

Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation

Annexes - Recueil de pratiques



Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation

**ANNEXES
RECUEIL DE PRATIQUES**

Juin 2016

Collection Références

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerecomma (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Remerciements

Cet ouvrage est une œuvre collective du Cerema produite avec le soutien du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

La coordination et la rédaction de ce document ont été réalisées par Cécile Clément-Werny (Cerema territoires et ville), Nicolas Merle (Cerema territoires et ville) et Julien Philipot (Cerema Sud-Ouest).

Le recueil de pratiques a été réalisé par :

- Jérôme Cassagnes (Cerema Méditerranée) ;
- Carine Flahaut (Cerema Sud-Ouest) ;
- Florence Girault (Cerema Méditerranée) ;
- Marie Huyghe (laboratoire CNRS-CITERES) ;
- Maxime Jean (Cerema Centre-Est) ;
- Samuel Lab (Cerema Est) ;
- André Nourisson (Cerema Sud-Ouest) ;
- Jacques Peigne (Cerema Sud-Ouest) ;
- Julien Philipot (Cerema Sud-Ouest) ;
- Nathalie Pitaval (Cerema Nord-Picardie) ;
- Rodolphe Pitre (Cerema Sud-Ouest) ;
- Nicolas Speisser (Cerema Est).

Les auteurs remercient également les relecteurs attentifs de ce document :

- Deniz Boy (CGET) ;
- Philippe Caradec (CGET) ;
- Olivier Crépin (AdcF) ;
- David Dubois (Cerema Centre-Est) ;
- Thomas Durlin (Cerema territoires et ville) ;
- Julie Gozlan (DGITM-FCD) ;
- Patricia Lejoux (LAET-ENTPE) ;
- Manuel Martinez (DGITM- FCD) ;
- Martine Meunier Chabert (Cerema territoires et ville) ;
- Marie Molino (Gart) ;
- Roman Prax (fédération des SCoT) ;
- Nathalie Racineux (Cerema Ouest).

Avertissement

Ce recueil de pratiques regroupe des mesures intéressantes qui peuvent être programmées dans le cadre de l'élaboration d'un plan de mobilité rurale. Il s'agit d'actions déjà mises en place sur le terrain et qui ont rencontré un certain succès.

Ces fiches ont été réalisées en 2015 et ne prennent donc pas en compte les plus récentes évaluations et évolutions des services présentés.

Recueil de pratiques

FICHE 1 : L'INTERMODALITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES OFFRES DE TRANSPORTS PUBLICS ET DES SERVICES DE MOBILITÉ SUR LE SECTEUR D'AUBENAS (ARDÈCHE).....	7
FICHE 2 : TRANSPORT SOLIDAIRE DANS LE SUNDGAU.....	12
FICHE 3 : LES GUIDES DE MOBILITÉ « MOBILITÉ EN CAMPAGNE » - PAYS DIGNOIS, PAYS SISTERONNAIS-BUËCH, PAYS DE CHAUMONT, PAYS DE HAUTE-PROVENCE.....	16
FICHE 4 : ACCOMPAGNER UNE ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ : L'EXPÉRIMENTATION « DÉFI MOBILITÉ ».....	20
FICHE 5 : PLUI DU CANTON DE FAUQUEMBERGUES.....	24
FICHE 6 : LE RÉSEAU D'AUTO-STOP ORGANISÉ REZO POUCE.....	29
FICHE 7 : STRUCTURATION ET HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU INTERURBAIN DE TARNBUS.....	33
FICHE 8 : LE RÉSEAU DE TRANSPORT À LA DEMANDE TEDI'BUS.....	37
FICHE 9 : LA CENTRALE DE MOBILITÉ ZAPT.....	42
FICHE 10 : L'AUTOPARTAGE DANS LES PARCS NATURELS RÉGIONAUX DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES.....	46
FICHE 11 : LE PLAN DE DÉPLACEMENTS EN MODES ACTIFS À SORÈDE (66)....	51
FICHE 12 : LA TRAVERSÉE DE CAUMONT-SUR-GARONNE.....	58

Fiche 1 : L'intermodalité et la complémentarité des offres de transports publics et des services de mobilité sur le secteur d'Aubenas (Ardèche)

Contexte

Aubenas est une commune de 11 500 habitants située dans le département de l'Ardèche. La commune est relativement éloignée des grands axes de communication que sont les autoroutes et les voies ferrées. Néanmoins, elle est au croisement de deux des principales routes du département de l'Ardèche, ce qui lui donne un caractère de centralité et ainsi un rôle majeur au sein de l'Ardèche méridionale. En 2003, lors de la création de la communauté de communes d'Aubenas-Vals, est ressorti d'une enquête menée auprès de la population son souhait de voir se développer les services de transport, qui jusque-là étaient assurés par le département et la Région. Pour répondre à cette demande, la collectivité a réalisé une étude qui proposait une réflexion croisée entre le logement et les transports. La communauté de communes d'Aubenas-Vals a porté ce projet de création d'un réseau de transport urbain sur six communes. Ces six communes ont alors formé le syndicat de transport intercommunal Tout'enbus. Les agents de la communauté de communes d'Aubenas-Vals ayant contribué à la création du réseau urbain ont rejoint le syndicat. En 2015, la commune de Saint-Etienne-de-Fontbellon a adhéré au syndicat qui regroupe dorénavant 25 500 habitants environ.

Objectifs

Les AOT présentes sur le secteur d'Aubenas cherchent à proposer des offres de mobilité cohérentes, complémentaires, dans le but d'offrir des possibilités de déplacements qui répondent aux besoins de la population. Pour cela, elles souhaitent :

- développer les offres de transports publics ;
- faire connaître à la population l'existence et le fonctionnement des offres de mobilité et l'inciter à les utiliser ;
- développer de nouvelles formes de mobilités complémentaires aux bus et aux cars ;
- renforcer la cohésion sociale.

Description des réalisations

Les AOT, la communauté de communes d'Aubenas-Vals et les communes se sont organisées en optimisant la synergie de leurs actions. Les principaux résultats sont :

Le développement du réseau de transport urbain et des services de mobilité

En 2007, la communauté de communes a lancé, à titre expérimental, un service de deux navettes dans le centre d'Aubenas. Dès l'origine de cette démarche, la collectivité a su fédérer autour de son projet de création d'un réseau de transport urbain, en étant soutenue par la Région Rhône-Alpes et le département de l'Ardèche, et en associant la population à l'évaluation et l'amélioration du réseau en construction.

Cette démarche a permis de construire et d'ajuster, pas à pas, les services de transport proposés.



Les motivations sociales à l'origine de la création du réseau urbain se sont notamment traduites par la mise en place d'une tarification très basse, puisque le prix du titre de transport, valable toute la journée, était de 0,50 € jusqu'en 2015, ce qui faisait de ce réseau urbain le moins cher de France (hors réseaux gratuits). La grille tarifaire a évolué en 2015, une fois les usagers fidélisés et le réseau largement étoffé. Le syndicat Tout'enbus a développé progressivement son activité, que ce soit avec la création de nouvelles dessertes, ou bien encore avec la création, en 2013, d'un service de location de vélos à assistance électrique (VAE) afin de proposer une nouvelle solution de déplacement doux. Les VAE sont adaptés au

relief de l'agglomération et permettent aux habitants qui ne disposent pas de desserte ou d'offre de bus adaptées à leur besoin d'avoir à disposition une solution de mobilité complémentaire aux bus et aux cars. Le syndicat propose des abonnements pour des durées d'un mois (30 €) à une année (260 €) qui sont remboursables à hauteur de 50 % par les employeurs.

La complémentarité des offres

La Région Rhône-Alpes propose une offre routière soutenue pour compenser l'absence de service ferroviaire en Ardèche. Ainsi, les lignes de cars Aubenas-Montélimar et Aubenas-Valence (via Privas), réalisent respectivement une vingtaine et une douzaine d'allers-retours quotidiens. Le département de l'Ardèche, quant à lui, propose principalement des services de transport pour les scolaires, même si certaines lignes régulières s'adressent à tous les publics. Les lignes à vocation scolaire offrent plusieurs arrêts sur la commune d'Aubenas, à proximité des établissements d'enseignement. Les offres de la Région et du département ne sont pas en concurrence sur les destinations de Valence par Privas et de Montélimar. En contrepartie, les lignes régionales offrent un niveau de desserte adapté aux pratiques départementales.

La création d'une gare routière multipartenariale

Dès les premières réflexions sur la création du réseau urbain, la communauté de communes, le département et la Région ont souhaité créer un pôle multimodal qui soit facilement accessible par les lignes départementales et régionales et bénéficie d'une desserte par les lignes urbaines. La gare routière a été créée au croisement des deux principales routes de l'Ardèche méridionale, sur lesquelles circulent les cars du département et de la Région. Ce projet s'est concrétisé avec la participation de la ville d'Aubenas en 2010.

Le déploiement de moyens facilitant l'intermodalité et la complémentarité des modes de déplacement

- Parkings-relais

Trois parkings-relais facilitent l'interconnexion voiture / TC.

Le dernier parking-relais aménagé est une réalisation conjointe du syndicat et de la Région. Il dispose de stationnements pour les voitures et les vélos et fait aussi fonction d'aire de covoiturage.

- Points de correspondance et coordination des fiches horaires

Les trois réseaux disposent de plusieurs points de correspondance. Pour optimiser la complémentarité des offres, les AOT tentent d'harmoniser les fiches horaires de leurs services en fonction des contraintes de chacun.

- Carte OÙRA !

L'achat des titres de transport est facilité par la possibilité pour les usagers de charger sur une unique carte (carte OÙRA !) les titres de transport des trois réseaux. Pour cela, le syndicat Tout'enbus a équipé ses bus d'un système de billettique sans contact.

- Voie douce

La communauté de communes d'Aubenas-Vals réalise la construction d'une voie douce, financée en partie par la Région Rhône-Alpes, afin de favoriser les modes actifs de déplacement. Cette voie sera en connexion avec un parking-relais pour encore accroître la complémentarité des modes.

La sensibilisation de la population pour les transports publics

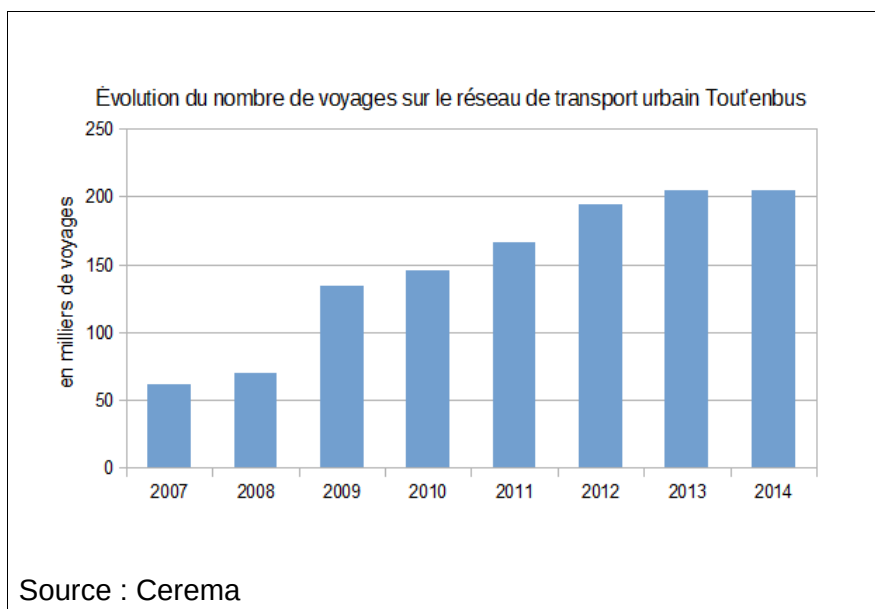
L'absence d'une présence marquée des transports publics sur le secteur d'Aubenas a généré un manque de connaissance de leur fonctionnement par la population. Aussi, les AOT ont engagé des actions de sensibilisation sur le fonctionnement des transports publics. À ce titre, le syndicat effectue des interventions dans diverses structures : écoles, organismes sociaux, collectifs pour personnes âgées, etc. Les informations communiquées sont multimodales, elles concernent tous les réseaux, sans distinction. L'association Mobilité 07, qui diffuse de l'information sur les moyens de déplacement en Ardèche, travaille avec les AOT sur ce thème. Elle aide notamment les personnes en situation précaire à développer leur mobilité, par l'explication du fonctionnement des réseaux de transports collectifs (plans, horaires, tarifications, etc.) et peut, au besoin, poursuivre la pédagogie sur le terrain en accompagnant une personne pour un déplacement afin de montrer concrètement la manière d'utiliser des transports collectifs.

Enfin, le syndicat Tout'enbus a lancé, à partir de 2010, la réalisation de plans de déplacements entreprises / administrations en associant la CAF, la CCI, les communes et les entreprises, ce qui permet de sensibiliser les employeurs et les employés à l'usage des transports publics.

Résultats

Les actions mises en œuvre par le syndicat Tout'enbus, la Région Rhône-Alpes, le département de l'Ardèche, la communauté de communes d'Aubenas-Vals et les communes, ont permis d'apporter de nouvelles solutions de mobilité qui sont de plus en plus utilisées par les usagers, comme le montre :

- la fréquentation croissante du réseau Tout'enbus (cf. illustration) ;
- le taux de remplissage élevé des parkings-relais et du parking de la gare ;
- la bonne fréquentation de la gare routière qui en fait un pôle multimodal reconnu ;
- la demande de location de VAE toujours supérieure à l'offre, et ce malgré l'extension du parc à 85 vélos ;
- la bonne fréquentation de la voie douce.



Outre le niveau de fréquentation, les témoignages reçus par le syndicat Tout'enbus montrent que les services de transport mis en œuvre sur le secteur d'Aubenas ont créé le lien social attendu.

Par exemple, des personnes âgées affirment pouvoir rester vivre à leur domicile grâce à la présence de transports publics ou bien encore les services sociaux, tels que la CAF et Pôle Emploi, soulignent l'apport positif du développement des services de transports publics, observé chez leurs usagers. Les sollicitations régulièrement reçues par le syndicat pour présenter le fonctionnement des réseaux de transports publics dans diverses structures (écoles, services sociaux, associations pour personnes âgées, etc.) confirment l'intérêt partagé pour ces services. Enfin, en matière de gestion de l'espace public, la gare routière permet de répartir le trafic des cars et des bus sur un deuxième pôle en périphérie de la ville, ce qui limite l'encombrement du centre d'Aubenas qui était auparavant l'unique point de convergence des cars.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

La réussite des actions mises en œuvre par les AOT sur le secteur d'Aubenas relève de plusieurs facteurs.

Une forte attente de la population, bien identifiée par les responsables politiques

La très forte attente de la population de pouvoir bénéficier de transports en commun a permis d'avoir un public intéressé et réceptif aux projets de mobilité proposés. Les responsables politiques de la communauté de communes d'Aubenas-Vals ont su rendre possible cette expression et identifier la nécessité d'agir.

La gouvernance transport

Le département de l'Ardèche ne bénéficie pas de desserte ferroviaire de voyageurs. Ainsi, tous les voyages effectués en transports publics sont réalisés par des services routiers (y compris les voyages interurbains assurés par la Région Rhône-Alpes). Cette spécificité ardéchoise a installé auprès des collectivités une culture commune et importante du service routier qui leur permet d'agir plus naturellement en complémentarité.

L'élaboration de démarches progressives et partagées par tous

La démarche engagée pour créer le réseau urbain et améliorer le fonctionnement des services régionaux et départementaux a été menée en englobant la thématique des transports au projet de développement du territoire. Ainsi, le projet ne s'est pas limité à une opération purement « transport ». La réalisation d'études préliminaires a permis le partage des réflexions par les responsables politiques et les techniciens et ainsi de définir clairement un projet. La population a également été très largement associée, de manière continue, au déploiement de nouveaux services de transport (consultation pour les tracés, les horaires, etc).

Des structures locales volontaires et dynamiques

La communauté de communes d'Aubenas-Vals, puis le syndicat Tout'enbus qui est une émanation de la communauté de communes, se sont très fortement impliqués pour la mise en œuvre et le développement de services de transports publics sur leur territoire. Tous deux ont fait preuve d'ambition et de volonté pour développer des services de transport. Enfin, leur proximité avec le territoire et leur capacité d'écoute des usagers leur a permis d'adapter en permanence leurs offres de mobilité.

Les difficultés rencontrées

Les principaux obstacles à la complémentarité et à l'intermodalité des offres de transport public et des services de mobilité proviennent de la difficulté à :

- harmoniser les correspondances entre les services proposés par les AOT ; toutes trois possèdent des contraintes spécifiques liées à des enjeux différents de desserte du territoire ;
- réunir les financements nécessaires à la réalisation des actions, ce qui oblige d'une part à une certaine modération dans la mise en œuvre des projets et d'autre part à trouver de nouvelles sources de financement, ce qui a d'ailleurs conduit le syndicat à revoir sa gamme tarifaire en 2015.

