

Aide à la mise en place de services de mobilité en Région Centre-Val de Loire



SOMMAIRE

CONTEXTE	6
MÉTHODOLOGIE	8
ÉTAT DES LIEUX RÉGIONAL	10
GUIDE À LA MISE EN OEUVRE	16
LES FICHES : MODE D'EMPLOI	18
VOLET TRANSVERSAL	21
Fiche 1 : Communiquer autour de la mobilité	22
Fiche 2 : Concerner, co-construire les solutions de mobilité du futur	26
VOLET MODAL	31
Fiche 3 : Retour à la marche à pied	32
Fiche 4 : Aller à l'école à pied, à vélo	36
Fiche 5 : Le vélo : apprentissage et entretien	42
Fiche 6 : Le vélo : développer les infrastructures	44
Fiche 7 : Le vélo : offre de stationnement	46
Fiche 8 : Le vélo : systèmes de location	48
Fiche 9 : Le vélo : développer les services	50
Fiche 10 : La voiture autrement : l'autopartage	52
Fiche 11 : La voiture autrement : le covoiturage	56
Fiche 12 : le Transport À la Demande	60
VOLET THÉMATIQUE	65
Fiche 13 : La mobilité solidaire	66
Fiche 14 : La dé-mobilité	70
Fiche 15 : La mobilité non thermique	74
Fiche 16 : Le management de la mobilité	78
POUR ALLER PLUS LOIN	82



CONTEXTE

La DREAL a confié à Iter la mission d'étudier l'émergence des nouveaux services de mobilité en région Centre-Val de Loire et leur potentiel de développement.

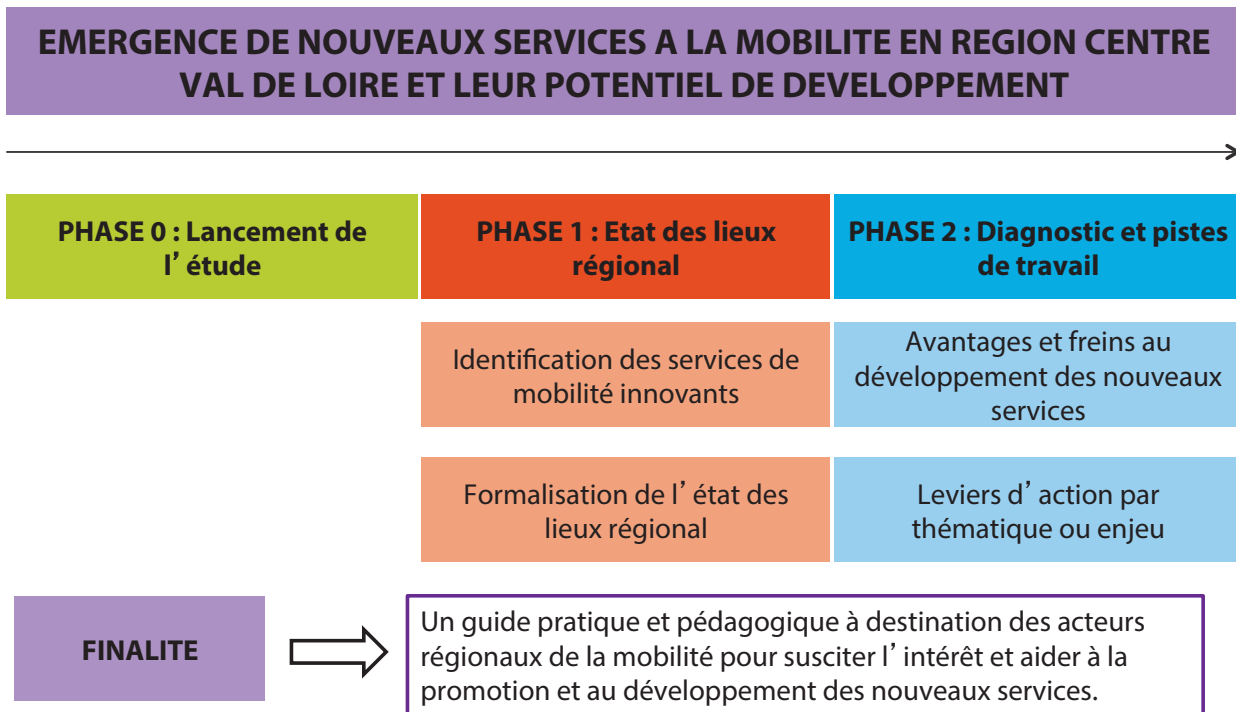
L'étude vise à l'élaboration d'un état des lieux des services d'une part, et d'un guide pratique à destination des acteurs de la mobilité d'autre part.

Elle est animée par la DREAL et l'Observatoire Régional des Transport (ORT), qui se chargera de poursuivre la démarche à l'issue du temps de l'étude.

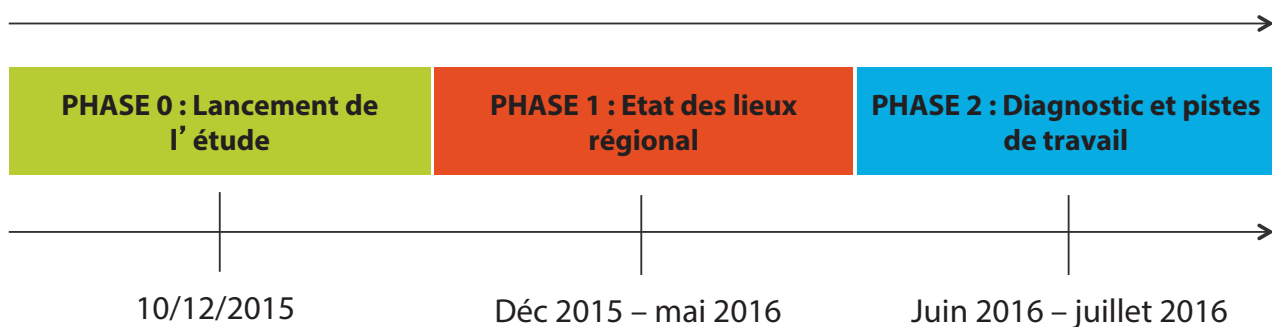
L'objectif, au-delà du recensement des services innovants et de l'élaboration d'un guide pratique, est de favoriser une dynamique territoriale autour de la mobilité, pour aider les acteurs locaux à déployer des solutions permettant une mobilité accrue et/ou facilitée.

L'étude s'est déroulée de décembre 2015 à juillet 2016. Elle comprenait deux phases de travail :

- Un état de lieux régional
- Des pistes de travail



EMERGENCE DE NOUVEAUX SERVICES A LA MOBILITE EN REGION CENTRE VAL DE LOIRE ET LEUR POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT



⇒ 8 mois hors délais de validation

Un site Internet a été créé pour animer la démarche de l'étude. Il présente notamment les résultats, que vous pouvez télécharger directement.

Il est consultable à l'adresse suivante : <https://sites.google.com/site/mobilitecentre/home>

Le temps de l'étude est contraint, mais la démarche va se poursuivre. L'ORT prendra la main sur le site et l'actualisation des livrables, notamment la base de données qui constitue l'état des lieux régional.

MÉTHODOLOGIE

ÉLABORATION DE L'ÉTAT DES LIEUX RÉGIONAL

IDENTIFICATION DES ACTEURS

Listing des administrations (Région, Départements, EPCI, etc.), les structures de Pays, les Syndicats Mixtes (énergie, SCoT).

Des échanges avec la DREAL et certains acteurs ont permis d'étoffer cette liste.

RECHERCHES

Recherches sur Internet (*via* les sites de chacun des acteurs identifié) et dans les documents de planification disponibles (SCoT, Schémas de Déplacements, etc.)

Ces recherches ont permis l'élaboration d'une base de données recensant les nouveaux services de mobilité.

Ces services recouvrent des thématiques diverses (Transport A la Demande, vélo, systèmes d'aide à la mobilité, etc.), concernent des territoires variés (urbains, périurbains, ruraux), et sont portés par des acteurs multiples (publics, privés, ou associatifs).

COMPLÉMENTS

La base de données à été complétée par des entretiens téléphoniques réalisés auprès de certains acteurs.

La sélection des acteurs à contacter en fonction des services recensés a été réalisée conjointement par l'Iter, la DREAL et l'ORT.

Sur 60 demandes d'entretiens, une trentaine d'acteurs a répondu favorablement à nos demandes de compléments, nous permettant ainsi d'enrichir la base de données régionale des services de mobilité identifiés.

APPROFONDISSEMENTS

Sur l'ensemble des services identifiés, 35 sont présentés dans ce guide pratique à destination des acteurs de transport. L'objectif est de promouvoir ces expériences, en identifiant les freins et leviers d'action, afin de favoriser leur déploiement en région Centre Val de Loire.

Pour mieux comprendre les éléments clés de la mise en place de ces services, des entretiens sur site ont permis d'approfondir les sujets.

Parmi eux, des portraits vidéos d'usagers sont venus agréments la dynamique de l'étude.

ÉLABORATION DU GUIDE PRATIQUE

L'architecture du guide a été validée dans un premier temps par la DREAL en fin de phase 1, et dans un second temps par l'ORT lors d'une réunion de présentation de l'étude. Il était important que soit présentées des actions : par modes de transport, par thématiques, et des actions transversales.

La sélection des services à faire apparaître dans ce guide a été faite conjointement par l'iter et la DREAL.

Nous avons souhaité une représentativité de la variété du territoire, tel que nous l'avons ressenti : territoires urbains, ruraux, public ciblé, grand public, acteur privé, acteurs publics, etc. Toutefois, nous avons été limités par les réponses que nous avons pu trouver lors de nos recherches et les compléments que nous avons pu recueillir lors de nos sollicitations téléphoniques et sur place.

En aucun cas, ni la base de données ni le guide ne se veulent exhaustifs.

Le guide a donc été réalisé grâce à la base de données qui nous a permis d'effectuer des tris pour en dégager le contenu des fiches présentées.

Le guide a pour objectif de porter à la connaissance de tous les acteurs de transport, quels qu'ils soient,

le «champ des possibles» en matière de solutions de mobilité sur les territoires de la région.

L'objectif est aussi de faire de l'ORT une plateforme de partage de vos expériences, des tenants et des aboutissants des différents services, dans une démarche d'aide à la mise en oeuvre et de mise en réseau des acteurs du développement des territoires.



ÉTAT DES LIEUX RÉGIONAL

L'ensemble des services identifiés lors de nos recherches et entretiens (téléphoniques et sur place) est inscrit dans la base de données.

Pour rappel, vous pouvez la télécharger sur le site de l'étude à l'adresse suivante : <https://sites.google.com/site/mobilitecentre/home>

Si un service vous intéresse et que vous souhaitez en savoir davantage, vous pouvez contacter l'ORT qui vous communiquera les coordonnées de la personne référente.

Les thématiques présentées ci-contre ont été prises en compte pour nos recherches. Ainsi, les «nouveaux services de mobilité» recouvrent l'ensemble des prestations et démarches de mobilité en dehors de la voiture individuelle (comprendre la «voiture solo») et le bus régulier classique.

Au total, 118 services ont été recensés.



L'état des lieux régional est matérialisé par une base de données au format Excel.

Chacun des 118 services identifiés est représenté sur une ligne. Les colonnes permettent quant à elles de détailler certains éléments, s'il y a lieu :

- Thématique de rattachement
- Mode de transport concerné
- Nom du service
- Description succincte
- Maître d'ouvrage
- Type de territoire
- Date de création
- Porteur
- Exploitant/ gestionnaire
- Public concerné
- Coûts
- Coûts pour l'utilisateur
- Moyens
- Enjeux initiaux

- Évaluation
- Facteurs d'échec
- Facteur de succès
- Opportunité de développement
- Menace
- Sources

La base de données est construite de façon à pouvoir effectuer des recherches rapides *via* des filtres et le tri des données. Ainsi, plusieurs clés d'entrées sont possibles (autant d'entrées possibles que de colonnes).

