable, transports, le département des routes – et au delà de la collectivité porteuse du projet. L'implication du Conseil général est indispensable pour aménager les routes, celle de la communauté de communes ou de la commune et des autorités organisatrices de transport pour connaître les besoins et les déplacements réguliers. Le Conseil général de l'Hérault a impliqué la direction des routes pour bénéficier de leur connaissance de terrain et le schéma a été conduit en transversalité.

La Communauté de communes Maremne Adour Côte Sud dans les Landes a suivi ces orientations pour aboutir à un maillage cohérent de liaisons douces sur le territoire. Ainsi les 23 centres bourgs sont

³¹. Sur 243 plans d'actions d'agendas 21 reconnus « agenda local de France », 188, soit trois quarts d'entre eux, intègrent des mesures liées à la pratique du vélo. Ces mesures concernent l'installation de parking vélo, de réaménagement de chemins, d'aides à l'achat de vélo à assistance électrique. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS178.pdf>

³². Idem.

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

33. A vélo, vite ! Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, 2013.

34. Le département de l'Aude avait par exemple refusé de construire un kilomètre de voie verte, ce qui empêchait d'achever la liaison cyclable entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée.



© Adème Basse Normandie

reliés entre eux et vers les principaux pôles structurants et d'intérêts (économiques, de loisirs, touristiques, éducatifs...) du territoire, ainsi que vers les gares TER et les territoires voisins. Elle a de plus veillé à sécuriser des itinéraires attractifs.

La communauté de communes apparaît comme l'échelle la plus pertinente pour dessiner un schéma à l'échelle du bassin de vie, mais la démarche doit néanmoins impliquer une diversité d'acteurs, mobilisés lors de **trois étapes** :

- 1- État des lieux de l'existant : le diagnostic sur le terrain et par des études de fréquentation, avec les communes et le Conseil général.
- 2- Concertation avec les usagers et les communes : élus et techniciens, associations.
- 3- La décision du schéma directeur : les aménagements et dispositifs d'accompagnement.

03. À quoi ressemble le schéma

Selon les besoins, l'ambition, le budget, et le nombre d'acteurs impliqués, le schéma directeur peut donner lieu à la création de voies vertes et pistes cyclables, d'espaces partagés sur des voies à faible trafic – intégrant des dispositifs de réduction de vitesse, des aires de repos, des maisons du vélo, des autoroutes cyclables – à condition que l'agglomération urbaine voisine soit impliquée et intéressée par le projet pour accueillir un flux potentiellement dense de cyclistes.

D'autres réalisations du schéma cyclable sont incontournables. Il s'agit d'une part, de la signalétique d'information (rabattement, police, jalonnement, information), et d'autre part des solutions de rabattement. Le cheminement et le stationnement aux points multimodaux (aires de covoiturage, gares TER, stations de transport) garantit un déplacement sécurisé au cycliste, d'où l'importance de construire ce schéma en lien avec le schéma général de déplacement du territoire et toutes les autorités organisatrices de transport. Selon la Secrétaire Générale du Club des Villes Cyclables, Véronique Michaud, seuls « 3% des usagers du train accèdent aux gares à vélo en France contre 30 à 40% dans beaucoup de gares en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas »³³. Pour augmenter ce taux, il faudra, entre autres, créer des parkings à vélos sécurisés, où les cyclistes laisseront leur vélo en toute confiance. L'implication des autorités organisatrices et des exploitants du transport interurbain peut également ouvrir d'autres possibilités comme l'équipement des autocars et des bus avec des racks pour vélos.

Enfin, le schéma cyclable devra être articulé voire intégré aux outils de planification comme le Schéma de cohérence territoriale (SCOT), le plan de déplacement urbain, au plan local d'urbanisme intercommunal, ainsi qu'aux plans énergie-climat territoriaux.

04. Le rôle du Conseil général

De par sa « culture route » le Conseil général a rarement envisagé le vélo autrement qu'en tant qu'activité de loisir. Il serait donc utile qu'il insuffle la politique vélo dans l'exercice de ses compétences traditionnelles, en rendant plus systématiques les questionnements sur la place des autres modes dans le cas d'opérations routières, en utilisant ses compétences voiries pour faciliter les aménagements, en développant les infrastructures sur les routes départementales, et les aires de covoiturage, avec l'aide des agences d'urbanisme. Pour relier les zones rurales et périurbaines aux agglomérations, les

Conseils généraux ont un rôle important à jouer dans la continuité des schémas cyclables communautaires. Les Conseils Généraux ont pour mission d'assurer l'accessibilité des collèges et de les équiper en parkings (exemple du département de l'Hérault), tout en sensibilisant les collégiens et en soutenant les communautés de communes dans leurs travaux d'aménagement. Le Conseil général peut aussi soutenir techniquement et financièrement les associations militantes qui sont à l'origine des pédibus, vélobus et ateliers d'autoréparation de vélos.

05. Le rôle de la région

Le vélo n'est pas du ressort des compétences régionales, néanmoins certaines régions s'efforcent de favoriser les actions des collectivités en la matière en les conseillant et en les soutenant financièrement (contrats de territoire). Ceci étant, les modes actifs ont toute leur place dans la politique de la région qui devient chef de file de l'intermodalité avec l'acte III de la décentralisation. La **région Poitou-Charentes** a notamment facilité l'adoption en 2012 d'un schéma régional de mobilité durable regroupant toutes les AOT qui a établi une feuille de route pour les années à venir. La concertation et les échanges réguliers organisés entre toutes les collectivités permettent de limiter les discontinuités des itinéraires cyclables traversant plusieurs départements³⁴ et de mutualiser les ressources et moyens pour créer de nouveaux aménagements. Au titre de sa compétence TER, la **région Nord-Pas-de-Calais** a, comme l'Alsace, été pionnière pour permettre le transport des vélos dans les trains TER dès 1992 et a ouvert une trentaine d'abris sécurisés dans les gares. Elle équipe progressivement les lycées, les centres de formations et les collèges de parkings sécurisés tout en engageant des actions de sensibilisation.

06. Le rôle des communes

Les municipalités et communauté de communes peuvent travailler sur le changement des comportements en réduisant les limitations des vitesses à 30km/h dans les villes et villages, en étendant les accès piétons, en installant de nouveaux panneaux directionnels indiquant les temps de trajet moyens en vélo et à pied, une tactique adoptée par la commune de Mérignac pour illustrer l'efficacité et la rapidité des modes actifs.



Points de vigilance

- Pour limiter les impacts des VAE sur l'environnement, il est recommandé aux communes et intercommunalités qui loueraient ce type de deux-roues de faire le choix d'une batterie à plus faible impact sur l'environnement*. Une enquête réalisée dans le canton de Genève a démontré que le VAE avait remplacé la voiture dans 36% des cas, et qu'en milieu périurbain, les VAE remplacent particulièrement les deux-roues motorisés. Le gain énergétique est donc significatif.

- De même que pour l'utilisation du simple vélo, le vélo à assistance électrique se développera avec l'amélioration des infrastructures cyclables (notamment les parkings sécurisés) et des politiques favorables aux modes actifs (villes 30, villages sans voiture, etc.).

*Le recyclage des batteries contenant du plomb ou du nickel cadmium est difficile, les batteries lithium sont les plus légères mais sont peu écologiques et enfin les batteries au nickel métal hydrure sont à recycler avec précaution.

Questions à Soazig Rouillard, animatrice Mobilités Énergie Climat à la Communauté de communes du Val d'Ille qui met à la location 80 vélos à assistance électrique

Comment fonctionne le service de location de VAE ? Nous avons été novateurs dans la mise à disposition de VAE pour les trajets effectués en milieu rural. En 2010, la communauté de communes s'est vue transférer la compétence « modes doux d'intérêt communautaire ». En juillet 2012, en parallèle du travail d'aménagement et de sensibilisation pour le développement des modes actifs sur le territoire, nous avons mis en place un parc de 80 vélos à assistance électrique (VAE), réservables pour différentes périodes entre un mois (30€) et un an (250€). L'entreprise peut prendre en charge la moitié du coût au titre du remboursement obligatoire de 50% des abonnements aux services publics de location de vélos et nous avons prévu une réduction de 50% pour les personnes en recherche d'emploi.

Quel succès avez-vous rencontré ? Environ 80% des VAE sont loués, pour parcourir des distances longues de 5 à 10 km généralement et des trajets domicile-travail pour 80% des utilisateurs. Les VAE sont bien adaptés à la multi-polarisation du territoire puisqu'ils permettent d'effectuer des trajets transversaux. Grâce à la mixité sociale et générationnelle des utilisateurs (remarquable par rapport à d'autres services que nous développons), l'image véhiculée du VAE est très positive et nous avons de bons retours des usagers. La location gratuite du VAE est l'un des lots mis au grand tirage au sort organisé chaque année dans le cadre de la semaine de la mobilité.



Box à vélos sécurisés sur une aire de covoiturage du Val d'Ille.

© communauté de communes du Val d'Ille

Faciliter l'utilisation des vélos à assistance électrique et des vélos pliants

Pesant entre **16 et 30 kg**, le vélo à assistance électrique permet de gravir des pentes de **10 à 12% d'inclinaison**³⁵ et jusqu'à 80km d'autonomie. Sa vitesse est automatiquement limitée à 25km/h. Ces deux-roues sont particulièrement pertinents dans les communes périurbaines et rurales pour parcourir des **distances de 5 km à 20 km** pour une consommation d'énergie très modeste.