Perspectives

Les AOT souhaitent poursuivre le développement des offres et tendre vers encore plus de complémentarité, ce qui devrait se traduire par :

- l'harmonisation des fiches horaires, puisque le département de l'Ardèche décalera la période de ses changements annuels d'horaires afin d'être synchronisée avec le syndicat et ainsi de conserver des horaires en correspondance ; la Région Rhône-Alpes pourrait aussi adapter ses périodes de changement d'horaires ;
- la mise en place au printemps 2016 d'un titre tarifaire intermodal entre les réseaux départemental et urbain ; ce titre sera principalement destiné à favoriser les déplacements domicile-travail et les déplacements touristiques ; à terme, la Région pourrait rejoindre ce dispositif ;
- la création, par les trois AOT, d'un nouveau parking partagé entre une fonction de parking-relais et une aire de covoiturage ;
- le regroupement d'agents des trois AOT dans la gare routière pour faciliter la pratique des usagers ;
- la poursuite des actions de présentation globale des réseaux de transports publics.

En 2015, sur le secteur d'Aubenas, l'offre en transports publics se compose de services :

- de la Région Rhône-Alpes avec :
 - 2 lignes routières régulières
- du département de l'Ardèche avec :
 - 6 lignes routières régulières
 - une vingtaine de lignes scolaires
 - du transport à la demande
- du syndicat Tout'enbus (6 communes) avec :
 - 4 lignes régulières (dont une créée en 2015),
 - 2 navettes gratuites qui desservent le centre-ville
 - 5 lignes scolaires
 - du transport de personnes à mobilité réduite
 - un service de location de VAE

Paroles d'acteurs

« La population des territoires ruraux demande des services qui soient proches d'eux, or la principale force de notre syndicat est justement sa proximité avec le territoire. Nous maintenons une grande disponibilité pour être en contact direct et permanent avec la population, aussi bien pour répondre à ses questions que pour présenter le fonctionnement des réseaux de TC au sein de structures qui touchent tous les types de population. »

J. DELEUZE, responsable du syndicat intercommunal de transport urbain Tout'enbus

Fiche 2 : Transport solidaire dans le Sundgau

Contexte



© Association Culture et Solidarité

Dans le Sundgau, région située au sud de Mulhouse en Alsace, l'offre en transports en commun a considérablement diminué ces dernières années. Désireux de développer le lien social dans trois villages, Marcel Zimmermann a créé l'association Culture et Solidarité. Pour développer les liens de solidarité, cette association comptait sur l'organisation régulière d'événements culturels, mais pas seulement. Consciente des difficultés rencontrées par certains habitants pour se déplacer, l'association a imaginé une démarche de transport solidaire inspirée d'une ville de 11 000 habitants de la région parisienne : Vaux-le-Pénit. Lancée en 2013, cette initiative permet d'offrir des solutions de mobilité à l'échelle des trois villages sur lesquels œuvre l'association : Wittersdorf, Emplingen et Obermorschwiller.

Ce service de proximité, qui a été ajusté au fil du temps, aux besoins et aux contraintes, développe la solidarité d'un bassin de vie en reposant sur le bénévolat. Il est pertinent et ajustable à chaque commune.

Objectifs

- Développer la mobilité pour tous.
- Rencontrer les membres de son voisinage en leur rendant service.
- Développer du lien social de proximité.
- Favoriser le partage.
- Rompre l'isolement.

Fonctionnement

L'association Culture et Solidarité à l'initiative du transport solidaire ne possède pas de véhicule. Tout repose sur le bénévolat de ses adhérents. Les chauffeurs et les usagers sont membres de l'association, moyennant une cotisation annuelle de 5 €. Chaque jour du mois, un conducteur bénévole différent est identifié pour répondre à un besoin de déplacement ponctuel (tel que : rendez-vous médicaux, courses, entretiens d'embauche) d'une ou de plusieurs personnes, en mutualisant les déplacements lorsque cela est possible.

Une personne est en charge de l'organisation des plannings, et les fournit à la fin du mois précédent à l'ensemble des conducteurs bénévoles. Les réservations sont faites 48 heures en amont, et sont gérées par l'association. Elle est uniquement dotée d'un téléphone portable. Actuellement, les trois coprésidents (un par village) et les vice-présidents alternent toutes les deux semaines pour la réception des appels et les inscriptions sur le planning. Ils ont fait le choix de ne pas tenir une permanence, qui est une contrainte lourde. Ils privilégient la simplicité.

Le nombre des chauffeurs permet un bon roulement. Le service est gratuit et les chauffeurs qui utilisent leur voiture personnelle ne se font pas rembourser les frais kilométriques. Le périmètre de déplacement est de 30 km maximum (Mulhouse, Saint-Louis, Belfort).

À travers les déplacements effectués, ces bénévoles apprécient de créer du lien social, font des rencontres, se sentent utiles et ont un retour concret. De manière informelle, il est régulièrement constaté que les personnes transportées les remercient avec un autre service en retour et des liens de voisinage peuvent se créer. Les objectifs sont alors atteints.

Actuellement, le transport solidaire est proposé du lundi au samedi midi. À l'occasion de manifestations exceptionnelles, l'activité peut être étendue durant le week-end.

En juillet et août, le transport solidaire n'est pas actuellement proposé par l'association.



Résultats

Aujourd'hui, l'association regroupe 170 membres. Parmi les membres, 48 se sont portés volontaires pour jouer le rôle de conducteur. Une permanence d'un jour est alors proposée à l'ensemble des conducteurs tous les un à deux mois. Les conducteurs consacrent ainsi une partie de leur temps à aider les autres dans leurs déplacements quotidiens. Sur les 48 conducteurs de l'association, 38 sont retraités et 10 sont en activité.

En 2014, 174 transports ont été réalisés pour une vingtaine d'utilisateurs réguliers. Si au commencement les personnes âgées étaient les principales utilisatrices de ce service, aujourd'hui les profils d'utilisateurs sont plus variés.

Bien que le périmètre proposé soit de 30 km, il apparaît que la plupart des déplacements se font dans un périmètre très restreint (environ 5 km).

Clés de réussite et difficultés rencontrées

La mise en place d'un tel système est bien encadrée et sa réussite dépend de plusieurs critères.

La nécessité d'avoir une structure porteuse

Le service repose sur l'implication d'une association œuvrant localement. Cette structure, porteuse du projet, joue un rôle essentiel : fédérer, communiquer, coordonner.

Dans le cas de l'association Culture et Solidarité, une grande partie du succès vient de l'implication de ses adhérents.

Faire connaître l'association et ses activités

La communication est essentielle afin de disposer d'un nombre d'adhérents suffisant pour parvenir à proposer un service viable. Pour ce faire, l'association a recours à des partenaires multiples pour se faire connaître. Outre les médias locaux (presse régionale, radio, France 3 Alsace...) qui communiquent régulièrement sur les actions mises en place par l'association, le Pays du Sundgau et la communauté de communes de la Vallée de Hundsbac soutiennent et diffusent largement cette initiative locale de mobilité.

Perspectives

Devant le succès de la démarche de transport solidaire, l'association Culture et Solidarité réfléchit à la manière dont cette offre pourrait évoluer. L'association a ainsi proposé à trois autres communes d'y étendre leur activité. Au total les six communes correspondent à un bassin de vie. À terme, l'association œuvrera également sur les communes de Heiwiller, Schwoben et Tagsdorf.

Actuellement l'offre proposée ne nécessite aucun investissement financier de la part de l'association puisque les conducteurs bénévoles utilisent leurs véhicules personnels. Aucune aide financière n'est d'ailleurs attribuée à l'association pour la mise en œuvre du transport solidaire. Pour que le fonctionnement du service ne repose plus uniquement sur les véhicules de ses adhérents, l'association a quelque temps envisagé d'acquérir un véhicule électrique pour développer le transport solidaire, mais ce projet a été abandonné.

Devant le succès de cette démarche, des collectivités alsaciennes réfléchissent à la mise en place d'une démarche similaire pour dynamiser leurs territoires.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Association Culture et Solidarité
Maître d'œuvre	Association Culture et Solidarité
Lancement	2013
Zone d'influence	Local
Coût	0 €, action basée sur le bénévolat
Financeurs	Il s'agit des conducteurs bénévoles à travers l'utilisation de leurs véhicules personnels
Contacts	Marcel ZIMMERMANN, président fondateur de l'association Culture et Solidarité Jean-Paul CECEILLE, coprésident de l'association Culture et Solidarité Téléphone de l'association : 06 02 23 22 88 Mail de l'association : assoc.culture.solidarite@gmail.com Site internet: www.culture-solidarite.com

Paroles d'acteurs

« Notre association est implantée sur un territoire rural. En créant notre association, notre président fondateur, Marcel Zimmermann souhaitait recréer des liens et une certaine solidarité à l'échelle de nos trois communes, en organisant notamment des manifestations culturelles.

La mise en place du transport solidaire a été une des premières motivations de notre association. Le but était de sortir les personnes âgées de l'isolement en leur proposant un service solidaire de mobilité basé sur le bénévolat. Moi qui habite depuis 30 ans dans mon village, cette initiative m'a permis de rencontrer des personnes que je ne connaissais pas encore. Par la suite, les personnes ayant bénéficié du transport solidaire s'impliquent plus volontiers dans nos travaux culturels. Cette initiative a contribué à redonner vie à nos villages. »

Jean-Paul CECEILLE, coprésident de l'association Culture et Solidarité.

Fiche 3 : Les guides de mobilité « Mobilité en campagne » - Pays dignois, Pays Sisteronais-Buëch, Pays de Chaumont, Pays de Haute-Provence

Contexte



Crédit photo : comité du Pays dignois, conseil de développement du Pays dignois

Le programme européen LEADER (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale) finance des actions locales de développement dans les territoires ruraux. L'objectif est d'expérimenter des projets innovants, à petite échelle, portés par des acteurs publics (collectivités) ou privés (associations, entreprises...). L'ambition de LEADER est de développer une coopération entre les régions françaises et européennes et de constituer ainsi un réseau d'échanges d'expériences.

Ainsi, dans le cadre du programme LEADER 2007-2013, le Pays de Chaumont, le Pays dignois, le Pays de Haute-Provence et le Pays Sisteronais-Buëch, chef de file, se sont associés pour porter ensemble un projet de coopération répondant aux enjeux liés à la mobilité durable en milieu rural.

Les quatre pays ont mené ensemble, en 2013, une action commune : l'élaboration d'un guide de mobilité, objet de la présente fiche.

Chaque pays s'est également investi dans une action locale complémentaire : des ambassadeurs de la mobilité en Pays de Haute-Provence, un pédibus en Pays de Chaumont, une animation lors de la semaine européenne de la mobilité en Pays dignois et des enquêtes de mobilité en Pays Sisteronais-Buëch et Pays dignois.

Les quatre pays ont été soutenus, *via* le programme LEADER 2007-2013 et le *fond européen agricole pour le développement rural (F.E.A.D.E.R)*, par les Régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Champagne-Ardenne, par les conseils généraux des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes, et par les communautés de communes du Pays de Forcalquier et du Pays de Banon.



UNION EUROPÉENNE
FONDS EUROPÉEN AGRICOLE
POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL

Crédit photo : comité du Pays dignois, conseil de développement du Pays dignois



Crédit photo : comité du Pays dignois, conseil de développement du Pays dignois

Objectifs

- Proposer un outil d'information et de sensibilisation à la mobilité durable, simple et ludique, à l'ensemble de la population ;
- Communiquer sur les offres de services de mobilité en place dans chacun des pays et les valoriser (lignes de transports en commun régionales, départementales ou locales, plates-formes de covoiturage, centrale de mobilité...) ;
- Informer les résidents des pays sur les impacts environnementaux de la mobilité (émissions de gaz à effet de serre) ;
- Informer les résidents des pays sur les coûts réels des différents modes de déplacement accessibles sur leur territoire ;
- Faire évoluer les comportements de mobilité.

Description des réalisations

Les pays ont élaboré un guide de mobilité (20-30 pages) articulé en deux parties.

La première partie, commune aux quatre territoires, présente les enjeux de la mobilité et les avantages des modes alternatifs à l'autosolisme (information sur la prime transport des employeurs, intérêt de l'écoconduite, comparaison des coûts environnementaux et financiers des différents modes de déplacement). Il s'agit donc d'une sensibilisation à la mobilité durable.

La seconde partie du guide est propre à chaque territoire et présente l'offre disponible. Elle recense ainsi en un même outil les offres de transport du territoire et les contacts utiles :

- réseaux de transports en commun routiers régional, départemental, local (navettes « marchés ») ;
- réseau ferré régional ;
- transport à la demande ;
- aires et plates-formes de covoiturage ;
- auto-école et location de véhicules solidaires ;
- autopartage.

Le guide permet ainsi d'informer les résidents sur l'offre de mobilité et les services existants. Dans les milieux ruraux, les centrales de mobilité restent peu répandues et ce guide permet de pallier le manque d'information concertée et coordonnée en proposant une porte d'entrée unique vers l'ensemble des solutions de mobilité des territoires.

Résultats

Les guides ont été distribués gratuitement, début 2014, aux résidents de chaque pays. Environ 2 500 guides ont été diffusés dans le Pays Sisteronais-Buëch (population totale : 29 000 habitants), dans les gares, les points d'information jeunesse, les maisons et relais de services publics, *via* des associations, des centres de loisirs et les collectivités. Ainsi, près d'un habitant sur dix a reçu un guide « Mobilité en campagne ».

Dans les maisons de services publics, la diffusion du guide a pu s'accompagner d'une présentation de la démarche générale du projet de mobilité des pays et d'une sensibilisation aux enjeux de la mobilité durable.

Le Pays dignois a lancé la diffusion des 5 000 exemplaires de son guide lors du forum Mobilité en campagne organisé sur son territoire en avril 2015 (colloque et journée grand public).



Crédit photo : comité du Pays dignois, conseil de développement du Pays dignois

L'impact de ce guide sur les comportements et sur la connaissance de l'offre de mobilité est difficilement mesurable et n'a pas fait l'objet d'une enquête spécifique. Cependant, quelques retours informels ont souligné l'intérêt d'avoir un unique document combinant les différentes offres de transports.

Cette action novatrice de la part des pays leur a permis de s'emparer de la question de la mobilité durable, de créer une dynamique sur cet enjeu fort de développement des territoires, et de répondre rapidement à un besoin d'information de la population.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

Les pays ont fait appel à une agence de communication (Patteblanche) dont l'appui était indispensable pour aboutir à un document ludique et accessible au grand public.

Un des enjeux forts de ce projet résidait dans la diffusion du guide pour toucher un maximum de personnes. La multiplicité des points de diffusion a permis une bonne visibilité de ce guide.

Les pays n'ont pas de compétence en transports. Leur action s'est donc ajoutée au jeu des autorités organisatrices (Région et département). Celles-ci ont été associées aux réunions de travail mais la collaboration n'a pas été évidente entre les autorités compétentes et les pays, nouveaux acteurs du domaine de la mobilité.

Perspectives

Le guide de mobilité nécessiterait d'être actualisé en fonction des évolutions de l'offre. Cette actualisation n'est toutefois pas prévue par les pays. D'autres outils pourront prendre le relais en termes d'information voyageurs, comme la centrale de mobilité PACA Mobilité.

Le guide « Mobilité en campagne » a été la première action dans le domaine de la mobilité pour le Pays Sisteronais-Buëch. Elle a permis aux pays d'être identifiés par les résidents comme des acteurs de la mobilité, et par les autorités organisatrices comme des structures proches du territoire pouvant faire remonter les besoins locaux en termes de mobilité.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Pays Sisteronais-Buëch (chef de file de la coopération), Pays dignois, Pays de Haute-Provence et Pays de Chaumont
Maître d'œuvre	Pays Sisteronais-Buëch, Pays dignois, Pays de Haute-Provence et Pays de Chaumont (rédaction) Agence PATTEBLANCHE (réalisation)
Lancement	Conception : 2013-2014, diffusion : 2014-2015
Zone d'influence	Territoire des quatre pays
Coût	Conception : 5 481€ TTC par pays soit un coût total de 21 924 € TTC
Financeurs	Union Européenne (FEADER 2007-2013), les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Champagne-Ardenne, les conseils généraux des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes, les communautés de communes du Pays de Forcalquier et du Pays de Banon
Contact	Diane DECHILLY (gal@pays-sisteronais-buech.fr) Karine MANUEL, directrice de l'association Pays Sisteronais-Buëch, (KMANUEL@pays-sisteronais-buech.fr)

Fiche 4 : Accompagner une évolution des pratiques de mobilité : l'expérimentation « Défi Mobilité »

Contexte

Pour limiter la place de la voiture et répondre à des objectifs de développement durable et de limitation des émissions de CO₂, deux pistes de travail peuvent être explorées. D'une part, développer une offre de mobilité alternative à l'automobile (transports en commun, réseaux de covoiturage ou d'auto-stop de proximité, pistes cyclables ou réseaux piétonniers) ou favoriser l'essor d'un parc automobile hybride ou électrique, moins polluant. D'autre part, adopter une approche comportementale, et aider les ménages à faire évoluer leurs pratiques de mobilité pour réduire leur dépendance à la voiture.

Cette approche comportementale a été expérimentée en 2012 au cours de l'action Défi Mobilité mise en œuvre par l'université de Tours (laboratoire CITERES) et le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine. Ce type d'approche a été encouragé dans la stratégie nationale de transition écologique approuvée par le gouvernement français en février 2015

Vingt-huit participants habitant une intercommunalité rurale d'Indre-et-Loire ont été suivis pendant plusieurs mois par une équipe de chercheurs, qui tentaient de répondre à la question suivante : peut-on, et si oui comment, faire évoluer les pratiques de mobilité de ménages ruraux ?