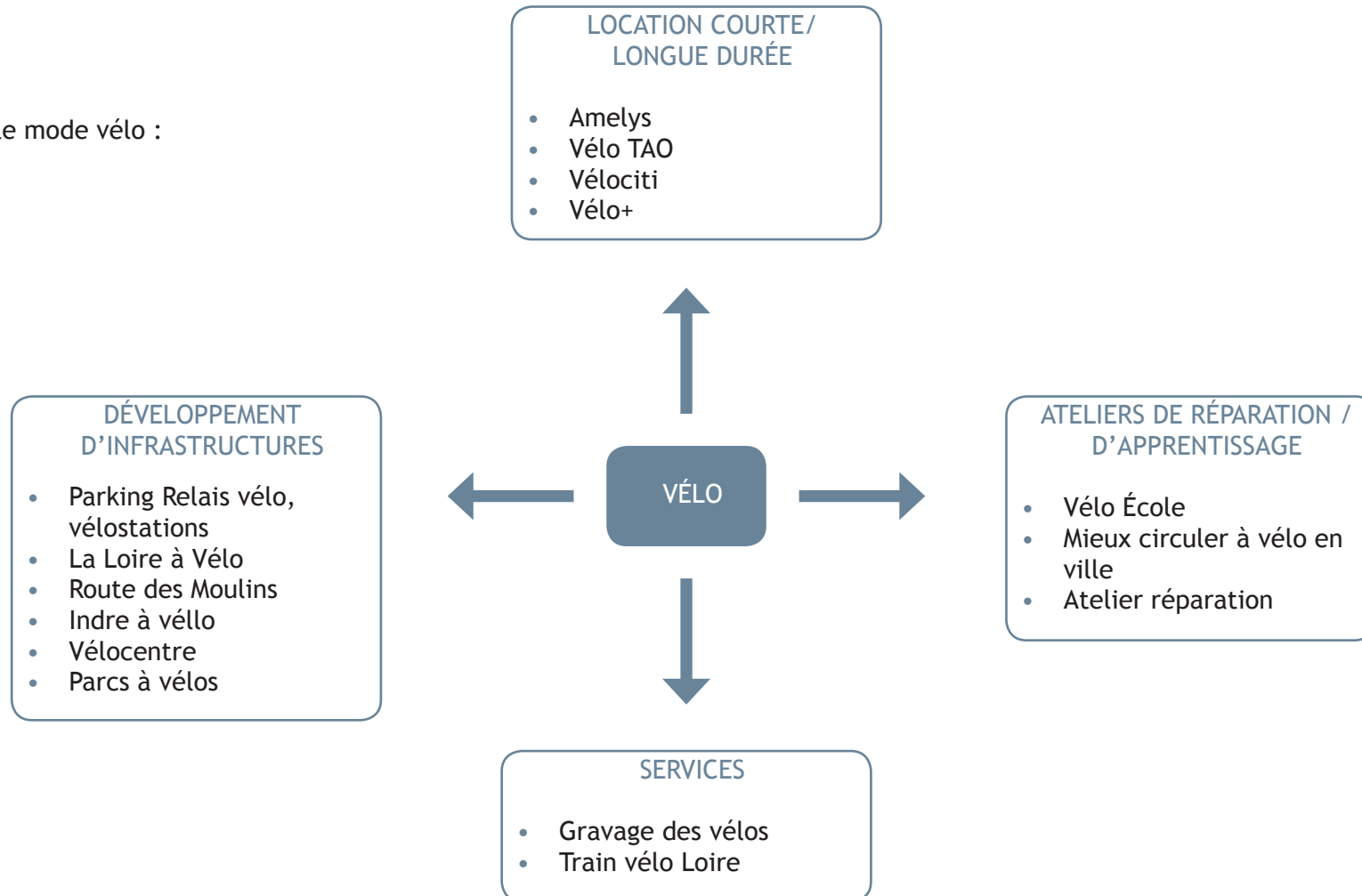
Exemple : Je souhaite mettre en place un service de location de vélo, mais je ne sais pas quoi choisir : électrique, non électrique, location courte durée, location longue durée, etc.

Je peux avoir en un clin d'œil toutes les expériences recensées en filtrant la colonne « mode » (choisir « vélo »).

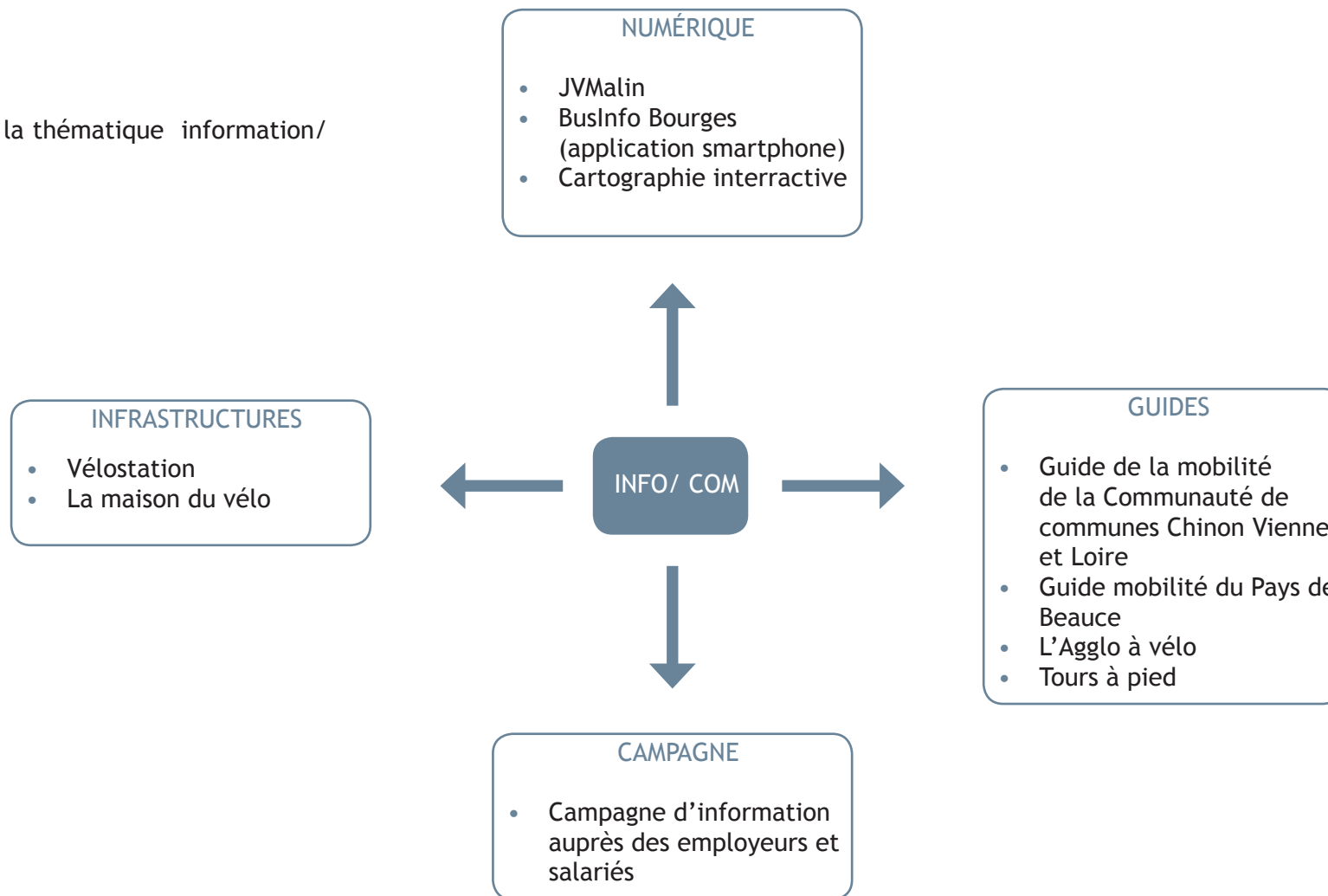


ÉTAT DES LIEUX RÉGIONAL

Exemple du tri par le mode vélo :



Exemple du tri par la thématique information/ communication :



ÉTAT DES LIEUX RÉGIONAL

Ce travail de recherche nous a permis de dégager cinq grands traits :

1. Le territoire régional est vaste et présente des situations variées : grandes agglomérations, pays ruraux, espaces économiques, espaces de loisirs, espaces résidentiels, etc.

Ainsi, les réponses apportées à la mobilité des habitants ne s'inscrivent pas dans les mêmes stratégies.

Dans les grandes agglomérations (Orléans, Bourges, Tours, Chartres, Blois, Châteauroux), la mobilité est facilitée dès lors que les réponses sont multiples : toucher différents modes, différents publics, différentes temporalités. L'enjeu réside donc dans la complémentarité des services.

Dans les territoires ruraux, la stratégie réside plutôt en une ou des réponses ciblées sur des besoins clairement identifiés.

2. La principale combinaison garante du succès des initiatives/ services identifiés est :

aménagement-service-communication.

Ce triptyque doit guider les acteurs qui souhaitent développer des solutions de mobilité sur les territoires.

C'est-à-dire que pour garantir le succès d'une initiative, il ne s'agit pas uniquement de mettre en place le service. Il faut communiquer sur l'offre proposée, aménager l'espace pour le rendre propice à la pratique, et intégrer des services pour le rendre plus efficient, évolutif, et concurrentiel.

3. Le développement des modes actifs, et en particulier le vélo, semble de plus en plus évident. C'est d'ailleurs le mode de transport qui présente le plus de fiches dans ce guide.

4. Les acteurs publics ne sont pas les seuls garants de la mobilité sur le territoire. De nombreuses associations portent un regard au plus proche des besoins des habitants/ travailleurs d'un territoire. Un travail partenarial semble indispensable à la réussite de tout projet.

5. Il y a un réel enjeu de mise en relation de tous ces acteurs à l'échelle régionale, pour favoriser le partage d'expérience. Cette animation du réseau est selon nous du ressort de l'ORT, qui doit veiller à poursuivre la démarche en dehors du temps restreint de cette étude.



LE GUIDE D'AIDE À LA MISE EN OEUVRE

Ce guide a pour vocation de montrer des expériences de services de mobilités intéressants en région Centre-Val de Loire.

Les services présentés ici reflètent la variété des expériences régionales. Ils ont été choisis car il nous semble qu'ils apportent de réelles solutions de mobilité sur vos territoires.

Si vous souhaitez approfondir un des services présenté, vous pouvez télécharger la base de données et contacter l'ORT.

Les services sont présentés selon trois volets :

- Un volet transversal, qui regroupe les expériences de communication et de concertation.
- Un volet modal : des fiches sur la marche, le vélo, le covoiturage, etc.
- Un volet thématique : par exemple, la mobilité solidaire

Les fiches sont réparties comme suit :

VOLET TRANSVERSAL		
n° de fiche	Titres	Services/ démarches présentés
Fiche n° 1	Communiquer autour de la mobilité	Campane d'information auprès des employeurs à Bourges (18) Un nouveau guide de la mobilité à Chinon (37)
Fiche n° 2	Concerter, co-construire les solutions de mobilité du futur	Les ateliers de concertation du SCoT Brenne Marche (37) La concertation bus à Bourges (18)

VOLET MODAL		
n° de fiche	Titres	Services/ démarches présentés
Fiche n° 3	Retour à la marche à pied	Le plan Tours à pieds (37) La zone de rencontre de Chinon (37)
Fiche n° 4	Aller à l'école à pieds, à vélo	PDES du lycée Pierre Emile Martin à Bourges (18) Vélobus à Huismes (37) Pédibus à Chinon (37)
Fiche n° 5 à 9	Favoriser la pratique du vélo	Non concerné
Fiche n° 5	Le vélo : Apprentissage et entretien	Vélo 41 (41) Mon Cher vélo (18)
Fiche n° 6	Le vélo : Développer les infrastructures	La Loire à Vélo Intégration des itinéraires dans les projets à Tours (37)
Fiche n° 7	Le vélo : Offre de stationnement	Les P+R Vélo à Orléans (45) Les vélostations à Bourges (18)
Fiche n° 8	Le vélo : Systèmes de location	Location VAE longue durée à Blois (41) Location en libre service à Orléans (45)
Fiche n° 9	Le vélo : Développer les services	Marandoavelo Géovélo

VOLET MODAL		
n° de fiche	Titres	Services/ démarches présentés
Fiche n° 10	La voiture autrement : l'autopartage	L'autopartage entre particuliers dans le PNRLAT (37) Citiz à Tours (37)
Fiche n° 11	La voiture autrement : le covoiturage	La plateforme eurelien (28) Les aires de covoiturage dans le Loiret (45)
Fiche n° 12	Le Transport À la Demande (TAD)	Les lignes 18+ dans le Cher (18) Le minibus au Blanc (36) Flexo soirée à Montargis (45)

VOLET THEMATIQUE		
n° de fiche	Titres	Services/ démarches présentés
Fiche n° 13	La mobilité solidaire	Location de véhicules pour favoriser l'insertion professionnelle (37)
Fiche n° 14	La dé-mobilité	Coworkin'Bourges (18) La Mutinerie Village à Saint-Victor-de-Buthon (28)
Fiche n° 15	La mobilité non thermique	Les bornes de recharge électrique du SDE18 (18) Les véhicules à hydrogène à Chateauroux (36)
Fiche n° 16	Le management de la mobilité	La boîte à outils PDE de l'ADEME Centre Le PDA de Tours Plus (37)



LES FICHES : MODE D'EMPLOI

13 La mobilité solidaire

Des éléments généraux qui permettent de cadrer le contexte de la solution de mobilité proposée

Quelques chiffres ou éléments de contexte qui permettent de saisir les enjeux, ou apporter des compléments.

CONSTATS ET ENJEUX

Eloignement des zones d'emplois, transports collectifs inadaptés, travail en horaires décalés, retrait de permis, difficultés sociales ou familiales, etc. sont autant de raisons qui compliquent la mobilité de certaines personnes.

La mobilité devient un frein à l'insertion de ces personnes fragilisées dans leur vie professionnelle et sociale.

DESCRIPTION

La mobilité solidaire consiste à accompagner, par divers dispositifs, les demandeurs d'emplois et autres personnes fragilisées vers l'autonomie.