Un nombre croissant de collectivités accordent des aides à l'acquisition ou la location de vélos à assistance électrique. Dans le cadre de sa politique volontariste pour le vélo, le Val d'Ille, communauté de communes située en Ille et Vilaine à 40km de Rennes, propose depuis 2012 un **service de location de vélos à assistance électrique**. Pour communiquer et informer sur ce service de manière interactive, la communauté de communes a créé un blog dédié : <http://velo.valdille.fr>.

Le succès des initiatives existantes et l'analyse de la diversité des profils d'utilisateurs des VAE, tant dans les milieux urbains que ruraux ou périurbains, laissent penser que le potentiel de VAE est très important et qu'il pourrait atteindre une part modale significative. Cette initiative d'aide à la location pourrait être élargie aux **vélos pliants**, plus pratiques pour permettre un déplacement multimodal.

Outre les aides à la location ou à l'acquisition des VAE, la collectivité peut elle-même organiser ou appuyer les associations locales dans leurs campagnes de communication et de sensibilisation, l'expérimentation du VAE étant le meilleur moyen d'emporter le soutien d'un usager. Elle peut aussi faciliter l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo, en aménageant des places de stationnement aux abords des stations de transports et en offrant des abonnements couplés aux tarifs intéressants.

Les bus cyclistes et pédibus pour les enfants

Les bus cyclistes permettent à des personnes de se regrouper pour aller au travail en vélo. C'est un accompagnement qui a vocation à développer la pratique du vélo pour les déplacements réguliers. Il existe un réseau social du vélo de mise en relation des personnes se

déplaçant déjà régulièrement à vélo et dont les utilisateurs proposent leurs itinéraires sur une base volontaire³⁶.

En milieu peu dense, les zones d'habitations et d'emploi étant dispersées sur le territoire, il est difficile de grouper des actifs souhaitant effectuer un même trajet en vélo. Néanmoins cette pratique se développera avec la progression du nombre de cyclistes et se déploie d'ores et déjà dans le cadre du ramassage scolaire (ainsi que sa variante marche à pied « le pédibus »).

Les vélobus ou pédibus dédiés aux élèves d'école primaire et aux collégiens sont tout à fait pertinents pour les accompagner vers l'école ou la station de transport la plus proche, en vélo ou à pied, évitant ainsi les allers-retours et détours inutiles des parents qui, sans cette contrainte, auraient eux-mêmes recours à un autre mode de transport que la voiture. L'accompagnement peut alors être effectué par des parents d'élèves, des étudiants ou des retraités dans le cadre d'un contrat rémunéré. Outre l'exercice, c'est une façon de sensibiliser les enfants au plus tôt sur les enjeux de mobilité de façon ludique.

L'initiative des parents d'élèves est le plus souvent gérée de façon autonome mais elle gagnerait à être encouragée et accompagnée par les communes et les écoles. Avec le soutien du directeur de l'école, l'association de bus cycliste scolaire de l'école de Tournefeuille (Haute-Garonne) arrive à mettre, certains jours, jusqu'à la moitié des élèves de l'école en selle!

Dans sa boîte à outil Mobilité, l'Ademe Basse-Normandie³⁷ a construit un guide pratique pour la mise en place des carapattes ou pédibus dans les écoles. Une vingtaine de carapattes se sont créés dans les villages et les communes de la région. Certaines communes ou associations locales (Préseau dans le Nord) mettent même en place des calèches pour le ramassage scolaire en attelage.

01. Marche à suivre

• Comme pour toute nouvelle politique de mobilité territoriale, un **diagnostic** doit précéder la mise en place des lignes. Le diagnostic comprend une enquête auprès des enfants et des parents sur leurs lieux d'habitation et leurs habitudes de déplacement et de stationnement vers l'école. Il permettra de dessiner, compte-tenu

35. Source : CERTU, fiche Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode de déplacement quotidien.

36. www.buscyclistes.org

37. http://www.basse-normandie.ademe.fr/sites/default/files/files/7%20Médiathèque/ADEME_Brochure_Carapatte_caracycle.pdf

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

38. <http://www.basse-normandie.ademe.fr/domaines-d'intervention/transports/boite-outils>

des infrastructures existantes et de l'engagement de la mairie et de l'école à procéder à de nouveaux aménagements, les lignes de carapattes et de caracycles. Chaque groupe de 5 enfants doit être encadré par un accompagnateur.

- **Une phase d'expérimentation** de quelques semaines est souhaitable pour optimiser les itinéraires et les plannings des accompagnateurs. La mairie peut fournir le matériel (chasubles, affiches, sifflets...).
- **Une évaluation** en cours de route valorisera l'expérience et l'engagement de ses acteurs et permettra de formaliser la démarche pour faciliter le renouvellement des équipes d'accompagnateurs.

Pour cela, l'Ademe a conçu des outils prêts à l'emploi : des modèles de lettres et questionnaires à destination des parents pour les informer et solliciter leurs avis sur la mise en place de carapattes, un questionnaire pour les enfants pour connaître leurs préférences quant à leur mode de déplacement, une charte de l'accompagnateur, une fiche d'inscription pour les enfants pour les différents jours de semaine et itinéraires, et enfin un diagnostic de l'accessibilité de l'école. L'évaluation portant notamment sur les infrastructures et aménagements (zone 30 km/h ou 15 km/h, la continuité des trottoirs ou des itinéraires cyclables, la capacité de stationnement vélo, etc.) peut servir de document de plaidoyer auprès des autorités publiques locales pour améliorer l'accessibilité des écoles aux modes actifs³⁸.

Lors de la mise en place d'un pédibus ou vélobus, le déplacement à pied ou vélo d'au moins 15 enfants leur évite ainsi de faire chacun en moyenne 1 km en voiture. Chaque pédibus économise donc le rejet d'environ 500 kg de CO₂ durant l'année selon les calculs de l'Ademe ; des économies que la mairie pourra comptabiliser dans l'évaluation de ses politiques climat mais aussi multiplier en s'impliquant de façon plus volontariste. Elle peut prendre en charge l'organisation du projet en interne ou bien soutenir les initiatives par des prêts ou des aides à l'acquisition de matériels (gilets, panneaux, affiches, photocopies) et surtout, en réaménageant les carrefours dangereux et en sécurisant les traversées, en matérialisant des arrêts de pédibus tout en équipant toutes les écoles de places de stationnement vélo suffisantes.

La communication est « essentielle » pour faire connaître l'initiative des bus cyclistes et carapattes. Les événements rattachés à la semaine européenne de la mobilité ou les challenges-mobilité comme la journée « Allons-y autrement ! » en Haute-Garonne sont l'occasion d'enclencher de nouvelles dynamiques, au niveau d'une commune, d'une entreprise ou mieux, d'une zone d'activité.



02. Freins au développement des pédibus et vélobus

- **Le premier frein à la création** des lignes de bus cyclistes est la méconnaissance de ce type de mobilité cycliste groupée et la difficulté de rencontrer des personnes intéressées.
- **Le premier frein à la pérennisation** des lignes de bus cyclistes est l'essoufflement des volontaires ou le changement de destination du conducteur. Les communes pourraient faire le choix politique de rémunérer les accompagnateurs (dans le cadre de contrats d'étudiants ou retraités par exemple).
- **Le manque d'infrastructures et de places de stationnement vélo** sur le lieu de destination est l'un des principaux freins à l'usage du vélo et donc au développement des bus cyclistes, tout comme l'absence d'infrastructures cyclables appropriées et de politiques restrictives sur le stationnement automobile.

03. Trois facteurs de réussite des carapattes et des pédibus où la commune a un rôle à jouer

- **La coopération des acteurs, mairies (élus et techniciens), le personnel de l'école et les parents d'élèves** (via les associations de parents d'élèves) doit être recherchée pour faciliter l'émergence des carapattes ou cyclobus. Le soutien de la mairie et de la direction de l'école est clé pour susciter celui des parents.
- **Les aménagements et les infrastructures.** Les collectivités (la mairie avec éventuellement l'implication du Conseil général pour les aménagements sur la voirie) jouent un rôle déterminant pour le développement et la pérennisation de ces initiatives en facilitant de manière générale les modes actifs sur le territoire et l'accessibilité des écoles en particulier (piétonisation, itinéraires cyclables, zones 15 dans le village, stationnements vélo systématiques dans les écoles, etc.). Limiter voire interdire le stationnement automobile aux abords des écoles serait pertinent pour un certain nombre de communes et communautés de communes selon un grand nombre d'interlocuteurs.
- **Pour les carapattes et caracycles,** la communication doit être ciblée vers les parents pour les sensibiliser en amont du projet et les impliquer pendant la démarche. Réunions régulières d'information, point d'information lors de la fête de l'école, un affichage dans le hall de l'école et à la mairie, des articles dans le journal municipal : la communication doit non seulement entretenir un lien avec les parents déjà impliqués mais aussi sensibiliser d'autres parents.

Une indemnité kilométrique pour les cyclistes quotidiens

Dans l'attente d'une indemnité kilométrique obligatoire pour les salariés cyclistes, les collectivités et les maisons de la mobilité peuvent encourager les entreprises situées dans les zones d'activités périphériques à instaurer une indemnité financière incitative pour leurs salariés qui effectuent leur déplacement domicile-travail à vélo.

Cette indemnité kilométrique est d'autant plus pertinente que les distances parcourues sont plus longues dans ce cas de figure. Sa mise en place au niveau national aurait bien entendu un effet déclencheur pour l'usage du vélo dans le périurbain et le rural à l'échelle nationale.

