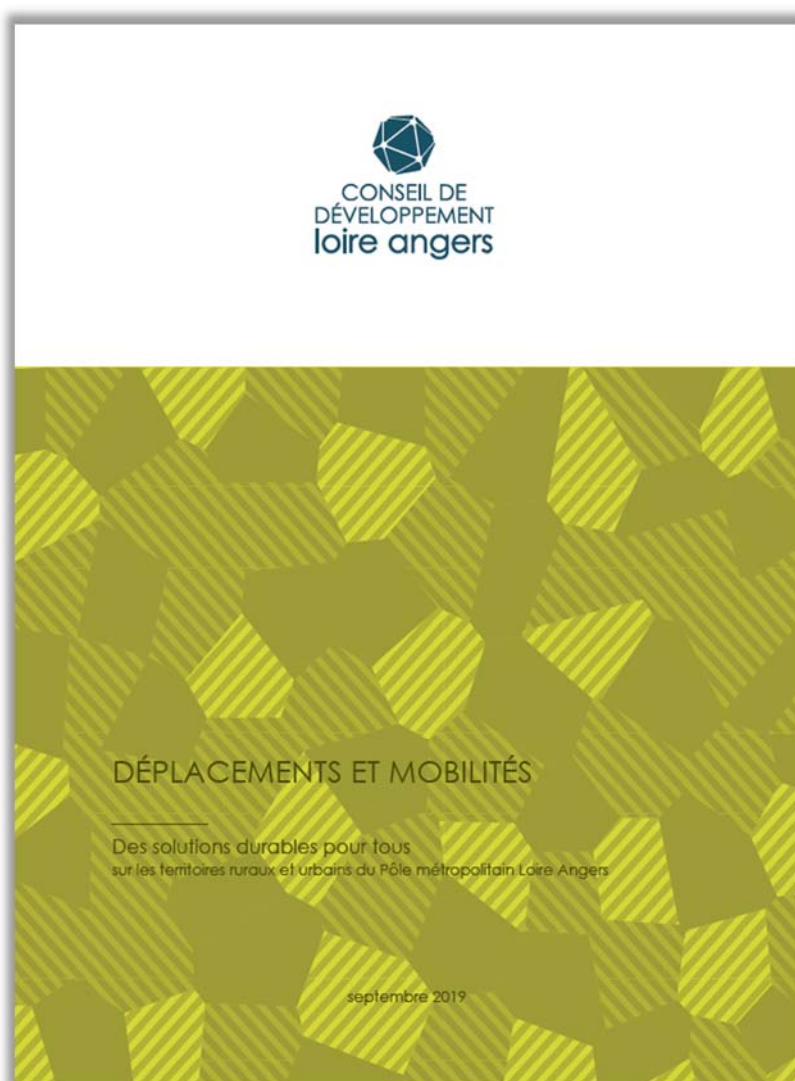

Annexe à la contribution

« Déplacements et mobilités : Des solutions durables pour tous sur les territoires ruraux et urbains du Pôle métropolitain Loire Angers »

Septembre 2019



Sommaire

Annexe 1/ Méthodologie du Conseil de développement	3
1. Une commission	3
2. Des entretiens et rencontres	3
3. Une conférence-débat, organisée par le Conseil de développement	3
4. Une mission confiée à Unis-Cité pour recueillir la parole des jeunes	4
5. Du <i>benchmarking</i>	4
Annexe 2/ La place de la voiture reste prépondérante dans les déplacements et les mobilités quotidiennes	5
Annexe 3/ La compétence transports-mobilité	6
Annexe 4/ Mobilité et santé	8
Annexe 5/ Recueil de la parole de jeunes par des jeunes	9
Annexe 6/ Evolution législative en matière de transports et déplacements	10
Annexe 7/ La mobilité pour tous dans l'ère de la transition écologique	11
Conférence de Marc FONTANES, Sociologue, Directeur de projet Mobilités de Cabinet de conseil en transition AUXILIA - 23 octobre 2018 – Angers Loire Métropole	11
1. Mobilités, usages et comportements	11
2. Une évolution des usages freinée par la fracture territoriale	15
3. Zoom sur les populations fragiles	21
4. Nouveaux services et technologie	27
Annexe 8/ Exemples de Plan de mobilité durable (PMD)	32
1. En milieu périurbain : l'exemple de la Communauté de communes Erdre et Gesvres en Loire-Atlantique	32
2. En milieu rural : l'exemple du Parc Naturel Régional des Grandes Causses en Aveyron	32
Annexe 9/ Recréer des espaces publics partagés sécurisés et conviviaux	34
Annexe 10/ PEM - Pôle d'Echange Multimodal	35
Annexe 11/ Exemples d'offres alternatives à la voiture individuelle	36
1. Moovit, une information en temps réel sur l'offre en transport disponible	36
2. Potentiels sur Angers Loire Métropole avec le projet « territoire intelligent »	36
3. Autres pistes	37
4. Le covoiturage domicile/travail	37
5. Un exemple de service de véhicules électriques partagés	37
Annexe 12/ Informer les citoyens sur les mobilités durables	38
Annexe 13/ l'exemple de l'Agence Eco-mobilité Savoie Mont-Blanc	39
Annexe 14/ Annexes complémentaires	43
Annexe a/ Fiches actions réalisées par les membres de la commission	43
Annexe b/ Contribution du groupe local Anjou Loir et Sarthe	44

Annexe 1/ Méthodologie du Conseil de développement

1. Une commission

- **Une approche transversale de la commission** qui a reçu délégation dans sa réflexion des enjeux mobilités des commissions climat, emploi et projet de territoire Loire Layon Aubance.
- **Des contributions des membres à souligner** (recherches personnelles dans le cadre de fiches thématiques – voir en annexes complémentaires)
- **Des réunions sur l'ensemble du pôle métropolitain** (Angers, Juigné-sur-Loire, Marcé, Seiches/Loir, Tiercé). Ces réunions programmées à 18 heures ont provoqué des retards des membres eu égard à la circulation. Une observation : les membres de la commission préféraient les réunions sur Angers constatant qu'il était plus facile de venir sur Angers à cet horaire que d'en sortir. Belle illustration des mobilités aux heures de pointe...

2. Des entretiens et rencontres

- **Avec les collectivités :**
 - o **Elus : EPCI - Vices-Présidents et élus référents** sur les sujets ; **Région Pays de la Loire** - Vice-président en charge des transports, mobilité, infrastructures ; Département - Vice-président en charge des routes et des mobilités.
 - o **Techniciens** : les services transports de la Région Pays de la Loire et d'ALM, l'AURA.
- **Avec les acteurs économiques** : 4 entreprises du club d'entreprises Angers Ouest ; 6 entreprises du secteur Belle-Beille ; 3 entreprises de la zone d'activités de Seiches/Loir.
- **Avec les acteurs des services** : des acteurs sociaux, associations pour la mobilité des plus vulnérables,...

3. Une conférence-débat, organisée par le Conseil de développement

Intervention de Marc FONTANES // Sociologue, Directeur de projet Mobilités de Cabinet de conseil en transition AUXILIA. Expert agréé par le Ministère de la Recherche dans le champ des mobilités, Marc FONTANES a dirigé plusieurs études et projets de recherche (Predit, Ademe, Laboratoire des Mobilités Inclusives...). Il est co-auteur de l'ouvrage 'Les transports, la planète et le citoyen' et membre de la Fabrique écologique. Cf. annexe n° 7.

4. Une mission confiée à Unis-Cité pour recueillir la parole des jeunes

Appui d'un groupe d'Unis-Cité avec des enquêtes sur le terrain sur le pôle métropolitain – cf. annexe 5

5. Du *benchmarking*

- Rencontres avec l'agence écomobilités Savoie Mont-blanc, MDI Luxembourg (véhicule à air comprimé) ;
- Participation aux journées régionales de la mobilité organisée par le Réseau Rural des Pays de la Loire à Château-Gontier le 8 novembre 2018 et à Sucé/Erdre le 15 mars 2019 ;
- Documentations du Céréma, de l'ADEME et de l'AURA.

Annexe 2/ La place de la voiture reste prépondérante dans les déplacements et les mobilités quotidiennes

	Moyens de transport utilisés pour se rendre au travail					Équipement automobile des ménages	
	Voiture	Transports en commun	Marche à pied	Deux roues	Pas de transport	Au moins une voiture	Dont 2 voitures ou +
France métropolitaine	70,0%	16,0%	7,0%	4,0%	3,0%	81,2	34,6
Pays de la Loire	78,8%	7,0%	4,9%	4,3%	5,0%	86,9	40,7
Maine et Loire	79,5%	5,5%	5,5%	4,5%	5,1%	86,3	40,3
PMLA	75,1%	9,4%	6,2%	5,4%	3,9%	82,0	34,0
ALM	70,8%	12,0%	7,5%	6,4%	3,2%	79,2	29,0
ALS	85,1%	2,4%	3,1%	3,6%	5,8%	91,8	52,1
LLA	85,4%	2,9%	3,2%	2,8%	5,7%	93,4	54,0

Source : INSSEE - 2015

Près de 9 actifs sur 10 résidant dans le Pôle Métropolitain travaillent sur le territoire

Domicile ☐	ALM		ALS		LLA		PMLA	
Travail ☐								
PMLA	102 790	89,9%	9 430	82,3%	20 460	83,1%	132 680	88,2%
ALM	99 170	86,7%	4 610	40,2%	10 880	44,2%	114 660	76,2%
ALS	1 520	1,3%	4 770	41,6%	70	0,3%	6 360	4,2%
LLA	2 100	1,8%	50	0,4%	9 510	38,6%	11 660	7,7%
Reste 49	5 550	4,9%	860	7,5%	3 270	13,3%	9 680	6,4%
Hors 49	6 060	5,3%	1 170	10,2%	880	3,6%	8 110	5,4%

Source : INSSEE - 2015

Annexe 3/ La compétence transports-mobilité

	Transports en commun	Tarification, Intermodalité	Voirie	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs
Communes (communes non-AOM)			Maîtrise d'ouvrage de la voirie locale : police de la conservation ; Police de la circulation sur l'ensemble du réseau viaire	Ediction de normes dans les PLU ; aménagements sur voirie, récupération d'une partie du produit des amendes	Ecomobilité des scolaires	Aménagement de pistes cyclables ; Nouveaux services à la mobilité (type VLS)
Agglomération (AOM communautaires ou syndicales)	Transports collectifs urbains, organisation de services réguliers et à la demande	Centrales de mobilité (conseil et Information multimodale) ; Coopération intermodale et tarifaire	Voirie d'intérêt communautaire ; Voirie communautaire (pour les communautés urbaines seulement)	Ediction de normes dans les PLUi ; Pôles d'échanges d'intérêt communautaire ; Parcs de stationnement hors voirie pour les communautés urbaines seulement (en propre ou via SEM)	Incitation à la mise en place de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) ; Ecomobilité des scolaires ; Financement du transport à la demande, autopartage	Schémas directeurs cyclables ; Aménagement cyclables d'intérêt communautaire ; Nouveaux services à la mobilité (type VLS)
Département (Conseils Départementaux)			Voirie départementale	Aire de covoiturage	Ecomobilité des scolaires Plateforme covoiturage	Aménagement de Véloroutes et Voies Vertes

(suite)	Transports en commun	Tarification, Intermodalité	Voirie	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs
Région (Conseils Régionaux)	Transport ferroviaire régional (TER), routier interurbain, scolaire conventionné, à la demande	Tarification – réseaux TER Coopération intermodale et tarifaire	Elaboration des schémas régionaux des infrastructures de transports (SRIT)		Incitation à la mise en place de PDE en liaison avec l'AOM	Financement de parcs vélo en gare TER ; Financement de l'aménagement de Véloroutes et Voies Vertes
Etat	SNCF et autres opérateurs interrégionaux	SNCF et autres opérateurs privés périurbains et interurbains	Directions des routes, DDT sur les axes relevant encore de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, Préfecture de Police (Département de Paris)	Services de l'Etat (régime pénal de l'infraction aux règles de stationnement)		
Autres Communautés de communes, Organismes publics ou semi-publics (CCAS, CSI, CSC...), Associations	Transport à la demande			Ediction de normes dans les PLUi	Mobilité sociale : Transport solidaire, Location/prêt de véhicules motorisés/vélos, Garage solidaire, Auto-école sociale...	Aide à l'achat de vélos classiques, VLS...

Source : AURA – Intervention en commission mobilité CDLA du 30/05/18

Annexe 4/ Mobilité et santé

Quelques chiffres :

- **Explosion de l'obésité infantile dans le monde** : 11 millions en 1975 → 125 millions en 2016.
- Une des causes principales avec la malbouffe : le **manque d'activité physique**.
 - o Moins de 2 000 pas par jour, seulement 10% des enfants marchent pour aller à l'école aujourd'hui (80% dans les années 70).
 - o En 40 ans les collégiens ont perdu ¼ de leurs capacités physiques.
- **Bénéfices d'une activité physique régulière** :
 - o Pour la santé de l'individu : baisse risques cardio-vasculaires, augmentation masse osseuse, meilleur sommeil...
 - o Pour la société : les problèmes de santé liés au manque d'activité physique ont coûté \$67 milliards au monde en 2013

Source : Conférence du Dr Millet – Congrès prévention - mai 2019 à Saint-Etienne

Pour aller plus loin :

Intervention de Martine DUCLOS : Médecin, endocrinologue, physiologiste, médecin du sport - Service de médecine du Sport, CHU Clermont-Ferrand et présidente de l'Observatoire Nationale de l'Activité Physique et Sportive, dans le cadre du Colloque « Bougeons ensemble pour notre santé » - 26 février 2019 à la Cité des Congrès de Nantes.

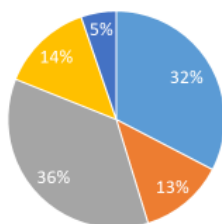
<https://www.youtube.com/watch?v=8qlmrGxAFzY>

Annexe 5/ Recueil de la parole de jeunes par des jeunes.