Objectifs

- Évaluer les marges de manœuvre et le potentiel de réduction de l'utilisation de la voiture par les ménages ruraux ;
- Développer un protocole d'accompagnement permettant de faire évoluer les comportements de mobilité vers des pratiques moins émettrices de CO₂ et moins coûteuses pour les ménages ;
- Comprendre les freins au changement de comportement ;
- Proposer un protocole qui soit reproductible, puisse être valorisé dans des politiques de mobilité et mis en œuvre à grande échelle par les pouvoirs publics..

Description des réalisations

L'accompagnement personnalisé mis en œuvre au cours de l'action Défi Mobilité s'est déroulé en quatre phases.

1. Les participants ont rempli un carnet de pratiques dans lequel ils ont détaillé l'ensemble des trajets effectués durant la semaine (motif, mode de transport, lieu et horaire du départ et de l'arrivée, nombre de personnes).

2. À partir de ces informations, l'équipe de chercheurs a réalisé puis distribué à chaque participant un programme de transport personnalisé (PTP), qui regroupait : un bilan chiffré des pratiques de mobilité (financier et environnemental) ; des propositions d'alternatives adaptées aux besoins et contraintes des participants (report modal, réorganisation ou relocalisation des activités) ; un second bilan chiffré calculé en supposant la mise en œuvre de l'ensemble des alternatives proposées.

3. Après la distribution des PTP, chaque participant a été invité à choisir une ou plusieurs des alternatives proposées et à s'engager à la/les tester. Il leur a ensuite été demandé de mettre en œuvre cette/ces alternative(s) pendant un mois.

4. Tout au long de l'expérimentation, les participants ont été accompagnés par l'équipe de chercheurs *via* des réunions collectives regroupant l'ensemble des participants et des échanges individuels fréquents, par mail ou téléphone.

Résultats

En théorie, des marges de manœuvre existent

Des alternatives ont pu être proposées à 25 des 28 personnes participant à l'expérimentation. Elles concernaient majoritairement un changement de mode de transport, en particulier un report modal vers du covoiturage ou vers l'unique ligne de TER existant sur le territoire. Dans une moindre mesure, les alternatives proposaient une optimisation des déplacements (*via* une réorganisation des activités ou une limitation des trajets) ou une relocalisation des activités.

Ainsi, alors que les discours sur la mobilité en milieu rural évoquent majoritairement un « manque d'alternative à la voiture en milieu rural », ce résultat montre que les pratiques des ménages ne sont pas parfaitement optimales et peuvent théoriquement être améliorées.

L'impact de ces alternatives sur les budgets consacrés à la mobilité et sur les émissions de CO₂ des participants est très dépendant de leurs pratiques : les impacts les plus importants (pouvant aller jusqu'à des réductions de 85 % du budget mobilité et 60 % des émissions de CO₂) concernent des ménages ayant des déplacements longs et réguliers (déplacements domicile-travail par exemple) permettant la mise en place « facile » d'un report modal. En revanche, pour les ménages aux déplacements non réguliers ou imprévus, peu d'alternatives ont pu être proposées : ces déplacements ne pourront évoluer sans un travail sur l'offre et le développement de services de mobilité alternatifs à la voiture.

En pratique, les ménages font évoluer certaines de leurs pratiques et adoptent de nouvelles habitudes...

Au cours et à l'issue de l'expérimentation d'accompagnement, des changements de comportement effectifs ont été opérés par les participants : adoptant les alternatives qui leur avaient été proposées, certains d'entre eux ont mis en place du covoiturage, se sont reportés vers le TER ou des modes actifs, ou ont modifié leur organisation quotidienne et se sont attachés à anticiper davantage pour limiter leurs déplacements.

Plus largement, les participants ont montré un intérêt et une sensibilité accrues envers la question de la mobilité et des alternatives à la voiture, et émis le souhait de continuer à faire évoluer leurs habitudes, même après la fin de l'accompagnement.

Ainsi, le protocole d'accompagnement mis en œuvre a mené à une évolution effective des comportements de mobilité de certains des participants.

... mais des freins au changement subsistent

Avant l'expérimentation d'accompagnement personnalisé, les participants ont évoqué divers freins, expliquant leur recours quasi systématique à la voiture : freins structurels (ou perçus comme tels, par des participants qui considéraient qu'il leur était impossible de faire évoluer leurs habitudes) ou subjectifs (manque d'envie de modifier leurs pratiques, qui leur semblaient satisfaisantes).

Le protocole d'accompagnement, en particulier la phase de test des alternatives proposées, a permis de surmonter certains de ces freins.

Néanmoins, d'autres freins ont subsisté : ainsi, une part importante des alternatives proposées aux participants ont été jugées inadéquates. Les réticences concernaient en particulier les alternatives qui impactaient les déplacements des enfants des participants ; celles qui demandaient une anticipation ou une réorganisation plus globale des déplacements ; enfin, celles qui concernaient les déplacements imprévus ou requéraient la mise en place de covoiturage.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

L'expérimentation menée a mis en évidence trois phases essentielles de l'accompagnement pour mener à un changement de comportement pérenne :

- faire prendre conscience aux participants des conséquences (notamment financières ou environnementales) de leurs pratiques, à travers des discussions en groupe, le remplissage des carnets de pratiques ou la lecture de bilans chiffrés personnalisés ;
- motiver les participants au changement et dépasser le « manque d'envie » ; d'une part en montrant que des pratiques alternatives sont possibles et en valorisant dans les bilans chiffrés les gains permis par ces nouvelles pratiques ; d'autre part en encourageant les participants à « s'engager à tester les alternatives » ; enfin en renforçant « l'effet de groupe », qui crée chez certains participants une émulation et une envie de changement ;
- aider au « passage à l'acte » en proposant un test des alternatives. Cette expérimentation concrète permet parfois de surpasser des freins qui expliquaient les pratiques de mobilité des ménages et/ou les empêchaient de faire évoluer leurs comportements.

L'agencement des pratiques de mobilité constitue un équilibre compliqué, parfois précaire, qui doit permettre d'assurer des emplois du temps contraints. Ainsi, modifier des pratiques de mobilité n'est pas toujours une « simple » question de report modal : la complexité des changements qui sont nécessaires à l'évolution des comportements explique pour beaucoup la réticence que l'on perçoit chez les ménages, ou le sentiment exprimé d'impuissance à modifier leurs pratiques.

C'est pourquoi le processus d'accompagnement proposé, en particulier les échanges individualisés avec les participants, est indispensable et doit être mis en œuvre de manière globale, même si le protocole peut sembler complexe et chronophage.

Perspectives

Notre objectif est de voir à terme ce protocole d'accompagnement personnalisé valorisé dans des politiques publiques de mobilité, et mis en œuvre dans des conditions « réelles¹ » et non expérimentales.

Pour favoriser cette mise en œuvre, il est possible « d'alléger » le protocole :

- en utilisant des outils techniques (des applications GPS de type Activity locator notamment), ce qui permettrait de réduire le temps nécessaire à la réalisation des bilans chiffrés ;
- en se concentrant sur les déplacements les plus « simples » ou les plus « impactants » (déplacements longs, réguliers, notamment pendulaires), pour faciliter la phase de détermination des alternatives ;
- en travaillant avec des ménages financièrement vulnérables ou sensibles aux questions environnementales, qui ont le potentiel de changement de pratiques le plus élevé.

1 Dans le cadre d'une collaboration avec le réseau REZO POUCE, il est prévu que le protocole d'accompagnement personnalisé soit mis en œuvre pour encourager des automobilistes à pratiquer l'auto-stop de proximité.

La présence d'une équipe encadrante est essentielle au processus d'accompagnement ; nous avons identifié différentes structures pouvant jouer ce rôle, en particulier celles assurant actuellement du conseil en mobilité (agences locales de mobilité, centrales de mobilité). Pour que de telles structures s'emparent de cette mission d'accompagnement personnalisé, un travail de sensibilisation puis de formation doit donc être mené auprès de ces structures.

À terme, « l'accompagnement personnalisé » pourra ainsi constituer une mesure d'incitation comportementale parfaitement adaptée à l'évolution des comportements complexes tels que les pratiques de mobilité ; il complétera un bouquet de mesures existantes, comprenant entre autres des campagnes de sensibilisation engageantes ou des *nudges*.

Synthèse

Maître d'ouvrage	-
Maître d'œuvre	Laboratoire CITERES, université de Tours – Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine
Lancement	2012
Zone d'influence	Nationale
Coût	Aucun coût d'investissement ou de fonctionnement – présence temporelle importante de l'équipe encadrante
Financeurs	Projet de recherche MOUR (financement ADEME + Région Centre)
Contact	Marie HUYGHE, coordinatrice (huyghe.marie@gmail.com)

Paroles d'acteurs

« Le fait d'être suivis, on se dit allez je vais quand même faire un effort, je vais y penser, c'est différent ! Alors que quand on fait tout seul pour soi, on tombe dans la solution de facilité quoi ! C'est un peu comme ça je me suis dit : allez on va se faire violence et puis on va voir ce que ça va donner ! »

Pierre, participant à l'expérimentation.

Fiche 5 : PLUi du canton de Fauquembergues

Contexte



Source : CC du canton de Fauquembergues

Territoire attractif pour les jeunes ménages et les familles avec enfants, comme l'atteste la croissance structurelle de sa population enregistrée depuis plus de vingt ans, la communauté de communes du canton de Fauquembergues (CCCF) regroupe 18 communes rurales du Pas-de-Calais et rassemble 10 000 habitants, avec une population communale s'échelonnant de 300 à 1 100 habitants.

Afin de mieux faire face aux enjeux de son territoire, la collectivité s'est engagée dès 2011 dans l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

La CCCF n'est pas couverte par un plan de déplacements urbains (PDU) mais le territoire s'inscrit dans le périmètre du SCoT du Pays de Saint-Omer en cours de révision.

Les orientations du SCoT comportent un volet mobilité dont les orientations sont prises en compte dans le PLUi de Fauquembergues, approuvé le 28 février 2014.

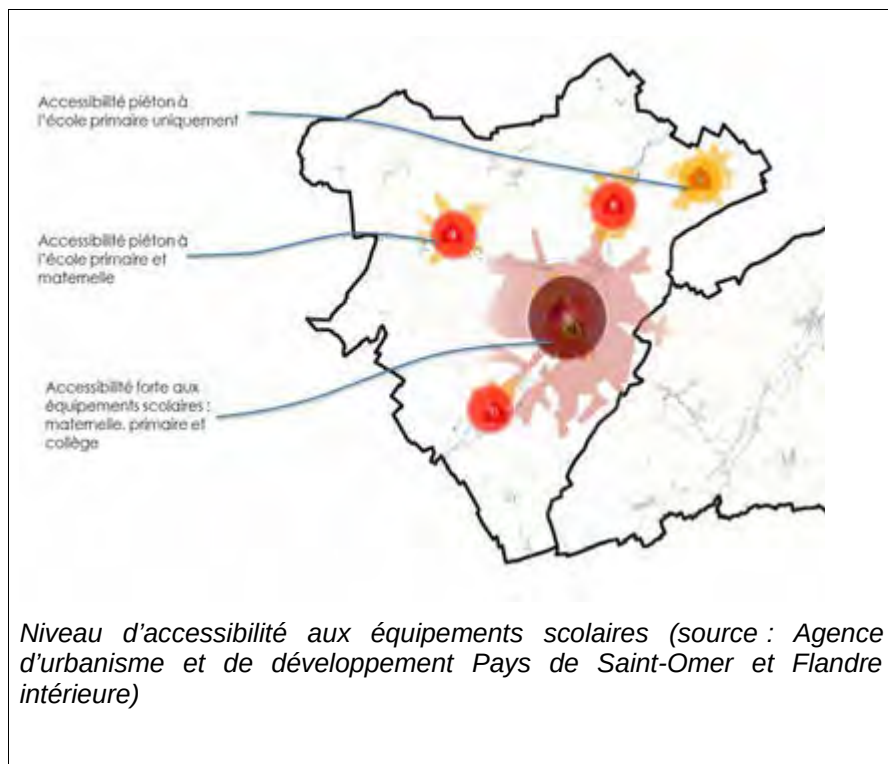


Source : agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer et Flandre Intérieure

Objectifs

Le volet mobilité du SCoT du Pays de Saint-Omer fait le constat d'un trop grand recours à la voiture individuelle, d'une offre en transports collectifs limitée, notamment ferroviaire, de liaisons douces peu nombreuses et en majorité réservées au développement touristique et non pas aux déplacements quotidiens. En outre, seuls deux pôles d'échanges permettent de favoriser l'intermodalité.

Par ailleurs, le document d'orientation générale (DOG) du SCoT prescrit la construction en zone rurale : « On veillera à la création d'un tissu urbain prolongeant l'urbanisation existante sous une forme compacte, permettant une desserte efficace par transports collectifs, y compris à très court terme pour le transport des élèves. »



C'est pourquoi le PLUi, afin de prendre en compte les orientations du SCoT en matière d'organisation spatiale et de mobilité, souhaite s'inscrire dans une logique de structuration de l'urbanisation plus économe de l'espace, moins génératrice de déplacements.

Fort du constat du volet mobilité du SCoT, les objectifs du PLUi se déclinent en actions en faveur :

- de la lutte contre la dispersion et l'étalement de l'urbanisation ;
- du développement des logements locatifs aidés dans les secteurs desservis par les transports collectifs départementaux et à proximité des pôles de services ;
- de l'optimisation de la répartition des équipements scolaires, notamment en les regroupant pour faciliter leur desserte ;
- du développement d'alternatives crédibles à la voiture individuelle ;
- de l'exploitation et du développement du potentiel de cheminements doux.

Stratégie de développement des politiques de mobilité

Une stratégie qui s'appuie sur un diagnostic mobilité...

Ce diagnostic a permis de mieux cerner les pratiques actuelles de mobilité sur le territoire pour connaître les besoins et anticiper le futur, afin de se concentrer sur trois questionnements en particulier :

- la question de l'accès à la mobilité des personnes non motorisées ;
- le transport scolaire et l'optimisation des regroupements scolaires ;
- le coût de l'énergie et son impact sur le budget des familles.

... et sur une organisation du territoire repensée autour de la notion des courtes distances

Le territoire s'organise autour de quatre bassins de développement cohérents regroupant au minimum 1 500 habitants, avec l'objectif de conforter l'offre de services et d'équipements au sein de chacune de ces entités, et de densifier le tissu urbain existant. Pour lutter contre l'étalement urbain, les centres des villages ont été identifiés comme secteurs structurés, ainsi que trois hameaux du territoire qui répondent à cette définition. Les autres hameaux ont été identifiés comme non structurés et ne reçoivent donc aucun développement de l'urbanisation.

Les modalités de prise en compte dans le règlement du PLUi se traduisent notamment dans le plan de zonage et dans le règlement par la création de zones urbaines mixtes (habitat, activités, services, équipements...), par l'interdiction de nouvelles constructions d'habitation dans les secteurs non structurés.

Une stratégie de développement visant à optimiser les équipements et les transports scolaires

Grâce à une cartographie de l'accessibilité aux équipements scolaires, on observe quel est le niveau d'accessibilité par mode (piéton ou autre).

La poursuite de la politique d'optimisation et de mutualisation des services au sein de chaque bassin va permettre, notamment, la mise en place en 2017 du regroupement pédagogique concentré « à la croisée des villages », équidistant du cœur de trois communes.

Les modalités de prise en compte dans le règlement du PLUi se traduisent notamment dans le plan de zonage et dans le règlement par l'inscription d'emplacements réservés pour les besoins d'équipement (équipements scolaires, parkings...).

Une stratégie de développement pour favoriser des alternatives réalistes à la voiture

Le PLUi intègre sur son territoire les préconisations du SCoT du Pays de Saint-Omer concernant le renforcement des transports collectifs engagé par le conseil général du Pas-de-Calais et du Pays de Saint-Omer : renforcement des liaisons interurbaines entre Saint-Omer et les pôles principaux de la CCF et mise en place de lignes de TAD vers la communauté d'agglomération de Saint-Omer.

Le plan de zonage du PLUi identifie le renforcement de l'urbanisation à proximité des transports collectifs. La production de logements locatifs aidés s'effectue en cohérence avec le niveau d'accessibilité aux services de transports en commun. La création des nouveaux logements est réorientée au sein des pôles principaux et des secteurs structurés desservis par les lignes interurbaines du conseil général.

La mise en œuvre d'un schéma de développement d'aires de covoiturage est réalisée grâce au PLUi.

Les modalités de prise en compte dans le règlement du PLUi se traduisent notamment par l'inscription d'emplacements réservés pour la création de parkings-relais et arrêts de bus, et de futures aires de covoiturage, ou pour la réalisation de liaisons douces entre bourgs. Le règlement prévoit également des obligations en ce qui concerne le stationnement pour favoriser les déplacements doux.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

Le SCoT : un solide appui pour construire le PLUi

Un des avantages pour réaliser le PLUi a consisté à disposer d'un SCoT dont le portage politique était fort et dont les orientations en faveur de la mobilité étaient nombreuses. Le fait que le SCoT soit porté politiquement a indéniablement facilité la réalisation du volet mobilité du PLUi.