**Coût**Quelques milliers d'€
pour l'animation /
communication**Échelle**Communauté
de communes**FICHE 11**

Adapter l'autopartage aux milieux peu denses



© Lorelei Limousin

Parmi les différentes formes d'autopartage existantes, l'autopartage entre particuliers semble la plus adaptée aux milieux peu denses en raison du taux de motorisation et d'équipement automobile des ménages dans les zones périurbaines et rurales. Cette forme de service permet de mutualiser les véhicules, et par là, de diminuer le nombre de véhicules par foyer. Ainsi les ménages sont incités à s'orienter au quotidien vers d'autres modes de transports et à ne recourir à la voiture qu'occasionnellement. En dépit du caractère privé de l'initiative, la collectivité peut faciliter son essor par des campagnes d'information et de communication mais aussi en favorisant ou en organisant elle-même la mise à disposition de certains véhicules.

Selon la définition du Cerema (anciennement le Certu), un service d'autopartage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture « à la carte », moyennant une adhésion préalable au service et la réservation avant chacune des prises du véhicule. Les membres d'un service d'autopartage se partagent l'usage d'un parc de véhicules dont ils ne sont pas propriétaires.

Ce type « d'autopartage en boucle » est, comme l'autopartage en libre-service, bien adapté aux zones urbaines, là où la densité de population facilite l'accès à un véhicule et où son usage est très occasionnel. En revanche, la faible densité des milieux ruraux et périurbains représente un obstacle de taille au fonctionnement d'un service qui repose essentiellement sur l'accessibilité du véhicule. L'éparpillement de ces territoires et la dispersion des services, lieux d'activités, et habitations rendent illusoire le projet de fonder un service d'autopartage en libre-service, ou même d'autopartage en boucle, organisé par la collectivité ou un opérateur.

Par ailleurs, seuls 7% des ménages résidant dans des communes rurales n'ont aucune voiture, contre 21% des ménages résidant dans les grandes agglomérations. La non-motorisation ne constituera donc pas le premier facteur facilitant l'autopartage dans ces territoires. Le besoin d'un véhicule de façon ponctuelle est potentiellement plus faible qu'en zone urbaine même s'il concerne tout de même une part non négligeable de la population. Le modèle classique de mise à disposition de véhicules n'est donc pas recommandé aux territoires peu denses, pour les raisons pré-citées.

Pourcentage de ménages sans voitures selon le lieu de résidence

LIEU DE RÉSIDENCE	1997	2000	2007
Communes rurales	10%	9%	7%
Agglomérations de moins de 20 000 habitants	16%	13%	10%
Agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants	21%	17%	13%
Agglomérations de plus de 100 000 habitants	24%	22%	21%
Île-de-France (sans Paris)	24%	23%	23% (2006)
Paris	53%	55%	58% (2006)

Source : ADETEC, à partir des données du CCFA et de l'Insee et de l'enquête globale de transport d'Île-de-France.

Néanmoins, les territoires périurbains et même ruraux sont propices à une certaine forme d'autopartage particulier, en dépit de leur faible densité.

En effet, le **suréquipement des ménages ruraux et périurbains** en véhicules laisse entrevoir un potentiel important de mise en commun des seconds véhicules. Le taux de motorisation des ménages est particulièrement élevé dans les zones peu denses, où il augmente depuis 20 ans, avec l'autosolisme. D'après l'INSEE, dans les zones faiblement urbanisées, **deux-tiers des habitants (68%) appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes en 2008**, contre 54% en 1994. Sans surprise, 58% des déplacements motorisés y sont effectués en solo, contre 49% en 1994. Or un second véhicule coûte cher pour l'usage qui en est fait. Les charges fixes (c'est-à-dire liées à l'assurance, la décote...) représentent environ 40% du coût d'une voiture, un taux encore plus élevé pour le second véhicule puisqu'il est moins utilisé.

Taux d'équipement automobile selon lieu de résidence : proportion de ménages ayant moins de voitures que d'adultes

SECTEUR	1993-1994	2007-2008
Agglomérations grandes et moyennes	57%	52%
Zones rurales ou faiblement urbanisées	46%	32%
France métropolitaine	51%	42%

Source : ADETEC à partir des données de l'ENTC 1994 et l'ENTD 2008.

L'autopartage entre particuliers

L'autopartage particulier est adapté à tous les secteurs géographiques (grandes villes, petites villes, périurbain, rural) et à tous les publics (célibataires, familles avec enfants, etc.). Dans les milieux peu denses, le partage d'un véhicule avec d'autres ménages permet d'éviter l'achat d'un second véhicule ainsi que le recours à la voiture pour les petits trajets.

Les baromètres d'opinions récents montrent que les gens ne considèrent plus la voiture comme un objet « intime » qu'il s'agirait de garder pour soi. Les échanges avec les ménages accompagnés dans le cadre du projet de recherche MOUR du laboratoire CNRS-CITERES de l'université de Tours ont montré que ce sentiment était partagé par les ménages ruraux. Les retours des ménages témoignent par ailleurs d'une diminution du recours à la voiture pour leurs déplacements, lorsqu'ils ne l'avaient pas déjà optimisé.

CHAPITRE III : APPORTER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ

→ La voiture est immobile
95% de son temps.
 → **2** ménages ruraux sur trois
 ont une voiture par adulte.

39. Carsonar, découvertes du marché français d'autopartage et location de voitures entre particuliers, avril 2013.

40. <http://www.lapiedupilat.fr/fr/1/index.php/lesdossiers/dossier-mobilite/30-la-premiere-voiture-en-autopartage-dans-le-monde-rural>

L'autopartage entre particuliers se développe rapidement et au début de l'année 2012, l'ensemble des opérateurs de covoiturage comptait plus de 10 000 adhérents. L'enquête de CARSONAR³⁹ montre que l'autopartage entre particuliers s'affirme surtout en ville mais qu'il émerge aussi dans les petites communes. 29% et 54% de la population française habitent respectivement à moins de 5 et 15 minutes d'un véhicule en autopartage. Pour pénétrer les zones moins denses, les facilitateurs d'autopartage entre particuliers et les collectivités devraient développer des campagnes d'information et de sensibilisation.

Les avantages de l'autopartage pour le particulier sont multiples et particulièrement parlants pour les habitants des zones peu denses: économies réalisées grâce à la mutualisation des charges, la possibilité d'effectuer un trajet irréalisable autrement qu'en voiture (pas de desserte en transport en commun, éloignement) renforcement du lien social et entraide, contribution à la protection de l'environnement, souplesse d'utilisation...

L'autopartage bénéficie aussi à la collectivité du fait de la baisse des externalités liées au trafic automobile et de leur coût (diminution des impacts dus à la circulation automobile sur l'entretien des infrastructures, des disponibilités de stationnement, etc.), mais aussi pour répondre aux enjeux sociaux (accès à un véhicule) et environnementaux (face notamment à l'inadéquation des transports collectifs dans certains cas). Celle-ci a donc un rôle à jouer pour encourager son développement.

📍 La commune (ou la communauté de communes) peut encourager le partage de véhicules entre ses habitants

- **En sensibilisant à l'éco-mobilité et en communiquant** sur les avantages environnementaux, économiques, sociaux et sanitaires de l'autopartage.
- En mettant un véhicule à disposition lors d'une phase de test pour inciter les habitants à reproduire l'expérience.
- **En réunissant les habitants** susceptibles de partager un véhicule lors d'une réunion communale et ainsi faciliter les appariements de familles, voire faire naître des projets collectifs à l'échelle d'un quartier, d'un bourg...
- **En guidant les ménages** dans leurs initiatives, par la rédaction d'un guide de conseils pour l'autopartage sur les assurances, le partage des frais, les contrats, mais aussi en les accompagnant de manière suivie dans leur démarche.
- L'autopartage nécessite un travail de **changement de comportement des particuliers** (pour se détacher de la voiture et

se familiariser avec d'autres modes de transports) qui peut être accompagné par l'agence ou la maison de mobilité locale. L'enquête de l'Ademe sur l'autopartage montre qu'un tiers des déplacements auparavant effectués en voiture sont effectués à pied ou en vélo. L'autopartage doit déclencher des mobilités alternatives.

- **En soutenant techniquement, juridiquement et financièrement** les clubs et associations locales d'autopartage (par exemple, en mettant à disposition des places de stationnement gratuites).

En agissant de ces différentes façons, la collectivité peut lever les différents freins à l'autopartage particulier identifiés dans l'enquête de l'ADETEC, à savoir :

- La difficulté à trouver des ménages autopartageurs (question de confiance, connaissance et de proximité).
- Les freins psychologiques et culturels sur la question du partage.
- L'idée réductrice de l'autopartage (envisagé *a priori* pour une 1^{re} voiture et sous forme associative).
- Le manque de temps ou d'énergie pour s'en occuper.