- Dans le cadre d'un partenariat entre le Conseil de Développement et Unis Cité, 5 jeunes en service civique ont recueilli durant 6 mois la parole de jeunes autour de questions sur l'emploi et la mobilité.
- 142 réponses traitées – 74% des jeunes interrogés habitent Angers, puis Tiercé/Seiches, Durtal et enfin Saint-Georges-sur-Loire/Chalonnnes-sur-Loire

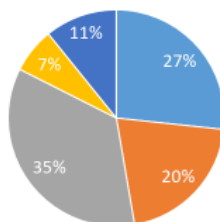
Comment les jeunes se déplacent-ils ?

Jeunes en activité pour aller au travail :



■ Voiture ■ Marche ■ Bus ■ Vélo ■ Autre

Tous, au quotidien :

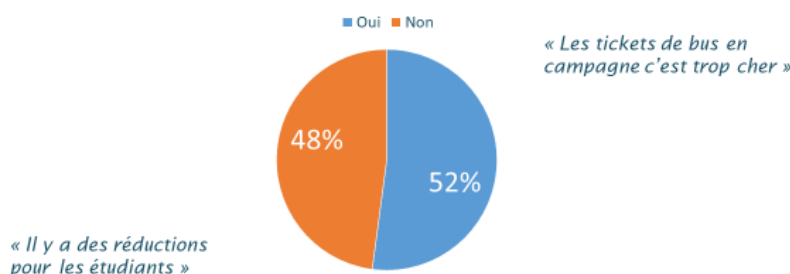


■ Voiture ■ Marche ■ Bus ■ Vélo ■ Autre

Pour la majorité des jeunes répondants, les moyens de transport qu'ils utilisent leur conviennent.

Pour ceux qui n'en sont pas satisfaits, les principales raisons : 1° Trop lent (trop de bouchons, trop d'attente, peu de fréquence) ; 2° Pas assez écologique 3° pas adapté à ma situation

Le coût des transports est-il un frein ?



Leurs solutions de déplacement « écologiques » :

- . Des bus hybrides (12/39)
- . Voitures hybrides, électriques, à l'eau (7/39)
- . Vélo (5/39)

Des idées et alternatives !

« Des voitures à l'hydrogène »

« Favoriser le télétravail »

« Scooter électriques à louer »

« Prenons exemple sur les pays Nordiques »

« Autoroute pour les vélos »

« Une application pour des déplacements optimisés »

« Installer des tyroliennes »

« Interdire les voitures en ville »

« Des navettes autonomes dans le centre »

Leurs solutions pour faciliter la mobilité :

1° Weekend sans voiture/ interdiction voiture centre-ville + navettes gratuites+parkings gratuits en périphérie (11/42)

2° Bus/tram fréquences et dessertes ++ / gratuité (10/42)

3° Mise à dispo vélos élect. /autoroute à vélo / Pistes cyclables ++ (8/42)

Annexe 6/ Evolution législative en matière de transports et déplacements

- La LOTI : loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientations des transports intérieurs.
- La loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du Territoire.
- La loi sur l'air ou LAURE : loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- La loi Voynet : loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.
- La loi « Accessibilité » : loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- La loi SRU : loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
- La loi Grenelle 1 : loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.
- La loi Grenelle 2 : loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement.
- La loi ALUR : loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

Décryptage : CEREMA, *PLU et déplacement*, « Du droit au transport à l'articulation entre mobilité et urbanisme » **Planification urbaine et des déplacements : 30 ans d'évolution**, Novembre 2015

Annexe 7/ La mobilité pour tous dans l'ère de la transition écologique

Conférence de Marc FONTANES, Sociologue, Directeur de projet Mobilités de Cabinet de conseil en transition AUXILIA - 23 octobre 2018 – Angers Loire Métropole

Expert agréé par le Ministère de la Recherche dans le champ des mobilités, Marc FONTANES a dirigé plusieurs études et projets de recherche (Predit, Ademe, Laboratoire des Mobilités Inclusives...). Il est co-auteur de l'ouvrage 'Les transports, la planète et le citoyen' et membre de la Fabrique écologique

↳ Cf [diaporama](#)

1. Mobilités, usages et comportements

La plupart du temps, lorsqu'on évoque la mobilité, on pense aux déplacements domicile – travail. C'est une erreur, puisqu'on se déplace trois, quatre, cinq fois dans la journée selon les territoires et les personnes.

Le déplacement domicile – travail est le déplacement le plus contraint, c'est la raison pour laquelle il en est souvent question, mais bien d'autres déplacements plus ou moins longs existent également. En France, **60 % des déplacements représentent moins de cinq kilomètres**. Les déplacements vont de l'accompagnement des enfants aux loisirs, au tourisme, en passant par les déplacements contraints, professionnels ou non. A chaque fois, des usages spécifiques sont potentiellement à traiter et des offres différenciées doivent dès lors être proposées. Les résultats de l'**Observatoire des mobilités émergentes** (enquête Chronos, 2018 sur 4 000 personnes menée tous les deux ans) permettent de mieux comprendre l'évolution du rapport des Français à la mobilité et notamment à leur voiture.

1°) Les personnes qui continuent d'utiliser la voiture comme mode de transport principal, notamment pour aller au travail, le font pour deux raisons principales :

- **la vitesse**, plutôt dans les aires urbaines très denses, en particulier l'Ile-de-France ;
- **la flexibilité**, plutôt dans les territoires ruraux et les agglomérations moyennes ou intermédiaires.

2°) Des signes d'érosion du rapport traditionnel à la voiture se manifestent :

- 1 automobiliste sur 2 se dit prêt à repenser son usage de la voiture, y compris dans les petites agglomérations ;
- 18 % d'entre eux essaient déjà d'utiliser le moins possible leur voiture ;
- l'idéal d'être propriétaire d'un ou plusieurs véhicules recule progressivement, quand bien même il demeure dominant à 63 %, mais en recul de huit points par rapport à 2016.

Deux motivations prédominent chez les automobilistes désireux de revoir leur usage de la voiture : **les questions d'écologie et de budget**.

3°) Une appropriation progressive des nouvelles possibilités de déplacement

- une évolution nette du véhicule en partage : 3 fois plus de personnes y ont eu recours entre 2014 et 2016.
- le covoiturage se stabilise à 30 % de pratique au moins une fois dans l'année, soit sur des trajets du quotidien, soit sur des trajets longs. Les trajets du type BlaBlaCar sont probablement surreprésentés dans ces 30 %, mais cela signifie malgré tout que le principe est de plus en plus ancré dans les mentalités.

4°) Une projection sur de nouvelles manières de se déplacer demain

- différentes formes de partage de voiture : +33 % d'anticipation d'usage pour le Véhicule de Tourisme avec Chauffeur (VTC), +31 % pour le covoiturage
- les mobilités actives, dont la marche et plusieurs formes d'usage du vélo.

Ces informations – issues des études d'anticipation – nous sont précieuses, dans la mesure où elles nous donnent des éléments quant à la manière dont la population souhaite se déplacer et donc quant à la manière dont il faudrait envisager d'organiser ou réorganiser nos systèmes de mobilité.

Chronos a également mené une enquête en 2017, toujours en partenariat avec l'ObSoCo (Observatoire de Société et Consommation), qui concerne **les usages émergents de la ville. Il en ressort qu'à peu près une personne sur deux aimerait en partir, essentiellement dans les grandes aires urbaines.** En résumé, les habitants des villes très denses « en ont assez » et souhaitent déménager.

Six types de villes ont été proposés et l'on s'attendait à ce que **la ville connectée, qui a finalement obtenu le moins bon score**, soit un modèle très attendu par les 4 000 personnes qui avaient répondu à cette enquête. En fait, **les grandes attentes se situaient du côté de la ville nature, de la ville autosuffisante ou encore de la ville des courtes distances.**

Marc FONTANES relie ces constats à ce qu'il a indiqué auparavant : **nous nous trouvons sur des appétences de proximité, d'apaisement de la vie quotidienne et donc d'apaisement des mobilités.**

Quels sont les moyens permettant de faire évoluer les 35-70 ans, c'est-à-dire les personnes représentant le cœur de cible de l'automobiliste moyen possédant deux, voire trois voitures dans son foyer et qui ne sait pas nécessairement comment procéder autrement ? La réponse s'équilibre entre la contrainte et l'incitation.

- **La contrainte : restreindre**

Un peu partout en Europe – moins en France qu'ailleurs – des villes de taille différente et, bien évidemment, organisées de manière différente, ont choisi de **limiter l'accès aux voitures de leurs centres- villes**, parfois depuis très longtemps. Ainsi, Pontevedra, en Espagne, a pris des mesures il y a près de vingt ans. Le phénomène est plus récent à Oslo, en Norvège, mais la situation évolue très rapidement depuis trois ou quatre ans. Concernant la France, on a assurément entendu parler des mesures prises à Paris ou encore des initiatives intéressantes recensées à Grenoble.

La première manière de procéder est donc de restreindre. Toujours dans cette logique de restriction, mais **en ciblant davantage, Bordeaux a, durant six mois, fermé le Pont de Pierre à la circulation automobile, pour l'ouvrir à l'ensemble des autres modes de déplacement**, dont les transports en commun. L'impact a été immédiat. A priori, il n'y a pas eu de conséquences majeures sur la circulation, puisque le pont ne représentait qu'une petite partie des traversées de l'agglomération. En revanche, cela a permis d'atteindre des pics en ce qui concerne les cyclistes (18 000 par jour) et les piétons. Un impact direct a également été constaté sur l'utilisation des transports en commun à proximité, qu'il s'agisse du tram ou du bus passant sur ce pont.

- L'incitation : accompagner

Le pays d'Aix-en-Provence nous a ainsi demandé d'accompagner durant un an 300 habitants volontaires pour les aider à faire évoluer une partie de leur mobilité motorisée. Nous avons individuellement recherché les trajets qu'ils pouvaient effectuer autrement qu'en voiture, sachant que nous nous trouvions en zone périurbaine et non en centre-ville. L'offre y était donc un peu moins importante. Quelques-uns ont quitté l'expérimentation mais, pour ceux qui sont restés, nous sommes parvenus à réduire de 18 % l'usage de la voiture, du moins pour les personnes les plus engagées. Ces 18 % se sont répartis sur l'ensemble des modes alternatifs de déplacement, principalement la marche, essentiellement sur des trajets courts. Pour rappel : 60 % des déplacements sont inférieurs à cinq kilomètres. Les personnes se sont rendu compte que, pour faire certaines petites courses, pour accompagner les enfants, etc. l'usage de la voiture n'était pas indispensable. Cela peut ensuite impacter la manière dont on s'équipe. La troisième voiture du foyer - voire la deuxième - disparaît et les transports en commun, le covoiturage ou encore le vélo se développent.

En résumé

- > Tous les déplacements ne sont pas des déplacements domicile-travail et 60 % font moins de cinq kilomètres ;
- > Le modèle traditionnel centré sur l'usage de la voiture personnelle s'essouffle au moins dans les esprits et un peu dans les pratiques ;
- > De nouveaux usages de mobilité se confortent : modes actifs et en partage, besoin d'intermodalité, appétence pour les proximités retrouvée dans tous les travaux que nous réalisons ;
- > L'évolution des comportements passe par un équilibre entre contrainte et incitation.

• Echanges

Alain LASSERRE (Sauvegarde de l'Anjou)

Lorsque vous évoquez l'incitation, vous parlez essentiellement d'incitations individuelles. Or, cela demande de mobiliser beaucoup d'énergie.

Marc FONTANES

L'incitation individuelle demande de l'énergie et des moyens. En l'occurrence, entre ce que nous avons gagné et ce que l'agglomération d'Aix-en-Provence a dépensé par ailleurs – puisque les habitants ont été encouragés avec de l'information, de la communication et quelques incitations concrètes telles que des tickets de transport – le coût ressort à 400 euros par personne. Il convient de rapporter ce coût à celui que représenterait la création d'une infrastructure, la mise en place de telle ou telle solution de transport, ou tout simplement l'absorption des externalités négatives générées par les déplacements en voiture, que ce soit en termes de pollution, d'usage des routes ou encore d'environnement immédiat, etc.

L'opération est économiquement, d'une certaine manière, rentable. La difficulté demeure d'aller rencontrer les personnes individuellement : sur une agglomération telle que celle d'Aix – Marseille, qui dépasse le million d'habitants, cela nécessiterait du temps et des moyens humains substantiels.

Peut-être manque-t-il cependant un dispositif en partie automatisé permettant de fournir l'information et le conseil à minima à un niveau de base. Au terme de la loi SRU (loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains), les territoires sont censés apporter du conseil en mobilité. En pratique, ce conseil est davantage proposé aux foyers ou aux ménages dans le champ des déchets, des ménages étant engagés de longue date dans la réduction de leurs déchets.

Jean-Pierre BERNHEIM, Angers Loire Métropole

Cette expérimentation est-elle durable et les changements de comportements se confirment-ils un an après ?

Marc FONTANES

Marc FONTANES précise qu'il ne peut apporter de réponse, dans la mesure où il ne lui a pas été demandé de vérifier. Une première indication réside cependant dans le fait que l'agglomération –qui entre-temps est devenue Aix-Marseille– a relancé une démarche auprès de 3 000 personnes. Ils se sont inspirés des enseignements que nous avons obtenus ensemble, et ils ont pu renouveler la démarche auprès de dix fois plus d'habitants, ce qui démontre que, vraisemblablement, la piste leur semble pertinente. Cela étant, il faut évidemment s'attendre à ce que les personnes reviennent un peu en arrière, ce qui nécessiterait de relancer assez régulièrement le processus, peut-être de manière plus légère.