Différents types de structures oeuvrent en ce sens sur le territoire régional, le plus souvent associatives. Elles proposent généralement :

- Une aide financière
- Le prêt ou la location de véhicule (vélo, VAE, deux roues motorisées)
- Une solution de transport micro-collectif s'apparentant bien souvent à du transport à la demande (TAD)
- Un accompagnement et des formations

Certaines de ces structures mettent également en place un « chantier » d'insertion, au travers d'ateliers de réparation (atelier vélo, garages solidaires, etc.).

LES GRANDES ÉTAPES

- CONNÂTRE LE BESOIN**
Auprès des partenaires cibles (services sociaux, pôle emploi, etc.)
- DÉFINIR UNE OFFRE ADAPTÉE**
Cibler les investissements sur les besoins exprimés
- LANCER LA DEMARCHE**
Communiquer sur l'offre auprès des cibles
- S'ADAPTER À LA RÉALITÉ**
Evaluer l'usage du service et l'adapter si besoin

ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS	FACTEUR D'ÉCHÈC
<ul style="list-style-type: none"> • Connaissance des besoins • Partenariats noués • Dynamique de la structure • Accompagnement des usagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise communication : non ciblée ou pas assez abondante • Offre mal adaptée aux besoins (trop ou sous dimensionnée)
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> • De plus en plus de besoins • Refonte du périmètre législatif de l'organisation des transports (intégrer ces structures aux Autorités Organisatrices des Transports) 	<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des financements publics

QUELQUES CHIFFRES *

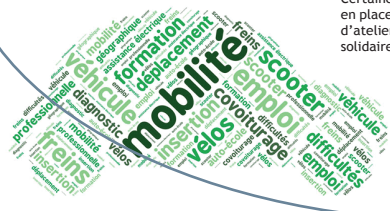
41%
des employeurs ont des difficultés à pourvoir un emploi pour des raisons de mobilité

20%
de la population française en âge de travailler rencontre des difficultés pour se déplacer. Cela représente plus de 7 millions de personnes !

50%
des personnes en insertion ont déjà dû refuser un emploi ou une formation faute de moyen pour s'y rendre

28%
des personnes en âge de travailler ont déjà perdu un emploi ou une formation en raison de problèmes de mobilité.

* Source Fondationface, 2015



Une analyse croisée, inspirée de notre expertise et des compléments apportés par les entretiens téléphoniques et sur sites. Elle présente les facteurs clés de succès et d'échec des services présentés, ainsi que les opportunités de développement (comprendre développement ou mise en oeuvre du service, selon) et les menaces.

13 La mobilité solidaire



LOCATION DE VÉHICULES POUR FAVORISER L'INSERTION PROFESSIONNELLE (36)

Mob d'Emploi 36 est une association intégrante du groupe «entreprendre pour la mobilité». Elle propose :

- La location de vélos, scooters ou mobylettes
- La mise à disposition de voitures avec chauffeurs : transport micro-collectif s'apparentant à du TAD
- Un atelier de réparation (réparateur de La Poste)
- L'ouverture de la location pour du vélo loisirs : l'office du tourisme et un camping s'occupent de la location, tandis que Mob d'emploi stocke et prépare les vélos
- La création d'une auto école sociale (préparation au code de la route)

Les usagers viennent surtout par le bouche à oreille nourri par les partenaires (CCAS, centres sociaux, missions locales, pôles emplois). Les actions de communication et notamment les articles dans la presse locale sont un vecteur de réussite du projet.

Nom du service	Mob d'emploi 36
Maître d'ouvrage	Mob d'emploi 36
Type de territoire	Urbain et rural (tout le département)
Date de Création	2002
Public cible (ou ayant droit)	Personnes en insertion ayant besoin d'un véhicule pour un trajet domicile-travail
Coûts	Investissement dans le parc de véhicule (déjà amorti aujourd'hui) + cout ETP 70% financement public (subventions)
Coûts pour l'utilisateur	De 1,5€ à 60€
Moyens	Un parc de véhicule (30 scooter, 5 VAE) Un ETP
Contact	Se référer à l'ORT



LE CHÉQUIER RÉGIONAL VERS L'EMPLOI

Un partenariat entre la Région Centre, la SNCF, Pôle Emploi et le Réseau des Missions Locales permet aux demandeurs d'emploi domiciliés en région Centre



de voyager en train (ou en autocar TER Centre) dans le cadre de leurs démarches liées à la recherche d'emploi dans la région.

Concrètement, le chèque permet d'obtenir dans les gares et boutiques SNCF un titre de transport gratuit. Dans le cas d'un trajet en autocar TER Centre, il permet de payer le titre auprès du chauffeur. Pour en bénéficier, il faut être accompagné par Pôle Emploi ou la mission locale. Les titres obtenus grâce au chèque doivent concerner un entretien d'embauche, une réunion d'information de formation, un RDV d'accompagnement, etc.

Nom du service	Chèque régional vers l'emploi
Maître d'ouvrage	Région Centre
Type de territoire	Urbain + rural (toute la région)
Date de Création	Non renseigné
Public cible (ou ayant droit)	Demandeur d'emploi
Coûts	Non renseigné
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Non renseigné
Contact	Se référer à l'ORT



LE PRÊT DE VÉLOS À BOURGES (18)

La Ville de Bourges donne la possibilité à toute personne majeure habitant ou travaillant à Bourges, d'emprunter gratuitement un vélo et de le garder chez soi pendant 6 mois.

Pour les récupérer, un espace est dédié dans le parking souterrain de l'Hôtel de Ville.

Cette démarche est très intéressante car elle permet d'une part de proposer une solution de déplacement gratuite aux personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer, d'autre part car elle permet de «tester» une solution de mobilité avant un changement de comportement modal plus général.



Nom du service	Prêt de vélo
Maître d'ouvrage	Ville de Bourges (régie)
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2010
Public cible (ou ayant droit)	Habitant ou travailleur sur le territoire de l'agglomération
Coûts	25 K€ (investissement pour 65 vélos + matériel de réparation). La maintenance est effectuée par du personnel de l'atelier municipal.
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	65 vélos, un atelier de maintenance
Contact	Se référer à l'ORT

Cet encart permet de vous informer sur d'autres expériences similaires, présentes dans la base de données, ou de vous informer sur des ressources à consulter sur le sujet.

MAIS AUSSI...



En Indre-et-Loire on favorise l'insertion professionnelle ! La structure Mobilité Emploi 37 permet de louer des scooters et des VAE pour se rendre sur son lieu de travail ou de formation. Elle propose également un service d'auto école solidaire pour les personnes rencontrant des difficultés d'apprentissage (sur prescription d'un professionnel de l'insertion).



Wimooov a installé une plateforme à Tours ! Son rôle est d'accompagner tous les publics en situation de fragilité (personnes en situation de handicap, personnes en insertion professionnelle, seniors...) vers une mobilité durable et autonome.



Ce pictogramme signale que le service a fait l'objet d'un portrait vidéo. Il est visionnable sur le site de l'étude.

Pour chaque service (ou démarche), l'encart ci-dessus présente les éléments clés à connaître. Pour plus d'informations, se reporter à la base de données



VOLET TRANSVERSAL

1

Communiquer autour de la mobilité

CONSTATS ET ENJEUX

Le facteur clé de réussite d'un service de mobilité réside dans l'information et la communication autour de ce service et des enjeux qui y sont liés.

La communication est essentielle pour accompagner les usages et les usagers : ceux qui ne savent pas comment se déplacer, ceux qui souhaitent changer de mode de transport, ceux qui n'ont pas le choix, ceux qui souhaitent moins se déplacer, ou autrement.

DESCRIPTION

Il est indispensable, pour chaque service mis en oeuvre, ou pour chaque démarche engagée, de définir une stratégie de communication.

La stratégie doit répondre aux questionnements suivants :

- QUI ? --> La cible : à quel public ce service (ou cette démarche) s'adresse-t-il ?
- QUOI ? --> Le contenu : quel message souhaite-t-on faire passer ?
- QUAND ? --> Le rythme, les temps forts
- COMMENT ? --> Quels outils mobiliser ? Quelle identité visuelle respecter ?

LES GRANDES ÉTAPES

DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION

Identifier la cible, les messages, les temps, le visuel, les outils

METTRE EN OEUVRE LA STRATÉGIE

Décliner la stratégie en fonction du service ou de la démarche



ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS <ul style="list-style-type: none">• Cibler le public• Communiquer un message clair• Rythmer la communication• Varier les supports	FACTEUR D'ÉCHEC <ul style="list-style-type: none">• Pas de stratégie de communication• Manque de lisibilité du message• Communication trop dense• Supports inadaptés au public ciblé
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT <ul style="list-style-type: none">• Chaque lancement de service et/ou de démarche mobilité	MENACE <ul style="list-style-type: none">• Le manque de moyen pour actualiser les données

UNE CAMPAGNE D'INFORMATION AUPRÈS DES EMPLOYEURS ET SALARIÉS À BOURGES (18)

Pour encourager les salariés à se rendre au travail en transport public, et suite à une volonté forte des élus de faire connaître le réseau de bus aux actifs, l'exploitant du réseau de bus de Bourges a lancé une campagne d'information à destination des employeurs et des salariés.

Les supports ont été variés : dépliant diffusé auprès des entreprises et administrations, annonce diffusée dans les journaux locaux, communication dite embarquée (à bord des véhicules) : Des affiches et le flanc gauche des bus.



Nom du service	Campagne d'information
Maître d'ouvrage	Bourges Plus
Type de territoire	Urbain et périurbain
Date de Création	2015-2016
Exploitant	STU Bourges (Groupe RATP)
Public cible (ou ayant droit)	Actifs, employeurs
Coûts	Non communiqué (prévu dans la DSP)
Coûts pour l'utilisateur	Non concerné
Moyens	Affiches, dépliants et habillage des bus
Contact	Se référer à l'ORT

UN NOUVEAU GUIDE DE LA MOBILITÉ À CHINON (37)

Forte d'une première expérience, la Communauté de communes Chinon Vienne et Loire a renouvelé l'édition d'un guide de la mobilité à destination du grand public sur son territoire. Le but était bien de porter à connaissance de tous les différentes offres de mobilité disponibles pour se déplacer sur le territoire et ses environs.

L'expérience est intéressante car elle a abouti à un guide original, au ton décalé, fruit d'un travail collectif entre le service communication et le service transports.

Le guide permet de visualiser l'ensemble de l'offre alternative à la voiture individuelle. Il a été édité en format numérique (téléchargeable sur le site de la collectivité) et en format papier, distribué dans les boîtes aux lettres et mis à disposition dans les lieux clés (mairies, gares, collèges, etc.).

Nom du service	Guide mobilité
Maître d'ouvrage	Communauté de communes Chinon Vienne et Loire
Type de territoire	Rural avec une petite ville (Chinon)
Date de Création	2013 premier guide, 2015 nouveau guide
Exploitant	Non concerné
Public cible (ou ayant droit)	Grand public, habitants du territoire
Coûts	5K€ pour l'impression et la distribution La conception a été faite en interne
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Un guide, réalisé avec des moyens interne
Contact	Se référer à l'ORT



SE DÉPLACER À PIED

AVANTAGES

La marche à pied est le moyen le plus naturel et le plus écologique pour se déplacer et pourtant on n'y pense pas toujours ! Et tous les médecins le disent, marcher est idéal pour prévenir les risques cardiaques. La marche permet de pratiquer une activité physique accessible à tous. Et même en ville, un marcheur est 2 à 3 fois moins exposé aux polluants qu'un automobiliste.

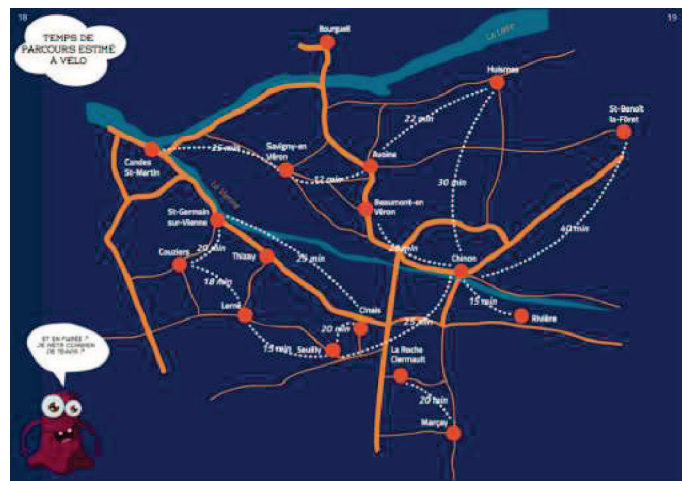
ET LE PÉDIBUS C'EST QUOI ?

Le pédibus n'est pas un bus avec des pieds mais presque ! Le pédibus et le vélobus sont des moyens de transport collectif pour aller à pied ou à vélo à l'école. Les enfants sont encadrés par des adultes et suivent un itinéraire précis. Ce système permet de réduire le nombre de voitures devant les écoles donc d'améliorer la sécurité et de rendre le trajet ludique pour les enfants.

MARCHER, C'EST BIEN COMME LA "MAMIE" ?

LE SAVIEZ-VOUS ?

- >> Parcourir 1 km à pied prend moins de 15 minutes
- >> 3 des déplacements en voiture font moins de 1km



MAIS AUSSI...