📍 La collectivité peut aller plus loin en se positionnant comme organisatrice ou facilitatrice de l'autopartage à l'échelle d'une commune ou d'une communauté de communes. En milieu peu dense, elle peut endosser les rôles suivants :

- 1- La collectivité peut montrer l'exemple en **mutualisant les flottes** des différentes structures de son territoire pour susciter un effet d'entraînement. Les employés communaux de la ville de **Delémont dans le Jura suisse** disposent de véhicules de service répartis en fonction des besoins dans les différents services de la ville. À noter que les véhicules de service nouvellement acquis sont propulsés au gaz naturel carburant. Pour les besoins qui ne peuvent pas être couverts par les véhicules de service, de même que pour les services ne disposant pas de véhicules, les employés peuvent avoir recours à la coopérative d'auto-partage Mobility, pour laquelle la ville a acquis deux abonnements. Ce dispositif est moins adapté aux milieux ruraux.
- 2- La collectivité peut mettre à disposition des citoyens adhérents à une association locale d'autopartage les véhicules des **flottes publiques** de la commune, pour l'utilisation privée le week-end quand ceux-ci ne sont pas utilisés par les employés municipaux.
- 3- La **collectivité installe un véhicule en autopartage**, à destination des professionnels et/ou des habitants. La commune rurale **Pélussin** a tout juste mis à disposition de ses habitants et des employés municipaux une voiture accessible en libre service au centre du village⁴⁰. Au-delà de la mise à disposition de cette voiture, la commune montre l'exemple et peut inspirer d'autres expériences entre particuliers.
- 4- La collectivité lance un **appel à projet citoyen sur la mobilité**. La communauté de communes du Val d'Ille soutient et accompagne les initiatives privées d'autopartage, en particulier pour les aspects techniques (organisation pratique de l'autopartage), financiers (aide à l'acquisition du véhicule), et juridiques (conseils sur les responsabilités et les assurances, contrat privé). Pour renforcer son action, la communauté de communes a lancé un appel à projets citoyens en 2013. La première édition n'a pas fait émerger ce type de projets mais la communauté de communes va renouveler l'appel cette année en insistant davantage sur la communication, notamment dans les lotissements.

**Coût**

Environ 1 million d'€ /an et de 100 000€ à 200 000€ pour la création d'un calculateur régional

**Échelle**

Région

FICHE 12

L'information multimodale et les centrales de mobilité

Une centrale de mobilité est un lieu d'information destiné à répondre à la demande des usagers des transports à l'échelle d'une agglomération, de la communauté de communes, du département ou de la région. Elle diffère des agences ou maisons locales de la mobilité qui sont un lieu d'information physique et peuvent jouer un rôle complémentaire, de conseil, d'accompagnement et d'observation de la mobilité locale (cf. Fiche 13).

La mission de la centrale de mobilité consiste à donner des informations sur tous les modes de transports collectifs pour tous les types de trajets et ainsi faciliter les déplacements des usagers sans recours à la voiture individuelle.

Les centrales, aussi appelées systèmes d'information multimodale (SIM), sont devenues obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) adoptée en décembre 2000. Depuis, de nombreuses centrales multimodales (ou covoiturage seul) ont essaimé à différents échelons territoriaux, en intégrant de nouvelles fonctionnalités permises par les progrès des technologies informatiques. En intégrant progressivement un nombre croissant de services de mobilité non classiques tout en fonctionnant en interaction les unes avec les autres, les centrales fourniront l'information la plus complète pour une mobilité la plus écologique possible alors que seuls 0,9% des déplacements sont actuellement intermodaux.⁴¹



📍 Une centrale de mobilité la plus complète et intégrée possible

Les centrales de mobilité doivent aller vers un système de recherche d'itinéraires d'adresse à adresse le plus simplifié et direct possible, tout en combinant la **totalité des modes et services de transports disponibles sur le territoire**: TER, autocars et lignes départementales, transports urbains (métro, bus, tram), transport à la demande, navettes, covoiturage, vélo, autopartage ou vélo en libre service, parking relais. Tous ces services ont d'ores et déjà été intégrés dans l'une des centrales de mobilité régionale ou départementale existante *a minima*, ce qui témoigne de la faisabilité technique de ce qui pourrait sembler être un défi insurmontable. Interconnecter les modes actifs et partagés aux transports collectifs est clé pour favoriser la multimodalité dans les territoires peu denses où la voiture est omniprésente.

Si le calculateur d'itinéraire est la pierre angulaire d'une centrale de mobilité réussie, d'autres fonctionnalités peuvent compléter le service :

- Visualisation cartographique des lignes et des itinéraires.
- Critères et options de recherche personnalisés (marche et vélo rapide ou lente, mobilité réduite).
- Les espaces personnels pour enregistrer ses déplacements.
- Impact écologique du déplacement (empreinte carbone).
- Version mobile du site et application.
- Étiquettes QR-Code.
- Le coût, les tarifs et la billettique.

📍 Vers des centrales de mobilité régionales

Pour cibler et changer la mobilité des habitants et visiteurs des zones rurales et périurbaines, la centrale doit offrir les options suivantes dans la recherche d'itinéraire :

- Intégrer à la fois les transports urbains, interurbains et départementaux pour les déplacements pendulaires.
- Intégrer les modes actifs (vélo, marche et vélo en libre services).
- Intégrer le train (TER) pour véhiculer l'idée d'un transport du quotidien et augmenter les fréquentations.
- Intégrer le transport à la demande, pour renforcer sa complémentarité avec les lignes régulières de transport départementaux et locales, mais aussi l'identifier en tant que véritable mode de transport pour les milieux peu denses et lui conférer une image positive⁴².
- Intégrer le covoiturage, parmi la palette de solutions, dans le calculateur d'itinéraire, possiblement en renvoyant automatiquement vers les sites locaux de covoiturage qui nourrissent un sentiment de proximité favorable à la pratique.
- Dans la mesure du possible, intégrer les transports scolaires dés-pécialisés.
- Afficher les informations relatives aux solutions de rabattement de type parking relais et spécialisés (vélo, covoiturage) aux terminus des lignes urbaines.

Par ailleurs, il incombe aux autorités organisatrices de transports et aux collectivités chargées des compétences de voirie de vérifier que l'intermodalité permise virtuellement sur le site internet puisse bien se concrétiser sur le terrain : un accès piéton et un stationnement vélo

41. Jean Lenoir, Fnaut.

42. Prentsoft, société éditrice spécialisée dans les systèmes de transport intelligent et Green Monkeys, spécialisé dans le covoiturage dynamique ont développé le programme TRAC-TIF qui coordonne les services de transport à la demande et les offres de covoiturage. Ce type d'outil pourrait être intégré dans les systèmes d'information pour répondre aux recherches des usagers.

CHAPITRE IV : INFORMER ET COMMUNIQUER

VERS DES CENTRALES DE MOBILITÉ RÉGIONALES MULTIMODALES ET INTEROPÉRABLES*

Le département de l'Oise s'est doté d'un système d'information très intégré : avec vélo, covoiturage, transport à la demande, intermodalité, etc.

Le projet du syndicat mixte intermodal régional de transports (SMIRT) de centrale de mobilité régionale dans le Nord-Pas-de-Calais apportera des informations aux voyageurs sur l'ensemble des modes de transports et offres de mobilité du territoire : covoiturage, modes actifs, service de mobilité en libre service et transport à la demande compris.

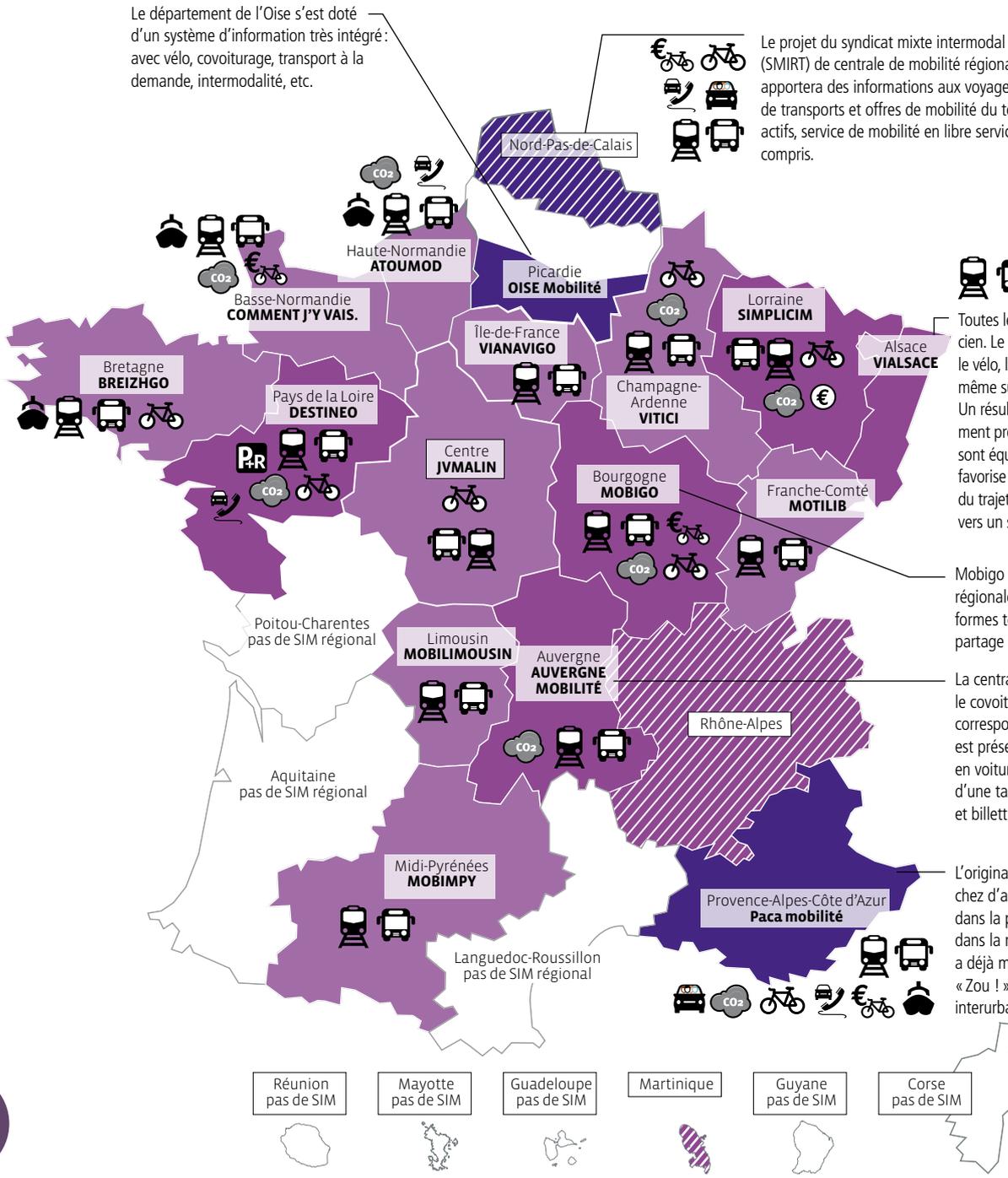


Toutes les AOT participent au SIM alsacien. Le calculateur d'itinéraire comprend le vélo, le bus, le car, le tram, le train, même sur les trajets transfrontaliers. Un résultat 100% vélo est systématiquement proposé. Dans une région où les bus sont équipés de porte-vélos, cette offre favorise l'intermodalité. Le bilan carbone du trajet n'est pas proposé. Le site renvoie vers un site de covoiturage.