Cela étant, dans ces cas-là, certains se débarrassent d'un véhicule et n'y reviennent plus. Nous progressons donc aussi sur ce plan.

Denis REYMOND, citoyen associé

Vous parlez d'équilibre entre contrainte et incitation, mais quel est l'accompagnement humain permettant d'inciter aux changements de comportement ? Avez-vous l'expérience de groupes-projets, de groupes associatifs ou d'autres structures de ce genre ?

Ma deuxième question porte sur la liaison avec les entreprises. Vous n'en avez pas parlé. Y a-t-il eu une expérience de cette nature ?

Marc FONTANES

Le conseil en mobilité et l'accompagnement au changement en général sont de mon point de vue sous-dimensionnés. Ce n'est pas ainsi que nous concevons nos politiques de transport et de déplacement. Nous avons, **en France, une culture de création de l'offre et de l'infrastructure, qui induit des évolutions lentes. Or, il faut aussi développer une culture de l'accompagnement.**

Concernant les entreprises, il existe une obligation pour tous les employeurs publics et privés employant plus de 100 salariés de réaliser un **plan de mobilité d'entreprise** (autrefois appelé «plan de déplacement »). Ces plans se révèlent être l'un des meilleurs moyens d'accompagner le changement puisque l'employeur peut, pour les déplacements professionnels, décider entièrement. Pour les déplacements domicile-travail – à cheval sur la sphère privée et la sphère professionnelle – ces plans incitent à apporter des éléments financiers, d'organisation (y compris du travail) ou de facilitation (stationnement, organisation du covoiturage, usage du vélo, etc.) qui permettent de faire évoluer les comportements.

Les plans de la mobilité d'entreprise donnent de bons résultats. Pour autant, il est nécessaire de « remettre le couvert » régulièrement. Une fois le plan lancé, si les actions cessent au bout de deux ans, les employés reviennent progressivement à leur comportement précédent.

Charles-Eric DUREL, INRA

Comment percevez-vous les moyens de transport minimalistes électriques tels que les trottinettes électriques, dont les ventes ont visiblement explosé ?

Marc FONTANES

En tant qu'observateur, ce phénomène arrivé soudainement pose en effet de vraies questions sur les enjeux de réglementation, de respect du Code de la route, de partage de l'espace et de la voirie, notamment des trottoirs. Il s'agit en effet de véhicules à moteur et, aux termes du Code de la route, ils devraient circuler sur la voirie et non sur le trottoir.

Objectivement, **ces trottinettes électriques permettent certainement d'enchaîner plusieurs modes de déplacement pour réaliser un trajet. Or, l'intermodalité est très importante.**

Le principal souci que présente ces nouveaux dispositifs est qu'on les trouve exclusivement en ville et jamais ailleurs. Or, on n'a pas spécialement besoin de nouvelles offres en ville. Par contre, **on a absolument besoin de nouvelles offres ailleurs, en dehors de la ville.**

Martine LONG

Des villes mettent en place la **gratuité des transports**, à l'image de Dunkerque dont on a parlé récemment. Des modèles évaluant l'impact de cette gratuité sur la fréquentation des transports publics existent-ils ?

Marc FONTANES

Sans avis définitif sur la question, je demeure relativement prudent, m'étant fait mon idée à partir de l'expérience un peu plus ancienne menée à Aubagne. **Le principal écueil consiste à transformer les transports en commun en un lieu public comme un autre.** Le premier risque est, aux moments où il y a besoin de davantage de places pour les déplacements contraints, les personnes qui ont recours aux transports en commun plutôt qu'à la voiture pour, par exemple, se rendre au travail, voyagent avec des personnes les utilisant « oisivement ».

Le second risque se situe au niveau du financement. Le prix du ticket ou de l'abonnement de transport en commun correspond à 20/30 %, selon les territoires, au coût réel du trajet. Il reste donc quoi qu'il arrive

70 % à 80 % à financer. Là, on ne contribue pas du tout et il faut donc, d'une manière ou d'une autre, trouver l'équilibre pour que le système continue de se développer et que l'offre ne soit pas moins bonne dans cinq ou dix ans qu'elle ne l'est aujourd'hui.

2. Une évolution des usages freinée par la fracture territoriale

- L'accès à une offre alternative selon les territoires

Dans l'enquête Chronos, nous avons demandé aux personnes sondées si elles estiment avoir accès à une offre de transport autre que la voiture sur le territoire dans lequel elles habitent.

89 % des sondés habitant Paris estiment qu'il n'y a pas de problème d'offre de transport alternative à la voiture, mais ce taux passe à 22 % pour les habitants des communes rurales les plus isolées. Dans les collectivités que vous représentez, ce taux doit se situer entre 43 % et 64 %. Il s'agit ici d'un premier enseignement fondamental : qui dit « déplacement alternatif » dit « offre nécessaire ».

- La pratique de l'intermodalité ne progresse pas.

La multimodalité est le fait d'avoir le choix entre plusieurs solutions de transport en partant de chez soi, qu'il s'agisse de la voiture, du vélo, des transports en commun, etc. L'intermodalité consiste, pour sa part, à enchaîner plusieurs modes de transport.

La multimodalité évolue favorablement au détriment de la monomodalité. Mais l'intermodalité progresse quant à elle très peu, voire pas du tout. Cela peut s'expliquer par un souci d'accès à l'information quant aux possibilités d'intermodalité, ou encore par l'inexistence de cette intermodalité.

- Principaux enjeux sur les zones péri-urbaines et rurales

Dans les territoires moins denses que sont les zones périurbaines et rurales, plusieurs enjeux en termes de mobilité sont observés.

1°) l'éloignement des services, des équipements et de l'emploi : les temps d'accès aux commerces et aux services sont multipliés par trois entre les territoires les moins denses et les plus denses (la distance médiane est doublée).

2°) les limites des transports collectifs : seuls 9 % à 16 % des habitants des zones isolées se trouvent à moins d'un kilomètre d'une ligne de transport en commun, sans évoquer ni l'horaire ni la fréquence.

3°) La dépendance à l'automobile : les statistiques INSEE mettant en exergue que les territoires ruraux comptent trois fois moins d'adultes dépourvus du permis de conduire que les territoires urbains. De même, nous trouvons 17 fois moins de ménages sans voiture en milieu rural.

Cette réalité entraîne des conséquences en termes de **difficultés économiques et de vulnérabilité énergétique puisque posséder un ou plusieurs véhicules coûte cher**. Ainsi, **dans les zones rurales, les 25 % de ménages les plus pauvres (premier quartile) consacrent 43 % de leur budget au logement et à la voiture**, proportion pouvant atteindre 50 % pour certaines catégories. Par conséquent, si demain le coût des carburants devenait prohibitif, nous nous retrouverions avec des personnes complètement isolées et sans aucune possibilité de déplacement. Or plus de 40 % des ménages identifiés comme énergétiquement vulnérables vivent aujourd'hui dans les territoires ruraux.

Par ailleurs, **l'observation de l'immobilité sur cinq jours d'affilée des personnes de 75 ans et plus** effectuée en 2008 met en évidence que, **moins le territoire est dense, plus ces habitants se révèlent immobiles**. Cela encourage à maintenir ou redévelopper autant que possible ces solutions de proximité pour les déplacements correspondant aux besoins de la vie courante. En effet, un tiers des personnes de 75 ans et plus demeure à son domicile plus de cinq jours d'affilée dans les territoires les moins denses.

- Un foisonnement d'initiatives pour répondre à ces difficultés

Pour faire face à ces difficultés, un foisonnement d'initiatives est apparu depuis quelques années déjà, qui s'est intensifié dans une période récente, notamment en milieu rural. Nombre d'entre elles concernent **l'utilisation des véhicules, que ce soit en partage, en effectuant des petites navettes ou en les utilisant en mode itinérant pour apporter des services aux populations**. Des concepts autour **des lieux intermédiaires ont également été développés, notamment les espaces de coworking**. Ces initiatives sont encourageantes, même si elles demeurent relativement fragiles. Il s'agit souvent de petites expérimentations montées par des structures associatives ou des bénévoles, la plupart du temps néo- ruraux.

> **L'autopartage en territoire peu denses : 3 exemples d'initiatives locales**

1. L'autopartage à Tinchebray-Bocage, le succès d'un service intercommunal

Le véhicule en partage peut être traité sous l'angle de l'autopartage, dont le champion de France est Tinchebray-Bocage (Orne). Cette petite commune de 2 500 habitants a décidé de se lancer dans l'autopartage, qui fonctionne incroyablement bien. Les véhicules effectuent 200 000 kilomètres par an. Il s'agit de voitures électriques, ce qui ne pose apparemment pas de problème en milieu rural. Ce succès s'explique par le fait que cet autopartage répond à de multiples besoins, qu'il s'agisse des loisirs ou de déplacements contraints. Certains les utilisent pour se rendre au travail et des artisans y ont parfois recours pour des besoins professionnels. De plus, une journée est banalisée pour effectuer du transport à la demande, la collectivité ne disposant pas des moyens d'assurer ce service autrement. En outre, le personnel de la médiathèque se tient à la disposition des personnes ne maîtrisant pas l'outil informatique permettant de réserver les véhicules. Une fois les recettes encaissées, 20 000 euros annuels restent à charge de la commune. Pour sa part, le maire juge le dispositif déterminant en termes d'attractivité et de maintien de la vitalité - notamment commerciale - de la commune.

2. L'autopartage entre particuliers à Bièvre Valloire

Le territoire de Bièvre Valloire (Isère) bénéficie quant à lui d'un marché public lancé par le Département de l'Isère et confié à Koolicar, qui est une startup dédiée à l'autopartage entre particuliers. Ce dispositif ne donne pas réellement satisfaction, mais la démarche inhérente à un marché public orientant vers ce type d'autopartage dans le rural est intéressante. En effet, cette pratique est davantage urbaine.

3. L'autopartage entre retraités en résidence seniors à Guéret (Creuse)

Des véhicules en temps partagé sont proposés aux retraités logeant dans des résidences services. Les personnes conservent une voiture mais, dans la mesure où leurs besoins en déplacements sont faibles, le fonctionnement en temps partagé est particulièrement adapté. Elles peuvent donc revendre leur voiture tout en demeurant mobiles.

> **Le covoiturage : 3 exemples d'initiatives locales**

Le coiturage est un autre mode de partage de véhicule, lancé il y a vingt ans, mais qui peine toujours à s'organiser correctement. De nombreux dispositifs sont développés. J'en ai choisi trois différents ici.

1. Des bornes de covoiturage dans le Vexin (Val d'Oise)

Le dispositif Covoit'ici est développé dans le parc naturel régional du Vexin, une zone moyennement dense. Il s'agit d'un partenariat public-privé entre le Département du Val-d'Oise et la startup Ecov, qui est présenté comme un service public de covoiturage. Ce système est matérialisé, avec des bornes sur le terrain en plus du dispositif numérique. De plus, des panneaux d'affichage lumineux indiquent que des personnes attendent à la prochaine station de covoiturage. Cette formule fonctionne de manière relativement satisfaisante sur quelques axes, mais coûte cher dans la mesure où il faut aménager des stations.

2. Le covoiturage du dernier kilomètre à Saclay (Essonne)

Une autre expérimentation est menée par la startup OuiHop autour de Saclay, où se trouvent de nombreuses entreprises et plusieurs établissements de recherche. Une forte population vient y travailler, mais la zone n'est pas très bien desservie, puisque quasiment personne n'y habite. OuiHop a choisi de se positionner uniquement sur deux ou trois axes. Les conducteurs abonnés y font monter les passagers à la demande. Ce dispositif est intéressant en termes de traitement du dernier kilomètre. Schématiquement, les passagers arrivent en RER et achèvent leur trajet soit en bus, soit en covoiturage.

3. Une opération de promotion du covoiturage à l'échelle du département (Essonne)

Le Printemps du covoiturage a été développé durant trois mois au printemps dernier par le Département de l'Essonne, en lien avec la startup Karos et a eu pour objectif de démocratiser le covoiturage à grand renfort de communication dans toutes les communes du département. Il s'agit donc principalement d'une opération marketing, intéressante dans sa manière de considérer le covoiturage comme n'importe quel autre moyen de transport du point de vue d'une institution publique.

> L'usage du vélo dans les territoires périurbains et ruraux

L'usage du vélo est tout à fait pertinent dans les territoires périurbains et ruraux, ce qui ne semble pas évident au premier abord. Pour rappel, **60 % des déplacements sont inférieurs à cinq kilomètres**. Ce taux ressort à 46 % dans le périurbain et à 55 % dans le rural. Il existe donc un gisement de déplacements susceptibles d'être réalisés au moins de temps en temps à vélo, éventuellement à assistance électrique.

40 % de la population fait du vélo au moins ponctuellement et apprécie ce mode de déplacement à 82 %. Trente millions de vélos sont dénombrés en France et leurs ventes s'élèvent chaque année à trois millions d'unités. La part du vélo électrique ne cesse d'ailleurs de s'accroître.

Il y a actuellement plus de vélos que de voitures en France. Il n'y a donc pas de problème de matériel et les problématiques de distance ne sont pas fréquentes. Pourtant, nous ne parvenons pas à développer la pratique utilitaire du vélo.

Cette situation s'explique principalement par la manière dont les dispositifs de circulation douce ou active sont pensés. Ils sont souvent conçus comme ils le seraient pour la voiture, sauf qu'un cycliste ne fonctionne pas comme un automobiliste et qu'il est indispensable d'éviter toute rupture naturelle ou d'aménagement. **Il est nécessaire de donner de la continuité ainsi que de la visibilité et donc de l'information, du service, etc.**

Marc FONTANES a retenu deux exemples issus de demandes locales observées dans les travaux du CEREMA dont il ressort que des initiatives intéressantes ont été prises dans les Pays de la Loire.