Le PLUi comme moyen de valoriser et poursuivre des politiques existantes

Les perspectives d'évolution des pratiques de la mobilité déclinées dans le PLUi ont tenu compte de plusieurs démarches déjà engagées sur le territoire. Le PLUi a notamment permis d'alimenter et poursuivre le déploiement de la stratégie en faveur de l'électro-mobilité. Par ailleurs, la CCCF a conforté son engagement, en lien avec le Pays de Saint-Omer, dans une véritable politique d'information des voyageurs au moyen de la plate-forme d'information multimodale « bougeco.com » à l'échelle du pays.



Un clic pour tous vos déplacements
dans le Pays de St Omer

Source : communauté d'agglomération
de Saint-Omer

Le PLUi : un « accélérateur » de réflexion sur les liaisons douces

Le PLUi a permis d'avancer dans la réflexion sur les liaisons douces notamment en la concrétisant par une orientation d'aménagement et de programmation (développement de connexions piétonnes et cyclistes entre le bourg-centre et les communes proches).

Le PLUi : un outil au service de la politique de covoiturage

Le PLUi a facilité la mise en œuvre d'un schéma de développement d'aires de covoiturage, à l'échelle du pays.

Les acteurs considèrent que le PLUi leur a permis d'affiner leur réflexion sur le covoiturage et de déboucher sur des actions concrètes en positionnant des aires (voir photographie) grâce aux documents du PLUi.



Crédits photos : agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer et Flandre Intérieure

Perspectives

Poursuite de la stratégie en matière de développement de l'électro-mobilité

Une stratégie portant sur l'électro-mobilité était déjà en réflexion bien avant le lancement de la démarche de PLUi. Toutefois, le PLUi a servi d'accélérateur à la concrétisation de cette politique en faveur de l'électro-mobilité. Le conseil régional Nord-Pas-de-Calais prévoit la mise en place d'un plan régional de la mobilité électrique. Dans ce cadre, le Pays de Saint-Omer a souhaité s'investir comme territoire d'expérimentation pour la mise en œuvre de ce plan.

Une première phase de déploiement d'une soixantaine de bornes de recharge sur les espaces publics sera mise en place à court terme à l'échelle du Pays de Saint-Omer, dont cinq sur le territoire de la communauté de communes du canton de Fauquembergues.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Communauté de communes du canton de Fauquembergues
Maître d'œuvre	Agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer et Flandre Intérieure
Lancement	2011
Zone d'influence	Pays de Saint-Omer
Coût	180 000 €
Financeurs	Prise en charge partielle par l'État, le conseil départemental du Nord-Pas-de-Calais et une contribution du FCTVA
Contact	antoine-vercruysse@aud-stomer.fr

Paroles d'acteurs

« Force est de constater que, face à l'évolution des modes de vie, l'aménagement du territoire doit être pensé dans un périmètre correspondant à l'espace de vie des citoyens. La communauté de communes est la bonne échelle de référence pour développer de véritables projets au niveau des bassins de vie de proximité.

De ce point de vue, le PLUi permet une véritable réflexion sur l'organisation territoriale et impose de réels choix d'aménagement afin d'offrir aux habitants un accès facile et rapide à l'emploi, aux services, aux équipements ou aux commerces. »

Alain MÉQUIGNON, président de la communauté de communes du canton de Fauquembergues.

« Le PLUi a été le moyen d'intervenir sur la mobilité en l'absence de compétence transport. »

Antoine VERCRUYSSSE, agence d'urbanisme de la région de Saint-Omer.

Fiche 6 : Le réseau d'auto-stop organisé REZO POUCE

Contexte



La commune de Moissac lance en 2009 le dispositif « Covoiturons sur le pouce ». Il s'agit alors de remettre au goût du jour la pratique de l'auto-stop. Organisé en partenariat avec d'autres collectivités et des associations locales du département du Tarn-et-Garonne, le dispositif répond à une double demande :

- celle d'une population jeune ;
- celle d'offres de mobilité jusque-là absentes pour les déplacements inférieurs à 20 km (les offres de plates-formes de covoiturage proposant exclusivement, sur ce type de territoire, des trajets de plus de 20 km).

Devenu REZO POUCE en 2012, ce dispositif d'auto-stop participatif simple, souple et solidaire permet, suite à l'échec de la mise en place d'une navette communale au début des années 2000, de proposer aux habitants une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle et de désenclaver ces territoires. En organisant le covoiturage spontané, régulier ou ponctuel, il se différencie du covoiturage anticipé par l'absence de prise de rendez-vous.

Objectifs

- Moderniser l'auto-stop en le sécurisant et en le structurant pour répondre aux incertitudes et freins majeurs du covoiturage (craintes relatives à l'auto-stop tant pour le passager que pour le conducteur, au temps d'attente et au retour).
- Compléter et valoriser l'offre de transports en commun existante, organisée par le conseil départemental et/ou le réseau d'une autorité organisatrice de mobilité locale.
- Créer du lien social entre les habitants et réduire les coûts de déplacement.



Source : REZO POUCE

- Proposer un service à l'ensemble de la population, aux plus jeunes (avec autorisation parentale) comme aux plus âgés.
- Réduire l'autosolisme : au début de l'initiative, on comptait 11 000 voitures par jour sur l'artère principale de Moissac avec un taux d'occupation de 1,1 personnes par véhicule.
- Faire évoluer les comportements de mobilité.

Description des réalisations

Pour s'inscrire, il suffit de présenter une pièce d'identité et de valider une charte de bonne conduite. La personne reçoit en retour une carte Pouce (avec photo et numéro d'identifiant) et un kit mobilité (macaron à coller sur le pare-brise de son véhicule, fiches destination, modes d'emploi et fiches territorialisées indiquant l'ensemble des moyens de déplacement sur une commune). L'inscription est gratuite.

L'adhérent souhaitant se déplacer se présente alors à un arrêt REZO POUCE identifié (un « arrêt sur le pouce »), souvent jumelé avec un arrêt du réseau de transport local. Il indique au moyen de fiches destination la destination souhaitée. Si un conducteur adhérent lui aussi, reconnaissable à un macaron, passe à proximité, il a la possibilité de partager son véhicule vers la destination commune.

La structure de gouvernance choisie est une association au sein de laquelle chaque collectivité cotise en fonction du nombre d'habitants. Pour mettre en place le dispositif, la collectivité prend une délibération, définit, en partenariat avec l'association, les lieux d'implantation des arrêts, organise la gestion des inscriptions sur un ou plusieurs lieux relais. REZO POUCE assure la formation de référent(s) sur place afin que la collectivité puisse gérer les inscriptions, informer, communiquer et animer le dispositif localement.



Source : REZO POUCE

Résultats

Au fil des années, le réseau s'est étendu : aujourd'hui, il compte plus de 500 arrêts sur un territoire de plus de 300 000 habitants couvrant plusieurs départements (essentiellement le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne) et environ 150 communes. A l'automne 2015, l'association compte plus de 1 500 inscrits : 35 % de conducteurs, 45 % de conducteurs/passagers et 20 % de passagers. La population est mixte (65 % de femmes) et principalement constituée de jeunes et/ou de personnes en situation de précarité de mobilité. Le temps d'attente moyen n'est pas un frein puisqu'il semble, selon les usagers, être inférieur à 10 minutes. L'évaluation du dispositif se heurte actuellement à l'absence de données facilement disponibles, mais la future application tentera d'y remédier. L'extension du réseau a concerné les territoires périurbains. Il a ainsi contribué au désengorgement routier de ces territoires et a permis d'augmenter le cercle de mobilité de 5 à 30 km. Trois salariés composent l'équipe de REZO POUCE.

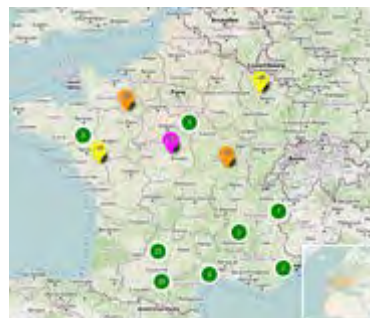
Des partenariats multiples

L'association a cherché ces dernières années à développer des partenariats. C'est ainsi qu'à partir de septembre 2014, le partenariat avec des collectivités et Tisséo, l'autorité organisatrice de la mobilité intervenant dans la grande agglomération toulousaine, a permis l'aménagement et la connexion d'aires de covoiturage à proximité de 35 arrêts le long d'axes à grande circulation.

Une collaboration avec Vinci Autoroute a permis l'installation d'arrêts sur le pouce sur quelques aires et entrées de l'autoroute A62 qui relie ces territoires à plusieurs agglomérations dont Montauban et Toulouse. Début 2015, le partenariat signé avec Transdev, l'un des principaux opérateurs de transports en commun, vise à développer l'intermodalité sur plusieurs territoires.

Une offre de duplication

Pour répondre aux nombreuses demandes de collectivités situées en dehors de la région Midi-Pyrénées, l'association a décidé de partager son savoir-faire et de favoriser la duplication du dispositif. Elle propose ainsi plusieurs outils pour accompagner les collectivités souhaitant mettre en place le dispositif : formations personnalisées, mise à disposition d'un kit de démarrage, fiches méthodologiques et juridiques.



Source : REZO POUCE

Clés de réussite et difficultés rencontrées

La mise en place d'un tel système est bien encadrée et sa réussite dépend de plusieurs critères.

Communiquer, animer et accompagner

Une large communication sur l'offre du service et une animation soutenue sont primordiales afin de disposer d'un nombre d'adhérents suffisant pour parvenir à un effet « boule de neige ». Il est recommandé ainsi d'établir un plan de communication et de mettre en place des opérations ciblées pour toucher l'ensemble de la population à travers plusieurs supports : presse, réseaux sociaux, sites web des collectivités, affiches, interventions sur des marchés, etc. Un bureau d'études spécialisé en communication a accompagné la démarche en faisant évoluer le nom de l'offre et en redynamisant les différents supports de communication (plaquettes, supports d'intervention, etc.), permettant de clarifier et de valoriser les actions mises en place.

L'accompagnement des adhérents dans leur changement de comportement de mobilité est également essentiel, la compréhension de ce concept innovant et l'évolution des comportements nécessitant du temps. Des ambassadeurs de la mobilité ont été recrutés et formés (contrat aidé, service civique et stage) : ils profitent des structures existantes et identifiées sur les territoires (maisons des jeunes par exemple) et d'événements locaux (sportifs, culturels, marchés, vide-grenier, etc.) pour intervenir. Récemment, l'opération « caravane mobilité » a démarré : des ambassadeurs mobilité sillonnent en auto-stop le territoire pour aller à la rencontre des habitants potentiellement intéressés. Ils accompagnent également les individus dans la pratique de ce mode de déplacement, créant les conditions d'un passage à l'acte et facilitant ainsi l'expérimentation. Ces diverses actions font l'objet d'un travail de recherche universitaire et d'une évaluation.



Source : REZO POUCE

Se coordonner avec les offres de mobilité locales

Le rabattement sur les réseaux de transports collectifs étant au cœur du dispositif, la collaboration avec les autorités organisatrices de la mobilité est préférable pour la localisation des arrêts et la communication, et pour proposer à l'utilisateur une option de mobilité pour le dernier kilomètre.

Bien localiser l'arrêt sur le pouce

L'implantation d'un arrêt résulte d'une analyse globale de la structuration des arrêts sur le territoire d'une commune (un arrêt tous les 400 m environ) complété par un travail de terrain. Trois grands critères sont déterminants : la présence d'un axe routier fréquenté, la présence d'une zone de prise en charge sécurisée (dégagement pour une voie à limitation de vitesse supérieure à 50 km/h) et la proximité d'une zone résidentielle. La localisation doit être revue régulièrement pour s'adapter aux pratiques. Le coût de l'aménagement d'un arrêt est dans la plupart des cas très faible.

Sécuriser le système

Comme tout système de covoiturage, la demande de sécurité est forte de la part des individus et elle représente une garantie de réussite. La carte d'identifiant n'est fournie que sur présentation d'une pièce d'identité et, pour chaque trajet, le passager a la possibilité d'envoyer un message par téléphone au centre d'appel REZO POUCE indiquant le numéro de la plaque d'immatriculation du conducteur.

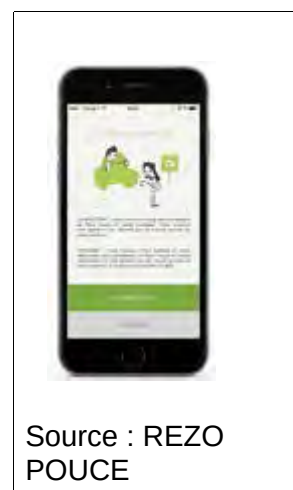
Participer à la mutualisation entre les collectivités

Les échanges liés aux pratiques sont indispensables pour assurer des retours d'expériences, transmettre les savoir-faire et améliorer de manière continue le dispositif.

Perspectives

Une application smartphone en développement

Une application smartphone est en cours de développement afin de favoriser la mise en contact des covoitureurs de manière simple et intuitive. Elle permettra également un suivi statistique, particulièrement en matière d'usages et de gains environnementaux.



Source : REZO POUCE

Une coordination renforcée avec les acteurs de la mobilité

Plusieurs réflexions sont en cours pour proposer des offres combinées (transport collectif local / REZO POUCE). Une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) regroupant des collectivités, des entreprises et des usagers est en cours de création.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Groupement de communes de Midi-Pyrénées
Maître d'œuvre	Association « Covoiturons sur le pouce »
Lancement	2012
Zone d'influence	National et régional
Coût	80 000 € /an (fonctionnement)
Financeurs	Collectivités, État, Europe, fondations, entreprises
Contact	Bénédicte ROZES, coordinatrice (b.rozes@rezopouce.fr) Alain JEAN, fondateur (a.jean@rezopouce.fr)

Fiche 7 : Structuration et hiérarchisation du réseau interurbain de TarnBus

Contexte

Le département du Tarn (386 000 habitants avec une densité moyenne de 65 hab/km² en 2012) présente un territoire hétérogène combinant des territoires urbains et des secteurs ruraux et montagneux. La répartition très sectorisée de la population engendre des besoins différents en matière de déplacements :



Source : conseil départemental du Tarn

- une population jeune sur la partie ouest du territoire et une population vieillissante dans les secteurs ruraux ;
- une forte attraction de l'agglomération toulousaine en termes d'emploi et d'études ;
- des flux importants entre les deux principales villes, Albi et Castres ;
- une multitude de déplacements locaux à destination de pôles urbains secondaires qui regroupent la majorité des emplois, services, administrations, etc.

Afin de mieux répondre à la diversité des besoins de mobilité de ses habitants, le conseil départemental du Tarn met en œuvre depuis 2006 sur son réseau TarnBus une politique de déplacements ambitieuse et dynamique pour changer l'image du réseau et attirer une clientèle qui ne se limite pas à la population captive des transports scolaires.

Objectifs

L'objectif poursuivi par le département est de proposer une offre capable de prendre des parts de marché sur l'utilisation de la voiture individuelle en ciblant plus particulièrement les déplacements domicile-travail, voire de loisirs.

L'action de la collectivité se décline en plusieurs axes :

- amélioration de l'offre kilométrique pour assurer la desserte des principaux pôles générateurs de déplacements ;
- mise en place d'une offre de transport structurée permettant de diminuer les temps de parcours ;
- qualité de l'offre en termes de fiabilité, de ponctualité et de régularité ;
- accessibilité du réseau, lisibilité et simplicité d'utilisation pour les usagers ;
- adoption d'un certain standard de confort à bord des véhicules ;
- modernisation du réseau grâce aux outils de communication et à la billettique ;
- sécurisation du réseau et lutte contre la fraude.

Description des réalisations

Entre 2006 et 2012, une première extension de l'offre sur 18 lignes du réseau a permis de faire progresser l'offre kilométrique de 59 %. En septembre 2012, les 23 lignes du réseau ont bénéficié d'une nouvelle progression de l'offre kilométrique (+ 36 %) qui atteint désormais plus de cinq millions de kilomètres par an.

Parallèlement à cette augmentation de l'offre, un important travail sur la hiérarchisation du réseau a été réalisé. Les lignes sont réparties selon trois niveaux :

- Des lignes à haut niveau de service qui empruntent l'autoroute A68 en desservant des aires de covoiturage entre Albi et Saint-Sulpice (axe Albi-Toulouse), ou qui assurent des liaisons rapides entre Albi et Castres. Ces lignes sont cadencées tout au long de la journée avec un départ tous les quarts d'heure voire toutes les 7 minutes aux heures de pointe (toutes les heures en dehors). Elles fonctionnent du lundi au samedi avec une amplitude journalière importante (6h30 – 19h30).
- Des lignes structurantes cadencées entre Albi – Gaillac – Saint-Sulpice) ou Albi – Carmaux. Ces lignes assurent les liaisons entre les principales communes du Tarn et offrent un cadencement aux heures de pointe de 15 à 30 minutes.
- Des lignes inter-pôles de proximité qui ont pour vocation d'assurer un maillage du territoire en desservant des pôles locaux secondaires. Ces lignes permettent d'assurer des allers-retours au minimum à la demi-journée.