Mobigo renvoie aussi vers la centrale régionale de covoiturage et les plateformes territoriales de mobilité. L'auto-partage est en cours de déploiement.

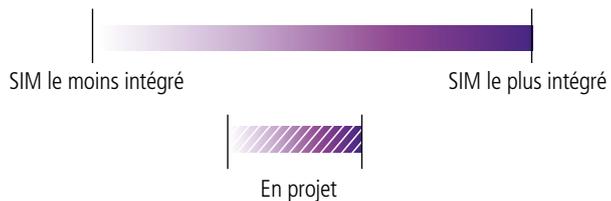
La centrale auvergnate peut proposer le covoiturage s'il n'existe pas de correspondance. L'impact écologique est présenté pour l'itinéraire en TC et en voiture. La région étudie l'extension d'une tarification intégrée multimodale et billettique commune.

L'originalité de PACA Mobilité, comme chez d'autres régions côtières, réside dans la possibilité d'intégrer le bateau dans la recherche d'itinéraire. La région a déjà mis en place une carte unique « Zou ! » pour les trains et les transports interurbains.



Services de transport intégré dans le calculateur d'itinéraire :

- Train régionaux
- Transports collectifs urbains et autocars
- Vélo
- Vélo libre service
- Coût du trajet
- Bateau
- Impact environnemental
- Covoiturage
- Transport à la demande
- Parking relais



*Cette cartographie des systèmes d'information multimodale peut évoluer avec l'intégration progressive de nouveaux services et l'émergence de nouveaux SIM régionaux.

CHAPITRE IV : INFORMER ET COMMUNIQUER



© Challenge Mobilité Rhône Alpes

sécurisé dans les gares et les stations d'arrêts pour les modes actifs, une signalisation claire et visible pour orienter l'utilisateur sans difficulté d'un mode à l'autre et progressivement un titre de transport unique pour effectuer un déplacement comprenant plusieurs correspondances. Dans les Deux-Sèvres, le Conseil général et les communautés d'agglomérations compétentes pour l'organisation des transports se sont réunis pour ouvrir le site Mobilite79.fr mais les rabattements ne sont pas possibles dans les gares.

La région semble être l'échelle la plus pertinente pour construire une centrale d'information multimodale intégrée, à condition que toutes les autorités organisatrices coopèrent. Il est par conséquent souhaitable de faire évoluer l'organisation des transports vers des structures et services de type syndicat mixte qui encouragent et facilitent à la fois la collaboration rapprochée entre AOT et le partage d'informations, à l'instar du SMIRT Nord-Pas-de-Calais ou du Système Intégré des Services à la Mobilité dans l'Oise (SISMO). La participation des AOT urbaines, métropolitaines et départementales aux côtés de la région est très importante pour assurer une continuité territoriale entre ville, campagne et montagne. Dans tous les cas, le porteur de projet doit s'assurer de la participation active des différentes AOT.

📍 Des centrales locales mais interopérables

Certaines centrales départementales existantes comptent parmi les modèles les plus aboutis de SIM car elles intègrent le covoiturage, le vélo personnel et libre service, et les combinaisons covoiturage + transports en commun, vélo+ transports en commun, la voiture puis le transport collectif (exemple de la centrale le Pilote des Bouches du Rhône), parce qu'elles fournissent des informations qui dépassent le périmètre départemental (exemple de Viaoo dans le Finistère) ou bien intègrent le transport à la demande et le bilan carbone (Oise Mobilité).

Certaines collectivités craignent la dispersion des informations et des potentiels usagers du covoiturage avec la multiplication des sites de mise en relation et d'information. Mais la superposition de systèmes d'informations multimodales n'est pas en soi un obstacle si les systèmes deviennent interopérables. L'essentiel est donc de permettre une interopérabilité entre les centrales de mobilité et de covoiturage régionales et locales de façon à permettre à la centrale de se synchroniser avec d'autres SIM.

Certes, le coût des technologies et logiciels nécessaires est important mais il décroît avec l'effet d'apprentissage lié à leur démultiplication sur les différentes centrales existantes. Il est indispensable que les centrales de mobilité se coordonnent pour fournir des informations fiables et actualisées, voire même circonstanciées (pour celles fonctionnant en temps réel). Les centrales locales ont une plus-value importante, et il est parfois possible de les faire correspondre aux maisons de la mobilité qui se développent sur le terrain, notamment parce qu'elles prévoient généralement une permanence téléphonique accessible pour les personnes sans accès internet et renvoient à un espace d'accueil physique.

Perspectives sur le rôle de l'État : l'interopérabilité des SIM est clé pour nous permettre d'évoluer vers un système national d'information multimodale. L'État doit favoriser la création de centrales de mobilité performantes et multimodales, afin que tous les territoires soient couverts. Cela suppose des financements pérennes et une mise en relation des différentes plateformes d'informations existantes. Afin d'assurer un maillage du territoire complet, la mise en place d'une **centrale de mobilité au niveau national**, comme annoncée par le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, le 11 février 2014 pour 2015, et synchronisée et déclinée au niveau local, est souhaitable. La collaboration de l'État et la Région, en lien avec d'autres collectivités locales françaises et l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billetterie AFIMB, devrait aboutir sur un projet de mise en réseau des calculateurs d'itinéraires permettant des recherches d'adresse à adresse partout en France.

📍 Aller plus loin : faire connaître ces outils et les rendre attractifs

1- Au delà de l'impératif de développer un outil pratique d'utilisation (et préférablement décliné sous format d'application mobile), lui attribuer un nom sympathique et facilement mémorisable, ainsi qu'une charte graphique reconnaissable favorise l'appropriation du dispositif par les usagers.

2- Il ne suffit pas de développer l'outil le plus complet et pratique au monde si celui-ci n'est pas connu des usagers. Une campagne de communication conséquente et multimédias est essentielle (affichage dans les transports, communication média, réseaux sociaux, bulletins municipaux, etc.). Avec créativité et humour, certains arrivent même à faire le buzz. La région auvergnate a tourné un clip vidéo parodiant une série télévisée de grande audience pour lancer sa centrale de mobilité.⁴³

43. <http://www.youtube.com/watch?v=thTVMU3DJIA>



Coût
De 50 000€ à 500 000€
selon l'échelle



Échelle
Commune /
Département
/ Région

FICHE 13

Communiquer et animer autour du dispositif

Tous les retours d'expériences témoignent de l'importance déterminante des campagnes de communication et d'information locales et nationales pour le développement des mobilités alternatives : covoiturage, autopartage, autostop, vélo et vélo à assistance électrique. Sans communication grand-public, les mobilités partagées resteraient des initiatives isolées. Pour familiariser une population à un nouveau service de mobilité ou redynamiser celui-ci, voire atteindre une masse critique d'utilisateurs, il convient de développer un plan de communication pour le lancement et le développement du dispositif.

- Le lancement d'un nouveau service doit faire l'objet de publicité dès le début.
- La communication et l'animation doivent s'inscrire dans la durée
- Les campagnes médiatiques contribuent à lever les barrières psychologiques.
- L'animation lors de grands événements sur le terrain permet de sensibiliser d'autres personnes.

44. Source : Le covoiturage : des pistes pour favoriser son développement, CERTU, 2013.

Le CERTU⁴⁴ a classifié les grands principes et outils de communication pour amplifier la dynamique de covoiturage. Pour beaucoup, ils s'appliquent aux différentes formes de mobilité alternatives et sont déjà testés dans différents territoires.

Quelle communication pour quel objectif?

PRINCIPES		DESCRIPTIFS	EXEMPLES
Information, communication médias, et promotion	Ponctuelle	- Lors d'évènements divers - Au près des associations des lycées, des écoles - Via l'organisation de débats et conférences - Par des manifestations (journée autostop, parade, jeux)	Jeux tirage au sort, semaine de la mobilité, concerts et festivals, les trophées et « challenges mobilité » en Rhône-Alpes...
	Permanente	- Articles et interviews dans la presse locale et à la radio - Lettre communale et intercommunalités - Encarts dans les lettres d'information - Pages sur les sites internet - Mailing et listes de diffusion - Affichage en mairie - Bouche-à-oreille	La publication d'articles dans les médias a induit une hausse de fréquentation des aires de covoiturage dans les Pays de la Loire.
Créer des supports de communication pertinents		- Kit du covoitureur - Logo - Plaquette de présentation - Flyers	Les kits Rézo pouce, les chartes graphiques, les campagnes ludiques donnent un aperçu positif de l'autostop.
Aborder les différentes motivations motivations du covoiturage		- Les économies réalisées (pour l'usager, les entreprises) - Les émissions évitées (climat et pollution de l'air et santé) - Diminution de la congestion - Convivialité	La campagne de communication du Val D'Ille communique sur ces différents enjeux.