De nombreux réseaux de bus lancent leur application pour smartphone (ci-contre l'application du réseau de Bourges). Ce mode de communication est très performant dans la mesure où la plupart diffusent une information en temps réel.



La plateforme régionale JVMalin permet d'informer sur les trajets à l'échelle de toute la région. Elle donne de l'information sur tous les réseaux, propose des itinéraires, etc.



2

Concierter, co-construire la mobilité future

CONSTATS ET ENJEUX

Pour qu'une démarche engagée trouve un écho, ou qu'un service trouve un public, il faut du temps et de l'adhésion.

La concertation est primordiale dans les démarches de mobilité, comme les Plans de Mobilité, mais aussi les schémas de déplacements et autres documents cadres.

Elle permet d'obtenir un degré d'adhésion sinon de compréhension, nécessaire à la réussite d'un projet (d'aménagement, projet de territoire, etc.).



DESCRIPTION

Deux types de concertation se distinguent :

- La concertation institutionnelle
- La concertation dite grand public

L'objectif est de consulter les avis des personnes conviées avant de prendre une décision. Cela permet de «tester» une orientation, un projet, un aménagement, un service à mettre en place. Les temps de concertation sont aussi des temps d'explication et d'information.

La concertation peut revêtir différentes formes, de l'enquête publique aux ateliers de concertation en passant par la consultation en ligne.

La concertation n'a toutefois pas de valeur décisionnelle. Les élus sont bien les seuls à pouvoir prendre les décisions.

Attention, dans certains cas, la concertation est obligatoire.

LES GRANDES ÉTAPES

DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE CONCERTATION

Identifier, dans le cadre du projet, les parties prenantes à consulter et la forme de concertation

ELABORER UN CALENDRIER

Définir les différents temps de concertation et inviter les participants

CONCERTE

Animer les temps de concertation

DÉCIDER

Prendre les décisions en connaissance des avis de chacun. Faire un retour aux participants sur les conclusions des temps de concertation.

ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS <ul style="list-style-type: none">• Communiquer sur la démarche• Informer des réunions suffisamment en amont• Un atelier de concertation n'est pas une présentation : les participants sont actifs et parties prenantes de la démarche.	FACTEUR D'ÉCHEC <ul style="list-style-type: none">• Outils de concertation mal adaptés
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT <ul style="list-style-type: none">• Toute étude ou mise en oeuvre de service de mobilité (cela peut s'étendre à tous les domaines de la planification territoriale).	MENACE

2

Concerter, co-construire la mobilité future

LES ATELIERS DE CONCERTATION DU SCOT BRENNE MARCHE (37)

Dans le cadre de l'élaboration de son SCoT, le syndicat mixte Brenne Marche a lancé une démarche de concertation en milieu rural.

La première étape de la stratégie de concertation a été l'organisation d'ateliers thématiques dans le but de faire remonter toute la connaissance afin de partager un diagnostic transversal. Ces ateliers ont eu lieu au lancement du diagnostic, en septembre 2015 et ont rencontré un franc succès, avec environ 60 personnes par demi-journées (deux sessions de trois ateliers ont été organisées). Ils relèvent de la concertation institutionnelle.

Pour la phase d'articulation entre le diagnostic et le projet, des ateliers de concertation avec la population ont été organisés. Les ateliers (un par Communauté de communes) ont eu lieu en soirée, de façon à réunir entre 20 et 30 personnes pour élaborer le PADD.

Suite à la réussite de la concertation, de nouveaux ateliers vont être organisés auprès des jeunes puisqu'il aura lieu dans une classe de seconde du lycée. Le Syndicat Mixte pense même encadrer un groupe de Travaux Personnels Encadrés (TPE) avec des professeurs de SES et d'histoire-géographie.



Nom du service	Concertation en milieu rural
Maître d'ouvrage	Syndicat Mixte du SCoT Brenne Marche
Type de territoire	Rural
Date de Création	2015-2016
Exploitant	Non concerné
Public cible (ou ayant droit)	Représentants institutionnels, grand public et lycéens
Coûts	Temps des techniciens
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Plusieurs ateliers
Contact	Se référer à l'ORT

LA CONCERTATION BUS D'AGGLOBUS (18)

Dans le cadre d'un travail sur la restructuration du réseau de Bus de l'agglomération de Bourges, la collectivité a souhaité mener une démarche de concertation.

Le projet technique était déjà élaboré, mais la concertation a permis de l'amender, le compléter.

Dans ce cadre, six réunions publiques ont été organisées en novembre et décembre 2015. Un tirage au sort de la population a été effectué sur la plupart des communes du PTU. Ces réunions ont eu un fort taux de participation.

A l'issue de ces réunions, une présentation des conclusions a eu lieu, pour préciser ce qui a été retenu, ce qui ne pourra pas être mis en oeuvre, ce qui devra être approfondi, etc.

La concertation a été prolongée par des groupes de travail spécifiques sur certains secteurs.

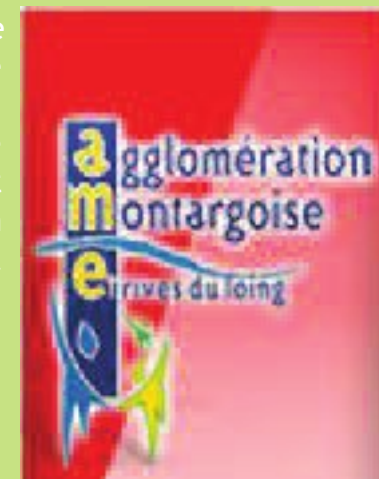
Nom du service	Concertation bus
Maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération Bourges Plus
Type de territoire	Urbain et périurbain
Date de Création	2015
Exploitant	Non concerné
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Plusieurs réunions, assistance d'un bureau d'étude (Respublica), communication sur la démarche faite dans les bus
Contact	Se référer à l'ORT

MAIS AUSSI...



La Communauté d'Agglomération du Pays de Dreux a aussi initié une démarche de concertation en créant des ateliers mobilité.

L'Agglomération de Montargis s'est lancée dans l'élaboration d'un PLUiHD. Ce document fera l'objet d'une concertation avec les acteurs et la population.



VOLET MODAL

3

Retour à la marche à pied

CONSTATS ET ENJEUX

Les aménagements passés ont fait la part belle à la voiture, mode de transport devenu indispensable à chacun.

Les dernières années ont tenté de remettre en question le modèle du tout voiture, et on assiste à un renouveau des modes doux, ou modes actifs : le vélo, la marche, la trottinette, etc.

Cet engouement pour la mobilité durable répond à différents enjeux :

- La réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)
- L'amélioration de la qualité des espaces publics
- La préoccupation sanitaire des conséquences de nos modes de vie sédentaires.



DESCRIPTION

Zone piétonne, zone apaisée, zone de rencontre, jalonement...

La marche est le mode de transport le plus pertinent pour les déplacements de moins de 1km, et représente en moyenne en France 30% des déplacements.

De multiples dispositifs ont été mis en oeuvre pour favoriser et sécuriser la marche à pied dans les villes et villages. Ces dispositifs représentent des aménagements importants impactant la qualité de l'espace public, et doivent être réfléchis dans le cadre d'une politique globale de mobilité à l'échelle d'un territoire. Ils s'accompagnent d'une redéfinition des règles d'usage, notamment à travers le Code de la Rue.



LES GRANDES ÉTAPES

IDENTIFIER LES ENJEUX

Congestion, points noirs de circulation, santé publique, environnement, etc.

PLANIFIER

Elaborer des documents stratégiques réglementaires et volontaires pour créer un environnement favorable au développement de la pratique ainsi que les conditions nécessaires à la bonne mise en route du projet. Fixer un cap est essentiel !

AMENAGER

Mettre en oeuvre les décisions prises en veillant à placer l'utilisateur au coeur des aménagements

ACCOMPAGNER LES AMÉNAGEMENTS

Communiquer, promouvoir, expliquer

ANALYSE CROISÉE

<p style="text-align: center;">FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cohérence politique globale de mobilité • Aménagements favorables au développement de la pratique de la marche à pied • Jalonnement des itinéraires • Accompagner et expliquer le fonctionnement des zones de circulations particulières 	<p style="text-align: center;">FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence de communication • Mauvaise lisibilité de l'espace et des aménagements • Aucune contrainte à la voiture particulière
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Révision du plan de circulation • Initier la démarche aux abords des points clés (écoles par exemple) puis développer 	<p style="text-align: center;">MENACE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budget de la collectivité

QUELQUES CHIFFRES

1/4 des déplacements réalisés en France ont une portée de moins de 1 km (Chiffre ADEME)

42%

des Français réalisent moins de 10 min d'activité physique ou sportive par semaine (Chiffre INSERM, 2013)

30 min

C'est le temps d'exercice physique quotidien recommandé (Chiffre OMS, 2012)



3

Retour à la marche à pied



LE PLAN «TOURS À PIED» (37)

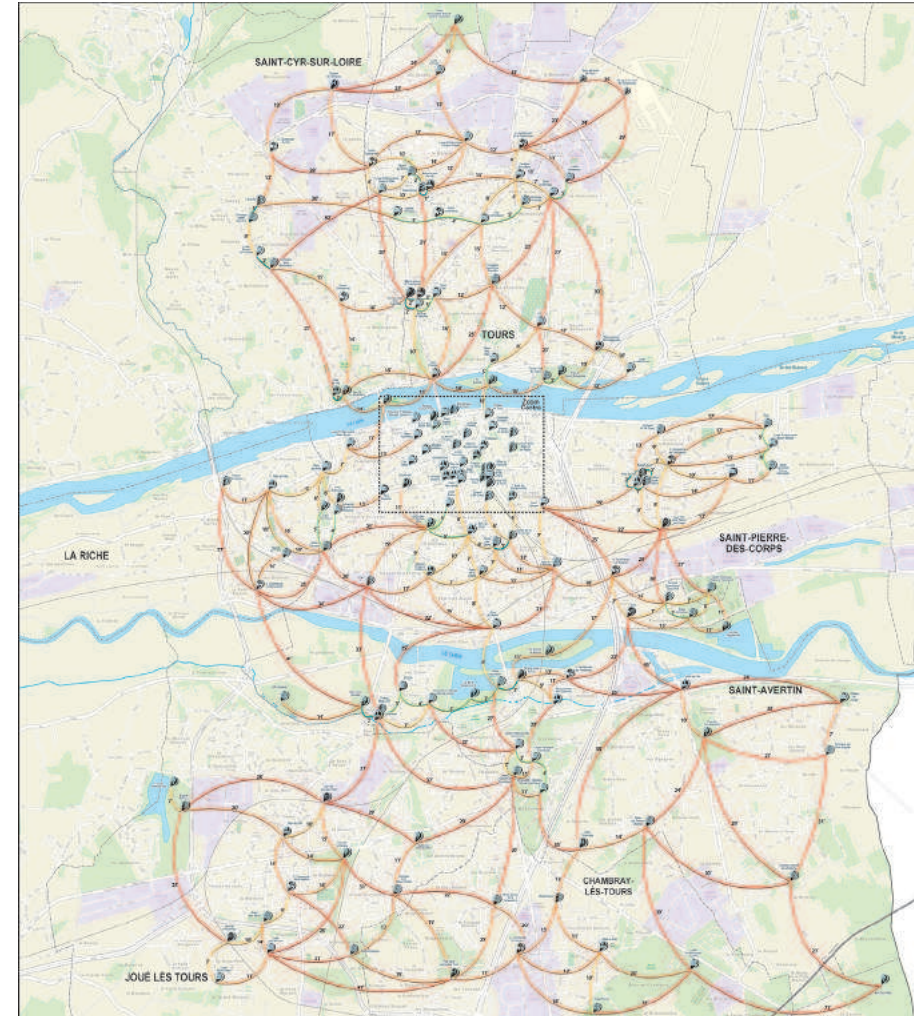
Pour favoriser la marche à pied, l'agglomération de Tours a édité un plan nommé «Tours à pied».

Ce plan présente les temps de trajets entre deux points, permettant ainsi de visualiser les cheminements les plus rapides pour atteindre une destination. Les points identifiés sont les équipements publics, les centres commerciaux, espaces verts, etc. Il s'étend au delà de la ville centre, puisqu'il propose des liaisons aussi sur les communes environnantes.

Ce dispositif est très intéressant car il participe à la promotion des modes actifs en montrant qu'on peut aller relativement loin à pied, en peu de temps.

Les temps de parcours ont été calculés *via* GoogleMaps.

Nom du service	Tours à pied
Maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération Tours Plus
Type de territoire	Urbain et périurbain
Date de Création	Non communiqué
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Temps des techniciens
Contact	Se référer à l'ORT





UNE ZONE DE RENCONTRE À CHINON (37)

La ville de Chinon (37) a aménagé une zone de rencontre dans le centre bourg.

Cette zone donne la priorité «au plus faible», selon le principe du code de la rue. Tous les usagers circulent sur le même espace, voitures, vélos, piétons. La vitesse maximale est de 20km/h.

La zone de rencontre est une zone de circulation dite apaisée, chacun adapte sa vitesse et porte son attention sur le partage de la voirie.