L'accessibilité et la simplicité d'utilisation du réseau reposent sur plusieurs leviers :

- Le maintien d'une offre suffisante pour satisfaire les voyageurs commerciaux en période de vacances scolaires.
- L'identification claire du réseau grâce à l'aménagement de plus de 500 points d'arrêt équipés depuis 2006, contribuant ainsi à son identité visuelle. Un plan pluriannuel d'équipements des points d'arrêt a été défini.
- La gamme tarifaire a été simplifiée pour plus de lisibilité et un tarif unique à 2 € a été mis en place en juillet 2007. Le réseau de vente est diversifié avec des possibilités d'achat de titres dans les deux agences commerciales d'Albi et Castres, à bord des autocars ou sur la boutique en ligne du site web <http://tarnbus.tarn.fr>.

Pour l'image du réseau et le confort des usagers, le parc de 80 véhicules a été entièrement équipé de véhicules neufs accessibles arborant une livrée commune à l'effigie du réseau. Ils offrent un espacement généreux entre les sièges et les places sont équipées de liseuses et d'aérateurs individuels. Un soin particulier a été apporté au choix du tissu des sièges et au confort phonique.

En termes d'innovation et de modernisation du réseau, on peut noter la mise en service dès 2009 d'une billettique interopérable. La carte Pastel est ici un support commun à plusieurs réseaux de la région Midi-Pyrénées (TarnBus, TER et transports urbains de Toulouse et Albi). Par ailleurs, les véhicules des lignes à haut niveau de service offrent une connexion wifi depuis 2015 et il est également prévu de mettre en place en 2016 un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV).

La sécurisation du réseau repose sur l'élaboration d'un règlement d'accès à bord (2013) et l'assermentation des contrôleurs pour dresser des procès-verbaux (2014).

Résultats

Depuis 2006, la fréquentation totale du réseau progresse régulièrement. Elle a atteint en 2015 1 857 000 voyages, ce qui représente une augmentation de 58 % par rapport à 2006.

La fréquentation commerciale (non scolaire) est passée quant à elle de 174 000 voyages en 2006 à près de 847 000 voyages en 2015 soit une augmentation de près de 390 %.

Cette augmentation de la fréquentation est à mettre en relation avec l'augmentation des recettes commerciales directes qui ont atteint 1 335 000 € en 2015, soit une progression de 234 % depuis 2006.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

Clés de réussite

La réussite repose tout d'abord sur la volonté du conseil départemental de mettre en place une véritable politique des déplacements en agissant sur différents niveaux :

- augmentation significative de l'offre ;
- simplification des itinéraires ;
- lisibilité et attractivité de la gamme tarifaire ;
- anticipation des besoins en déplacements de la clientèle commerciale (par exemple création de la ligne expresse T'ex ;
- revalorisation de l'image du transport public et du réseau.

Difficultés rencontrées

Il n'est pas toujours facile de trouver un compromis entre desserte et maillage du territoire d'une part, et simplification des itinéraires pour réduire les temps de parcours d'autre part.

De 2006 à 2012, l'allotissement du réseau regroupait 14 délégataires pour 18 lignes (l'exploitation du réseau est désormais confiée à la SPL « D'un point à l'autre »).

Perspectives

Dans le cadre de la réforme des collectivités et du transfert de la compétence transport du département à la nouvelle Région, le département du TARN souhaite que la Région poursuive sa politique volontariste tant sur le plan de l'offre que sur celui de son mode de gestion.

En termes d'offre, le Tarn espère que son réseau pourra servir d'exemple pour le développement des transports publics sur l'ensemble du territoire régional.

Concernant son mode de gestion, le département prévoit une cession d'une partie de ses parts détenues dans le capital de la SPL.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Conseil départemental du Tarn
Maître d'œuvre	SPL D'un point à l'autre (depuis septembre 2012)
Lancement	Septembre 2006
Zone d'influence	Département du Tarn
Coût	11,5 M d'€ (avant intégration des recettes et contribution du budget transports scolaires)
Financeurs	Département du Tarn
Contact	Jean-Franck CORNAC

Paroles d'acteurs

« En tant que technicien, ça a été une formidable chance de travailler avec des élus convaincus dès 2005 de la nécessité de développer un véritable réseau de transport public à l'échelle d'un département rural comme le Tarn. Grâce à la confiance qu'ils nous ont accordée et aux moyens qu'ils nous ont attribués, nous avons pu démontrer l'utilité et l'efficacité d'un réseau interurbain. Nous n'avons rien inventé de si extraordinaire, nous avons seulement su adapter à l'interurbain les "recettes" de l'urbain, comme le cadencement, l'accélération des vitesses commerciales ou encore la simplification des itinéraires.

Nous avons travaillé de façon empirique, en expérimentant sur quelques lignes avant de déployer sur le reste du réseau. Nous pouvons aujourd'hui aborder avec sérénité le transfert de compétence du département vers la Région ».

Jean-Franck CORNAC, directeur de la SPL « D'un Point à l'Autre ».

Fiche 8 : Le réseau de transport à la demande Tedi'Bus

Contexte

La communauté de communes du Chardon Lorrain (CCCL) regroupe 39 communes de Meurthe-et-Moselle et compte 10 518 habitants.

Le territoire, de caractère rural, n'était que faiblement irrigué par les réseaux de transports collectifs :



- Le réseau de cars départemental n'offrait généralement qu'un aller-retour quotidien vers les pôles de services à proximité (Pont-à-Mousson ou Toul). Aucun service direct n'était proposé vers la plus grande ville du département, Nancy. Le réseau départemental permettait un cabotage à l'intérieur de la communauté de communes, mais les horaires restaient très contraignants et peu attractifs (offre adaptée aux seuls scolaires ou actifs).
- La gare d'Onville était le seul point d'accès au réseau SNCF de la communauté de communes. C'est la gare de Pont-à-Mousson, située à l'extérieur de la CCCL, qui offre les liaisons les plus directes et rapides vers les pôles régionaux.
- Le service de transport à la demande existant, organisé par le conseil général de Meurthe-et-Moselle, ne couvrait que dix communes de la communauté de communes. De plus, la suppression de ce service était prévue.



Objectifs

Pour suppléer aux carences de l'offre de transport public, la CCCL a souhaité développer un service expérimental de transport à la demande sur son territoire, à destination des pôles d'activités, de services et d'emploi du département. L'objectif de ce service de transport à la demande est de répondre aux difficultés rencontrées par les habitants pour se déplacer à l'intérieur de la communauté de communes comme vers l'extérieur de son territoire.

Assurer la mobilité des habitants est essentiel afin de maintenir une qualité de vie dans les villages qui n'ont pas un niveau suffisant de services (commerces, santé, services administratifs...) et qui souffrent d'une baisse progressive de la qualité de vie.

Dans les secteurs ruraux, les résidents sont fortement tributaires de la voiture individuelle, du fait de l'absence d'offre de transport collectif suffisante pour répondre à leurs besoins de mobilité. Mais une proportion d'habitants n'a pas d'accès permanent à la voiture individuelle (jeunes, femmes au foyer, personnes âgées...). La lutte contre les inégalités implique pour ces personnes un accès individuel à une offre de transport la plus large possible.

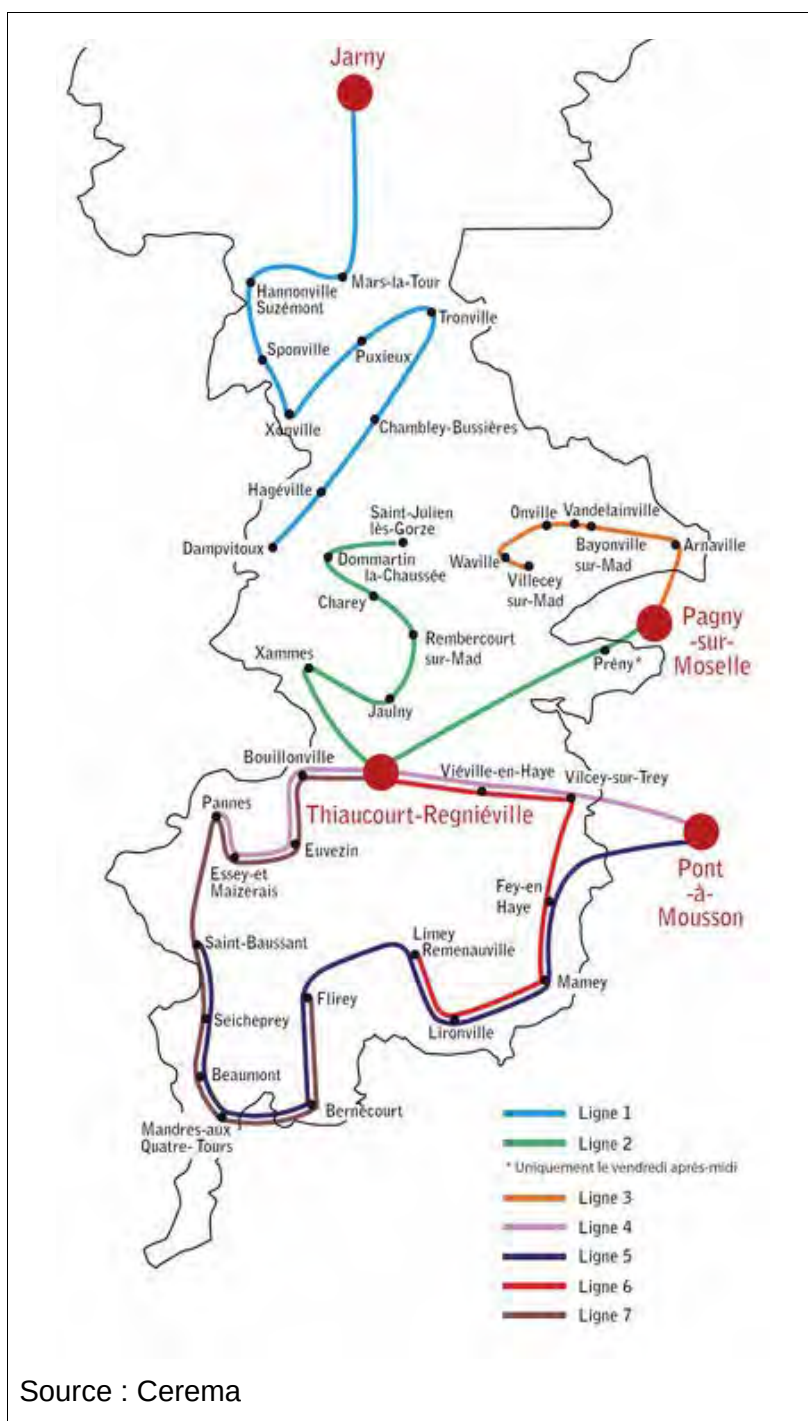
Ce service vise en priorité la population dite captive, c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas accès à un véhicule particulier, et qui sont donc dépendantes des transports en commun ou de la disponibilité de leurs proches pour leurs déplacements quotidiens. En particulier, le service offre une opportunité supplémentaire aux personnes âgées (8 % des habitants de la CCCL ont plus de 75 ans), et aux jeunes (les 15-24 ans représentent 9,4 % de la population de la CCCL).

Basé sur le principe d'optimisation du trajet en fonction des besoins des personnes transportées, le transport à la demande apparaît comme un service de mobilité durable, flexible, permettant d'assurer le droit au transport pour tous dans les zones peu denses, en complément des lignes de bus scolaires, des lignes de bus régulières et des trains.

Description des réalisations

La communauté de communes du Chardon Lorrain a décidé de mettre en place un service de transport à la demande, en complémentarité des offres de transport collectif existantes. Il s'agit d'un service de rabattement à horaire imposé à destination des pôles de services. Chacune des 39 communes est desservie deux jours par semaine.

Les usagers sont pris en charge à leur domicile et sont déposés sur un arrêt de bus, situé à proximité des commerces et des services. L'heure de dépose est fixée. Les usagers sont repris en charge à ce même arrêt, à une heure précise, et sont déposés à leur domicile. L'heure de prise en charge et de dépose au domicile dépend de la commune de départ et du nombre de réservations.



Les usagers doivent réserver leur service au plus tard la veille du déplacement à 16h. Le service ne fonctionne que si une réservation a été effectuée.

Le trajet effectué par le conducteur dépend du nombre de réservations : ce trajet est optimisé afin de minimiser la distance parcourue, et donc de minimiser le coût.

Le service est réalisé par une entreprise de transport locale, à l'aide de véhicules de cinq places. Le service est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Si la demande dépasse cinq voyageurs, ou si une PMR effectue une réservation, l'entreprise s'adapte et utilise un véhicule approprié.

Les titres de transport sont achetés auprès du conducteur et coûtent 2 € l'aller et 3 € l'aller-retour.

Le coût du service est partagé entre l'utilisateur (prix du billet), la CCCL et le département de Meurthe-et-Moselle.

Résultats

Le TAD a été mis en service en mars 2014. À la date du 30 septembre 2015, le service de réservation compte 24 utilisateurs, habitant 12 communes du territoire.

La fréquentation pour sa première année de fonctionnement (sur dix mois) est la suivante : 95 réservations ont été enregistrées (dont 68 % d'allers-retours).

Pour sa deuxième année de fonctionnement (sur neuf mois), la fréquentation est la suivante : 64 réservations ont été enregistrées (dont 52 % d'allers-retours).

Les motifs de déplacement sont les suivants :

- 30 % pour avoir accès aux commerces ;
- 8 % pour se rendre au marché ;
- 8 % pour prendre le train ;
- 21 % pour un rendez-vous médical ;
- 33 % des usagers n'ont pas communiqué le motif de leur déplacement.

Globalement, sans avoir d'information précise sur les tranches d'âge des personnes utilisant le service, le service est utilisé par des personnes âgées.

Globalement, la fréquentation est plus élevée :

- sur la ligne de Pont-à-Mousson (53 %) ;
- sur la ligne de Pagny-sur-Moselle, le service fonctionnant mieux le jeudi matin, jour de marché (37 %).

Sur la ligne de Thiaucourt, le service fonctionne très peu (2 %).

Sur la ligne de Jarny, la fréquentation est régulière (8 %).

Clés de réussite et difficultés rencontrées

Pour que ce type de service fonctionne, il est essentiel de mener une campagne de communication ciblée sur les personnes captives.

Ainsi, la CCCL a mis en place différents supports de communication à différentes étapes de la mise en place et du déroulement du service.

Au démarrage de l'opération (premier trimestre), réalisation :

- d'une affiche apposée dans les mairies et les ERP du territoire (écoles, salles polyvalentes...);
- d'un livret complet distribué dans tous les foyers du territoire ;
- d'une page internet sur le site de la CCCL www.cc-chardonlorrain.fr ;
- d'un article dans la presse locale ;
- d'un article dans le magazine de la CCCL distribué dans tous les foyers du territoire.

En fin d'année 2014 :

- Envoi d'un courrier aux communes leur demandant de communiquer à la CCCL les noms d'habitants susceptibles d'avoir besoin du service. Puis, l'agent en charge de la centrale de réservation a contacté par téléphone les habitants pour leur expliquer le service.
- Dans le cadre de la distribution des « sacs jaunes » en porte-à-porte dans les 39 communes, les ambassadrices du tri ont informé la population sur le service Tedi'Bus et ont distribué de nouveaux livrets. Préalablement à ces tournées, les agents ont été formés sur le fonctionnement du service.

En 2015 :

- Interview à la radio locale (Radio Rup-de-Mad) de l'agent en charge de la centrale de réservation.
- Nouveaux articles de presse dans *L'Est républicain* et *Le Républicain lorrain*.

Communiquer autrement :

De plus, afin de renforcer le programme de communication, la CCCL a souhaité s'appuyer sur le service Tedi'Bus pour la mise en place d'actions sur les thèmes de la santé et de l'insertion. Dans ce cadre, le service a dû parfois être adapté (trajets, horaires).

Ainsi, une première opération a été mise en place le 15 octobre 2015 dans le cadre de l'opération « Octobre rose », dédiée au dépistage du cancer du sein. Un service de desserte du lieu de manifestation, avec réservation, a été proposé. Malheureusement, la CCCL n'a pas enregistré de réservation. Néanmoins, cette action a permis de poursuivre la promotion du service.

Deux autres actions devaient voir le jour avant la fin de 2015 :

- Un cycle de formation au GRETA sur le thème « apprendre la mobilité » à Pont-à-Mousson, certains agents du chantier d'insertion de la CCCL étant amenés à y participer. La chargée de mission « insertion » de la CCCL a incité les agents à utiliser le service du Tedi'Bus.
- Et pour terminer, un forum sur la santé mentale, organisé en fin d'année à Thiaucourt, une nouvelle occasion pour encourager les usagers à utiliser le service.

Perspectives

Une extension des plages horaires

La CCCL a fait le choix d'étendre le service à de nouvelles plages horaires.

En mars 2015, une rencontre a été organisée avec le prestataire de service M. Paquot afin d'étudier les pistes d'amélioration du service.

Les arrêts sont-ils bien localisés ? Les jours et horaires sont-ils bien définis ?