Source : Certu.

CHAPITRE IV : INFORMER ET COMMUNIQUER



© Communauté de communes du Val d'Ille

La communauté de communes a sollicité la participation des habitants à sa campagne de communication.

📍 Les outils de communication

La création d'une charte graphique simple et précise sur les visuels, supports, articles et billets de transports renforce la visibilité d'un service et aide l'utilisateur à se familiariser avec celui-ci. Un usager potentiel éprouvera de l'intérêt pour un service après en avoir entendu parler un certain nombre de fois. Attribuer un visuel, une accroche et un nom singulier au service peut lui conférer une identité.

Le porteur de projet peut aussi faire le choix d'une communication originale et ludique pour marquer les esprits. L'humour est un bon vecteur de sensibilisation, surtout quand il s'agit d'enjeux environnementaux et climatiques. Les supports de communication de la communauté de communes du Val d'Ille sont à ce titre une bonne illustration.

Une campagne de communication est d'autant plus réussie qu'elle aborde différents atouts des nouvelles mobilités (covoiturage, auto-stop) afin de sensibiliser différents profils d'individus :

- Les économies réalisées (pour l'utilisateur, les entreprises).
- Les émissions évitées (climat et pollution de l'air et santé).
- Diminution de la congestion.
- Convivialité.

📍 Communiquer lors d'événements grand public

La plupart des actions de sensibilisation se tiennent pendant la traditionnelle semaine européenne de la mobilité, ce qui, dans une petite ville ou un village peut effectivement bénéficier d'une grande visibilité. À cette occasion, les meilleures opérations de communication restent les actions de rue (débarquement d'ours blancs, pièces de théâtre...), les jeux et tests autour des services de mobilité, les tirages au sort, etc.

Les rassemblements populaires (comme les fêtes traditionnelles ou les festivals musicaux) représentent des opportunités intéressantes pour communiquer et sensibiliser autour des mobilités alternatives comme le covoiturage.

Afin de pousser les habitants à essayer d'autres types de mobilités, les communes et intercommunalités pourraient jouer le jeu de la journée internationale sans voitures (chaque 22 septembre). C'est souvent par la pratique que les usagers se familiarisent le mieux avec une autre forme de mobilité.

📍 Communication média

La télévision et la radio restent les canaux de communication les plus efficaces pour toucher le grand public. Les acteurs des nouvelles mobilités devraient les solliciter davantage pour faire connaître leurs actions et sensibiliser de potentiels usagers en ciblant par exemple les radios locales, associatives notamment. Les collectivités peuvent financer des spots radio pour communiquer sur les nouveaux services existants sur le territoire. Blablacar constate des pics de trafic covoiturage suite à ses interventions télévisées, cela devrait inciter les collectivités à intervenir auprès des médias locaux et régionaux. Les Français sont convaincus des bénéfices du covoiturage, la personnalisation des histoires et des messages diffusés dans les outils de communication peut aider au passage à l'acte des usagers potentiels.

📍 Enseignements : la communication est partie intégrante des mobilités alternatives

- Prévoir un plan de communication et un budget communication (externe et interne) en amont du projet.
- Disposer de ressources humaines qualifiées pour la communication grand public.
- Multiplier les canaux de communication et activer différents leviers de sensibilisation : écologique, économique, social et santé (pour les modes actifs).

CHAPITRE V : ANIMER ET ACCOMPAGNER ACTIVEMENT

FICHE 14

Les maisons de la mobilité



Coût
Environ
100 000€ /an



Échelle
Communauté
de communes



© Parc du Pilat (Rhodanie) - Xavier Pagès

Les maisons, plateformes ou agences de mobilité sont des centres tous publics dédiés à la mobilité. Elles proposent de l'information via un centre d'appels et des services à la mobilité (conseils, formations, prêt de véhicules, covoiturage, aides financières). Leur objectif principal est de garantir le droit à la mobilité pour tous et de diminuer le recours à la voiture et l'autosolisme. Elles sont généralement portées par la coopération des collectivités locales et des associations à but non lucratif à l'échelle du bassin de vie.

Les missions de la maison de mobilité

45. Patrick Sucche, Directeur d'Altermodal, Inddigo dans Cler Infos n°88. Mai Juin 2012.

Les autorités organisatrices de transport urbain des agglomérations de plus de 100 000 habitants ont l'obligation de mettre en place un service d'information multimodale sur les transports. En pratique ce type de service existe dans divers territoires et à différentes échelles, sous forme de centre d'appel, de site internet ou de lieu d'accueil et de rencontre où peuvent se rencontrer particuliers et conseillers en mobilité. C'est le cas de la maison de mobilité MOPI située dans le parc naturel régional du Pilat au croisement de plusieurs départements. La valeur ajoutée d'une agence ou maison de la mobilité est de pouvoir offrir un point de contact direct avec les habitants, idéalement dans un lieu d'accueil physique facilement accessible.

Le personnel des maisons de mobilité peut être rattaché à différentes structures associatives ou publiques. Sa principale mission consiste à orienter les particuliers vers des solutions de mobilité plus durables en apportant une information multimodale sur les transports disponibles. La maison de mobilité peut aussi offrir de nouveaux services de mobilité (mise en relation pour le covoiturage, prêt ou location de deux-roues ou véhicules particuliers), faciliter l'organisation de pédibus ou vélobus, etc. Les maisons de mobilité sont généralement à l'initiative des actions de sensibilisation à l'écomobilité menées dans les villages et les communes périurbaines, à l'occasion du lancement d'un nouveau service ou de la semaine européenne de la mobilité par exemple.

Elles jouent aussi un rôle dans le perfectionnement des politiques de mobilité locales, départementales et régionales car elles sont en contact direct avec les habitants et les entreprises et peuvent faire remonter des informations sur les besoins et les insatisfactions récurrentes par exemple. Ces services proposés doivent compléter l'offre existante et non concurrencer ceux déjà présents. C'est pourquoi, il est essentiel de réaliser un état des lieux des services, des pratiques et des besoins sur le territoire.

Les missions de conseil et d'accompagnement des entreprises et des particuliers assumées par le personnel des agences ou maisons de mobilité, aux côtés des actions des associations et des collectivités, gagneraient à être davantage connues et développées dans les milieux ruraux et périurbains (Cf. Fiche 15).

Les facteurs de réussite

- L'installation d'une maison (ou agence) de la mobilité nécessite plusieurs années de travail avant de porter ses fruits. Le projet

doit donc être porté et financé de façon pérenne et suffisante par les collectivités territoriales pour permettre la rémunération de deux emplois temps-plein au moins.

- Les coordonnées des maisons ou plateformes de la mobilité doivent figurer sur les publications et sites internet des AOT, des communes et de la centrale de mobilité régionale. Le SIM Mobigo de la région Bourgogne recense les 16 plateformes de mobilité, connectées au système d'information multimodale.
- L'implication des élus et des autorités organisatrices dans le projet (locaux visibles et bien situés, communication et mobilisation d'autres élus autour du projet).
- La mise à disposition de services **visibles** comme la vélostation de Chambéry ou la mise à disposition de vélos à assistance électrique dans le Val d'Ille qui, en suscitant la curiosité et l'intérêt des habitants, permettent de faire connaître l'existence d'autres services comme l'accompagnement et le conseil en mobilité, qui sont moins visibles. Cette politique a résulté en une hausse de l'usage à la fois des transports en commun (+28% entre 2005 et 2009) et du vélo (+ 80% entre 2007 et 2011).⁴⁵
- La cohérence avec la politique d'aménagement et en particulier le stationnement : des contraintes progressives en ville centre pour limiter le stationnement des pendulaires en cohérence avec le PDU de la communauté d'agglomération et pour favoriser les visiteurs (stationnement de courte durée).
- La mise en place de services ciblés, destinés notamment aux personnes en insertion ou en situation de précarité renforce le projet.

Perspectives : vers des maisons de la mobilité mobiles pour toucher les plus isolés

De plus en plus de collectivités et d'associations ont pour idée de centraliser l'information dans une centrale de mobilité mobile (« le Mobilibus »), qui passerait dans les communes les plus reculées et compléterait l'action d'une maison de la mobilité. L'agence de mobilité de Chambéry a aménagé en 2013 un bus itinérant pour faire bénéficier d'autres communes de ses services d'information, de conseil et de billettique et de sa vélostation.

Autre solution, la démultiplication de la maison de mobilité sur le territoire. L'agence de mobilité ardéchoise basée dans la commune de Le Teil, a essaimé sur le territoire avec l'ouverture de 17 « relais infos déplacements », hébergés tant dans les offices de tourisme que les centres sociaux ruraux ou les centres d'information jeunesse.