Nom du service	Zone de rencontre
Maître d'ouvrage	Communauté de Communes Chinon Vienne et Loire
Type de territoire	Bourg rural
Date de Création	2012
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Non communiqué
Moyens	Non communiqué
Contact	Se référer à l'ORT

POUR VOUS AIDER



Promouvoir les modes actifs est une des missions de l'ADEME. Pour cela, elle accompagne les acteurs publics et privés dans leur réflexion sur ces modes de déplacement. N'hésitez pas à contacter votre conseiller.



4

Aller à l'école à pied, à vélo

CONSTATS ET ENJEUX

Les entrées et sorties des établissements scolaires sont souvent congestionnées et source d'insécurité.

Ce problème peut être résolu en partie avec un Plan de Déplacement d'Établissement Scolaire (PDES).

Le plan permet une réflexion globale et partagée sur la mobilité liée à l'établissement, et répond aux enjeux suivants :

- Sécuriser les abords des établissements scolaires
- Apprendre à se déplacer
- Favoriser la mobilité durable, l'ecomobilité
- Développer les circulations douces et les modes collectifs
- Limiter l'usage de la voiture

DESCRIPTION

Pédibus VELOBUS carapatte 1001pattes ?

Toutes ces démarches s'inscrivent plus largement dans les PDES. Elles permettent aux élèves de tout âge de se rendre à l'école, au collège, au lycée, de façon durable et sécurisée.

Elles s'inscrivent également dans une démarche pédagogique d'autonomie et d'apprentissage de la mobilité durable : optimisation des déplacements, marcher, bouger, covoiturer, etc.



LES GRANDES ÉTAPES

CONNAÎTRE LE BESOIN
Lancer un questionnaire

INFORMER/ METTRE EN RELATION
Organiser des réunions pour partager les besoins, sensibiliser les parents et mobiliser des volontaires

LANCER LA DEMARCHE
Préparer le planning et distribuer les éléments de sécurité

S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS
Modifier les trajets, les points de rencontre, ou les jours et horaires de fonctionnement si nécessaire

ANALYSE CROISÉE

<p>FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inscription dans le programme pédagogique des élèves • Stabilité du portage de la démarche (association de la collectivité, de la Police Municipale, etc.) • Implication de tous les acteurs (enseignants, parents, élèves) • Présence d'une personne moteur 	<p>FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise évaluation du besoin • Conditions météorologiques • La durée du cycle scolaire : quand les enfants ne sont plus à l'école, les parents se désengagent • Pas d'aménagement de voirie sécurisé pour les piétons / cycles.
<p>OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chaque rentrée scolaire • Le bouche-à-oreille • Changement d'équipe pédagogique ou d'équipe municipale • Livraison de nouveaux logements 	<p>MENACE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chaque rentrée scolaire (départ des parents, changement de situation familiale, etc.).

QUELQUES CHIFFRES

70%

des élèves du premier degré (maternelle et élémentaire) se rendent à l'école en voiture alors qu'ils habitent à moins de 1 500 mètres de leur école ! (Source ADEME)

1470

C'est le nombre de démarches d'écomobilité scolaire développées en France (Chiffres ADEME 2009)

66,8%

Des initiatives concernent les écoles élémentaires (Chiffres ADEME 2009)



4

Aller à l'école à pied, à vélo



UN PDES POUR LE LYCÉE PIERRE EMILE MARTIN À BOURGES (18)

La Région Centre-Val de Loire a lancé en 2012 un appel à projet auprès des établissements scolaires s'inscrivant dans une démarche d'Agenda 21. Le lycée Pierre Emile Martin a été sélectionné pour réaliser un PDES. L'étude a été financée par la Région, et réalisée par un bureau d'étude partenaire.

Une « classe projet » a été sélectionnée, pour laquelle 30 heures ont été consacrées à la démarche. C'est bien l'intégration au programme pédagogique de l'établissement qui est intéressante ici et s'est révélée garante de l'adhésion de tous au projet. Pour cela, l'identification d'un enseignant référent a été déterminant.

Pour le suivi du projet, une « cellule mobilité » a été mise en place. Cela a favorisé la stabilité du dispositif. Son rôle est double :

- C'est une interface entre toutes les parties prenantes du projet (direction de l'établissement, élèves, partenaires extérieurs, etc.)
- C'est un organe qui aide à la mise en place des actions retenues et en assure le suivi.

Nom du service	PDES
Maître d'ouvrage	Région Centre
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2012-2013
Public cible (ou ayant droit)	Élèves, enseignants, personnel administratif
Coûts	20 K€
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	30 heures affectées au projet pour une classe + un enseignant référent
Contact	Se référer à l'ORT



UN VÉLOBUS À HUISMES (37)

La commune de Huismes a mis en place un Vélobus. La démarche a été mise en œuvre en 2015 à l'initiative du Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine (PNRLAT), et l'expérience se poursuit en 2016.

La mairie a travaillé de concert avec le PNR, qui s'est chargé du volet technique de la démarche.

Le projet initial comportait deux lignes de pédibus et une ligne de vélobus. Finalement, seule la ligne de vélobus a été mise en place, faute de parents volontaires. La ligne fonctionne le mardi et le jeudi, sauf en hiver.

Cinq familles sont concernées et pour s'organiser, elles ont mis en place un planning consultable sur Internet (fichier excel partagé).

Nom du service	Vélobus
Maître d'ouvrage	Municipalité
Type de territoire	Bourg rural
Date de Création	2015
Public cible (ou ayant droit)	Élèves
Coûts	ε
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Aide du PNRLAT (technique + chasubles et autres équipements réfléchissants) Un planning en ligne
Contact	Se référer à l'ORT



UN PEDIBUS A CHINON (37)

La Communauté de communes Chinon Vienne et Loire (CCCVL) était à l'initiative de la démarche d'un pédibus en 2013 pour deux écoles élémentaires de Chinon : les écoles Mirabeau et Monet.

L'objectif était de développer la marche à pied et de favoriser l'apprentissage de la mobilité durable dès le plus jeune âge.

Deux lignes ont été établies, mais le service n'a duré que quelques mois. Les besoins avaient été mal évalués : les enfants venaient déjà à pied à l'école pour la plupart, et il n'y avait pas de problème de sécurité spécifique aux abords de l'école lors des entrées et sorties des classes.



Nom du service	Pédibus
Maître d'ouvrage	Communauté de communes Chinon Vienne et Loire
Type de territoire	Bourg rural
Date de Création	2013
Public cible (ou ayant droit)	Élèves
Coûts	ε
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Aide du PNRLAT (technique + chasubles et autres équipements réfléchissants)
Contact	Se référer à l'ORT

POUR VOUS AIDER

Le PNRLAT a été un partenaire déterminant et indispensable dans les projets de Chinon et Huismes, exposés ci-contre.



Il a fait bénéficier à ces collectivités locales son expertise technique, ses moyens humains et matériels.

Renseignez-vous, ces structures existent près de chez vous !



L'ADEME est également un acteur incontournable de l'écomobilité scolaire sur votre territoire.

C'est une source importante de documentation et de conseils, elle recense notamment toutes les initiatives carapattes à l'échelle régionale, et elle met à disposition une boîte à outils carapattes.

N'hésitez pas à la contacter !



CONSTATS ET ENJEUX

Alors qu'il était un mode de déplacement incontournable quelques décennies plus tôt, la pratique du vélo comme mode de déplacement a considérablement chuté avec la démocratisation de la voiture individuelle.

La prise en compte des nouveaux enjeux sociétaux (environnement, qualité de l'espace public, vivre ensemble, santé, etc.) a permis de redonner une place au vélo dans le paysage de la mobilité quotidienne des français. En témoigne l'actualité législative avec l'apparition ces derniers mois de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV).

Toutefois, cette pratique (re)naissante suscite de nouveaux conflits d'usage de la voirie et de nouveaux comportements de mobilité, qu'il convient d'accompagner.

DESCRIPTION

Favoriser la pratique du vélo tout en l'accompagnant et la sécurisant implique une action dans deux grands domaines : le développement d'infrastructures adaptées et le développement de services associés.

Les prochaines fiches s'arrêtent sur différentes expériences qui participent à cet objectif :

- L'apprentissage de la conduite et de l'entretien des vélos
- Le développement des infrastructures
- Le déploiement d'une offre de stationnement
- Les systèmes de location ou de prêt de vélo
- Le développement de services associés.

C'est bien grâce à une combinaison de ces domaines d'actions que la pratique du vélo est réellement favorisée.

LES GRANDES ÉTAPES

CONNAÎTRE LE BESOIN

Analyser les déplacements et les conflits d'usage

PLANIFIER

Fixer un cap pour le développement du cycle et le décliner dans différents documents stratégiques

PROPOSER UNE OFFRE QUI RÉPOND AUX BESOINS

Qu'il s'agisse d'aménagement ou d'une offre de services

ÉVALUER ET METTRE À JOUR

Il est indispensable d'évaluer les actions mises en oeuvre pour déterminer si elles doivent être adaptées ou si elles répondent correctement aux besoins identifiés.



QUELQUES CHIFFRES

15km/h

Soit 3km en 12 mn.

C'est la vitesse moyenne d'un vélo en ville, contre 14km/h pour la voiture. Le vélo souffre peu des conditions de circulation.

50%

Des déplacements intra-urbains sont inférieurs à 3 km
(Chiffre ADEME)

5

Le vélo : apprentissage et entretien



ASSOCIATION VÉLO 41 (41)

Vélo 41 est une association des usagers de la bicyclette du Loir-et-Cher.

Elle propose différents services comme :

- « L'atelier Vélorisation » : apprendre à entretenir, contrôler et réparer son vélo. L'atelier a lieu à La Fabrique (Blois) deux mercredis par mois, de 17h30 à 18h30.
- La « Vélo-école » : un formateur de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) propose aux adultes adhérents trois formules d'apprentissage (un module pour les adultes n'ayant jamais appris à faire du vélo, un module de remise en selle pour pratiquer le vélo en milieu urbain et un module d'apprentissage du code de la route spécifique aux cyclistes). Les cours sont individuels ou collectifs.

Ainsi, l'association participe pleinement à favoriser la pratique du vélo puisqu'elle propose des solutions pour lever les freins à la pratique (entretien et conditions de circulation).

Nom du service	Atelier Vélorisation & Vélo Ecole
Maître d'ouvrage	Association Vélo 41
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2001
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes actuels et en devenir
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Atelier : adhésion Formation : 5€/h
Moyens	Non communiqué
Contact	Se référer à l'ORT



MON CHER VÉLO (18)

L'association Mon Cher Vélo propose des ateliers permettant de lever les freins psychologiques à la pratique du vélo comme mode de déplacement (en opposition au vélo dit «loisirs») :

- Des cours pour adultes « vrais ou faux débutants » le samedi matin dans une cour d'école, encadrés par des bénévoles
- Un accompagnement des cyclistes en mal de confiance le premier jeudi de chaque mois, au cours d'une balade urbaine
- Des ateliers participatifs pour apprendre à entretenir son vélo de manière autonome : tous les jeudis soir de 19h à 22h + une formule itinérante.



Nom du service	Atelier Vélo & Vélo École
Maître d'ouvrage	Association Mon Cher Vélo
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2011
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes actuels et en devenir
Coûts	3-5K€ + 1 service civique
Coûts pour l'utilisateur	Adhésion 30€/personne/an Tarif réduit 10€/personne/an
Moyens	Un local pour les ateliers + moyens humains
Contact	Se référer à l'ORT



ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS	FACTEUR D'ÉCHEC
<ul style="list-style-type: none"> • Appropriation des méthodes par les bénévoles • Communication • Bonne compréhension des freins à la pratique : écouter le besoin, les craintes 	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement grâce à des bénévoles : le jour où ils arrêtent, l'association ne peut plus fonctionner • Le manque de disponibilité pour monter des partenariats
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> • L'association (Mon Cher Vélo) existait avant d'avoir un local (mis à disposition par un bailleur), mais a pu se développer grâce à son local. 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité des bénévoles • Arrêt des partenariats

QUELQUES CHIFFRES

39,5%

Seuls 39,5 % de la population se sentent complètement à l'aise pour faire du vélo quotidiennement (Chiffres Club des Villes et Territoires Cyclables)

54,9%

Parmi les jeunes, 54,9 % des 15-20 ans se sentent «complètement à l'aise» (Chiffres Club des Villes et Territoires Cyclables)

6

Le vélo : développer les infrastructures



LA LOIRE À VÉLO

La Loire à Vélo, c'est près de 800km de route touristique cyclable. Cette route correspond à la section ouest de l'Eurovéloroute n°6.

Les aménagements ont été réalisés entre 1995 et 2013. Aujourd'hui, la phase de rénovation et d'amélioration est enclenchée.



C'est un projet remarquable de coopération et travail partenarial (15 maîtres d'ouvrage). Il est intéressant car il représente des ressources économiques indéniables pour le territoire. La méthode de calcul des retombées économiques a d'ailleurs été reprise au niveau européen. Pour 2014, les retombées économiques sont estimées à 19,2 M€.