1. Une liaison cyclable créée entre Parigné-sur-Braye et Mayenne (800 hab. Mayenne)

Il s'agit d'une petite commune dortoir à côté de la ville de Mayenne (14 000 habitants). Les habitants se rendent à Mayenne pour travailler, faire leurs courses ou encore aller au collège et au lycée. Avant la mise en place d'une liaison cyclable, seules les routes départementale et nationale permettaient de circuler à vélo entre ces deux communes, au milieu des voitures et des camions. Il a donc été décidé

de prolonger de 600 mètres la coulée verte de Mayenne pour atteindre Parigné-sur-Braye, ce qui a nécessité un investissement de 150 000 euros pour construire notamment un pont au-dessus d'un espace naturel sensible. Cette initiative revient à une association de randonneurs, dont les élus se sont emparés, avec le soutien d'un technicien de la Ville de Mayenne, la commune de Parigné-sur-Braye ne disposant pas des moyens adéquats. Divers financements ont été recherchés.

2. Des pistes cyclables aménagées sur des chemins agricoles et petites routes à Montjean-sur-Loire (Maine-et-Loire).

Il permet de rejoindre la gare de La Pommeraye et se situe non loin du passage de la Loire à vélo. Il fallait, connecter une ville où l'on vit et une ville où l'on travaille, en passant par la gare, notamment pour rendre service aux touristes. Le travail a porté sur le réseau existant, la France étant le pays le mieux maillé d'Europe du point de vue des petites routes et autres chemins agricoles ou forestiers : un million de kilomètres de voies de cette nature sont dénombrés. Elles sont utilisées par des véhicules motorisés à hauteur d'à peine 10 % ou 12 % et sont donc sécurisées pour l'utilisation du vélo ou du vélo à assistance électrique. L'essentiel du travail a porté sur la connexion et la valorisation de ces voies, suivant un itinéraire logique. Il a également été nécessaire de négocier avec un agriculteur l'autorisation de traverser son terrain et d'y poser un revêtement approprié. Cette réalisation, qui ouvre un nouvel itinéraire, a été menée rapidement et donne satisfaction, pour un budget modique.

3. Des routes agricoles interdites aux voitures (Alsace)

Pour raccourcir le trajet routier de quinze kilomètres reliant Vendenheim à Lampertheim, de nombreux automobilistes empruntaient un chemin agricole. Il a suffi de poser une barrière à chaque extrémité pour le transformer en itinéraire réservé aux vélos. Les cyclistes bénéficient à présent d'un itinéraire vert plus court, plus efficace et entièrement sécurisé. Il arrive donc que certaines réalisations ne coûtent rien et relèvent simplement d'un peu de bon sens.

Le travail consiste essentiellement dans le périurbain à modérer la vitesse et à redéfinir le partage de la voirie. Un vrai sujet se situe donc au niveau de la gestion de l'urbanisme, en recherchant la cohérence des aménagements. Des outils réglementaires existent à cet effet, à savoir le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Plan d'Urbanisme Intercommunal (PLUi). Par exemple, **il est possible d'interdire la création d'une zone d'activités dès lors qu'elle n'est pas accessible à vélo ou en transport en commun, si ce moyen existe.**

De nombreuses communes se sont lancées dans cette démarche réglementaire. Ainsi, à Touillon-et-Loutelet, commune de 250 habitants, l'ensemble du conseil municipal a posé sur des affiches pour communiquer sur la limitation à 30 km/h dans l'ensemble de la commune.

Autres exemples d'aménagement dans le périurbain

- Construction d'une passerelle reliant le centre-bourg de Vignoc (Ille-et-Vilaine) à un parking de covoiturage.
- Aménagements de Chaucidou (contraction de « chaussée à circulation douce »), qui permet de partager intelligemment la voirie entre les voitures et les vélos, en fonction de la présence de l'un

ou l'autre de ces moyens de transport. Ce dispositif a été travaillé en amont dans les pays nordiques ainsi qu'aux Pays-Bas et donne entière satisfaction.

- Aménagement de doubles voies, « voie moteurs » et « voie mollets », à Ploeren, dans le Morbihan

En résumé

On constate un défaut d'offre alternative, multi et intermodale dans les périphéries, qui demeurent dans une logique de dépendance à la voiture. Or, des enjeux économiques et sociaux importants sont liés à la mobilité dans les territoires périurbains et ruraux.

Par ailleurs, il existe en milieu rural un foisonnement d'initiatives qui attendent d'être soutenues.

Le véhicule en partage et le vélo constituent deux pistes majeures de réponses à ces problématiques.

• Echanges

Alexis DESJEUX (Club d'Entreprises Loire Layon Aubance)

Que peut-on faire pour lutter contre les phénomènes de vol et de dégradation de vélos? Comment rassurer les utilisateurs ?

Marc FONTANES

A priori, la future loi d'orientation sur les mobilités imposera le **marquage systématique des vélos**, ce qui apportera une forme de réponse. Si le vélo devait être retrouvé par les forces de l'ordre, il pourra être rendu à son propriétaire. Ce marquage a donc la même fonction que la plaque d'immatriculation d'un véhicule.

Cela étant, la principale réponse me semble résider dans le développement des solutions de **parcage sécurisé**. Aujourd'hui, nous sommes loin d'atteindre le niveau nécessaire en la matière, surtout en comparaison de la voiture. Nous avons **besoin de stationnements sécurisés sur les lieux de travail, près des commerces et des équipements publics, mais également chez soi**. En effet, le problème se situe souvent à domicile, surtout dans les immeubles collectifs. Or, soit la question du vélo y a été pudiquement mise de côté et les mesures se traduisent par un local en sous-sol qui n'est absolument pas pratique, soit rien n'a été prévu et tout un chacun est contraint de monter son vélo dans son logement et de l'entreposer sur le balcon, s'il existe. Un sujet de fond existe à ce niveau-là. Les promoteurs immobiliers ainsi que les bailleurs, y compris sociaux, sont concernés. Les pouvoirs publics le sont également, puisqu'ils ont la charge d'aménager le territoire en implantant des bornes sécurisées permettant de déposer les vélos partout où cela se révèle utile. Nous avons donc besoin d'un peu d'infrastructure sur ce plan.

Mylène CAVENET (Vivre Ensemble)

Nous avons recueilli des témoignages de familles aux moyens modestes qui ont fait le choix de quitter les quartiers pour s'installer à la campagne. Quand leurs enfants ont grandi, ces familles ont dû faire face aux dépenses de transport scolaire ou encore de loisirs. Ces familles sont donc revenues dans les

quartiers, fortement déçues de leur expérience. Il est donc nécessaire de penser aux ménages à faibles revenus.

Thomas EVELEENS (HW²)

Natif des Pays-Bas où les vélos sont nombreux, Thomas EVELEENS estime qu'une éducation est à dispenser à tout un chacun, à l'image d'un « permis vélo ». En effet, on ne tient pas toujours compte des cyclistes sur la route.

Marc FONTANES

Dans le périurbain, il y a des aménagements de vitesse ou de zones 30 et autres zones de rencontre. Dans le rural et le périurbain, ce n'est pas forcément le cas et on ne respecte pas forcément les règles. L'usage du vélo est également freiné par un manque de services d'information ou encore de stationnements externes. Cet ensemble est à prendre comme un système global.

À Copenhague, 60 % de la population se déplace à vélo et où des autoroutes à vélo sont fortement chargées. Tout un ensemble de mesures ont été prévues et mises en place pour faciliter l'usage du vélo. Mais ce mouvement a commencé voilà cinquante ans.

Jean-Paul FRADIN (Personne qualifiée)

En cas de déneigement à Copenhague, les pistes cyclables et les voies mixtes sont traitées en priorité, avant même les autoroutes.

Un espace pour ranger son vélo et l'entretenir est en effet nécessaire sur son lieu d'habitation. La question se pose également sur le lieu de travail. Il convient, en effet, de trouver un endroit où le stocker. Il conviendrait également de songer à la mise à disposition de vestiaires pour les personnes se rendant au travail à vélo, de sorte qu'elles puissent adopter une tenue présentable dans leur cadre professionnel.

3. Zoom sur les populations fragiles

- Les principales difficultés

Les ménages les plus pauvres se déplacent deux fois plus à pied que la moyenne de la population. Or, on ne va pas bien loin à pied et s'il est louable de marcher, il s'agit ici d'une contrainte. Ces ménages ont également moins accès à la voiture, quand bien même leur taux d'équipement n'est pas négligeable. Enfin, ils ont un peu plus recours aux transports en commun.

Une enquête menée par Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité Inclusive auprès d'un millier de personnes en situation de précarité a permis d'identifier **les moyens de déplacement de ces publics** :

- une personne sur deux est titulaire du permis de conduire, la moyenne française s'établissant à 80 %
- une personne sur trois est propriétaire de sa voiture, contre 80 % également au périmètre national.
- seul un tiers de cette population dispose d'un abonnement aux transports en commun,

- moins d'un tiers possède un vélo
- et, surtout, **presque une personne sur trois ne bénéficie d'aucun moyen de transport.**

Ces chiffres très marquants indiquent à quel point une personne en difficulté sociale et professionnelle peut être immobile.

Les freins organisationnels constituent un autre obstacle, peut-être moins connu, notamment deux éléments en particulier : la monoparentalité et les emplois morcelés.

Les familles monoparentales sont le plus souvent constituées de la mère et des enfants, ce qui suppose une organisation particulière. La mère doit gérer, en plus de sa propre journée, celle de ses enfants. De plus, bien souvent, ces familles sont plus pauvres, 30 % d'entre elles vivent en dessous du seuil de pauvreté. Il en découle de nombreux problèmes de mobilité.

Pour ce qui est de l'emploi morcelé, une étude consistant à suivre 24 heures de la vie d'une femme de ménage a été menée à Nantes. Elle met en évidence à quel point cet emploi engendre un fractionnement de la journée. Une femme de ménage travaille ainsi une ou deux heures, puis se déplace, avant de faire une pause et d'ensuite reprendre le travail pour une ou deux heures et ainsi de suite. Elle doit donc être extrêmement mobile et est soumise à une double injonction quelque peu paradoxale. En effet, il lui est demandé de couvrir des zones relativement vastes, tout en demeurant disponible dès que du travail est proposé et donc conserver une certaine proximité durant les pauses.

Une autre série de freins, peut-être les moins connus, sont les problématiques cognitives et psychosociales. Le fait d'être dépourvu de compétences en matière de mobilité ne signifie pas que les personnes ne sont pas intelligentes, mais que la notion n'est pas innée. Des éléments s'acquièrent par l'apprentissage, bien entendu la conduite automobile, mais également le vélo, la lecture d'une carte et la traduction en trois dimensions de ce qui est vu en deux dimensions ou encore le rapport entre le temps et l'espace, etc. Ces actions ne sont pas nécessairement évidentes pour tout le monde. Cela ne signifie pas que les personnes en sont incapables, mais qu'elles ont parfois besoin d'un apprentissage et nombre d'entre elles sont dans l'incapacité de se déplacer pour ces différentes raisons.

La notion de freins psychosociaux touche quant à elle davantage le rapport à l'espace et l'interdiction que se font certains de franchir certaines frontières qui nous sont totalement invisibles, mais qui leur sont propres. Il s'agit de ce qui est appelé **la carte mentale**. Ce phénomène connaît des causes diverses et variées, mais est souvent lié à un drame de la vie (licenciement, décès, etc.). Ainsi, des personnes refusent de revenir à un endroit particulier ou s'interdisent de sortir d'un certain périmètre parfois extrêmement restreint, par exemple celui du quartier. Il arrive ainsi que des enfants habitant à trois ou quatre kilomètres de la mer n'aient jamais foulé une plage. Nous trouvons de tels exemples sur tous les territoires.

Concernant le numérique, la fracture numérique représente un point important. D'une part, il apparaît que plus les ménages sont aisés, plus ils utilisent les applications. D'autre part, une question d'âge est également en jeu. En effet, une enquête menée en 2014 a révélé que le fait de posséder un ordinateur ou un smartphone ne garantit pas la capacité de s'en servir, 21 % des personnes âgées possédant ces outils ne savent pas télécharger une application. De même, des données INSEE de 2012 mettent en exergue un important retard des plus de 75 ans en termes d'accès à Internet, seuls 23 % d'entre eux

utilisant ce moyen de communication. Leur taux d'équipement a assurément progressé depuis, mais sans pour autant combler l'écart.

Les conséquences de ces différents freins sont très lourdes, notamment en termes d'emploi. En 2013, près de **sept millions de nos concitoyens voyaient leur accès à l'emploi ou à la formation empêché par des problématiques de mobilité. Il s'agit tout de même de 20 % de la population en âge de travailler.**

D'autres phénomènes lourds en termes sociaux et de solidarité ont également été relevés, à l'image d'un **taux de renoncement de 50 % en ce qui concerne les déplacements dédiés aux loisirs.** De même un tiers des personnes au travail ou en formation ont renoncé à leur activité pour des questions de mobilité et un tiers de la population ne voit pas ses proches pour des considérations identiques.

Dans les Quartiers « Politique de la Ville », relativement bien desservis notamment par les transports publics, les habitants font preuve d'une forme d'immobilité latente. Prenons l'exemple de la Ville de Stains, en banlieue parisienne : les réseaux de transport sont proches et connus, mais ne sont pas utilisés et la population s'en contente. Cette acceptation de la situation est impressionnante. Les projets menés dans ces quartiers visent à remettre les personnes en mobilité et en autonomie en dépassant les freins divers et variés qu'ils peuvent rencontrer.