**Coût**

De 200 000€ à plusieurs millions d'€ / an pour le personnel

**Échelle**

Communauté de commune / Pays / Département

CHAPITRE V : ANIMER ET ACCOMPAGNER ACTIVEMENT**FICHE 15**

Le conseil et l'accompagnement en mobilité

Le Conseil en Mobilité consiste à aider les acteurs de la mobilité à réduire l'utilisation quotidienne de l'automobile. La loi SRU encourage fortement les Autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) à inciter les entreprises publiques ou privées à mettre en œuvre des PDE, notamment via la mise en place de Conseil en mobilité dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. À l'instar de ce que font déjà certains territoires, il est crucial d'étendre la mission de conseil au delà des limites urbaines, au grand public, et aux nouvelles mobilités. L'investissement est élevé, à partager entre les collectivités mais il y a un retour positif grâce à l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs (le gain sur les recettes d'exploitation du réseau de transports collectifs est supérieur au coût financier du service). De plus il est possible de trouver une synergie avec le programme de lutte contre la précarité énergétique dans le logement.



© Je suis écomobile

📍 Pourquoi un conseil en mobilité ?

La mission du conseiller est guidée par le souci d'informer et d'autonomiser les personnes souhaitant se déplacer sur le thème des mobilités alternatives à la voiture particulière par le biais de l'animation. Elle apparaît en réponse au manque de considération et de compétence dans les collectivités pour gérer la mobilité, mais aussi au cloisonnement des compétences (transports, environnement, action sociale), des offres de transports et des services de mobilité. Si ce n'est pas son objectif premier, le conseil en mobilité met tous ces éléments en cohérence afin d'être en mesure d'accomplir sa mission.

📍 Qui organise le conseil en mobilité ?

On différencie principalement sept types de structures. Parmi elles, les intercommunalités pilotent plus de la moitié des conseils en mobilité, les Chambre de commerce et d'industrie en dirigent 16%, comme les associations locales. Les collectivités territoriales, les services de l'État (DDEA, DREAL), les opérateurs de transports publics ou les Agence d'Urbanisme peuvent également porter des CeM⁴⁶. Cet éclatement montre qu'il manque un dispositif structuré d'aide au développement des conseils en mobilité et à la pérennisation de ceux qui existent déjà. Alors que les AOT vont devenir autorités organisatrices de mobilité, le conseil mobilité devrait rentrer dans leurs nouvelles compétences, quand il n'est pas déjà assumé par les maisons de la mobilité.

Le conseil en mobilité peut être effectué soit à l'échelle du bassin de vie (dont le périmètre territorial de la communauté de communes ou du pays se rapproche) soit dans certains cas, du département pour toucher les zones rurales isolées. Il faut à tout prix dépasser le périmètre de transports urbains (PTU) pour faire évoluer la mobilité en zones périurbaine et rurale.

📍 Une démarche pluri-acteurs qui nécessite un chef de file bien identifié

- Des initiatives privées de conseil en mobilité peuvent se développer en parallèle, mais l'expérience montre qu'il est très souhaitable qu'elles s'organisent en travaillant avec l'AOTU de manière à garantir une bonne efficacité et complémentarité des actions entre villes et campagnes. Les collectivités locales doivent être impliquées le plus en amont possible du projet car elles maîtrisent les différentes compétences de transports, d'urbanisme, d'aménagement, d'action sociale, économiques ou encore, scolaires et peuvent apporter ensemble une réponse globale alors que le conseiller en mobilité construira une connaissance partagée et collective de la problématique et des solutions mobilité sur le territoire.

46. ADEME – Management de la mobilité, État de l'art des Conseils en mobilité, mars 2010.

L'exemple de l'agence Écomobilité à Chambéry

C'est une association professionnelle de mobilité qui a reçu le mandat de l'AOTU pour organiser la mobilité et conseiller les collectivités sur leurs politiques de déplacements. Son service de conseil itinérant Mobil Conseil aide les particuliers à rechercher des itinéraires. La réussite de ce projet (16 personnes salariées aujourd'hui, dont 10 pour le conseil en mobilité) est le fruit d'une combinaison originale des fibres militantes et techniques des salariés de l'association mises au service des activités de sensibilisation et de conseil.

CHAPITRE V : ANIMER ET ACCOMPAGNER ACTIVEMENT



© Je suis ecomobile



© Cycle & Rail

📍 Action de conseil auprès des entreprises

47. Projet de recherche Mour, coord. Jean-Paul Carrière, Nouvelles mobilités et urbanisme rural dans les espaces à faible densité <http://citeres.univ-tours.fr/spip.php?article1285>

Le **conseil en mobilité** est particulièrement connu pour son action auprès des entreprises. Dans ce travail d'accompagnement des employeurs et des salariés, le conseiller en mobilité peut apporter des informations et faciliter la mobilité tous modes confondus : transports collectifs, modes actifs, covoiturage et autopartage, jusqu'à l'accomplissement d'un plan déplacements entreprise (PDE) efficace et englobant.

Intermédiaire entre les entreprises, les collectivités et les acteurs de la mobilité, mais aussi entre les entreprises elles-mêmes, le conseil mobilité peut faire émerger des **plans de déplacements inter entreprises (PDIE)** dont l'efficacité environnementale est encore plus intéressante, notamment parce qu'ils augmentent les chances d'appariements entre covoitureurs, des convois de bus cyclistes et permet de mutualiser des services (stationnements vélos ou covoiturage par exemple).

L'enquête de l'Ademe sur le conseil en mobilité en France fait apparaître une demande des entreprises pour l'accompagnement dans la **pérennisation des plans de déplacements** entreprises, l'implication des conseillers en mobilité étant aujourd'hui focalisée sur l'information et le lancement des PDE. Des conférences, débats, lettre d'informations, jeux-concours peuvent être organisés pour dynamiser un PDE, tout comme le suivi et l'évaluation des actions du PDE au niveau de l'entreprise (calcul du report modal et bilan carbone des déplacements des salariés, par exemple). Le conseiller peut aussi animer sur le long terme un club mobilité au sein de l'entreprise.

Au delà de la promotion des mobilités alternatives à l'auto-solisme, il revient au conseiller de mobilité, interface entre les différents acteurs de la mobilité, de sensibiliser les employeurs sur les changements de comportement liés au travail : télétravail encadré mais encouragé, notamment pour les salariés qui souffrent d'éloignement de leur domicile, horaires plus souples de façon à augmenter leurs chances d'appariement pour le covoiturage, etc.

Pour les salariés particulièrement éloignés du lieu de travail, ou qui ne bénéficient pas d'une desserte en transports, le conseiller est effectivement le meilleur interlocuteur qui puisse faciliter et légitimer la mise en place d'une politique de **télétravail**.

📍 Accompagner les ménages

Le projet Mour⁴⁷ a testé les programmes de conseil et d'accompagnement personnalisé (Travel feedback programs) par le biais d'une expérimentation Défi mobilité qui a été menée auprès de 19 ménages possédant deux voitures au sein du parc naturel régional Loire Anjou Touraine, un territoire décrit comme rural polarisé.

Les chercheurs ont identifié quatre phases dans ce processus : 1) le bilan des déplacements en termes de coûts et d'émissions pré- et post-expérimentation, 2) la proposition d'alternatives, 3) le suivi régulier et individuel et enfin, 4) le travail en groupe.

Les chercheurs ont trouvé que des changements de comportement étaient déjà à l'œuvre et pouvaient être renforcés. Les habitants des zones rurales ont déjà le réflexe de limiter les déplacements en supprimant les déplacements inutiles ou en optimisant leur chaîne de déplacement. Ils développent aussi le covoiturage, utilisent les modes doux et les transports en commun.

Malgré les freins structurels (absence d'alternative) ou subjectifs (pas envie de changer de mobilité) les ménages concernés ont réduit leur utilisation de la voiture et sont devenus plus sensibles à la question de la mobilité. Cette action a aussi donné lieu à la relocation d'activités.

Afin de lever les appréhensions, l'accompagnement des particuliers se poursuit même sur le terrain. L'association Rézo Pouce, qui facilite l'autostop dans le sud de Toulouse, mène des actions poussées d'accompagnement en accompagnant physiquement les autostoppeurs potentiels sur le terrain aux arrêts sur le Pouce.

En établissant un lien direct entre les usagers (particuliers et entreprises), le conseiller en mobilité peut **évaluer l'acceptabilité individuelle et sociale** d'une solution de mobilité, et contribuer à l'appropriation du service ou de l'offre de mobilité par la personne via la démonstration, l'expérimentation ou la pratique accompagnée.

Au-delà de leurs actions auprès des entreprises pour ses salariés et des structures d'action sociale pour les publics ciblés, les centrales de mobilité locales sont les plus à même d'enclencher et de continuer ce travail d'accompagnement personnalisé, au même titre que les points info énergie pour la rénovation.

CHAPITRE V : ANIMER ET ACCOMPAGNER ACTIVEMENT



📍 Freins et difficultés rencontrés par le conseil en mobilité

- Le manque de reconnaissance du rôle du conseil en mobilité est l'un des principaux obstacles à son développement, pourtant incontournable dans la recherche d'alternatives à la voiture en milieu peu dense. Le conseil en mobilité doit être mieux identifié, officialisé voire institutionnalisé et systématisé pour devenir une activité plus visible des politiques de mobilité mais aussi d'action sociale des collectivités.
- Les contraintes budgétaires ne permettent pas de répondre à toutes les sollicitations, notamment des entreprises. L'institutionnalisation du conseil mobilité dans les compétences des autorités organisatrices de mobilité devrait débloquer ces freins (à condition que les financements suivent), tout comme le soutien aux associations mandatées ou subventionnées pour effectuer cette mission. Le développement des conseils en mobilité dans les zones rurales et périurbaines doit à tout prix être encouragé, en dépit de leurs ressources financières limitées.