Sur la base de ces modifications possibles, la CCCL a donc engagé une étude pour améliorer le service du Tedi'Bus en localisant les nouveaux points d'arrêts pertinents dans les communes et en examinant plus précisément les horaires de certains équipements publics, comme la piscine à Pont-à-Mousson, et de commerces comme les supermarchés.

Ainsi, après le recoupement de ces compléments de données, la CCCL a établi des propositions d'améliorations qu'il faut étudier avec les partenaires. S'il est décidé de modifier le service du Tedi'Bus, un programme de communication adapté devra être élaboré dans ce sens.

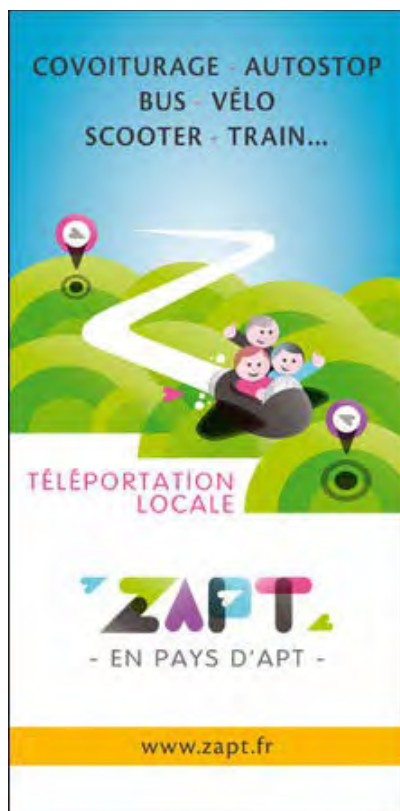
La volonté des élus de la CCCL est de poursuivre l'expérimentation pour une année supplémentaire.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Communauté de communes du Chardon Lorrain
Maître d'œuvre	Taxi du Rupt, SARL PAQUOT
Lancement	Mars 2014
Zone d'influence	Départementale
Coût (estimation)	7 000 € à 8 000 € par an de dépenses Autofinancement de 20 % de la CCCL (1 400 € à 1 600 €)
Financeurs	Communauté de communes, département
Contact	Sophie ALLEAUME, chargée de mission (alleaume@cc-chardonlorrain.fr) Nicolas SPEISSER, réalisation de l'étude de faisabilité (nicolas.speisser@cerema.fr)

Fiche 9 : La centrale de mobilité ZAPT

Contexte



Source : zapt.fr

Le comité de bassin d'emploi d'Apt intervient depuis 30 ans pour le développement économique et l'emploi de son territoire. La communauté de communes du Pays d'Apt Luberon rassemble 25 communes et 30 000 habitants. Le travail sur la problématique de la mobilité a débuté en 2008 sous l'angle de l'accessibilité à l'emploi.

La mobilité a en effet été identifiée comme une priorité pour le bassin de vie : elle représentait le premier frein à l'emploi et restait une problématique majeure pour l'accès aux services en zone rurale.

Par ailleurs, cette priorité concerne l'ensemble des publics (salariés, jeunes, personnes âgées, public en insertion, touristes...).

Enfin, le territoire du Pays d'Apt Luberon reste fortement dépendant de la voiture individuelle et proposait peu d'alternatives.

Le projet ZAPT constituait le premier axe du pôle d'excellence rurale « Besoin de bouger, envie de rester » porté par le comité du bassin d'emploi et labellisé par l'État en avril 2011.

Il a été soutenu et financé *via* le programme LEADER, par le FEADER, par le conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le conseil général du Vaucluse, les communautés de communes d'Apt et de Pont-Julien, la ville d'Apt et la Fondation PSA Peugeot Citroën.

Objectifs

- Proposer un bouquet de services pour faciliter la mobilité sur le territoire : covoiturage, transports en commun, mobilité vers l'emploi, mobilité douce.
- Mutualiser les trajets individuels : créer une plate-forme de covoiturage adaptée au territoire.
- Créer un guichet unique : proposer un service d'information virtuel et physique, fiable, et intégrant l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité.
- Faire évoluer les comportements de mobilité.
- Développer une animation locale sur la problématique de la mobilité.

Description des réalisations

ZAPT est accessible de trois manières :

- un point d'accueil physique situé à la gare routière d'Apt ;
- un site Internet ;
- un relais téléphonique pour apporter une réponse individualisée (numéro vert).

Le point d'accueil physique, à la gare routière d'Apt

Le comité du bassin d'emploi a travaillé en collaboration avec le conseil général, la ville d'Apt, et Sud Est Mobilité, afin de définir au mieux la localisation du futur lieu d'accueil de ZAPT. Il était important que ce lieu soit visible, facile d'accès (centre-ville) et en cohérence avec un lieu déjà identifié « mobilité » pour offrir davantage de lisibilité. Le choix s'est tout naturellement porté sur le site de la gare routière actuelle afin de créer des synergies entre les services déjà existants et ZAPT.

Ce point d'accueil physique est un lieu de renseignements sur l'éventail des offres de mobilité existantes sur le territoire.

Le site internet www.zapt.fr

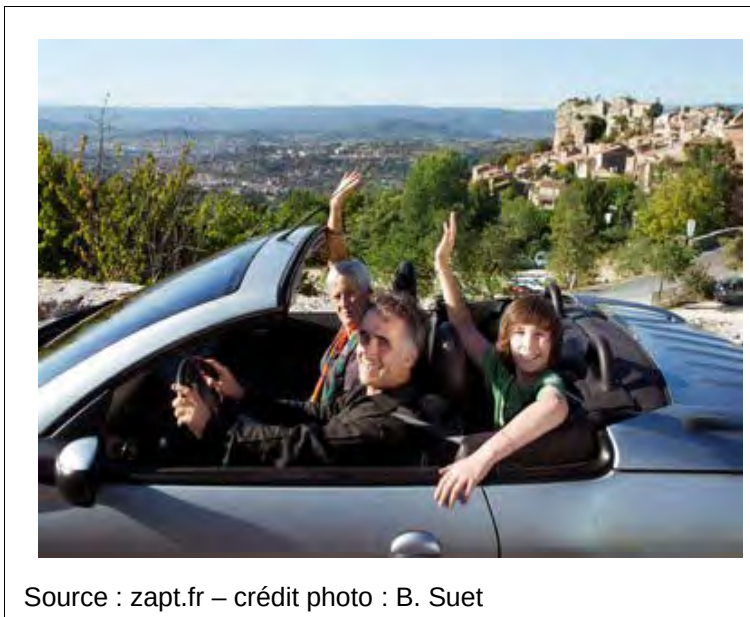
Il est opérationnel depuis 2012.

Ce site recense l'offre de transports en commun disponible sur le territoire (horaires, tarifs...).

Il est également le support de la plate-forme de covoiturage : les personnes intéressées peuvent déposer ou rechercher un trajet sur cette plate-forme (une inscription au site est nécessaire). Les parcs de covoiturage y sont recensés et localisés. En effet, les communes du territoire ont été associées au projet et invitées à se positionner pour entrer dans le réseau ZAPT en bénéficiant d'une signalétique commune formant un réseau d'aires de covoiturage sur le territoire. Vingt-cinq communes sont parties prenantes de ZAPT.

Le site ZAPT informe également sur les autres solutions de mobilité existant sur le territoire :

- navette gratuite de la mairie d'Apt ;
- mise à disposition solidaire de véhicules : scooters, cyclomoteurs, vélos, voitures, etc., par Roulez Mobilité ;
- auto-stop organisé par ZAPT : stickers pour les conducteurs à coller sur les voitures participantes, panneau pour les auto-stoppeurs, inscription au point d'accueil ZAPT de la gare routière d'Apt ;
- depuis 2015 : location longue durée (un, trois, six mois) de vélos électriques par la ville d'Apt (Vel'apt) ;
- contacts des loueurs de vélos du territoire ;
- contacts des services d'autopartage et des taxis du territoire.



Source : zapt.fr – crédit photo : B. Suet



Source : zapt.fr

Le numéro vert

Le numéro vert 0805 202 203 est gratuit depuis un poste fixe. Les renseignements sont assurés par une conseillère en mobilité.

Résultats

Résultats quantitatifs :

- 12 500 personnes renseignées ou sensibilisées à la mobilité durable à travers les accueils physique et téléphonique et *via* les animations ;
- ZAPT compte plus de 1 100 adhérents au service de covoiturage ;
- 1 300 annonces de covoiturage ont été déposées depuis la création du site en 2012 ;
- 45 locations de Vel'apt et plus de 5 000 km parcourus en vélo à assistance électrique.



Source : zapt.fr – crédit photo : B. Suet

Éléments qualitatifs :

Une enquête réalisée en mai 2013, soit l'année suivant la mise en place du service, a permis d'évaluer les points suivants :

- 87 % des utilisateurs de ZAPT sont satisfaits du service proposé ;
- 42 % des personnes sondées ont été mises en contact suite à un dépôt d'annonce de covoiturage sur le site de ZAPT et 32 % ont réellement covoituré ;
- de nombreux retours positifs ont été recueillis sur la qualité et l'intérêt du service.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

La pérennisation de l'expérimentation d'un tel projet passe par un triple enjeu : fédérer les acteurs, animer et communiquer.

Tout d'abord, il est nécessaire de fédérer les acteurs et le public autour du projet. Il est important que les acteurs institutionnels et les professionnels du domaine se sentent concernés par le projet et comprennent l'intérêt d'un tel outil de mobilité, afin d'obtenir l'adhésion du public.

Une large communication et une animation soutenue sont également primordiales pour faire vivre le projet :

- Le comité du bassin d'emploi prévoit notamment des animations auprès de ses adhérents : par exemple des jeux concours qui dynamisent le site Internet (dépôt de nouvelles annonces de covoiturage) et la « communauté » ZAPT (nouvelles adhésions). Une newsletter et des bons plans mensuels sont également diffusés auprès des adhérents, afin de les tenir informés de l'actualité en cours et de revenir sur les derniers événements organisés.
- L'animation de la dynamique de territoire et la communication autour de l'outil ZAPT sont également à adapter en fonction des publics : des sessions d'information sont organisées auprès des demandeurs d'emploi (Pôle Emploi) et des jeunes (Mission Locale), ainsi que des animations auprès des touristes en période estivale, ou encore des présentations du projet lors de colloques et manifestations ;

- L'organisation d'événements de grande ampleur est aussi l'occasion de fédérer, de communiquer et d'animer. Ainsi, une manifestation d'envergure s'est tenue pour la semaine de la mobilité en 2013 (Z'APTITUDES) . Cette journée a réuni 700 personnes autour d'une nouvelle approche de la mobilité, *via* un colloque professionnel et des animations pour le grand public (essais de véhicules par exemple).
- Depuis 2014 un challenge mobilité, « Au travail j'y vais autrement », invite les salariés à se rendre sur leur lieu de travail autrement qu'en voiture individuelle, lors de la semaine de la mobilité.
- Des partenariats importants ont été tissés avec les médias. Notamment des radios locales relaient chaque jour des annonces de covoiturage transmises par ZAPT.

Pour atteindre le succès actuel de ZAPT, la mobilisation des acteurs a été un travail constant et intense, qui reste un point clé de la réussite d'un tel projet.

Perspectives

Développement et autonomisation de ZAPT en agence de mobilité

Le comité du bassin d'emploi est en train de structurer le projet de développement de ZAPT en agence de mobilité sur un territoire élargi qui pourrait être celui du département.

Une nouvelle structure juridique (sous forme associative dans un premier temps) sera créée, indépendante du comité du bassin d'emploi, avec une gouvernance propre et au sein de laquelle les différentes parties prenantes pourront s'exprimer. Il s'agit de rassembler au sein d'une même structure les AOT, les professionnels des transports, les entreprises et associations proposant des services de mobilité, les prescripteurs, les bénéficiaires.

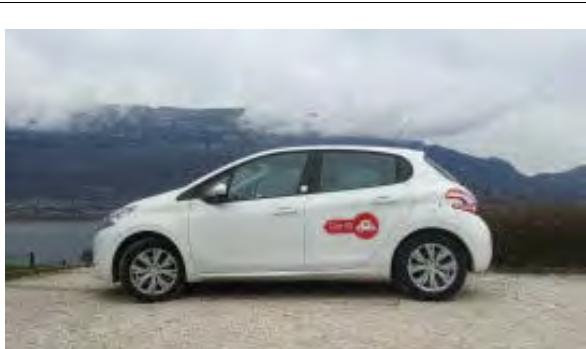
L'agence de mobilité aura un rôle de conseil en mobilité avec une approche globale (transports en commun, covoiturage, aides à la mobilité, modes actifs...) auprès du grand public. Elle s'appuiera sur les outils existants : centrale de mobilité (PACA Mobilité), sites de covoiturage, etc.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Comité de bassin d'emploi du Pays d'Apt
Maître d'œuvre	Comité de bassin d'emploi du Pays d'Apt
Lancement	2012
Zone d'influence	Départemental (Vaucluse)
Coût	ZAPT étant encore rattaché au comité du bassin d'emploi, l'estimation du coût est approximative : environ 80 000 €/an (fonctionnement)
Financeurs	Union européenne, État, Région PACA, département de Vaucluse, Pays d'Apt Luberon, ville d'Apt, Fondation PSA Peugeot Citroën
Contact	Justine RENAUX, justine.renaux@cbe-apt.com

Fiche 10 : L'autopartage dans les parcs naturels régionaux de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Contexte



Source : Cité Lib

Cité Lib est une marque de la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) Alpes-AutoPartage comptant à ce jour une centaine de sociétaires de tous horizons : usagers, salariés, collectivités territoriales, entreprises de transports et mobilités douces et structures membres de l'économie sociale et solidaire.

Actuellement, le capital social de la SCIC est de 300 000 € pour 5 000 utilisateurs et 220 voitures réparties sur 160 stations : en gare, centres-villes, écoquartiers, zones d'activités et parcs naturels régionaux (PNR).

Cité Lib mène depuis 2012 plusieurs expérimentations d'autopartage dans les PNR rhônalpins de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Enjeux

L'autopartage est un des services de mobilité présentant les plus forts enjeux en termes de développement durable :

- Les usagers particuliers de l'autopartage diminuent leur nombre de véhicules-km du fait d'un report vers les autres modes de déplacement — transports collectifs, vélo, marche, covoiturage, taxi.
- Les ménages abonnés à l'autopartage se démotorisent et réduisent de fait leur budget lié aux déplacements.
- La disponibilité du service pour tous permet aux ménages non motorisés d'accéder à un véhicule individuel pour les déplacements qu'ils ne peuvent effectuer autrement, particulièrement dans les territoires ruraux où les distances à parcourir sont parfois importantes et les services de transports collectifs peu développés.
- Les entreprises, les clients professionnels, allègent leur budget transport du fait d'une réduction de leur flotte automobile.

Objectifs

- Mettre à la disposition de tous les habitants — y compris les jeunes, les demandeurs d'emploi et les seniors — ainsi que des employeurs et des touristes une offre de mobilité motorisée pour tous les motifs de déplacements.
- Valoriser le territoire en complétant l'offre de transports collectifs existante et les infrastructures cyclables et piétonnes.
- Créer du lien social entre les usagers et réduire les budgets de déplacements des ménages et des entreprises en réduisant le nombre de véhicules-km.
- Faire évoluer les comportements de mobilité en réduisant l'autosolisme, avec pour conséquence une diminution des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Description des réalisations

Trois PNR disposent à ce jour d'une offre d'autopartage Cité Lib :

- le PNR du Pilat avec une voiture stationnée depuis juin 2013 à Pélussin, bourg de 3 500 habitants dans le département de la Loire ;
- le PNR des Bauges avec une voiture stationnée depuis juin 2013 à Le Châtelard, village de 660 habitants dans le département de la Savoie ;
- le PNR du Vercors avec 6 voitures réparties sur 5 communes pendant les mois de juillet et août depuis l'été 2014 : Autrans, Corrençon-en-Vercors, Lans-en-Vercors, Méaudre et Villard-de-Lans dans le département de l'Isère.



Source : Cité Lib

Au départ, le service a été mis en place pour répondre d'une part aux besoins des structures locales pour des déplacements professionnels en semaine, d'autre part à ceux des habitants et des touristes pour des déplacements privés le week-end et pendant les vacances.

Les véhicules sont accessibles aux abonnés 24h/24 et 365 jours par an. Exceptionnellement dans ces PNR, l'abonnement au service est gratuit. Le tarif horaire et au temps de réservation est de 1,20 €/h pour un véhicule de catégorie M (ici des Peugeot 208) et 0,32 €/km jusqu'à 100 km puis 0,19 €/km au-delà de 100 km. De plus, dans le PNR du Pilat, une offre week-end expérimentale a été mise en place à l'automne 2015 comportant une réduction de 50 % sur ce tarif.

À noter que tout abonné au service Cité Lib peut utiliser un véhicule de l'ensemble du réseau national d'autopartage Citiz, présent dans de nombreuses agglomérations françaises, ce qui permet de promouvoir notamment l'intermodalité autopartage + train, car ou covoiturage.