> De nombreuses initiatives intéressantes

1. La plateforme mobilité

Là encore, un foisonnement d'initiatives, souvent associatives, est constaté depuis vingt ou vingt-cinq ans. Par exemple, le parcours type d'une personne accueillie dans une **plate-forme de mobilité dédiée aux demandeurs d'emploi ou aux personnes âgées, développée par l'association Wimoov. Une centaine de structures de ce type existe en France.** Les personnes sont accueillies individuellement et font l'objet d'un diagnostic de leurs besoins ainsi que de leurs capacités en mobilité. Cela permet de clarifier les situations et les intéressés s'aperçoivent souvent qu'ils sont en mesure d'agir bien davantage qu'ils ne le croient et qu'il est possible d'apprendre facilement. Cette démarche est souvent attachée à un projet d'accès à l'emploi. Aussi, toutes les données sont-elles rassemblées pour faire progresser à la fois la question de l'emploi et de la formation, ainsi que celle de la mobilité, bien entendu en lien avec une multiplicité de partenaires, tels que Pôle emploi ou les Départements.

Deux champs de réponses principaux sont identifiés. **Le plus classique et le plus connu est celui des aides matérielles, à l'image du prêt temporaire d'un scooter ou d'une voiture** pour remettre le pied à l'étrier. Le second, que je trouve plus intéressant, est celui de **l'information, du conseil, de l'accompagnement, de la formation (apprentissage du vélo, de la lecture d'une carte, etc.). Ce dispositif fonctionne bien du fait de la prise en charge individualisée. Cette plate-forme repose sur cinq ou six intervenants et peut accueillir un maximum d'un millier de personnes chaque année.** Bien du monde demeure donc encore au bord du chemin.

2. La clause dans la délégation de service public de transport urbain

La **Communauté d'agglomération du Havre** a inclus un chapitre « **mobilité inclusive** » à sa **délégation de service public relative aux transports urbains**. Un budget annuel de 400 000 ou 500 000 euros a été affecté à ce domaine. **Il est fait obligation à l'exploitant de mettre en œuvre des réponses appropriées autres que du transport urbain classique dans le champ de l'accès à l'emploi ainsi qu'à la santé**. Cette collectivité est constituée de la ville du Havre, qui est dense, ainsi que des communes périphériques qui, pour certaines, ne sont même pas desservies par une ligne de bus.

3. La plateforme numérique

La **Communauté de communes du Pays de Mormal**, dans le Nord est un territoire est très peu dense. Les élus ont lancé une démarche intitulée « Amis des aînés », comportant notamment la création d'une plate-forme numérique regroupant l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité sur le territoire, y compris l'offre non publique (taxis, autoentrepreneurs, ambulanciers, bénévoles...). Ce processus, en cours, pose de nombreuses questions, notamment de gouvernance, de modèle économique ou encore d'appropriation de l'outil par les usagers. Le travail porte donc sur des logiques d'intermédiation avec des professionnels tels que ceux du secteur de l'aide à la personne.

4. Les navettes

Le **Pays de Morlaix** a mis en œuvre cet été une solution de transport très simple (navette, covoiturage) pour favoriser l'accès des jeunes aux emplois saisonniers. Cela permet notamment de remettre le pied à l'étrier à des jeunes venant du territoire ou d'ailleurs.

Ces différentes démarches connaissent cependant **des limites, la première étant une logique de silos entre les questions de transport, d'une part et les questions sociales et de solidarité, de l'autre**. Il existe, d'un côté, un système primaire, quasi exclusivement caractérisé par la proposition par les organisateurs de transports de tarifs solidaires aux publics évoqués. De l'autre, des acteurs publics et privés qui proposent des aides et des moyens financiers. Ces deux dimensions sont rarement connectées et, par conséquent, les acteurs du transport ne traitent pas les besoins de mobilité des personnes dans le besoin, tandis que des acteurs du social s'occupent de transport. **Une simplification de cette gouvernance serait nécessaire**.

Le second problème réside dans **le défi du modèle économique**. Nous nous trouvons face à des publics qui ne sont pas nécessairement solvables et la question de l'équilibre financier des structures leur proposant des solutions est dès lors posée, en même temps que celle du service au public. Des associations parviennent à pérenniser leur activité en se montrant extrêmement dynamiques et en cherchant des partenariats privés, ce qui suppose de rééditer l'opération chaque année. Cela étant, certaines d'entre elles rencontrent des difficultés de trésorerie, notamment lorsqu'elles sont financées par l'Europe, dont les subsides sont longs à être versés.

Enfin, la troisième limite se situe au niveau de l'accessibilité limitée des nouveaux services. En effet, l'utilisation des plates-formes n'est pas nécessairement aisée pour les personnes rencontrant les freins divers et variés évoqués, notamment lorsqu'ils sont cognitifs ou psychologiques. Ce n'est donc pas parce qu'un nouveau service est créé, qu'il sera utilisé.

En résumé, **les freins à la mobilité ne sont pas qu'économiques et géographiques. Ils sont aussi psychosociaux, cognitifs et organisationnels.** Leurs conséquences sur l'emploi ainsi que sur la vie sociale et quotidienne sont lourdes. En outre, les actions menées sont nombreuses et innovantes, mais limitées par une gouvernance complexe et l'enjeu du modèle économique.

- **Echanges**

Jean-Noël MARIONNEAU (Ecole de Graphisme d'Angers)

Suite à une expérience de covoiturage pour le moins négative au vu de la témérité du conducteur, Jean-Noël MARIONNEAU s'interroge sur la manière de déceler la fiabilité du chauffeur et de savoir avec qui monter ; interrogations qui peuvent constituer un frein.

Marc FONTANES

L'un des intérêts des dispositifs tels que BlaBlaCar réside dans leur côté communautaire. Les conducteurs donnent un certain nombre d'informations sur eux et des appréciations sont déposées tant à leur sujet qu'à celui des passagers. Ainsi, lorsque vous choisissez un chauffeur, vous êtes généralement enclin à opter pour une personne affichant 4,8 étoiles sur 5.

Alexis DESJEUX (CELLA)

Alexis DESJEUX regrette que la problématique du handicap n'ait pas été évoquée lors de la présentation des freins. Il s'agit d'un obstacle majeur sur lequel il est nécessaire de se pencher. Ce ne sont pas les outils numériques qui posent problème à une personne en fauteuil roulant, mais simplement la marche à gravir pour entrer dans le bus ou le tramway.

Joël JANNETEAU (Fédération des acteurs de la solidarité)

Contrairement aux moyens matériels et financiers, les moyens humains ont été abordés très rapidement alors qu'ils sont aussi importants. En effet, il ne suffit pas de donner un vélo à une personne en grande difficulté. Elle a également besoin d'être accompagnée, par exemple pour qu'on l'aide à comprendre les horaires d'un train. Nous constatons ainsi que des personnes hébergées dans des communes quelque peu éloignées d'Angers peuvent se déplacer pour accomplir leurs formalités, grâce à des associations qui se constituent autour d'elles. La question des moyens humains est donc très importante.

Martine LONG (Université d'Angers)

Au-delà de la question des freins, nous observons également que de plus en plus de jeunes ne souhaitent pas passer le permis de conduire. Ils sont ensuite confrontés à des difficultés lorsque se pose la problématique de l'emploi, quand bien même ils sont mobiles et utilisent facilement les transports en commun.

Marc FONTANES

Effectivement **le handicap constituerait un troisième axe après l'accès à l'emploi et les personnes âgées**. Nos travaux nous ont permis de nous apercevoir de l'incroyable complexité des handicaps, dont les fauteuils ne représentent que 5 %. Il existe donc 95 % d'autres situations.

L'impact potentiel de ces réalités sur les mobilités est considérable et les structures d'accompagnement des personnes handicapées sont sensibles et prudentes. Toutes les formes de handicap sont à prendre en compte dans ce qui est appelé la mobilité inclusive. Ainsi, dans le Pays de Mormal, le projet envisage de traiter à la fois les besoins des personnes âgées et des personnes devant assumer un handicap.

Nous avons besoin de moyens humains pour apprendre aux uns et aux autres que la voiture n'est pas obligatoire. Peut-être bénéficierons-nous demain dans nos territoires de personnes capables à la fois de nous accompagner vous et moi sur une manière plus équilibrée de nous déplacer et également d'accompagner des personnes ayant besoin d'apprendre ou réapprendre dans leur mobilité. Pourquoi devrions-nous séparer ces deux éléments ? D'une part, il est question de transport / environnement et, d'autre part, de solidarité / mobilité. Tout cela est pourtant la même chose. Un effort est donc porté sur ce point, notamment par des associations très mobilisées, qui éprouvent pourtant des difficultés à se pérenniser. Elles rendent de véritables services à certaines populations. De mon point de vue, cette organisation doit, à un moment ou un autre, être coordonnée par au moins un acteur public.

Quant aux jeunes et au permis de conduire, pourquoi en effet les jeunes urbains devraient passer leur permis de conduire, alors qu'une large palette de moyens de transport est à leur disposition ? En revanche, dans les territoires moins denses, lorsqu'il est question d'accéder à l'emploi, la voiture demeure le moyen idéal d'une insertion en mobilité. De plus, lorsque vous êtes accompagné par des intermédiaires de l'emploi, qui sont eux-mêmes des automobilistes convaincus et ne connaissent pas nécessairement les autres offres disponibles, il peut difficilement en aller autrement.

Nous commençons à assister à une sorte de rupture territoriale entre les jeunes urbains et les jeunes ruraux. Ce constat ramène à la question de l'employeur évoquée précédemment. Les employeurs ont, en effet, une responsabilité majeure en la matière. Tous les emplois ne sont pas mobiles. Le permis n'est pas forcément nécessaire pour un emploi de bureau dès lors qu'une ligne de transport en commun est disponible à proximité. Un travail de fond est donc à mener avec les employeurs tant publics que privés sur cet enjeu. Le permis ne devrait être obligatoire que pour les métiers nécessitant l'usage d'un véhicule.

Jean-Pierre BERNHEIM (Vice-président d'Angers Loire Métropole)

Il existe sur le territoire la plate-forme mobilité d'AFODIL, qui est une structure associative cofinancée par le CCAS, Angers Loire Métropole, le Département et, vraisemblablement, l'Etat.

La question n'est pas de passer, ou non, le permis de conduire mais de réussir à faire en sorte que, dans leur tête, les habitants deviennent mobiles. Ce souci semble primordial. S'agissant du premier emploi ou du retour à l'emploi, le fait de passer le permis de conduire représente quelque peu un miroir aux

alouettes. En effet, une fois le permis obtenu, il s'agit de financer l'acquisition d'une voiture et les coûts liés à son utilisation.

D'autres moyens sont envisageables pour la mobilité inclusive et la première action sur laquelle nous mobilisons la plate-forme AFODIL touche l'utilisation des transports en commun. Certains de nos concitoyens rencontrent des difficultés à lire un plan de transports publics ou à comprendre un horaire. Des actions simples et différenciées en milieu rural et en cœur de ville, peuvent être mises en place. Par ailleurs, la refonte de la Délégation de service public (DSP) des transports de l'Agglomération se trouve en cours de négociation. Les prestations proposées aux personnes à mobilité réduite et celles des transports en commun ordinaires étaient en effet proposées par deux sociétés différentes, ce qui pouvait présenter des difficultés à certains usagers. De plus, à l'image de ce qui a été constaté au Havre, nous avons intégré aux offres des solutions de mobilité en faveur du retour à l'emploi des personnes éprouvant des difficultés de déplacement.

Enfin, Angers Loire Métropole met en place un plan vélo, dont le principal enjeu consiste à assurer la continuité des trajets et à supprimer des points dangereux.

Un dernier élément est en cours de réflexion, à savoir l'accès aux zones d'activités économiques, nombre d'entre elles n'étant, par principe, pas en cœur de ville. La question consiste à développer des modes de transport autres que la voiture, ce qui passe nécessairement par les transports en commun. Ces derniers doivent cependant être mis en place dans le cadre d'un dialogue entre les entreprises et le service public. En effet, les périodes d'arrivée au travail et de sortie des bureaux mises à part, ces transports n'ont guère d'utilité dans ces zones. Aussi, si nous ne parvenons pas harmoniser les horaires de travail des entreprises, nous ne trouverons pas de solutions.

Marc FONTANES

Une instruction interministérielle datant de 2015 prévoit qu'en cas de renouvellement de Délégation de Service Public, de révision d'un PDU ou de mise en œuvre d'un plan global de déplacement, les collectivités sont tenues de prendre en compte les Quartiers Politique de la Ville et d'y mettre en œuvre des solutions de mobilité inclusive fines. Il ne s'agit plus là d'une simple desserte par les transports publics.

Par ailleurs, des plans de déplacement interentreprises peuvent se développer à la taille des zones d'activités.

Jean-Pierre BERNHEIM (Vice-président d'Angers Loire Métropole)

En effet, mais pour améliorer les choses, il appartient à chacun de prendre sa part dans la construction des solutions. La collectivité n'est pas la seule à les détenir, quels qu'en soient les coûts.

4. Nouveaux services et technologie

> Un déferlement de nouveaux moyens de déplacements

Une large part de technologie sous-tend les évolutions de la mobilité. Ces dernières années ont vu apparaître de nouveaux véhicules en partage, ou ces nouveaux moyens individuels de déplacement que sont les monoroues, les trottinettes électriques, les scooters en libre-service ou encore les vélos en free floating, que vous pouvez prendre et reposer n'importe où, sans avoir à rejoindre une borne. Nous ne sommes probablement qu'au début de ce que les startups et/ou d'autres grandes entreprises sont en train d'imaginer de par le monde.

Il convient également de signaler BlaBlaCar ou encore Waze, qui sont des dispositifs incroyables. Tout le monde, ou presque, utilise ce système ou une application équivalente, qui génèrent des flux totalement inattendus. Nous nous retrouvons ainsi, dans des zones parfaitement calmes, à créer des autoroutes devant les pavillons des habitants, qui s'en désolent. Nous pouvons nous interroger quant à l'impact sociétal et environnemental de ces innovations. Citons enfin Uber et les autres entreprises de VTC.

Ces évolutions arrivent massivement dans les zones urbaines et il serait souhaitable que ce déferlement touche également un peu les zones périurbaines et rurales. Cela étant, le marché ne semble pas viser ces créneaux.