Nom du service	La Loire à Vélo
Maître d'ouvrage	15 maîtres d'ouvrage
Type de territoire	Tous
Date de Création	1995
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes
Coûts	52M€ d'aménagements + entretien
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Un comité de pilotage à géométrie variable (restreint ou élargi)
Contact	Se référer à l'ORT



INTÉGRATION DES ITINÉRAIRES DANS LES PROJETS À TOURS (37)

Créer des infrastructures pour les cyclistes dans le tissu urbain existant n'est pas toujours évident. Quoi qu'il en soit, la pratique du vélo augmente, et il fait désormais partie intégrante du paysage de la mobilité. Pourtant, il est parfois le grand oublié des projets d'aménagement.

La Communauté d'Agglomération de Tours a trouvé un moyen de l'intégrer systématiquement, puisque pour chaque voie nouvelle, 25% de son emprise est dédiée aux circulations douces.



Nom du service	Liaisons cyclables intercommunales
Maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération Tours Plus
Type de territoire	Urbain et périurbain
Date de Création	Non communiquée
Public cible (ou ayant droit)	Aménageurs, gestionnaires de voirie
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Non communiqué
Contact	Se référer à l'ORT

ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS <ul style="list-style-type: none">• Vigilance à apporter sur l'entretien, le suivi des itinéraires• La signalétique, le jalonnement	FACTEUR D'ÉCHEC <ul style="list-style-type: none">• Manque de renouvellement des services ou des activités le long des parcours
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT <ul style="list-style-type: none">• Dépasser le simple itinéraire, construire un projet autour d'un axe• Développer un réseau de boucles autour de l'axe principal• Développer les services aux cyclistes	MENACE <ul style="list-style-type: none">• Diminution des budgets

7

Le vélo : offre de stationnement



DES P+R POUR LES VÉLOS À ORLÉANS (45)

En 2014, la Communauté d'Agglomération d'Orléans a installé des parkings relais (P+R) pour les vélos.

Reprenant le principe des P+R classiques (pour la voiture), ces espaces de stationnement à destination des vélos permettent des conditions d'intermodalité favorables, puisqu'ils sont en lien avec le tram et les bus. Les lignes en correspondance avec chaque parc relais sont indiquées sur la plaquette de présentation. Ces P+R ont une capacité de 14 à 40 vélos et assurent la sécurité du stationnement.

Pour accéder aux places de stationnement, l'utilisateur doit s'inscrire au service et être en possession d'une carte Moda Pass'.



Nom du service	P+R vélo
Maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération d'Orléans
Type de territoire	Urbain et périurbain
Date de Création	2014
Exploitant	Non communiqué
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes inscrits au service
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	18 P+R répartis sur plusieurs communes
Contact	Se référer à l'ORT

Les Parcs Relais vélos sur Orléans et son Agglo		station Bus Tram	nombre de places
1	Boigny sur Bionne Bd de la salle / route de Boigny	12 15	MAISON PLATE 14 places
2	Chécy Avenue blanche / Avenue nationale	8 15	BERNE 14 places
3	Fleury Les Aubrais Rue Condorcet	A 9	JULES VERNE 14 places
4	La Chapelle St Mesmin Rue de la gare	35	GARE SNCF 14 places
5	Olivet Les Aulnaies Rue de la Bergeresse / Rue de la Juine	A 13 24	LES AULNAIES 20 places
6	Olivet Victor Hugo Av Victor Hugo / rue Geneviève Perrier	A 1 13 23	VICTOR HUGO 40 places
7	Olivet Zénith Parc expo Av de Verdun / rue Robert Schuman	A 17 22	ZÉNITH-PARC DES EXPOSITIONS 20 places
8	Orléans Beineuf Rue Beineuf / rue Jacques Prévert	5 12 27	BELNEUF 14 places
9	Orléans Bolière Avenue de la Bolière	A 24	BOLIÈRE 20 places
10	Orléans Droits de l'homme 27 bd Marie Stuart	B 3 4	DROITS DE L'HOMME 20 places
11	Orléans Libération Av de la Libération, rue de la bourrie rouge	A 25	LIBÉRATION 14 places
12	Orléans St Marceau Avenue Alain Savary / rue St Marceau	A 22	CROIX SAINT-MARCEAU 14 places
13	Orléans Université Parc Floral Rue de St Amand / Rue de Chartres	A 7	UNIVERSITÉ-PARC FLORAL 40 places
14	Saint Jean de la Ruelle Av Pierre Mendès France / chemin de Chaingy	B 2 4 17 20	TROIS FONTAINES 40 places
15	Saint Jean le Blanc Rue Demay / Av Gaston Galloux	7 22 70	GASTON GALLOUX 20 places
16	Saint Cyr en Val Av de Buffon / route de Concyr	24 26	GARE SNCF 20 places
17	Saint Pryvé St Mesmin Rte de St Mesmin / allée des vergers	5 16 17	QUINZE PIERRE 14 places
 Information vélo / agence vélo+ point info-relais Vélo'too / petit entretien		 Parc Relais Vélos Pôle d'échange Gare d'Orléans	56 places



LES VÉLOSTATIONS À BOURGES (18)

Pour proposer aux habitants de l'agglomération de Bourges une structure dans laquelle ils peuvent laisser leur vélo en toute sécurité pendant la nuit ou sur de longues périodes, la ville et l'agglomération ont acquis en partenariat deux vélostations de 16 m² contenant 20 places chacune.

Ces abris à vélos sont fermés par une porte dont l'accès est réservé aux abonnés du système détenteurs d'une carte.

La première est située place Séraucourt, en face de la Maison de la Culture, la seconde est implantée sur le parking sud de la gare SNCF.

Ainsi, ces vélostations participent à favoriser l'intermodalité et à lever la crainte de ne pas retrouver son vélo le soir pour rentrer chez soi.

Nom du service	Vélostations
Maître d'ouvrage	Ville de Bourges + Communauté d'Agglomération Bourges Plus
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2011
Exploitant	Ville + Agglomération
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes détenteurs d'une carte d'accès, habitant dans l'agglomération ou travaillant à Bourges
Coûts	47 242 € (répartition 50/50 entre la ville et l'agglomération) fourniture + installation.
Coûts pour l'utilisateur	Carte de caution 20€
Moyens	2 vélostations
Contact	Se référer à l'ORT

ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS Communication sur le service : objectif, gratuité, mode d'accès, conditions d'intermodalité, etc. Qualité du service : abri sécurisé, accessible sous conditions, vidéo-sécurisé, etc.	FACTEUR D'ÉCHEC Manque de visibilité de l'offre de stationnement Jalonnement absent
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT Développement sur les axes TC forts Développement à proximité des équipements publics et privés générateurs de déplacements	MENACE Vols Dégradations des abris



8

Le vélo : systèmes de location



LOCATION VAE LONGUE DURÉE À BLOIS (41)

L'agglomération de Blois propose depuis 2013 un service de location de vélos électriques de longue durée (1 mois, 3 mois, 1 an).

Initialement, le service proposait trois types de vélos à la location : électriques, classiques et pliables. Rapidement, la demande s'est concentrée sur les Vélos à Assistance Électrique (VAE). Ainsi, les autres types de vélos ont été vendus et de nouveaux VAE sont venus accroître le parc et porter le nombre de VAE à 130.

Ce service présente l'avantage de lever les freins à la pratique du vélo classique, jugé parfois trop sportif. Il permet également aux usagers de tester cette solution de déplacement avant l'acquisition personnelle d'un VAE.

Nom du service	Location de vélos électriques
Maître d'ouvrage	Agglopolys
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2013
Exploitant	Keolis (intégré à la DSP du réseau Azalys)
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes actuels et en devenir
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Pour un abonné au réseau urbain : 1 mois : 30€ ; 3 mois : 60€ ; 1 an : 180€ Pour un non abonné au réseau : 1 mois : 45€ ; 3 mois : 90€ ; 1 an : 270€
Moyens	130 VAE
Contact	Se référer à l'ORT



LOCATION EN LIBRE SERVICE À ORLÉANS (45)

L'Agglomération d'Orléans a mis en place un système de location de Vélos en Libre Service (VLS) nommé Vélo'+.

350 vélos sont ainsi répartis sur 34 stations depuis 2007. L'utilisateur peut récupérer un vélo à une borne et le redéposer dans une autre, pouvant ainsi se déplacer à vélo dans l'agglomération sans avoir à en posséder un, ni avoir à gérer son entretien.



Nom du service	Vélo+
Maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération d'Orléans
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2007
Exploitant	Effia
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes actuels et en devenir
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Journée : 1€ Semaine : 3€ Année : 15€ Abonnés annuel TAO : 5€
Moyens	350 vélos, 34 stations
Contact	Se référer à l'ORT

ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS	FACTEUR D'ÉCHEC
<ul style="list-style-type: none"> • La communication • Les tarifs attractifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Localisation des stations peu pertinente • Manque de réactivité du service (alimenter les stations vides en vélos (VLS), ou adapter le stock de vélos disponibles par rapport à la liste d'attente par exemple)
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> • Le renouvellement de la DSP des contrats de transport est souvent l'occasion d'intégrer une offre de location vélo • Création de nouvelles stations en périphérie du centre urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des budgets • Modèle économique (VLS)

MAIS AUSSI...

L'AggLO propose également un service de location de vélo longue durée, à assistance électrique ou non : Vélo'TAO



A Tours aussi on peut louer un vélo pour une durée de 3, 5 ou 11 mois. C'est le service Vélociti

La ville de Bourges a fait le choix du prêt de vélos plutôt que la location. Pour en savoir plus, allez lire la fiche n° 13 de ce guide





MA RANDOAVÉLO

Marandoavelo est un site Internet créé à l'initiative du Comité Régional de Tourisme (CRT) en région Centre-Val de Loire. Il permet d'organiser et de planifier un séjour itinérant à vélo sur le territoire. L'internaute peut ainsi composer son propre séjour, créer son itinéraire, réserver son hébergement, ses visites touristiques, etc.

Nom du service	Marandoavelo
Maître d'ouvrage	CRT
Type de territoire	Tous
Date de Création	2015
Exploitant	CRT
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Hébergement de la plateforme
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	<p>3 bases de données :</p> <ul style="list-style-type: none"> SIG régional (avec tous les itinéraires, synchronisation hebdomadaire) Tourinsoft (BDD touristique régionale avec les Points d'intérêts touristiques, hébergement, restaurants, agenda, manifestations, loueurs de vélo, etc.) cette BDD est gérée avec les agences départementales du tourisme. Synchronisation quotidienne. Back office : easy publish. Dans le back office, on va trouver l'arborescence du site, et on peut alimenter la rubrique actualités par exemple.
Contact	Se référer à l'ORT



GÉOVÉLO

Géovélo est un outil (site Internet et Application) de calcul d'itinéraires vélo.

L'association qui a porté ce projet a passé deux ans à sillonner les routes et rues de l'agglomération de Tours afin d'en établir la «cyclabilité» en fonction des aménagements, de la configuration des lieux et de la circulation.

L'outil présente l'intérêt de proposer des itinéraires selon le niveau de l'utilisateur (débutant, intermédiaire ou expert), et permet de visualiser également les arceaux et autres types de stationnement vélo. De plus, il s'appuie sur des données en *open data*, alimentées par le travail de l'équipe.

Aujourd'hui, plusieurs agglomérations ont choisi géovélo.

Nom du service	Géovélo
Maître d'ouvrage	La Compagnie des Mobilités
Type de territoire	Urbain et périurbain (agglomérations)
Date de Création	2009
Exploitant	La Compagnie des Mobilités
Public cible (ou ayant droit)	Cyclistes actuels et en devenir
Coûts	Environ 15K€ pour une ville moyenne
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Équipe de 6 personnes et 2 stagiaires
Contact	Se référer à l'ORT



ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS	FACTEUR D'ÉCHEC
<ul style="list-style-type: none"> • Politique cyclable forte • Communication importante autour des services • Travail partenarial avancé • Echange et partage des informations et données 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas assez de communication • Peu d'implication des parties prenantes • Manque de réactivité du service (communiquer les changements d'aménagements ou d'itinéraires, adapter les disponibilités en temps réel, etc.)
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> • Lancement d'une politique de mobilité / cyclable forte • Renouvellement de DSP • Ajout de nouveaux services associés aux vélos 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des budgets • Affaiblissement des politiques cyclables