📍 Perspectives de développement du conseil et de l'accompagnement mobilité

01. Compétences

Le conseil en mobilité doit être compris dans les nouvelles compétences des nouvelles autorités organisatrices de mobilité. Son rôle sera ainsi mieux identifié par les élus et techniciens, les organisateurs de services, les collectivités, les entreprises et les usagers. Il faut ancrer cette mission dans la loi.

02. Collaboration

Pour contribuer à la mobilité soutenable dans les milieux denses, les communes, communautés de communes et départements doivent collaborer entre eux. La connaissance des conseillers en mobilité doit dépasser celle des réseaux urbains afin d'apporter une réponse aux personnes désirant se déplacer hors de l'agglomération vers le périurbain ou le rural et inversement.

03. Former des conseillers en mobilité

Afin d'officialiser et de mieux définir la mission de conseiller mobilité, une formation dédiée pourrait être développée au même titre que celle amenant au métier de conseiller en espace info énergie. Il pourrait être pertinent d'élargir les compétences des conseillers en espace info-énergie aux enjeux de la mobilité afin de mettre à profit le maillage du territoire national de ce réseau de plus de 230 espaces d'accueils info-énergie pour développer la mission de conseil mobilité auprès des particuliers. Ce sont parfois les mêmes ménages qui sont concernés par l'isolement géographique et la précarité énergétique.

En **Wallonie** par exemple, une formation est dispensée à la fois par un spécialiste de la mobilité pour les aspects techniques mais aussi par des intervenants extérieurs spécialisés dans les matières telles que le vélo, le transport en commun, l'aménagement du territoire, le stationnement, l'environnement, les personnes à mobilité réduite.

04. Créer un réseau de conseillers

À l'image du réseau qui se développe en Belgique, les conseillers en mobilité gagneraient à partager leurs expériences et les informations qu'ils détiennent et à collaborer de manière régulière. Former les conseillers permet de les faire monter en compétence mais aussi de leur conférer un rôle plus important dans leur propre structure.

Enfin, nous pourrions imaginer que l'accompagnement à la mobilité soutenable s'inscrive dans le cadre des Services Locaux d'Intervention pour la Maîtrise de l'Énergie SLIME, coordonnés par le CLER et devienne éligible aux Certificats d'Économies d'Énergie afin de contribuer à la maîtrise de la consommation d'énergie dans le secteur des transports.

Conclusion



© Lorelei Limousin

Mobilité et transition énergétique sont compatibles dans les milieux peu denses !

Ainsi de nombreux territoires ont engagé la transition vers une mobilité soutenable. Toutes leurs initiatives nous renseignent sur la voie à suivre pour une démultiplication efficace et rapide face à des enjeux pressants. Elles révèlent un *modus operandi* « connaître, organiser, développer, informer, accompagner » applicable pour chaque territoire.

Les outils présentés pour connaître, organiser, informer ou accompagner seront souvent transposables quels que soient les types de territoires. Pourtant ils ne sont pas forcément à la portée de tous, faute de moyens financiers ou d'ingénierie locale. Il est donc nécessaire pour la conception d'une politique de mobilité efficace de s'associer et de coopérer a minima à l'échelle de la communauté de communes ou du pays, idéalement au niveau régional. En particulier quand il s'agit de définir et développer l'offre de mobilité alternative qui, elle, différera d'un territoire à l'autre en fonction de sa population et de ses besoins spécifiques.

C'est pourquoi même au delà des collectivités locales il est essentiel d'associer tous les acteurs de la mobilité dans la définition de cette offre : opérateurs de transports en délégation ou privés, usagers... Son objectif final doit être d'offrir des alternatives porte-à-porte à la voiture individuelle convaincantes, c'est-à-dire sûres, simples d'usage, fiables sur les horaires et peu coûteuses.

L'exemple de nombreux territoires nous prouve que c'est aujourd'hui possible alors qu'attendons-nous pour retirer les bénéfices sociaux, économiques et environnementaux qui découleront d'une transition vers une mobilité soutenable réussie !



LE RÉSEAU ACTION CLIMAT

Le Réseau Action Climat-France (RAC-F) est une association spécialisée sur le thème des changements climatiques, regroupant 18 associations nationales de défense de l'environnement, de solidarité internationale, d'usagers des transports et d'alternatives énergétiques.*

Le RAC-F est le représentant français du Climate Action Network (CAN) fort de 700 associations membres dans le monde.

Les missions du RAC-F sont :

- Informer sur les changements climatiques et ses enjeux.
- Suivre les engagements et les actions de l'État et des collectivités locales en ce qui concerne la lutte contre le changement climatique.
- Dénoncer les lobbies et les États qui ralentissent ou affaiblissent l'action internationale.
- Proposer des politiques publiques cohérentes avec les engagements internationaux de la France.

Réseau Action Climat-France

2 bis, rue Jules Ferry - 93100 Montreuil
Tél. : 01 48 58 83 92 - Fax : 01 48 51 95 12
infos@rac-f.org

www.rac-f.org

* Agir pour l'environnement, Alofa Tuvalu, Les Amis de la Terre, le Cniid (Centre national d'information indépendante sur les déchets), le Cler (Réseau pour la transition énergétique), la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, la Fédération française des usagers de la bicyclette, Greenpeace, le GRET, Helio International, HESPUL, la Ligue de protection des oiseaux, Oxfam-France, Solar Génération, le Réseau sortir du nucléaire, WECF (Women in Europe for a Common Future), le WWF et 4D (Dossiers et Débats pour le Développement Durable.)



LA FONDATION NICOLAS HULOT

Créée en 1990, la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme œuvre pour un monde équitable et solidaire qui respecte la Nature et le bien-être de l'Homme. Elle s'est donné pour mission de proposer et accélérer les changements de comportements individuels et collectifs, et soutenir des initiatives environnementales en France comme à l'international pour engager la transition écologique de nos sociétés.

Reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle, la Fondation est une ONG environnementale représentative. A ce titre, elle siège dans plusieurs organismes consultatifs tels que le Conseil économique social et environnemental ou le Conseil national de la transition écologique.

Afin de mener à bien sa mission, la Fondation est à la fois un Think tank et un Do tank : elle combine, ainsi, la réflexion à l'action pour faire émerger un projet de société crédible et porteur d'espérance. L'écologie ne doit plus être une thématique parmi d'autres mais constituer le cœur de l'action publique et privée.

Laboratoire d'idées innovantes pour la transition écologique, le Think tank de la Fondation élabore des propositions en lien avec son Conseil scientifique et son réseau d'experts pluridisciplinaire et de haut niveau. Elles sont mises en débat à travers des publications, et diverses formes d'événements intellectuels et médiatiques. Les équipes de la Fondation les portent, ensuite, auprès des décideurs politiques et économiques. Il s'agit de passer du diagnostic scientifique aux propositions politiques dans tous les domaines de la société. Les thèmes de travail portent ainsi tant sur la finance que l'alimentation, la santé que l'éducation, la démocratie que la mobilité...

Par ailleurs, parce que la transition écologique est déjà imaginée, voire mise en œuvre localement, la Fondation est présente aux côtés des acteurs de terrain depuis plus de vingt ans, en France et à l'international. Elle soutient, valorise et diffuse, ainsi, au sein de son Do tank des initiatives porteuses d'avenir, afin de les démultiplier à plus grande échelle. Riche d'enseignements, la réalité du terrain inspire et nourrit la production intellectuelle.

Afin que chacun puisse s'approprier et se mobiliser en faveur de la transition écologique, la Fondation élabore des outils et des campagnes citoyennes qui ont pour objectif de fédérer les citoyens autour des propositions issues du think tank tout en valorisant les initiatives exemplaires.

 [WWW.FNH.ORG](http://www.fnh.org)

La Fondation Nicolas Hulot développe ses missions sur la mobilité notamment grâce au soutien du mécénat d'entreprises, avec ses partenaires fondateurs (L'Oréal & TF1), et son partenaire thématique (SNCF).

Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain

Les territoires périurbains et ruraux abritent une population croissante, attirée par une qualité de vie jugée supérieure, ou contrainte par le marché immobilier. Au fil des décennies, s'est forgé un mode de vie fondé sur la voiture, indispensable à la mobilité quotidienne vers des bassins d'emplois, des services et des commerces éloignés. Ce modèle est aujourd'hui remis en question. Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et autres externalités négatives liées à l'usage intensif du véhicule individuel ? Comment aider les populations âgées ou précaires qui ne sont plus capables d'accéder à la voiture ? **Élus, citoyens et acteurs de la société civile commencent à apporter des réponses locales susceptibles de réduire cette dépendance au véhicule individuel.**

Cette publication, basée sur un recueil de témoignages, regroupe et analyse des initiatives parmi les plus convaincantes pour dessiner une mobilité plus soutenable dans ces territoires. Ces solutions sont présentées en suivant une démarche intégrée adaptable à chaque territoire.

- **Que faut-il connaître de son territoire et comment, pour mieux organiser la mobilité ? Quels rôles pour les élus locaux, les opérateurs de transport et les acteurs de la société civile et quels outils pour les associer dans la conception de schémas de mobilité alternative ?**
- **Quelles priorités pour développer les infrastructures et revaloriser les transports existants ?**
- **Comment développer efficacement les mobilités partagées et les mobilités actives sur son territoire ?**
- **Comment communiquer pour informer sur le développement d'une offre alternative ?**
- **Et enfin pourquoi et comment accompagner les ménages dans la transition vers une mobilité soutenable en milieu rural et périurbain ?**