> **Le développement de mobilités servicielles : Mobility as a Service (MaaS)**

Il est également intéressant d'observer comment les acteurs – notamment privés – commencent à faire évoluer ou tout au moins anticipent l'évolution de leurs métiers. C'est tout particulièrement le cas des constructeurs automobiles. Ainsi, **aux Etats-Unis, Ford a lancé un service de transport collectif dénommé Chariot. Il s'agit de lignes de minibus qui sont créées à la demande**, pour autant qu'au moins une centaine de personnes ait déclaré le même besoin au même horaire, pour une destination commune ou un trajet commun. Le modèle économique est donc automatiquement atteint. Il s'agit de **crowdsourcing**. Le fait qu'un constructeur tel que Ford ait racheté cette startup interpelle à tout le moins.

Pour sa part, Daimler (Mercedes) a développé des dispositifs de Mobility as a Service (Moovel), d'autopartage (Car2Go), de VTC (Via) et racheté la structure de cartographie Here. Cette espèce d'écosystème est très éloignée du métier de base de Daimler, qui se montre particulièrement en avance sur ces questions de **développement de mobilités servicielles**. Ils peuvent même laisser croire qu'à leur sens, la vente des voitures appartiendra bientôt au passé et cédera la place à la location de services.

Transdev est l'un des principaux actionnaires de la startup Whim, elle aussi impliquée dans le Mobility as a Service (MaaS). Par ailleurs, **à Montréal, le promoteur immobilier Mondev a conclu des accords avec des sociétés d'autopartage (Communauto), de vélos en libre-service (Bixi), ainsi qu'avec la société de transports locale, pour intégrer aux logements une offre de mobilité**. En louant ou en achetant votre logement, vous bénéficiez du pass permettant d'accéder à ces différents dispositifs. Cette évolution des métiers classiques est à prendre en compte, tout particulièrement dans les politiques publiques de transport et de mobilité. Les innovations apparaissant très vite, elles peuvent perturber les stratégies de planification.

Le concept de Mobility as a Service (MaaS), qui constitue probablement un des futurs pivots de nos mobilités, **consiste à passer de la voiture individuelle à un bouquet de services à la mobilité à travers une interface unique (smartphone, carte..)**. Les tests, menés un peu partout dans le monde, se révèlent efficaces, mais sont pour le moment réservés aux urbains plutôt agiles et aisés.

Ce sujet a été traité en tant que tel lors des Assises de la mobilité organisées l'an dernier. Nous en attendons une traduction dans la loi. Des exemples plutôt intéressants se développent en France, notamment à Montpellier et Mulhouse, ou encore **en Bretagne, avec la carte Korrigo**. Elle offre un accès à tout un ensemble de services de transports, la **plupart des autorités organisatrices de transport et des institutions publiques bretonnes s'étant accordées sur le fait de proposer une carte de transport unique**. De plus, depuis peu, d'autres services sont également accessibles par ce biais. Cette carte peut ainsi servir à accéder à la piscine, à acheter de la nourriture, etc. Ce projet est particulièrement en avance par rapport à ses homologues. Il n'est pas nécessairement parfait, mais pourra assurément nous inspirer, tant il simplifie le parcours-utilisateur en abolissant les changements de dispositifs au fur et à mesure du franchissement des frontières des collectivités. Les usagers n'en ont que faire de passer d'un réseau à un autre ou d'un tarif à un autre. Ils veulent simplement finir leur trajet.

Le MaaS a également été lancé à Hanovre en 2015, à l'initiative de l'autorité organisatrice des transports, avec pour objectif un report modal de la voiture vers les transports publics et les modes actifs.

28 000 utilisateurs sont enregistrés, dont 1 500 nouveaux chaque mois.

Par ailleurs, à Helsinki, la plate-forme Whim créée par la startup MaaS Global constitue une initiative privée. Ce choix n'est pas évident en termes d'organisation, dans la mesure où chaque opérateur met son offre à disposition des utilisateurs, mais que derrière, tout un travail de back-office est à mener pour identifier la part du trajet et les sommes associées à attribuer à chaque intervenant. Whim propose des formules d'abonnement allant de 89 euros à 389 euros mensuels, en fonction du niveau de prestations recherché. Du pay as you go, c'est-à-dire un paiement unitaire de chaque trajet, est également proposé. La variété de l'offre se révèle très intéressante pour les utilisateurs, mais Marc FONTANES doute que nous soyons déjà prêts à entrer dans ce dispositif.

> **Le véhicule autonome, le fantasme à portée de main ?**

Des essais sont en cours partout dans le monde, y compris en France :

- Uber teste à Pittsburgh une flotte de VTC permettant de se débarrasser de la masse salariale.
- Singapour teste des taxis autonomes. Elle est particulièrement contraignante en termes de propriété de la voiture. Les véhicules atteignant des prix prohibitifs, des solutions alternatives sont donc recherchées.
- Helsinki envisage des navettes autonomes.
- Göteborg, qui abrite le siège de Volvo, travaille quant à elle le concept de ville autonome.
- Rouen teste quatre véhicules autonomes ainsi qu'une petite navette en milieu ouvert. Il s'agit de la première expérimentation de cette nature en Europe. Elle coûte 13 millions d'euros, ces moyens démontrant l'importance accordée aux enjeux liés à ce mode de transport, mais également le coût des technologies mises en œuvre.

Le véhicule autonome apporte d'incontestables opportunités en termes de désenclavement de certains territoires, notamment les moins bien desservis. Nous pourrions imaginer qu'au moyen de ces véhicules, des services de déplacement des marchandises ou des personnes soient proposés ou tout simplement qu'il soit possible de mieux aller vers les habitants. Cela étant, nous n'y sommes pas encore. De nombreux territoires favorables aux expérimentations sont, par ailleurs identifiés. De plus, la densité du maillage routier français résout en grande partie la question de l'infrastructure.

Des risques sont cependant constatés, à l'image du coût de l'adaptation de cette infrastructure, notamment durant la période intermédiaire voyant cohabiter des véhicules classiques et leurs homologues autonomes. Personne n'a idée de la réalité de ces coûts à grande échelle, étant entendu que la simple expérimentation rouennaise représente déjà 13 millions d'euros.

Un enjeu fort se situe également au niveau de la **gouvernance de la donnée**.

En outre, un **risque supplémentaire réside dans la vision technocentrée du dispositif**. Il est constamment question du véhicule, mais les questions tournant autour de son usage et de son environnement demeurent secondaires. De ce fait, **une impression de « surmobilisation » autour de ces sujets est ressentie, au détriment de solutions davantage low-tech telles que le vélo ou le partage de véhicules**.

En résumé

- Une effervescence de l'offre, plutôt réservée à la ville et aux publics « agiles » ;
- Une évolution rapide des acteurs privés, qui challenge l'acteur public ;
- Des offres technologiques « utiles » à l'image du MaaS ;
- La technologie ne résoudra pas tous nos problèmes, à l'image du véhicule autonome.

• Echanges

Jean-Pierre BERNHEIM (Vice-président d'Angers Loire Métropole)

Jean-Pierre BERNHEIM souligne que le logo de Mobike, qui est chinois, aurait pu être remplacé par celui de Pony Bikes, qui est né et fonctionne à Angers. Entre 250 et 300 vélos y sont recensés. Angers a mis en place une réglementation spécifique concernant les vélos en libre-service, en limitant le nombre des opérateurs à deux, chacun d'entre eux ayant droit à 500 vélos sur l'espace public.

Jean-François CAILLAT (Président du Conseil de développement)

Jean-François CAILLAT demande s'il existe une limite territoriale au-delà de laquelle il est impossible de se rendre. Qu'en est-il dès lors des territoires ruraux ?

Jean-Pierre BERNHEIM (Vice-président d'Angers Loire Métropole)

La limitation géographique n'est pas liée à la collectivité, mais aux opérateurs. En effet, plus vous agrandissez le territoire sur lequel se trouvent les vélos, plus il faut les recentrer vers les zones d'usage. Ce travail est effectué par les opérateurs, notamment dans le cadre d'un partenariat avec le chantier

d'insertion Angers Mob Service qui assure la réparation des vélos, ainsi que la récupération de ceux d'entre eux qui sont égarés.

De surcroît, plus vous vous acheminez vers un territoire diffus, plus le vélo devient privatif.

Antoine LELARGE, CFDT

En tant que cycliste au quotidien et utilisateur de poussettes, il profite de l'occasion pour interpeller Monsieur BERNHEIM quant au nombre de Pony Bikes qui encombrant les trottoirs. Avec davantage de vélos, la situation serait sans doute encore plus compliquée !

Antoine LELARGE ajoute que la question de la mobilité est centrale pour la CFDT. Il s'agit d'un axe d'amélioration des conditions d'emploi, tout comme de conciliation entre vie professionnelle et personnelle. Une étude récente a mis en évidence que trois Français sur quatre étaient prêts à postuler à un emploi moins bien rémunéré qu'aujourd'hui si cela permettait de les rapprocher de leur domicile. Sans doute un enjeu se situe-t-il également à ce niveau pour les entreprises ?

A ce propos, les plans de déplacement que sont tenus d'établir les établissements comptant plus de cent salariés évoqués par Marc FONTANES, ne se vérifient pas dans les faits et un progrès reste à accomplir pour que cette thématique devienne un véritable sujet de dialogue social.

Marc FONTANES

Par son expérience d'accompagnement de plans de mobilité, Marc FONTANES a pu remarquer que ce sujet permettait un dialogue social extrêmement serein. Les difficultés ont été rares et ont pu être résolues par des échanges apaisés débouchant sur des solutions concrètes, y compris sur le stationnement ou les indemnités kilométriques. Les visions sont souvent partagées sur ces thématiques. Le plan de mobilité représente donc un outil très efficace. Pour le reste, la loi de transition énergétique est récente. Il faut lui laisser le temps de se mettre en place.

Annexe 8/ Exemples de Plan de mobilité durable (PMD)

1. En milieu périurbain : l'exemple de la Communauté de communes Erdre et Gesvres en Loire-Atlantique

Constat / Diagnostic :

- 12 communes situées au nord de l'agglomération nantaise, plus de 60 000 habitants ;
- En 2016, une grande étude a été lancée sur les habitudes et les modes de déplacements à l'échelle du Département. Les 221 300 trajets quotidiens effectués sur Erdre & Gesvres ont été finement analysés. Ces études ont permis de dresser un état des lieux des motifs, des fréquences, des habitudes, de moyens de déplacements. 1 habitant effectue en moyenne 4 déplacements/jour, soit 221 300 déplacements quotidiens, réalisés à 75% en voiture.

Objectifs :

Mettre en œuvre des mesures pour répondre aux enjeux d'une mobilité en adéquation avec nos besoins, actuels et futurs, et respectueuse de l'environnement et plus particulièrement : stabiliser le nombre de déplacements en voiture individuel, inciter les autorités compétentes à développer l'offre en transport en commun, faciliter l'usage du vélo, proposer de nouveaux outils pour des modes de déplacements collaboratifs

<http://www.cceg.fr/grands-projets/deplacements-queelles-solutions-pour-demain>

2. En milieu rural : l'exemple du Parc Naturel Régional des Grandes Causses en Aveyron

Constat / Diagnostic réalisé en 2010 :

- Un territoire rural peu dense : 93 communes pour 71 500 habitants
- Diagnostic réalisé en 2010 : le transport 1^{er} poste de consommation énergétique (43%), une forte motorisation des ménages (1,26 voiture/ménage), 50% des actifs travaillant hors de la commune de résidence, seulement 1,6% des trajets réalisés en transport en commun.

Questionnement :

- Peut-on éviter certains déplacements ?
- Peut-on modifier ses pratiques ?
- Peut-on rentabiliser son déplacement ?
- Peut-on changer de véhicule ?

Solutions développées :

- Le covoiturage : 40 aires sur le territoire
- L'autopartage : location de véhicules
- Prêts de vélos électriques
- Achats groupés de vélos et véhicules par le PNR pour le compte des collectivités
- Autostop sécurisé : Rézo Pouce – 36 communes adhérentes
- Travail sur la révision du cadencement des lignes de TC
- 3 projets de création de PEM à l'échelle de 3 EPCI
- Implication du personnel du Parc : auto hybride, éco-conduite, développement visio-conférence et télétravail

<https://www.parc-grands-causses.fr/des-actions/energie-et-climat/bouger-autrement>

Annexe 9/ Recréer des espaces publics partagés sécurisés et conviviaux

L'expérimentation de Grenoble Alpes Métropole

Lancée début 2016, la démarche "Métropole apaisée" vise avant tout à améliorer la vie quotidienne des habitants en faisant évoluer les comportements et en réaménageant les villes et villages afin d'offrir un espace public plus agréable à vivre pour les riverains, plus convivial pour les visiteurs, mieux adapté aux usagers les plus vulnérables et plus sûr pour tous : piétons, automobilistes, cyclistes.

Au-delà du passage en zone 30 de ces villes et villages, la Métropole revoit la conception des espaces publics et programmer la mise en œuvre progressive d'aménagements adaptés au cours des années à venir : sécurisation, aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, amélioration du cadre de vie, végétalisation, création de zones de rencontre, piétonisation...

<https://www.lametro.fr/85-metropole-apaisee.htm>

Annexe 10/ PEM - Pôle d'Echange Multimodal

CEREMA - Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable - Octobre 2017

Extrait schéma :

Les pôles d'échanges multimodaux

Les pôles d'échanges sont des lieux où l'on peut facilement passer d'un mode de transport à un autre (train, bus, car, voiture, vélo...) de manière fiable, confortable et rapide. Dans le Nord, on en compte une douzaine en fonctionnement et autant en projet.