CONSTATS ET ENJEUX

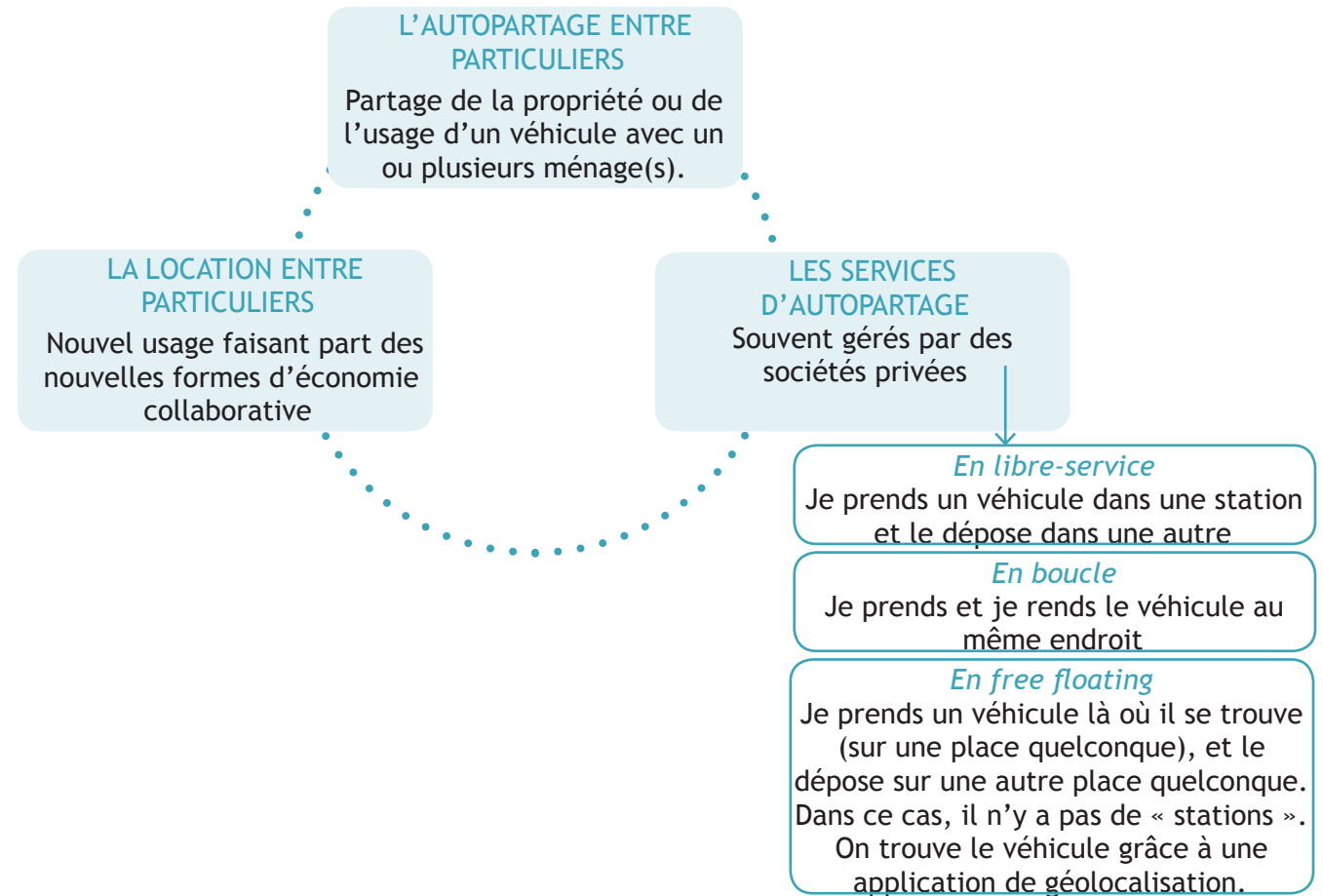
La possession d'une voiture est de plus en plus onéreuse (achat, carburant, assurance, entretien, etc.). Si bien qu'on assiste à une remise en question du modèle classique du ménage à deux voitures. Ainsi, les ménages se tournent de plus en plus vers une solution de mobilité mixte : possession d'une seule voiture et utilisation de plusieurs modes de transport.

En milieu urbain dense, c'est l'achat de la première voiture du ménage qui est soumis à de nombreux questionnements, les offres alternatives aidant.

Parallèlement à ces freins économiques, les politiques publiques encouragent les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, notamment pour répondre aux enjeux environnementaux du 21ème siècle, mais aussi pour mieux partager l'espace public.

DESCRIPTION

L'autopartage amène une réponse à ces enjeux (économiques, environnementaux et sociétaux). Il peut être de trois sortes :



ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS	FACTEUR D'ÉCHEC
<ul style="list-style-type: none"> • Tous les facteurs contraignant la voiture individuelle : aménagements, coûts du stationnement, etc. • Un nombre important de stations qui permettent aux usagers de stationner à proximité de leur destination • La localisation des stations proches des générateurs de déplacements et des poches d'habitat dense • Couverture du réseau (Citiz par exemple est un réseau national : un abonnement est valable dans toutes les agglomérations partenaires). • Une vision utilitaire de la voiture 	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de stations trop faible • Manque de communication • Pas de pression de stationnement
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT	MENACE
<ul style="list-style-type: none"> • Se tourner vers le professionnel plutôt que le grand public • Investir dans le parc de véhicules • Déployer de nouvelles stations pour accroître l'aire de «chalandise» du service 	<ul style="list-style-type: none"> • Service onéreux pour la collectivité

QUELQUES CHIFFRES

9 milliards

Ce sera la population urbaine mondiale dans 25 ans. Autant dire que tout le monde ne pourra pas se déplacer dans sa voiture !

95% de son temps, la voiture reste immobile.



L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS DANS LE PNRLAT (37)

Le Parc Naturel Régional Loire Anjou Touraine (PNRLAT) encourage l'autopartage entre particuliers, notamment grâce à la mise à disposition du *Guide de l'autopartage entre particuliers* et d'un *Guide à l'attention des assureurs*.

En plus de ces guides, le PNRLAT propose de multiples ressources : fiche technique, roman photo, etc. en ligne (*via son site Internet*) pour informer sur cette pratique, apporter des réponses aux questionnements qu'elle soulève, et battre en brèche les idées reçues.

Nom du service	Promotion de l'autopartage entre particuliers
Maître d'ouvrage	PNRLAT
Type de territoire	Tous
Date de Création	2013 (date de publication du guide)
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Non concerné
Coûts pour l'utilisateur	Cela dépend du véhicule et de l'utilisation qui en est faite.
Moyens	Un véhicule pour plusieurs ménages
Contact	Se référer à l'ORT

Le Parc naturel Régional Loire-Anjou-Touraine présente.

DEUX FAMILLES POUR UNE VOITURE

ALORS, LA FAMILLE BOI A VENDU SA VOITURE ET SIGNE UN CONTRAT AVEC LA FAMILLE BU POUR UTILISER SON AUTO.

REPARATIONS, ASSURANCE, MALUS, TOUT EST PRÊT POUR PARTAGER LA VOITURE SANS SOUCIS !

C'EST DE L'AUTO-PARTAGE

LA FAMILLE BU, LES PARENTS, LES DEUX FILLES ET LEURS DEUX VOITURES.

LA FAMILLE BOI, LES PARENTS, LES DEUX FILLES ET LEURS DEUX VOITURES.

QU'EL BONHEUR DE POLLUER CHACUN DANS SA VOITURE...

... ET DE PAYER L'ENTRETIEN, LES REPARATIONS !

LA VOITURE EST UTILISÉE PAR LES DEUX FAMILLES.

CHACUN SON TOUR OU EN CO-VOITURAGE.

LA SOLIDARITÉ C'EST SYMPA ET C'EST PAS BÊTE POUR LA PLANÈTE !

- 1 - VOUS AVEZ 2 VOITURES
- 2 - VOUS SOUHAITEZ VOUS DÉPLACER À PIEU OU EN VÉLO
- 3 - VOS VOISINS SONT DANS LE MÊME CAS QUE VOUS
- 4 - AUTO-PARTAGE !

PNRLAT
Loire-Anjou-Touraine



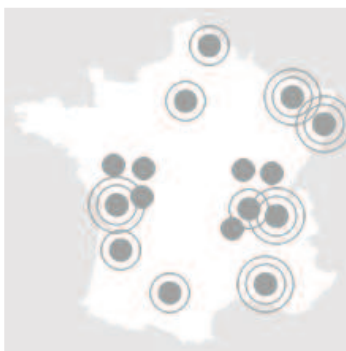
CITIZ À TOURS (37)

L'Agglomération Tours Plus a lancé en 2012 son projet d'autopartage Autociti, membre du réseau national France Autopartage (aujourd'hui nommé Citiz). Il comptait initialement 16 voitures et 8 stations localisées dans le centre-ville de Tours.

L'originalité du projet est que le projet est géré par une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) : les usagers peuvent acheter des parts de la société.

Toutefois, plusieurs stations ont dû fermer en raison du faible nombre d'usagers.

Si l'expérience ne fonctionne pas comme espéré à Tours, elle répond à la demande dans d'autres agglomérations - carte ci-contre.



Nom du service	Citiz
Maître d'ouvrage	Tours Plus
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2012
Public cible (ou ayant droit)	Automobilistes
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Différents tarifs d'abonnements, variant en fonction de l'usage du service.
Moyens	Pour 2016 : 6 stations et 10 véhicules
Contact	Se référer à l'ORT

MAIS AUSSI...



Le site du PNRLAT, où vous trouverez une multitude d'informations :
<http://parc-lat-climat.jimdo.com>



Pour découvrir le service d'autopartage en libre service en France : <http://citiz.coop>



drivy

location entre particuliers

buzzcar

ET L'AUTO SE PARTAGE

Les plateformes de location de voitures entre particuliers se multiplient sur Internet

De son côté, Orléans a opté pour une autre solution d'autopartage. Plus d'informations sur : <http://www.auto-tao.fr>

auto'tao

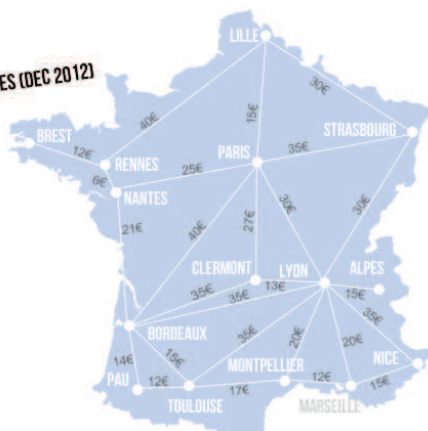


CONSTATS ET ENJEUX

Les mêmes constats peuvent être faits pour le covoiturage que pour l'autopartage : la possession d'une voiture est de plus en plus onéreuse (achat, carburant, assurance, entretien, etc.). D'autre part, les prix des trajets longue distance ont augmenté ces dernières années, notamment pour les trajets en TGV, si bien qu'on a vu naître une pratique du covoiturage en France, répondant à des enjeux :

- Économiques : trajets longue distance onéreux
- Environnementaux : un seul véhicule effectue le trajet pour plusieurs personnes
- Sociétaux : limiter l'isolement et favoriser le lien social

BUDGET COVOITURAGE
ENTRE LES PRINCIPALES
AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES (DEC 2012)



DESCRIPTION

Le covoiturage consiste à partager un véhicule entre plusieurs usagers pour un trajet défini. Généralement, les usagers partagent les frais liés au trajet : carburant et péages principalement.

En France, la pratique du covoiturage a décollé à partir des années 2000, notamment par des étudiants pour des trajets de moyenne et longue distance. Aujourd'hui, le covoiturage n'est pas uniquement réservé aux étudiants, et de multiples expérimentations tentent de gagner de la part modale sur des trajets plus courts, en particulier le domicile-travail.



LES GRANDES ÉTAPES

ETAT DES LIEUX

Dresser un état des lieux des plateformes existantes afin de ne pas créer une offre en doublon

IDENTIFIER LES BESOINS NON COUVERTS

Identifier si les besoins de mobilité de votre territoire/ vos habitants sont pris en compte dans ces plateformes ou non

CRÉATION D'UNE PLATEFORME

Dans le cas où les besoins ne sont pas couverts, créer une plateforme au plus proche du territoire

PROMOTION ET ANIMATION

Une fois créée, il est indispensable de promouvoir la plateforme et le covoiturage (communication, aménagements, etc.)

ANALYSE CROISÉE

FACTEUR DE SUCCÈS <ul style="list-style-type: none">• Communication ciblée• Lien entre offre et aménagements (notamment la création d'aire de covoiturage)• Engouement national, contexte favorable à l'essor de la pratique	FACTEUR D'ÉCHEC <ul style="list-style-type: none">• Dispersion de la communication• Difficulté à mesurer la pratique
OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT <ul style="list-style-type: none">• Foisonnement d'initiatives pour le covoiturage dynamique qui constitue un nouveau terrain de recherche et d'expérimentations• Populariser les bonnes pratiques	MENACE <ul style="list-style-type: none">• Diminution du budget des collectivités• Nouvelle répartition des compétences• Les initiatives privées peuvent nuire au rayonnement des plateformes publiques (mais ne nuisent pas à la pratique du covoiturage pour autant)

QUELQUES CHIFFRES

40% des 18-35 ans
covoiturent !
(Chiffres BLABLACAR)

5 millions

C'est le nombre de téléchargements de l'application BlaBlaCar, signe d'un réel engouement pour le covoiturage



COVOITURAGE.EURELIEN.FR (28)

Le Conseil Départemental de l'Eure-et-Loir a mis en place en 2010 une plateforme Internet de covoiturage : <http://covoiturage.eurelien.fr>
La plateforme permet de mettre en relation des conducteurs et des passagers pour des trajets qui concernent en origine ou en destination le territoire départemental. A retenir : la plateforme propose une cartographie des points de covoiturage (aires) sur le département.