Résultats

Les résultats enregistrés sont les suivants :

- Dans le PNR du Pilat, une quinzaine de locations sont réalisées chaque mois pour 20 000 km parcourus les 18 premiers mois ; il s'agit essentiellement de déplacements professionnels et assez peu d'usages privés, avec une forte variation saisonnière.
- Dans le PNR des Bauges, moins de 10 locations sont effectuées chaque mois pour 15 000 km parcourus les 18 premiers mois ; comme dans le Pilat, essentiellement des déplacements professionnels et peu d'usages privés sont enregistrés, avec une forte variation saisonnière.
- Dans le PNR du Vercors, une trentaine de locations ont été effectuées en juillet et août 2015 avec les 6 voitures et 1 700 km parcourus ; 2/3 des locations concernent le véhicule de Villard-de-Lans ; les usages intéressent aussi bien les touristes satisfaits de disposer d'une offre d'autopartage sur place que les abonnés Cité Lib en vacances dans le PNR.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

La mise en place d'un tel service d'autopartage nécessite un investissement important de la part de l'opérateur : un véhicule appareillé pour fonctionner en autopartage, comprenant un ordinateur de bord et un lecteur de carte sans contact sur le pare-brise. De plus, il est préférable que le véhicule soit récent pour être attractif auprès des clientèles potentielles et donner une bonne image de départ à la population locale.

Cependant, l'implantation d'un service d'autopartage dans ces territoires peu denses se heurte à un paradoxe : c'est dans ces territoires peu denses, où son impact paraît important vis-à-vis des objectifs de développement durable, que l'autopartage a du mal à se développer du fait d'une rentabilité économique difficile à assurer, au moins au début, le temps de constituer une clientèle fidèle.

Garantir une utilisation régulière des véhicules *via* des partenariats

Les déplacements de la clientèle professionnelle étant plus réguliers que ceux de la clientèle privée, c'est vers les employeurs du territoire que l'opérateur va d'abord se tourner pour garantir par contrat une utilisation régulière des véhicules.

Par exemple dans le PNR du Pilat, c'est la Maison du Parc et l'hôpital de Pélussin qui garantissent par contrat l'usage du véhicule pour leurs déplacements professionnels. Dans le PNR des Bauges, c'est aussi la Maison du Parc qui assure ce rôle. Dans le PNR du Vercors, c'est la communauté de communes du Massif du Vercors qui garantit les revenus d'exploitation.

Assurer un équilibre économique viable avec un abondement

Pour dépasser ce paradoxe de la difficulté de trouver son public face à un investissement conséquent et des coûts d'exploitation significatifs, un service d'autopartage en milieu rural (ici Cité Lib dans les PNR) demande aux instances publiques territoriales de participer financièrement à l'équilibre d'exploitation.

En effet, en phase de montée en charge du service, les 10 à 15 locations par mois et 10 000 à 13 000 km par an ne suffisent pas à assurer le petit équilibre d'exploitation estimé par Cité Lib à 720 € par mois et par véhicule. L'opérateur demande donc au PNR une subvention d'équilibre : le parc s'engage à verser mensuellement la différence entre les recettes d'exploitation effectives et ces 720 € de frais d'exploitation.

Faciliter l'usage pour tous et communiquer régulièrement

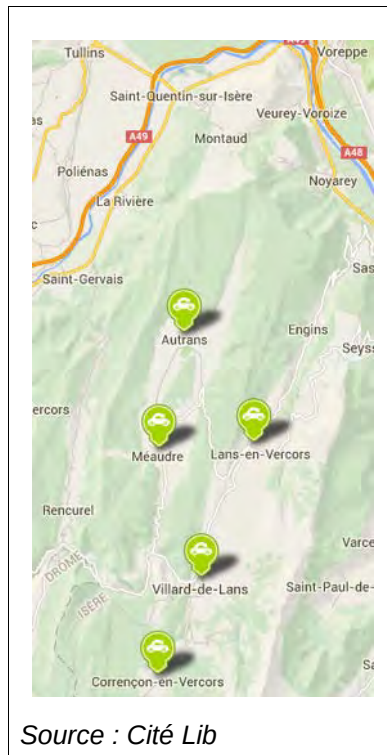
Lâcher sa voiture personnelle, accepter de ne pas la renouveler, adhérer à un service d'autopartage dont la notoriété n'est pas encore complètement établie, c'est un acte qui nécessite de la réflexion et du temps de maturation, d'où l'importance de faciliter l'accès au service pour tous et de communiquer régulièrement sur l'offre.

À Pélussin par exemple, grâce à la Maison du Tourisme, une formule récente permet aujourd'hui de proposer le service d'autopartage à des utilisateurs occasionnels, visiteurs ou habitants. L'accueil de la Maison du Tourisme permet une simplification de l'inscription, notamment pour les personnes qui n'ont pas accès à l'Internet. Cette nouvelle formule est très appréciée et a permis d'augmenter sensiblement l'utilisation privée du service.

Par ailleurs, une communication régulière sur le service est réalisée par l'intermédiaire de la lettre d'information des PNR, la presse quotidienne régionale, la presse spécialisée et l'opérateur.

Situer la station d'autopartage pour maximiser la visibilité et l'intermodalité

La station d'autopartage doit être située à un endroit stratégique : au plus près du cœur du bourg (à la fois pour la densité d'utilisateurs potentiels et pour la visibilité du service) et à proximité immédiate du ou des arrêts de transports collectifs locaux de manière à faciliter l'intermodalité, particulièrement pour une utilisation combinée du type train ou car + autopartage pour les visiteurs et touristes. Outre une nécessaire collaboration avec le gestionnaire de la voirie (la commune) pour l'implantation de la station d'autopartage, une collaboration avec les AO des réseaux de TC desservant le territoire et les AOM de la région est préférable pour la communication générale sur l'offre de service intermodale TC + autopartage.



Enseignements

Cette expérience d'autopartage en milieu rural montre tout d'abord que des collectivités territoriales et des opérateurs font aujourd'hui le pari que la mise en œuvre d'un service d'autopartage commercial en milieu non dense est réalisable moyennant :

- un bon calibrage de l'offre et un ajustement de la tarification en fonction de la demande potentielle ;
- un partage de l'investissement de départ et/ou un abondement des recettes d'exploitation pour combler la différence avec le petit équilibre d'exploitation, au même titre qu'un service de transports collectifs ;
- une communication régulière auprès de la population du territoire, pour lui donner le temps de la réflexion ; en effet, abandonner sa voiture au profit de l'autopartage est une décision très importante par rapport aux habitudes de déplacements, surtout en milieu peu dense où la propriété automobile reste la règle.

Perspectives

Du point de vue des perspectives de développement de services d'autopartage en milieu rural, l'idée en 2015 d'équiper un véhicule existant sur le territoire (avec l'appareillage embarqué nécessaire à son utilisation en autopartage) fait d'ores et déjà l'objet d'une expérimentation dans le PNR des Bauges depuis début 2016. Cette expérimentation sera étendue courant 2016 dans les PNR du Pilat et du Vercors. Le fait d'utiliser un véhicule existant appartenant à une structure locale (et dont les frais d'amortissement et de dépréciation sont pris en charge par cette structure) permet de faire baisser les coûts d'exploitation et donc l'abondement à l'équilibre d'exploitation. Ce type de montage permet de multiplier les opportunités de développement de l'usage de l'autopartage dans les territoires non denses. Reste que le véhicule à appareiller en autopartage doit être récent et en parfait état de maintenance afin que, pour les clientèles potentielles, particulières et professionnelles, il soit aussi attractif qu'un véhicule appartenant à un opérateur.

Ainsi en 2016, un véhicule de service de la flotte du parc (et donc une voiture neuve) va être renouvelé. Il va être équipé d'un boîtier Cité Lib. L'offre sera la même pour les salariés et pour les habitants, avec un véhicule propriété du parc, qui remplacera celui de Cité Lib. Le coût pour le parc sera donc moindre puisque de l'ordre de 160 €/mois, avec un partage des revenus de location entre Cité Lib et le parc.

Un badge est aussi à disposition à l'office du tourisme pour les visiteurs. Quelques réservations ont été faites *via* ce biais.

En outre, pour augmenter l'attractivité du service, il serait intéressant de combiner l'offre d'autopartage avec le covoiturage pour réduire encore le nombre de véhicules-km et les impacts environnementaux.

Synthèse

Opérateur	Cité Lib
Partenaires	Parcs naturels du Pilat, des Bauges et du Vercors
Lancement	2013 à Pélussin et Le Châtelard, 2014 dans le Vercors
Zone d'influence	Territoriale
Coût	720 € de frais d'exploitation mensuels
Contact opérateur	Cité Lib : Martin LESAGE, martin.lesage@citelib.com

Fiche 11 : Le plan de déplacements en modes actifs à Sorède (66)

Contexte

Le plan de déplacements actifs est la première action phare de l'Agenda 21 de la commune de Sorède (3 000 habitants). Initié en parallèle au diagnostic Agenda 21 de Sorède, en juin 2008, ce plan est adopté en décembre 2009, et consacré en mai 2010 en tant qu'action A21 n° 201 répondant à l'axe stratégique 2 : « Préserver et valoriser le patrimoine et le cadre de vie ». Le Conseil a ainsi décidé d'élaborer ce plan et de le mettre en œuvre en respectant les principes de transversalité, de concertation et d'amélioration continue. En d'autres termes, le plan de déplacements actifs est conçu comme la feuille de route que la commune se fixe, dans un pacte avec ses concitoyens et ses visiteurs, pour faire face aux difficultés de stationnement, de circulation et de sécurité, en misant sur la promotion de toute forme de déplacement alternatif à la voiture particulière. L'action sera évaluée eu égard à des objectifs globaux de qualité de vie, et éventuellement révisée.



Source : Cerema

Objectifs

L'objectif est de promouvoir les déplacements alternatifs à la voiture particulière (solo) tant pour les déplacements internes à la commune que pour les déplacements vers l'extérieur en travaillant sur les aménagements et la communication.

À l'issue du diagnostic les grandes orientations, définies avec le comité de pilotage pour les déplacements à Sorède, ont été les suivantes :

- développer les zones de circulation apaisées ;
- réaliser un véritable réseau piéton vers le centre ;
- favoriser les déplacements à vélo : doubles sens cyclables, stationnement vélo à proximité des pôles générateurs, desserte du collège de Saint-André, promotion de l'intermodalité avec les transports en commun ;
- développer les transports en commun ;
- promouvoir toute forme de déplacement alternatif à la voiture « solo » : mise en place de carapattes et caracycles, achat de vélos de service, journée des déplacements alternatifs, promotion du covoiturage...

Description des réalisations

Diagnostiquer le territoire

Le diagnostic a porté sur l'analyse des formes urbaines, l'organisation et le fonctionnement des déplacements motorisés ou non, la hiérarchisation du réseau de voiries, l'organisation du stationnement... Dans les points positifs, ce diagnostic a permis de mettre en évidence : l'absence de véritable trafic de « transit » traversant le village, la présence de quelques aménagements qualitatifs de modération de la vitesse (zone 30, place de la République), une offre de stationnement importante située en étoile autour du centre (350 places réparties sur 10 parkings), des cheminements dédiés aux piétons nombreux quoique parfois peu mis en valeur.

Ce diagnostic a aussi permis de constater un aménagement de l'espace public peu favorable aux modes de déplacement actifs, un étalement urbain défavorable au déplacement à vélo ou à pied, des pratiques de stationnement à organiser ainsi qu'une grande hétérogénéité dans le traitement de l'espace public.

L'état des lieux a été complété par une enquête auprès des usagers, réalisée par l'intermédiaire du bulletin municipal de la commune.

Dans la suite du diagnostic, le repérage des pôles générateurs de déplacements a permis d'orienter les besoins en termes de déplacements et de stationnement.

Le repérage des pôles générateurs de déplacements et des parkings permet d'orienter les besoins.

L'état des lieux fait apparaître des tronçons de voirie encore peu favorables aux modes actifs.

Hiérarchiser le réseau

L'étape de la hiérarchisation du réseau de voirie est indispensable avant de passer aux propositions de schéma des déplacements actifs. La hiérarchisation du réseau permet de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure ou que l'on veut lui faire assurer. L'exercice a consisté à déterminer les voies artérielles, de distribution et de desserte. L'objectif était d'identifier le réseau structurant de la commune.

La proposition de hiérarchisation du réseau nécessite une validation en conseil municipal avant la poursuite des études.

Proposition de hiérarchisation du réseau

Voie artérielle : voie où la fonction circulatoire est prépondérante (recevant le trafic de transit).

Voie de distribution : voie de liaison inter-quartiers et de distribution vers les quartiers.

Voie de desserte : voie où la fonction locale est prépondérante.



Voie artérielle (Source : Cerema)



Voie de distribution (Source : Cerema)



Voie de desserte (Source : Cerema)

Proposer un schéma d'orientation

Le schéma proposé découle directement de la hiérarchisation du réseau de voirie validée par le comité de pilotage et le conseil municipal. Le principe de base est simple : les voies de niveau 1 et 2 (artérielles et de distribution) seront des voies où la limitation de la vitesse des véhicules restera à 50 km/h. Conformément à la réglementation en vigueur (article L. 228-2 du Code de l'environnement – ex-article 20 de la loi LAURE), des aménagements cyclables de type bande ou piste seront proposés sur ces voies. Ensuite, l'ensemble des voies de niveau 3 (voie de desserte) seront en zone de circulation apaisée. La diminution des vitesses des véhicules motorisés dans ces zones permet de faire cohabiter les vélos (et les piétons pour les zones de rencontre) en mode « cohabitation » sans qu'il soit nécessaire de réaliser des aménagements dédiés.

Quelques rues dérogent au principe de base et seront aménagées en zone 30 ou en zone de rencontre bien qu'étant de niveau 1 ou 2. Il s'agit de rues traversant le cœur du village (rue des Casernes, rue du Pont, rue de la Vendée et rue de l'Église) pour lesquelles il paraissait difficile, étant donné leur configuration, de proposer des aménagements cyclables de type pistes ou bandes.

Un schéma directeur des déplacements actifs est un « tableau de bord » des aménagements à long terme, conçu comme une trame pouvant évoluer dans le temps. La commune a décidé d'une série d'aménagements prioritaires, d'autres seront programmés dans les futurs plans pluriannuels d'aménagement.

Des propositions d'action très concrètes

L'étape suivante a consisté à définir, pour chaque section homogène, un type d'aménagement en fonction des orientations du schéma validé à l'étape précédente.

Rue de la Vendée : dans cette voie de desserte, il est proposé de calibrer la chaussée à 5 m de large pour réaliser des trottoirs. L'intégration des déplacements actifs pourra se faire soit par une cohabitation totale de l'espace en zone de rencontre (proposition 1) soit par une cohabitation entre des usagers motorisés et des cyclistes sur la chaussée et des piétons sur les trottoirs en zone de rencontre (proposition 2).



Source : Cerema

Rue de la Côte-Vermeille : ici il est proposé de réduire la largeur de la chaussée à 4,80 m. Le stationnement disparaît au profit de pistes cyclables.



Source : Cerema

Résultats

Les premières réalisations

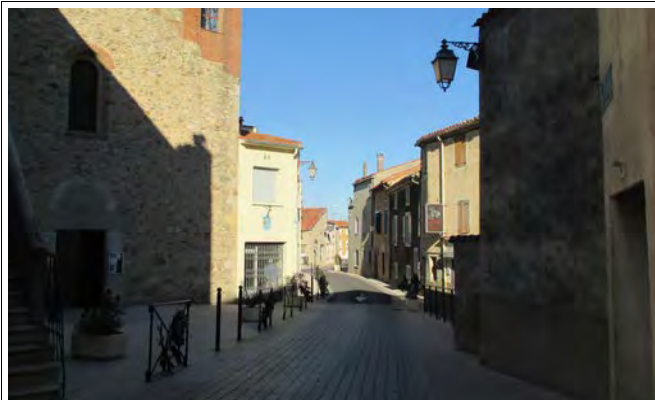
Les premières réalisations ont eu lieu quelques mois après l'étude. Elles ont consisté à mettre en conformité, au niveau de la signalisation, les rues fonctionnant déjà en zone de rencontre (priorités 1 et 2).



Source : Cerema

De nouvelles réalisations

D'autres aménagements sont venus compléter les premières réalisations. En 2014, la rue principale du centre-ville a été aménagée en zone 30 et zone de rencontre.



Rue de l'Église (zone de rencontre) (Source : Cerema)



Route de Laroque (zone de rencontre) (Source : Cerema)



Rue de l'Église (zone de rencontre) (Source : Cerema)



Rue de la Vendée (zone 30) (Source : Cerema)



Rue de la Vendée – transition entre zone 30 et zone de rencontre (Source : Cerema)

Un transport en commun communal

En marge de l'étude et des aménagements réalisés, la commune s'est dotée d'un mini-bus qui propose, tous les matins en semaine, trois circuits répétés deux fois chacun. Cette navette est gratuite.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

L'adhésion des administrés

Cette étude a été marquée par une forte volonté de faire participer les habitants de Sorède qui s'est traduite, dès le départ, par la constitution d'une « commission de déplacement » constituée de Sorédiens, d'élus, de techniciens communaux et de techniciens représentants d'institutions partenaires (État, département, Pays Pyrénées-Méditerranée). Cette commission de déplacement est entrée en « jeu » avant le démarrage de l'étude, et a apporté sa contribution tout au long de l'étude. Elle a pu assister aux restitutions faites par le bureau d'études. Ensuite, l'étude dans sa globalité a été présentée en réunion publique.