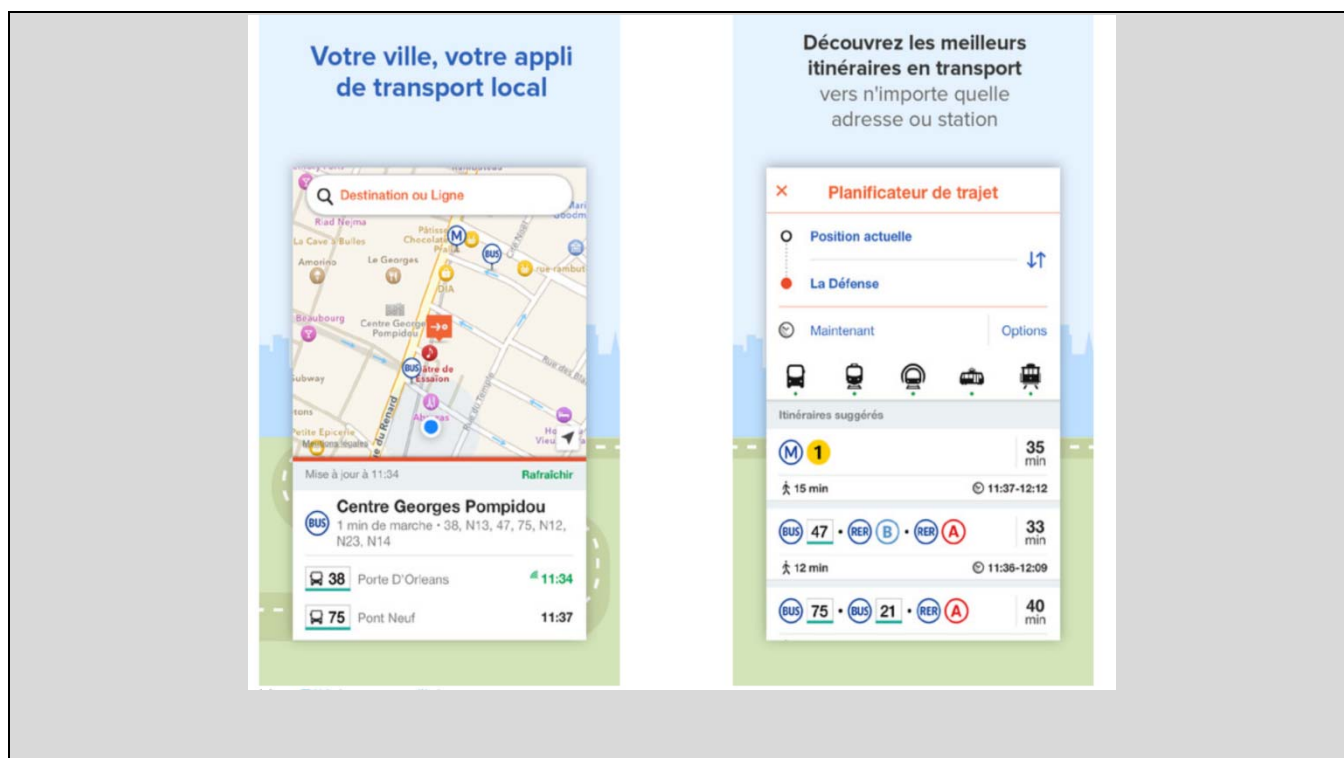
RICHER Cyprien, L'émergence de la notion de pôle d'échanges : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires, in Les Cahiers scientifiques du transport, n° 54, 2008, p. 101-123.

Annexe 11/ Exemples d'offres alternatives à la voiture individuelle

1. Moovit, une information en temps réel sur l'offre en transport disponible

C'est une application permettant aux citoyens d'optimiser leurs déplacements en transports en commun en temps réel (bus, métro, RER, train, tram). Grâce à sa communauté d'utilisateurs, Moovit est une application de transport local gratuit, avec les prochains départs, les horaires de toutes les lignes, les plans du réseau local, les alertes trafic & changements de dernières minutes.

Moovit est disponible dans les principales villes (dont Paris, Bordeaux, Marseille, Toulouse, Nantes, Strasbourg) & des centaines d'autres villes dans le monde.



2. Potentiels sur Angers Loire Métropole avec le projet « territoire intelligent »

Sur Angers Loire Métropole, le projet « territoire intelligent » permettra de remonter de l'information afin d'améliorer l'existant et de développer de nouvelles offres de services au plus près des besoins des habitants. Cependant il faudra consolider la remontée d'information avec les territoires qui ne sont pas inclus dans le territoire intelligent afin de ne pas creuser les écarts entre l'urbain et le rural.

3. Autres pistes

- Tram pour livraison des commerces avant la mise en service aux usagers ;
- Livraison Triporteur vélo ;
- Parking favorisant les transports « propres » : emplacement triporteurs, pousse-pousse,... ;
- A l'entrée des cœurs de ville et mise en place de parking à des prix abordables pour favoriser l'accès au transport en commun ensuite ;
- Consignes 24/24 et 7/7 sur les polarités et les ZA pour récupérer les achats des commerces du centre-ville.

4. Le covoiturage domicile/travail

Klaxit, le leader français du covoiturage domicile-travail, crée des nouvelles solutions de transport. Il sera intégré fin 2019 au réseau de transport public nantais. La tarification du covoiturage sera totalement intégrée et combinée aux formules d'abonnement. Les usagers pourront combiner covoiturage et transport public sur un même trajet.

Klaxit et Sodexo ont annoncé en juin 2016 la création d'un Pass Mobilité Durable, permettant aux salariés de payer leurs trajets en covoiturage. L'offre est disponible dès aujourd'hui avec un plafond d'exonération à 200 euros par an et par salarié, qui passera à 400 euros par an et par salarié au 1er janvier 2020, date d'entrée en vigueur de la LOM.

5. Un exemple de service de véhicules électriques partagés

La commune nouvelle de Tinchebray-Bocage (Orne, 5000 hab.) propose depuis 2014 un service de véhicules électriques partagés. En plus du service d'auto-partage (2 véhicules, 40 utilisateurs par mois), un service de transport solidaire balisé sur 1 jour. Un agent prend le véhicule partagé, se rend chez la personne et la conduit.

<http://tinchebray.monautopartage.fr>

Annexe 12/ Informer les citoyens sur les mobilités durables

Exemples d'actions de sensibilisation des citoyens aux bonnes pratiques des mobilités actives :

- Gravage des vélos avant mise en circulation pour lutter contre le vol ;
- Rappeler les règles de sécurité notamment relatives à l'éclairage des vélos et des cyclistes et à la visibilité des piétons lorsqu'il y a un manque de visibilité du fait de la météo ou de l'environnement ;
- Reconnaissance d'un certificat de qualification professionnelle « Educateur mobilité à vélo » pour favoriser l'usage du vélo en contexte scolaire et périscolaire ;
- Reconnaissance d'une extension du champs d'intervention du conseiller en gestion économique et sociale de la famille en intégrant l'élément environnement pour tout ce qui peut permettre d'accompagner la transition écologique et l'équilibre économique du foyer ;
- Mise en place de consultations mobilité-santé à destination des publics en difficulté ou ayant des problématiques de santé.

Annexe 13/ l'exemple de l'Agence Eco-mobilité Savoie Mont-Blanc

<https://www.agence-ecomobilite.fr/>





de nouvelles voies

La mobilité et les modalités de déplacement des personnes sont devenues des enjeux stratégiques. La raison en est simple : plus d'hommes, plus de projets, plus de flux créent mécaniquement plus de contraintes ; il faut donc repenser les déplacements. Aussi, la prise de conscience se généralise et la demande citoyenne et sociétale se manifeste ; les acteurs des territoires intègrent dans leurs réflexions la question d'une mobilité optimisée. Peu à peu, le toujours plus (plus de pollution, de bruit, de gaspillage énergétique,...) laisse la place au toujours mieux (économie d'énergie, respect environnemental, sécurité des personnes,...).



pour des besoins multiples

Les questions posées par la mobilité ne sont pas ponctuelles ; elles résultent du contexte changeant de notre environnement. Que ce soit pour répondre à un cadre légal (Agenda 21, Plan Climat, PLU,...), pour améliorer l'accessibilité des équipements (enseignement, sport, culture,...), pour valoriser des infrastructures ou pour favoriser l'attractivité d'un espace, les besoins en matière d'ingénierie des déplacements sont multiples. Nous proposons des solutions adaptées à destination des collectivités territoriales, des entreprises et des associations pour faire du déplacement un avantage concurrentiel, un atout plutôt qu'une contrainte.



des idées pour avancer

Au fil des années nous avons acquis une forte expérience en matière de conseil en mobilité. Par le biais de diagnostics, de formations, d'animations, d'outils pédagogiques... nous accompagnons les territoires et structures sur les enjeux de la mobilité en tenant compte du contexte local. En créant un climat de médiation favorisant la mobilisation et l'implication de tous, nous mettons en place un éventail de mesures propices au changement de comportement.



L'Agence Ecomobilité est un partenaire essentiel. Sa connaissance du terrain, l'accompagnement qu'elle dispense ainsi que les services qu'elle délivre en font un acteur majeur de la complémentarité de tous les modes. C'est au travers de la compétence et des savoir-faire de l'équipe de l'Agence mais également avec l'esprit d'innovation qui la caractérise que nous pouvons sereinement envisager le saut obligatoire vers la mobilité du XXIème siècle.

Josiane BEAUD
Vice-présidente de Grand Chambéry chargée de la multi-modalité, des transports, des déplacements et du schéma de déplacements.

50%

des déplacements en voiture
font moins de

3 km

Source : CSD et Interpôle Savoie

● notre savoir-faire sur les 2 Savoie à travers 5 missions

LA MOBILITÉ DES JEUNES

Sensibiliser aux enjeux du déplacement et former à la pratique des mobilités alternatives :

- interventions pédagogiques en classe
- pädibus et vélobus
- accompagnement des établissements scolaires dans une démarche d'écocomobilité



LA MOBILITÉ DES SALARIÉS

Optimiser les déplacements domicile-travail et professionnels :

- Plan de Déplacement Entreprises (PDE) et Inter-Entreprises (PDIE)
- opérations de promotion du covoiturage, des modes actifs et TC
- accompagnement des salariés, conseils et expérimentations.

LA MOBILITÉ SOLIDAIRE

Permettre à chacun de se déplacer en toute autonomie :

- ateliers mobilité
- vélobricolades mobiles
- animations enfants et jeunes



LES SERVICES ET ANIMATIONS VÉLO

Promouvoir la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens :

- gestion de services dédiés au vélo (location, stationnement, vélo-taxi...)
- animations tous publics (contrôle technique, essais de Vélo à Assistance Electrique, parcours maniabilité, etc.)
- vélo-écoles



LES PROJETS INNOVANTS

Les projets liés à la mobilité se doivent de suivre l'évolution des sociétés et des modes de vie :

- Vélo de CourseS (favoriser les achats à vélo)
- déplacements actifs et santé
- Services et dispositifs dédiés à la voiture partagée (covoiturage, autopartage, autostop organisé...)



Le Parc naturel régional du Massif des Bauges, pour engager son programme d'écocomobilité « Bauges-vous ! », s'est naturellement appuyé sur l'Agence Ecocomobilité Savoie Mont-Blanc. Sa compétence et sa capacité de mobiliser des moyens d'intervention sur le terrain sont des éléments clés pour la réussite des projets comme nous avons pu le constater par exemple pour la sensibilisation des usagers des gares pour le covoiturage de rabattement.

Philippe GAMEN,
Président du Parc Naturel Régional
du Massif des Bauges

500 €

C'est le coût mensuel d'une voiture.
Pourtant elle reste immobile

95 %

du temps.

Source : Automobile Club
Association



84 %

des déplacements domicile-travail
en milieu rural se font en voiture

1000 €

d'économie par an en covoiturant
3 fois/semaine (à petite échelle)

Source : ASEM2012 et IDAD 2007



accompagner, sensibiliser, animer, innover, (in)former

Une mobilité quotidienne ajustée est un bénéfice individuel, collectif, environnemental.

Ne pas subir les déplacements mais en faire un moment privilégié pour échanger, rencontrer, réfléchir, bouger, respirer, c'est une nouvelle attitude pour avancer.



notre valeur ajoutée

Une association locale, œuvrant depuis 2001 en Savoie et Haute-Savoie et identifiée par les différents acteurs des territoires.

Un savoir-faire pour répondre aux spécificités locales et pérenniser les projets.

Une équipe dynamique aux convictions fortes et dotée d'une grande réactivité.

Une méthodologie basée sur la concertation et l'accompagnement des décideurs.

Une vision transversale de la mobilité permettant des diagnostics et plans d'actions approfondis et efficaces.

Une approche ludique, simple et conviviale favorisant l'expérimentation et véhiculant une image positive des différents modes de transports.



relais local pour :

- Citiz : réseau d'AUTOPARTAGE
- Ræopouca : réseau d'AUTOSTOP organisé

des partenaires

Accel • ADEME • APTV • Arvalens • CATM • CCI de la Savoie • CDO • CND • Coeur de Savoie • Conseil général de la Savoie • CTOED/SDOED • DDCSP • DDTM • DIRECTE • DSIP • Éducation Nationale • Éducation Santé Savoie • Union Européenne • Grand Chambéry • Grand Lac • IREPS • MACIF • MAIF • MBEN • Mob'Savoie • Mutualité française • Région Auvergne Rhône-Alpes • Savoie Technolac • Transdev • Union Européenne • Ville d'Aix-les-Bains • Ville de Chambéry • Ville de Cognin • Ville de La Motte Servolex • Ville de La Roche • ...

éco **mobilité** AGENCE

www.agence-ecomobilite.fr • 
270 chemin de la Cassine • 73000 Chambéry
04 79 70 78 47 • contact@agence-ecomobilite.fr

Annexe 14/ Annexes complémentaires

Annexe a/ Fiches actions réalisées par les membres de la commission

		EXEMPLE D'ACTION (format document de travail)			
RAPPEL DES 3 AXES DE TRAVAIL		RAPPEL DES ENJEUX			
1: Aménagement du territoire : voirie, ZA, sécurisation et sécurité des voies, réglementation		1: Sociaux : accessibilité aux territoires, aux services publics, lutte contre l'exclusion et l'isolement: insertion professionnelle, etc...			
2: Prospectives : quelles solutions de mobilité durable pour demain et après demain		2: Economiques : accessibilité à l'emploi, vulnérabilité énergétique, etc...			
3: Communication : comment accompagner les changements d'habitudes		3: Environnementaux : émission gaz à effet de serre, réduction particules fines, etc...			
		4: Santé : développer et valoriser la mobilité active			
		5: Sécurité : sécurité routière, des piétons, vélos, deux roues motorisés, etc...			
Axes	axe de travail 1 réglementation/aménagement	Enjeux	4: Santé : développer et valoriser la mobilité active 5: Sécurité : sécurité routière, des piétons, vélos, deux roues motorisés, etc...		
Idée	Expérimentation d'un aménagement vélo sécurisé , sur un axe routier structurant, entre un Pôle Centre et la Ville Centre (RD52 : TIERCE / ANGERS... si impossibilité pour ALS... faire, uniquement, sur le territoire ALM : BRIOLLAY / ANGERS)				
Exemple - expérience similaire	<i>S'appuyer sur les expériences des Conseils Départementaux, utiliser le référentiel CEREMA (Aménagements vélo -Recommandations et Retour d'Expériences)</i>				
Prérequis	<i>Faire un état des lieux précis et rencontrer les acteurs locaux et départementaux, les associations d'usagers selon leur domaine et réorganiser, avec le Département 49, le transit poids lourd (via Châteauneuf/Briollay/A87) dès Laval vers l'A87, en obligeant le passage par Angers (A11), sauf exception pour le transport exceptionnel ou dangereux. Obtenir de l'ETAT, via la Région ou ALM, un soutien financier sur ces actions locales, sur les Mobilités (voir fonds FEDER sur les innovations et expérimentations)</i>				
Freins	<i>Obtenir la compétence : d'intervention , d'analyse, d'étude, de suivi et de financement, sur le territoire concerné. La volonté politique de la décision et du partage des compétences (ALM + ALS ou ALM seule).</i>				
Avantages	<i>Fluidifier le trafic, sécuriser la voie, faciliter les déplacements par tous moyens de transport , mettre en place une mobilité durable, éviter l'exclusion et l'isolement, diversifier les usages, développer l'emploi, réduire les émissions de gaz à effet de serre et particules fines, apporter du bien-être et de la santé. L'aménagement des territoires est possible et correct si les infrastructures sur la mobilité sont bien réalisées.</i>				
Mise en œuvre de la proposition	Qui est compétent ?	Qui décide ?	Qui organise ?	Qui initie la demande ?	Budget estimé
	<i>Partage des compétences entre ALM et le Département 49, décision par unanimité des parties avec l'aval des Maires concernés, organisation par l'intermédiaire d'agents territoriaux sous la responsabilité ALM et à l'initiative d'ALM/ALS, budgéter sur les indications du Département 49 et valider par les parties pour les domaines qui les concernent et la mise en place étant la résultante des conclusions prises suite aux réunions : d'Elus, Associations, Citoyens Associés (usagers)... etc., et, en réalisant, également, une mutualisation des espaces avec la SNCF (si les pistes longent les voies SNCF)</i>				
	Comment met-on en place la solution préconisée ?				
	<i>Donner à ALM/ALS une « compétence totale » sur les études d'impact, en « menant un groupe de travail » avec les acteurs institutionnels actuels : Département 49, Mairies des territoires concernées, Services Publics, SNCF,... pour définir les contraintes, obligations réglementaires et état des lieux... Donner à ALM/ALS une « délégation de compétence » sur la vision globale des besoins en matière de Mobilité : Développement du territoire, Emploi, Déplacements par des solutions alternatives : Transports en Commun (Bus et Trains), Covoiturage, Stop-arrêt (réso pouce), Plan Vélo (tourisme), Continuité des Pistes Cyclables et/ou Motorisées, et sur tous les Aménagements qui facilitent le déplacement des citoyens, même fluvial (tourisme) ...etc., Permettre d'adjoindre à ce groupe de travail des Acteurs extérieurs : Associations (selon les thèmes), Membres du CdD, Riverains Locaux ayant une parfaite connaissance des lieux... etc., Donner à ALM/ALS les moyens financiers pour se substituer aux Communes, en matière de réalisation annexe à la voirie elle-même qui est prise en charge par le Département 49 : Pistes Cyclables, passages Piétons, Aires de Covoiturage, Stop-Arrêt, Signalétique fonctionnelle et touristique, etc.</i>				
Proposition finale	<i>Après état des lieux, études, plans, faisabilité technique et financière et information partagée avec les usagers ; réalisation sous un délai court de 3 à 5 ans, maxi. (dans l'attente de la traverse : Châteauneuf / Tiercé prévue par le Département 49 sous 7 à 10 ans)</i>				

EXEMPLE D'ACTION (format document de travail)

RAPPEL DES 3 AXES DE TRAVAIL		RAPPEL DES ENJEUX				
1: Aménagement du territoire : voirie, ZA, sécurisation et sécurité des voies, réglementation		1: Sociaux : accessibilité aux territoires, aux services publics, lutte contre l'exclusion et l'isolement: insertion professionnelle, etc..				
2: Prospectives : quelles solutions de mobilité durable pour demain et après demain		2: Economiques : accessibilité à l'emploi, vulnérabilité énergétique, etc...				
3: Communication : comment accompagner les changements d'habitudes		3: Environnementaux : émission gaz à effet de serre, réduction particules fines, etc...				
		4: Santé : développer et valoriser la mobilité active				
		5: Sécurité : sécurité routière, des piétons, vélos, deux roues motorisés, etc...				
Axes	3	Enjeux	1; 2; 3; 4			
Idée	Stimuler les Plans de mobilité (PDM) dans les zones d'activités					
Exemple - expérience similaire	Métropole européenne de Lille. Expérimentations sur Grenoble.					
Prérequis	Un Plan De Mobilité interentreprises (PDMie) doit optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés dans les entreprises de 100 salariés et plus, diminuer la pollution, réduire la circulation routière. Autre conséquence moins prévue : il permettrait aussi de proposer des solutions de mobilité lors d'un entretien d'embauche et de contribuer au maintien, voire au développement économique. Le Pôle métropolitain regroupe plus d'une centaine d'entreprises de 100 salariés et plus qui emploient 24 000 salariés. Interlocuteurs : présidents des clubs d'entreprises des ZA, conseil à la CCI 49					
Freins	Non collaboration éventuelle des entreprises concernées (elles sont 86 % au niveau national à ne pas avoir réaliser de PDM pourtant obligatoires). Absence de spécialistes du traitement des données pour en extraire des propositions,					
Avantages	Cette action donnerait un second souffle aux PDM, une disposition réglementaire pourtant obligatoire et elle serait porteuse d'aide au recrutement notamment dans les métiers en tension. Il faut privilégier des actions pragmatiques et des solutions clé en main au niveau d'une zone d'activités : covoiturage, pistes vélo sécurisées, système Ponybike, flotte de véhicules partagés, transport en commun pour un pool d'entreprises.....Imaginer aussi une harmonisation d'horaires d'embauche et de départs en fin de journées : contribution à minoration des bouchons heures de pointe et possibilité de grouper des effectifs aux horaires identiques qui pourraient intéresser les transports en commun.					
Mise en œuvre de la proposition	Qui est compétent ?	Qui décide ?	Qui organise ?	Qui initie la demande ?	Budget estimé	Qui évalue ?
	CU ALM et CC Anjou Loir et Sarthe (selon les secteurs sélectionnés).	CU ALM et CC Anjou Loir et Sarthe (selon les secteurs sélectionnés).Supervision par le Pôle métropolitain.	CU ALM et CC Anjou Loir et Sarthe (selon les secteurs sélectionnés).Supervision par le Pôle métropolitain.	CU ALM et CC Anjou Loir et Sarthe (selon les secteurs sélectionnés).Supervision par le Pôle métropolitain.	Budget fixe de fonctionnement (60 000 euros/an d'un cadre dédié et fonctions support afférentes) ; Budget d'investissement impossible à estimer car dépendra des actions menées. Ne pas oublier les financements européens, Des financements pourraient aussi être assurés par le Conseil départemental au prorata des économies réalisées sur les actions mise en œuvre (qui remplacerait des dépenses d'infrastructures du CD).	
	Comment met-on en place la solution préconisée ?					
	Lancement de l'opération sur deux secteurs : un secteur urbain (BelleBeille et Beaucouzé); un secteur rural (Seiches-Marcé). Les entreprises et les élus y sont déjà sensibilisés. Puis élargissement à l'ensemble de l'aire du Conseil de développement au vu des résultats de l'opération,.					
Proposition finale	Chaque expérience de zone doit être menée par la collectivité dont elle dépend géographiquement. Missions : organisation de rencontres, état des lieux et statistiques des pratiques existantes, analyse des besoins, définition d'une stratégie, suivi du dossier technique et financier, suivi des entreprises dans leurs démarches, retours bilans pendant 5 ans. La question est de savoir si un accord cadre peut être conclu entre ALM et la CC Anjou Loir et Sarthe pour faire d'ALM le "faire savoir" et le "faire valoir" de l'opération.					

ETAT DES REFLEXIONS SUR LES MOBILITES COMMUNAUTE DE COMMUNES ANJOU LOIR ET SARTHE

Les membres du conseil de développement de notre communauté de communes ont examiné à plusieurs reprises la question des mobilités sur notre territoire. Après un état de l'existant et dans l'attente du projet de loi sur les mobilités (LOM) en débat à l'Assemblée Nationale, nous émettons quelques axes de réflexions, en complément de ceux présentés par la commission *Mobilité* du Conseil de Développement Loire Angers :

1 - Les flux routiers et les déplacements domicile-travail

Il est constaté une **évolution importante de la circulation**. Entre 2014 et 2017, le trafic a progressé de 5% sur les principaux points de passage des routes départementales du territoire.

10 000 migrations quotidiennes observées entre Anjou Loir et Sarthe et les territoires voisins. 62% des migrations s'opèrent avec Angers Loire Métropole (dont les 3/4 dans le sens ALS vers ALM).

Les flux avec CCVHA et CCBV (22% des migrations) et avec le sud Sarthe (16% des migrations) sont loin d'être négligeables. Les flux entrants sont plus importants avec ces territoires que les flux sortants, signe de l'attractivité de la communauté de communes en terme d'emplois.

2 - Le transport collectif

Un niveau d'offre inégal : 8 communes sur 23 n'ont pas de transport collectif (train ou bus) et 5 communes disposent d'1 et 5 services de transports par jour.

Le ferroviaire

Le territoire bénéficie de **3 gares ferroviaires** : Tiercé, Etriché, Morannes.

Les chiffres indiquent une baisse de la fréquentation de moins 26% entre 2013 et 2017, alors que le nombre d'arrêts a augmenté. A voir si cette tendance se confirme lors du prochain comptage qui sera effectué en octobre 2019.

□ ***La question du cadencement des trains et des horaires de desserte reste posée.***

3 – Le transport solidaire

Ce service est pris en charge principalement par des associations et couvre la quasi-totalité du territoire. En 2018, ces transports solidaires sont assurés par 6 organismes, 87 chauffeurs bénévoles qui ont couvert 92 500 Km pour 531 personnes transportées et 2 355 trajets réalisés.

Ces chiffres favorables cachent une forte disparité territoriale. Si le transport solidaire est un service relativement récent sur certaines communes, ces disparités interrogent néanmoins sur le niveau de connaissance et d'information du service par les habitants.

□ ***Ces actions sont à valoriser afin d'assurer leur pérennité.***

4 – Les liaisons douces

Les liaisons douces utilitaires sont relativement peu développées sur le territoire.

□ Conscient du coût et des contraintes des liaisons douces, la priorité doit être donnée aux liaisons entre les centres-villes des polarités et les principales zones d'activités du territoire. Une réflexion globale entre les liaisons utilitaires et les liaisons touristiques doit être engagée afin d'envisager des complémentarités.

5- Les polarités

□ Les membres se félicitent des décisions de prévoir un pôle multi-modal pour chacune des 3 polarités (Durtal, Seiches, Tiercé). Ceci permettra une fluidité accrue pour l'ensemble des secteurs (du co-voiturage aux transports en commun...). De la même manière, des pôles multi-modaux (parking relais, accès direct au transport en commun...) devraient également être installés à l'entrée d'ALM.

Une réflexion pourrait également être engagée avec la Communauté de communes du Pays Fléchois afin d'identifier les liens avec notre territoire sur les questions de mobilité.

□ L'organisation d'ALS en 3 polarités favorise la mise en œuvre de son développement et une régulation harmonieuse pour l'ensemble des services demandés par les citoyens. Les futurs documents d'urbanisme devront la conforter.

□ Objectif : réduire les déplacements et notamment les déplacements domicile-travail entraînant une congestion des axes reliant notre territoire à ALM. A terme, pourquoi ne pas envisager une réflexion à l'échelle du pôle métropolitain sur la localisation des entreprises par polarités en intégrant la problématique de la mobilité et des déplacements ?

L'avant-projet LOM prévoit que les communautés de communes seront les **autorités organisatrices des mobilités**. Celles-ci pourront transférer cette compétence entre autre au pôle métropolitain. Les membres du conseil de développement pensent qu'il serait opportun que celle-ci soit transférée au pôle métropolitain étant donné notre schéma de cohérence territoriale et des liaisons importantes sur notre territoire.

Par ailleurs, à ce moment du débat, les questions posées par la taxe transport ne sont pas décidées.