Il en est de même pour tous les nouveaux aménagements programmés dans le cadre de cette étude : l'équipe municipale consulte ses administrés pour présenter les projets.

À plusieurs reprises des communications sont faites dans le bulletin municipal.

Après l'étude, passer rapidement aux réalisations

Il est important qu'après plusieurs mois passés à la réalisation de l'étude, le maire engage rapidement des travaux. L'étude d'un schéma de déplacements demande, dans la plupart des cas, des études plus détaillées (niveau projet et/ou exécution) pour passer des propositions à la réalisation, générant des délais supplémentaires. Ce qui peut avoir pour conséquence une démotivation des administrés et le sentiment d'une dépense d'argent public sans résultat. Il est donc nécessaire que la collectivité mette rapidement en place de petites actions visibles tout en préparant des projets plus lourds. Il faut aussi que ces actions soient bien choisies et viennent proposer aux habitants une amélioration ou un service au quotidien.

Ainsi à Sorède, plusieurs rues de centre ancien ont rapidement été signalées en zone de rencontre avec mise en double sens cyclable.

Perspectives

Étendre l'apaisement des vitesses à tout le village

Petit à petit, rue par rue, la commune réalise les propositions faites dans le schéma de déplacements. Après avoir plutôt réalisé des aménagements dans le centre du village, la commune programme des aménagements dans les autres quartiers avec le souci de ne pas privilégier un secteur plutôt qu'un autre. Toujours dans le souci de satisfaire ses administrés, elle présente les projets aux riverains pour discussion.

Réaliser plus d'aménagements cyclables

L'objectif est maintenant de programmer les réalisations concernant les cyclistes. Le schéma de déplacements prévoyait plusieurs rues avec pistes ou bandes cyclables. Pour l'instant ces rues n'ont pas été aménagées.

Actualiser l'étude

La commune se pose la question de l'actualisation de son schéma. En effet, à partir du schéma initial, des aménagements réalisés, des nouveaux projets à venir, de nouvelles propositions pourraient être faites, débouchant sur un plan pluriannuel révisé.

Synthèse

Maître d'ouvrage	Mairie de Sorède
Maître d'œuvre	Étude : Cerema (anciennement CETE Méditerranée)
Lancement	2010
Zone d'influence	Commune de Sorède
Coût	Étude (17 000 € HT)
Financeurs	Collectivité / ADEME
Contact	Muriel BAISET, DGS (sg@mairie-sorede.fr)

Paroles d'acteurs

« Le plan de déplacements des modes actifs a été la première action de notre Agenda 21. Cela fut bénéfique à plusieurs niveaux.

Sur la forme, cela nous a permis d'ouvrir la discussion aux administrés et aux partenaires institutionnels (directrices, médecin, enfants, commerçants, département...). Cette approche a été un bon support méthodologique pour expérimenter les démarches de développement durable de Sorède.

Sur le fond, nous avons pu penser la circulation non plus seulement en termes de sécurité mais aussi en termes de santé, de flux par rapport aux activités du village et de cadre de vie partagé. Cela a permis de dépasser les intérêts individuels pour se retrouver sur la recherche de l'intérêt général.

Au cours de ces années, le plan de déplacements nous a guidés dans la conception de nos investissements en matière de voirie notamment, de sens de circulation... À titre d'exemple, la hiérarchisation des voies a été le support d'une réflexion sur le schéma d'éclairage de Sorède. Nous poursuivons la programmation et nous continuons de concerter la population et d'évaluer nos actions.

Ainsi les projets sont améliorés et mieux acceptés, ce qui permet d'atténuer la difficulté dans la mise en application de nouvelles règles contraignantes pour les automobilistes. La concertation dans l'élaboration des projets doit alors être relayée par une dimension répressive des comportements illégaux.

En conclusion, la conduite du plan de déplacements modes actifs est un outil essentiel au changement de conduites individuelles en favorisant l'appropriation par tous d'une culture durable d'un espace public partagé. »

Yves PORTEIX, maire de Sorède.

Fiche 12 : La traversée de Caumont-sur-Garonne

Contexte



Source : caumont-et-son-histoire.fr

Caumont-sur-Garonne est une petite commune de 640 habitants située dans le département du Lot-et-Garonne à 10 km au sud de Marmande. Son centre-bourg est traversé par la route départementale n° 143.

De nombreux problèmes sont constatés le long de cet axe :

- Les camions et les véhicules légers roulent à vive allure sur l'ensemble de la traversée.
- Le stationnement longitudinal est anarchique.
- Les piétons se retrouvent très vite sur la chaussée à cause du stationnement non maîtrisé. Ceci rend difficile la circulation des personnes à mobilité réduite, mais aussi des parents avec poussette et des enfants qui se rendent à l'école.

En 2008, pour résoudre tous ces problèmes, la municipalité a décidé d'aménager la traversée de son bourg pour le rendre plus sécurisé, plus convivial et plus attractif.

Avant



Source : D&H Paysages

Après



Source : Cerema

Objectifs

- Réduire la vitesse des véhicules en entrée et en traversée de bourg.
- Rompre la linéarité de la voie et redéfinir les espaces de circulation.
- Organiser et maîtriser le stationnement.
- Sécuriser le déplacement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des enfants qui se rendent à l'école.
- Rendre la traversée plus lisible, plus agréable (végétaux, mobilier urbain) et améliorer le cadre de vie des habitants.

Description des réalisations

L'entrée de l'agglomération de la commune en venant du Mas-d'Agenais (côté sud) est assez éloignée du centre-bourg. La vie locale y est néanmoins présente : la salle des fêtes et le terrain de sport bordent cette voie. De nombreux pavillons ont été construits dans ce secteur.

La première section limitée à 50 km/h

Pour limiter la vitesse, la linéarité de l'ancien tracé est cassée par des courbes et des rétrécissements de la voie. Un giratoire a été créé pour marquer l'entrée de l'agglomération. Il permet de desservir un lotissement récent, puis le long de la voie des chicanes ont été dessinées. Un passage piéton en deux temps a été mis en place pour permettre aux piétons d'aller de la salle des fêtes au terrain de sport en toute sécurité.

Un cheminement doux a été réalisé le long de cet axe pour assurer la continuité des déplacements des piétons et des vélos. Des végétaux ont été plantés pour l'isoler de la voie et le rendre plus agréable.

Le centre-bourg est traité en zone 30

L'entrée de la zone 30 est marquée par une écluse qui rétrécit la voie et permet de ralentir la circulation avant l'arrivée à proximité de l'école. Au niveau de l'école, un nouveau rétrécissement a été réalisé avec cette fois une écluse avec passage alterné.

Des places de stationnement longitudinales ont été réalisées à proximité des commerces et services (l'école, la poste et l'épicerie-bar). Le parking de l'église qui se trouve en face de l'école permet aux parents de se garer facilement aux heures d'entrée et sortie des classes.



Source : Cerema

La création d'un mini-giratoire permet de marquer l'entrée de l'agglomération.



Source : Cerema

Un passage piéton sécurisé en deux temps a été mis en place entre la salle des fêtes et le terrain de sport. Un cheminement doux assure la continuité des déplacements actifs sur toute l'agglomération.



Source : Cerema

Pour casser la linéarité de la voie, des chicanes ont été réalisées à deux endroits.



Source : Cerema

L'entrée de la zone 30 est marquée par un rétrécissement de la voie.



Source : Cerema

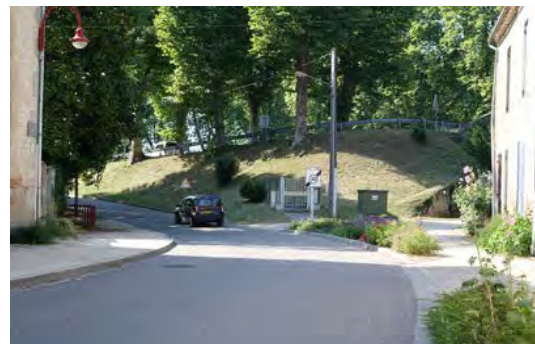
Les véhicules ne peuvent pas se croiser à proximité de l'école.

Le régime de priorité dans la zone 30 est la priorité à droite. À chaque intersection, un plateau en enrobé beige a été mis en place pour inciter les automobilistes à ralentir et être vigilants. Sur ces plateaux, les traversées piétonnes ont été suggérées. Les passages piétons en dehors de ces intersections ont été marqués au sol.



Source : Cerema
Un plateau en enrobé beige a été créé à chaque intersection. Sur ces plateaux, les passages piétons sont suggérés.

L'entrée de la zone 30 côté nord est marquée par une courbe qui oblige les automobilistes à ralentir. La taille des trottoirs de chaque côté de la voie montre que l'on arrive sur une zone où le piéton est présent. Les plantations le long du trottoir rendent la traversée de la commune conviviale et agréable pour tous les usagers.



Source : Cerema
Mise en valeur des trottoirs à l'entrée de la zone 30 côté nord grâce au végétal.

Du mobilier urbain et de la végétation ont été mis en place pour mettre en valeur l'aménagement et rendre le centre-bourg plus convivial pour les habitants. Des bancs et corbeilles de propreté ont été installés aux endroits où le trottoir est suffisamment large. Des potelets ont été installés notamment à proximité de l'école pour éviter que les automobilistes ne stationnent n'importe où.



Source : Cerema
La végétation existante a été mise en valeur et renforcée par de nouvelles plantations.

Les plantations existantes ont été mises en valeur et renforcées par de nouvelles plantations afin de rendre la traversée attrayante et agréable à vivre.



Source : Cerema
Bancs et corbeilles ont été installés là où la largeur de trottoir était suffisante. Ici, un panneau d'information a été placé près du banc.

Résultats

Chaque usager trouve sa place dans ce nouvel espace public. Les trottoirs sont larges, sécurisés, non encombrés. Les piétons, les personnes à mobilité réduite circulent facilement et en toute sécurité dans ce nouvel espace et accèdent aux services et aux commerces sans aucune difficulté.

Les automobilistes ne peuvent plus se garer n'importe où. Des places de parking longitudinales ont été créées çà et là tout le long de la traversée pour permettre de s'arrêter notamment à proximité des lieux stratégiques comme l'école, la poste, l'épicerie-bar.

Face à l'école, le parking de l'église offre un nombre de places suffisant pour les parents qui amènent les enfants en voiture. Chacun y trouve son compte.

Globalement, la vitesse des véhicules a bien diminué notamment dans la zone 30 du centre-bourg et surtout à proximité de l'école avec la création de l'écluse. A l'entrée de la commune en arrivant du Mas-d'Agenais, sur la section limitée à 50 km/h, le giratoire légèrement désaxé et l'îlot avec un passage piéton en deux temps permettent de casser la vitesse, même si la distance entre ces deux dispositifs et le centre-bourg autorise certains conducteurs à reprendre un peu de vitesse alors que la linéarité de la voie a été légèrement cassée par des chicanes.

Sur l'autre entrée, le fait d'avoir accentué la courbe, installé un plateau et conservé une priorité à droite permet de faire ralentir les conducteurs et d'attirer leur attention à l'entrée du bourg. Malgré le rétrécissement de la voie et les trois plateaux mis en place dans la traversée du bourg, la vitesse n'est pas toujours respectée et certains automobilistes « sautent » les plateaux.

Les cyclistes se sentent plus en sécurité dans la zone 30 étant donné que globalement la vitesse des véhicules a diminué. Dans la zone limitée à 50 km/h, ils peuvent emprunter la liaison douce qui a été créée sur un côté pour séparer les déplacements actifs de la route.

La mise en place de mobilier urbain de qualité (bancs, corbeilles de propreté) dans tout le centre-bourg permet de rendre le village plus agréable et montre aux automobilistes que la vie locale est présente. La réintroduction de végétaux permet de rendre le cadre plus agréable et plus attractif. Ces végétaux sont adaptés au milieu et nécessitent très peu d'entretien.

Clés de réussite et difficultés rencontrées

- L'enfouissement des réseaux aériens s'imposait pour rendre la traversée plus agréable. Une partie des réseaux d'assainissement a dû être reprise compte tenu de son état. Ces prestations ont allongé la durée des travaux et augmenté de façon non négligeable le coût du projet. Les travaux ont été réalisés en deux tranches qui correspondent à la zone 30 et à la section limitée à 50 km/h. La première tranche a eu lieu pendant environ 9 mois entre 2008 et 2009 et la deuxième pendant environ 8 mois entre 2011 et 2012.
- La commune a bénéficié de subventions importantes, ce qui a permis de maîtriser le budget global alloué à l'opération. Le montage des dossiers n'a pas toujours été simple ;
- Un constat d'huissier a été réalisé sur les abords de la traversée (état des murs des maisons, des murets...) afin d'éviter toute réclamation abusive suite aux travaux.
- Pour faciliter la circulation et maintenir la desserte locale, un plan de circulation et de déviation a été mis en place. Cela a nécessité une concertation entre la commune et le conseil départemental gestionnaire de la voie.
- Les accès des riverains, des commerces et des services pendant les travaux ont été maintenus mais tout de même contraints. Pour éviter les mécontentements, une campagne d'information et de communication sur le projet a été organisée :
 - une réunion de présentation du projet à la fin des études et des échanges réguliers avec les habitants ont accompagné la phase travaux,

- plusieurs informations ont été données dans le bulletin municipal et lors de la cérémonie des vœux du maire,
- avant les travaux, des lettres d'information ont été distribuées aux riverains pour leur rappeler le déroulement des travaux et leurs délais d'exécution.

Perspectives

Lorsque les travaux ont été réalisés en 2009 dans la partie centre-bourg, subsistait une vieille bâtisse qui aujourd'hui a été acquise et démolie par la municipalité pour créer un nouveau parking à proximité de la poste et de l'épicerie-bar de la commune.



Entrée du nouveau parking

Source : Cerema

Synthèse

Maître d'ouvrage	Commune de Caumont-sur-Garonne
Maître d'œuvre	Groupement D&H Paysages et SERVICAD
Lancement	2008 pour la première tranche et 2010 pour la seconde
Zone d'influence	Locale
Coût	799 000 € HT
Répartition financière	26 % commune et 74 % subventions

Paroles d'acteurs

« Les travaux que nous avons décidés correspondent entièrement à notre attente. Nous avons travaillé avec un bureau d'études à notre écoute, performant et toujours présent. Les travaux ont été réalisés dans les délais impartis. Nous sommes totalement satisfaits, merci également aux entreprises ainsi qu'aux financeurs. »

Pierre IMBERT, maire de Caumont-sur-Garonne.

© 2016 - Cerema

Le Cerema, l'expertise publique pour le développement durable des territoires

Le Cerema est un établissement public, créé en 2014 pour apporter un appui scientifique et technique renforcé dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques de l'aménagement et du développement durables. Centre d'études et d'expertise, il a pour vocation de diffuser des connaissances et savoirs scientifiques et techniques ainsi que des solutions innovantes au cœur des projets territoriaux pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Alliant à la fois expertise et transversalité, il met à disposition des méthodologies, outils et retours d'expérience auprès de tous les acteurs des territoires : collectivités territoriales, organismes de l'État et partenaires scientifiques, associations et particuliers, bureaux d'études et entreprises.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination – Maquettage : service édition - Cerema Territoires et ville

Illustration couverture : Rue de la Vendée – Sorède (66) © Cerema Territoires et ville

Dépôt légal : juillet 2016

ISSN : 2276-0164

ISBN : 978-2-37180-150-9

Éditions du Cerema

Cité des mobilités
25 avenue François Mitterrand
CS 92803
69674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema Territoires et ville
2 rue Antoine Charial
CS 33927
69426 Lyon Cedex 03 – France
Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

Site catalogue : catalogue-territoires.ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation — Annexes - Recueil de pratiques

Dans les zones à faible densité, il apparaît de plus en plus essentiel de répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et d'améliorer leurs modes de déplacements dans des conditions durables pour tous. Certaines collectivités imaginent et mettent en œuvre des outils adaptés à une demande faible et diffuse. La palette des réponses apportées démontre que la question des déplacements en zone peu dense ne présente pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

Afin d'encourager ces efforts, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 crée un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Ce nouveau dispositif vise à proposer sur ces territoires une approche globale de la gestion de la mobilité. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

Outil adapté aux besoins des acteurs locaux des territoires ruraux ou faiblement urbanisés, publics et privés, ce guide apporte une aide à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans de mobilité rurale. Il fait référence à des expériences locales remarquables dont certaines bénéficient de plusieurs années de fonctionnement.

Sur le même thème

Agir sur le stationnement autour des gares TER

Un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement

2013

La marche au cœur des mobilités

État des connaissances

2009

Recommandations pour les aménagements cyclables

2008

Les outils de la mobilité

Fiche n°1 - Du rural au périurbain :

le transport à la demande, une pratique en extension

2009

Fiche n°4 - Le TAD, une offre complémentaire pour des usages spécifiques

2011

Fiches en téléchargement gratuit sur catalogue.territoires-ville.cerema.fr

Aménagement et développement des territoires, égalité des territoires - Villes et stratégies urbaines - Transition énergétique et changement climatique - Gestion des ressources naturelles et respect de l'environnement - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Gestion, optimisation, modernisation et conception des infrastructures - Habitat et bâtiment

ISSN: 2276-0164

ISBN: 978-2-37180-150-9