Nom du service	Covoiturage Eurelien
Maître d'ouvrage	Département de l'Eure-et-Loir
Type de territoire	National
Date de Création	2010
Exploitant	La roue verte
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Hébergement de la plateforme (marginal)
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Une plateforme Internet de mise en relation
Contact	Se référer à l'ORT



LA CRÉATION D'AIRES DE COVOITURAGE DANS LE LOIRET (45)

Le département du Loiret a quant à lui planifié la réalisation des aires de covoiturage sur le territoire comme suit :

- Des aires créées sur des délaissés de voirie départementale
- Des aires en partenariat avec les communes (qui mettent à disposition le foncier)
- Des aires en partenariat avec des enseignes commerciales (là aussi elles mettent le foncier à disposition)

Le Conseil Départemental se chargeant d'aménager, de concevoir le jalonnement, etc.

Au total 17 ont été aménagées. Des aires supplémentaires ont été créées suite à sollicitation d'autres communes.

Nom du service	Aires de covoituration
Maître d'ouvrage	Département du Loiret
Type de territoire	Départemental
Date de Création	2012
Exploitant	Non concerné
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	180K€ pour les 5 aires initiales, + 10K€ annuel
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	1/5 d'ETP
Contact	Se référer à l'ORT



MAIS AUSSI...



D'autres plateformes de covoiturage existent sur le territoire régional



COVIVO, anciennement Roulez Malin est un opérateur de covoiturage dynamique. Plus d'informations sur : <http://www.covivo.fr/fr/covoiturage-dynamique.html>



CONSTATS ET ENJEUX

Les réseaux de transports réguliers ne permettent pas de desservir finement un territoire et/ou de répondre à tous les besoins en matière de mobilité.

C'est particulièrement le cas dans les territoires peu denses et pour des besoins limités, en particulier dans un contexte où les budgets des collectivités diminuent.

Le Transport À la Demande (TAD) est une solution qui permet de répondre à ces besoins particuliers à un coût inférieur à celui du bus régulier classique.

DESCRIPTION

Différents types de TAD existent, et pour chacun, les modalités de fonctionnement peuvent différer. Globalement, deux sortes de TAD s'expriment :

- Le TAD zonal
- Le TAD en ligne virtuelle

LE TAD ZONAL

Les déplacements peuvent se faire à l'intérieur d'une zone définie.

Deux systèmes existent : le « arrêt à arrêt », ou le « domicile à arrêt ».

Dans les deux cas, les points de destinations peuvent être restreints ou libres (dès lors qu'un arrêt scolaire ou régulier existe).

LE TAD EN LIGNE VIRTUELLE

Le TAD en ligne virtuelle fonctionne comme une ligne de bus régulière classique (avec un tracé et des horaires), à la différence que le bus ne circule que si un usager a effectué une réservation.

Le véhicule n'est pas contraint de suivre le tracé puisqu'il effectue le trajet le plus court entre le point de montée et le point de descente de l'utilisateur ayant réservé la course.

LES GRANDES ÉTAPES

DIAGNOSTIC

Qui doit permettre de déterminer s'il y a des besoins et un potentiel de clientèle

DIMENSIONNEMENT DU SERVICE

Détermination du service et choix des modalités de fonctionnement et estimation financière

LANCEMENT DE LA PROCÉDURE

Marché le plus souvent (ou intégration à la DSP du réseau régulier)

CHOIX DE L'EXPLOITANT ET LANCEMENT DU SERVICE

L'idéal est de lancer le service en janvier ou septembre.

ANALYSE CROISÉE

<p style="text-align: center;">FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communication • Ne pas négliger l'impact du bouche-à-oreille qui permet souvent de lever le frein de la réservation • Points de destinations possibles pertinents • Adéquation offre/ besoins • Réactivité, souplesse du service • Qualité du service 	<p style="text-align: center;">FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque de communication • Frein psychologique de la réservation • Conditions de réservations trop restreintes (horaires, prévoir son déplacement à l'avance, etc.) • Pas de marqueur physique du service • Mauvaise adaptation du service aux besoins
<p style="text-align: center;">OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renouvellement de DSP • Restructuration du réseau régulier • Nouveaux élus • Modification des périmètres institutionnels • Adaptation du service • De plus en plus souvent, réflexion sur le développement du service pour les dessertes de zones d'activités 	<p style="text-align: center;">MENACE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baisse du budget des collectivités • Coût du service • Incertitude sur la compétence (nouvelle répartition des compétences avec la loi TECV) • Intégration floue dans une DSP



LES LIGNES 18+ DANS LE CHER (18)

Le service de TAD du département du Cher ne concerne que les communes qui ne sont pas desservies par les lignes régulières (lignes 18).

Le système est zonal et fonctionne avec une prise en charge à domicile, vers un point d'arrêt des lignes 18 ou une gare SNCF. Il circule les jours de marché et propose un aller-retour par jour.

La réservation s'effectue par téléphone (« Allô Lignes 18 ») au plus tard la veille du déplacement avant 17h.



Nom du service	Lignes 18+
Maître d'ouvrage	Département du Cher
Type de territoire	rural et périurbain (hors PTU)
Date de Création	2014 (date de renforcement des services, mais certains existent depuis plus de trente ans)
Exploitant	3 Transporteurs locaux : - Voyages Michot - Taxi Bernal - Aid'o'trans
Public cible (ou ayant droit)	Habitants des communes non desservies par les lignes régulières 18
Coûts	500K€/an
Coûts pour l'utilisateur	2€/voyage
Moyens	68 services, 25 véhicules de 9 places accessibles
Contact	Se référer à l'ORT



LE MINIBUS AU BLANC (36)

La ville du Blanc a mis en place un service de transport local à destination des seniors. Le système permet de répondre aux besoins des personnes en maisons de retraites, éloignées du bourg.

3 circuits zonaux :

- centre ville et nord-est
- centre et centre-ouest
- ville haute

Les destinations sont prédéfinies : supermarché, hôpital, poste, mairie, centre ville (ensemble des commerces et services).

Le Minibus fonctionne le mercredi matin, le samedi matin, et le jeudi après-midi.

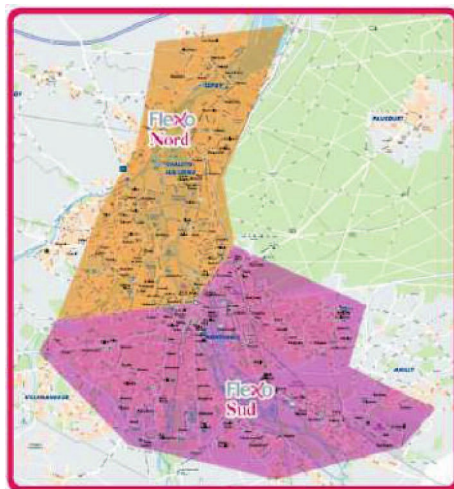
Nom du service	Minibus
Maître d'ouvrage	Le Blanc
Type de territoire	Bourg rural
Date de Création	2015
Exploitant	Régie
Public cible (ou ayant droit)	Seniors
Coûts	10K€/an
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Un agent municipal et un véhicule de 9 places accessible aux PMR
Contact	Se référer à l'ORT



FLEXO SOIRÉE À MONTARGIS (45)

L'agglomération Montargeoise et Val de Loing organise un service de TAD de soirée, le Flexo soirée.

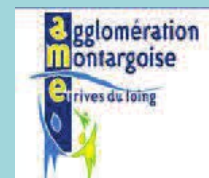
Deux retours sont organisés depuis le centre-ville de Montargis (Place Mirabeau) grâce à un véhicule Amelys à 22h30 et minuit les vendredis et samedis soirs en direction du Nord et du Sud de l'agglomération. Les points de destination sont les arrêts du réseau régulier.



Nom du service	Flexo Soirée
Maître d'ouvrage	Agglomération de Montargis
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2015 (lors du renouvellement de la DSP)
Exploitant	Keolis (exploitant du réseau Amelys)
Public cible (ou ayant droit)	Tout public
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Idem que les coûts du réseau régulier
Moyens	1 véhicule, 2 courses
Contact	Se référer à l'ORT

MAIS AUSSI...

Eux aussi ont mis en place un système de TAD sur le territoire :



VOLET THÉMATIQUE

ANALYSE CROISÉE

<p>FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Connaissance des besoins • Partenariats noués • Dynamique de la structure • Accompagnement des usagers 	<p>FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise communication : non ciblée ou pas assez abondante • Offre mal adaptée aux besoins (trop ou sous dimensionnée)
<p>OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • De plus en plus de besoins • Refonte du périmètre législatif de l'organisation des transports (intégrer ces structures aux Autorités Organisatrices des Transports) 	<p>MENACE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baisse des financements publics

QUELQUES CHIFFRES *

41%

des employeurs ont des difficultés à pourvoir un emploi pour des raisons de mobilité

20%

de la population française en âge de travailler rencontre des difficultés pour se déplacer. Cela représente plus de 7 millions de personnes !

50%

des personnes en insertion ont déjà dû refuser un emploi ou une formation faute de moyen pour s'y rendre

28%

des personnes en âge de travailler ont déjà perdu un emploi ou une formation en raison de problèmes de mobilité.

* Source Fondationface, 2015)



13

La mobilité solidaire



LOCATION DE VÉHICULES POUR FAVORISER L'INSERTION PROFESSIONNELLE (36)

Mob d'Emploi 36 est une association intégrante du groupe «entreprendre pour la mobilité». Elle propose :

- La location de vélos, scooters ou mobylettes
- La mise à disposition de voitures avec chauffeurs : transport micro-collectif s'apparentant à du TAD
- Un atelier de réparation (réparateur de La Poste)
- L'ouverture de la location pour du vélo loisirs : l'office du tourisme et un camping s'occupent de la location, tandis que Mob d'emploi stocke et prépare les vélos
- La création d'une auto école sociale (préparation au code de la route)

Les usagers viennent surtout par le bouche à oreille nourri par les partenaires (CCAS, centres sociaux, missions locales, pôles emplois). Les actions de communication et notamment les articles dans la presse locale sont un vecteur de réussite du projet.



Nom du service	Mob d'emploi 36
Maître d'ouvrage	Mob d'emploi 36
Type de territoire	Urbain et rural (tout le département)
Date de Création	2002
Public cible (ou ayant droit)	Personnes en insertion ayant besoin d'un véhicule pour un trajet domicile-travail
Coûts	Investissement dans le parc de véhicule (déjà amorti aujourd'hui) + cout ETP 70% financement public (subventions)
Coûts pour l'utilisateur	De 1,5€ à 60€
Moyens	Un parc de véhicule (30 scooter, 5 VAE) Un ETP
Contact	Se référer à l'ORT



LE CHÉQUIER RÉGIONAL VERS L'EMPLOI

Un partenariat entre la Région Centre, la SNCF, Pôle Emploi et le Réseau des Missions Locales permet aux demandeurs d'emploi domiciliés en région Centre de voyager en train (ou en autocar TER Centre) dans le cadre de leurs démarches liées à la recherche d'emploi dans la région.



Concrètement, le chéquier permet d'obtenir dans les gares et boutiques SNCF un titre de transport gratuit. Dans le cas d'un trajet en autocar TER Centre, il permet de payer le titre auprès du chauffeur. Pour en bénéficier, il faut être accompagné par Pôle Emploi ou la mission locale. Les titres obtenus grâce au chéquier doivent concerner un entretien d'embauche, une réunion d'information de formation, un RDV d'accompagnement, etc.

Nom du service	Chéquier régional vers l'emploi
Maître d'ouvrage	Région Centre
Type de territoire	Urbain + rural (toute la région)
Date de Création	Non renseigné
Public cible (ou ayant droit)	Demandeur d'emploi
Coûts	Non renseigné
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Non renseigné
Contact	Se référer à l'ORT



LE PRÊT DE VÉLOS À BOURGES (18)

La Ville de Bourges donne la possibilité à toute personne majeure habitant ou travaillant à Bourges, d'emprunter gratuitement un vélo et de le garder chez soi pendant 6 mois.

Pour les récupérer, un espace est dédié dans le parking souterrain de l'Hôtel de Ville.

Cette démarche est très intéressante car elle permet d'une part de proposer une solution de déplacement gratuite aux personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer, d'autre part car elle permet de «tester» une solution de mobilité avant un changement de comportement modal plus général.



Nom du service	Prêt de vélo
Maître d'ouvrage	Ville de Bourges (régie)
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2010
Public cible (ou ayant droit)	Habitant ou travailleurs sur le territoire de l'agglomération
Coûts	25 K€ (investissement pour 65 vélo + matériel de réparation). La maintenance est effectuée par du personnel de l'atelier municipal.
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	65 vélo, un atelier de maintenance
Contact	Se référer à l'ORT

MAIS AUSSI...



En Indre-et-Loire on favorise l'insertion professionnelle ! La structure Mobilité Emploi 37 permet de louer des scooters et des VAE pour se rendre sur son lieu de travail ou de formation. Elle propose également un service d'auto école solidaire pour les personnes rencontrant des difficultés d'apprentissage (sur prescription d'un professionnel de l'insertion).



Wimooov a installé une plateforme à Tours ! Son rôle est d'accompagner tous les publics en situation de fragilité (personnes en situation de handicap, personnes en insertion professionnelle, seniors...) vers une mobilité durable et autonome.



CONSTATS ET ENJEUX

Plusieurs constats peuvent être faits :

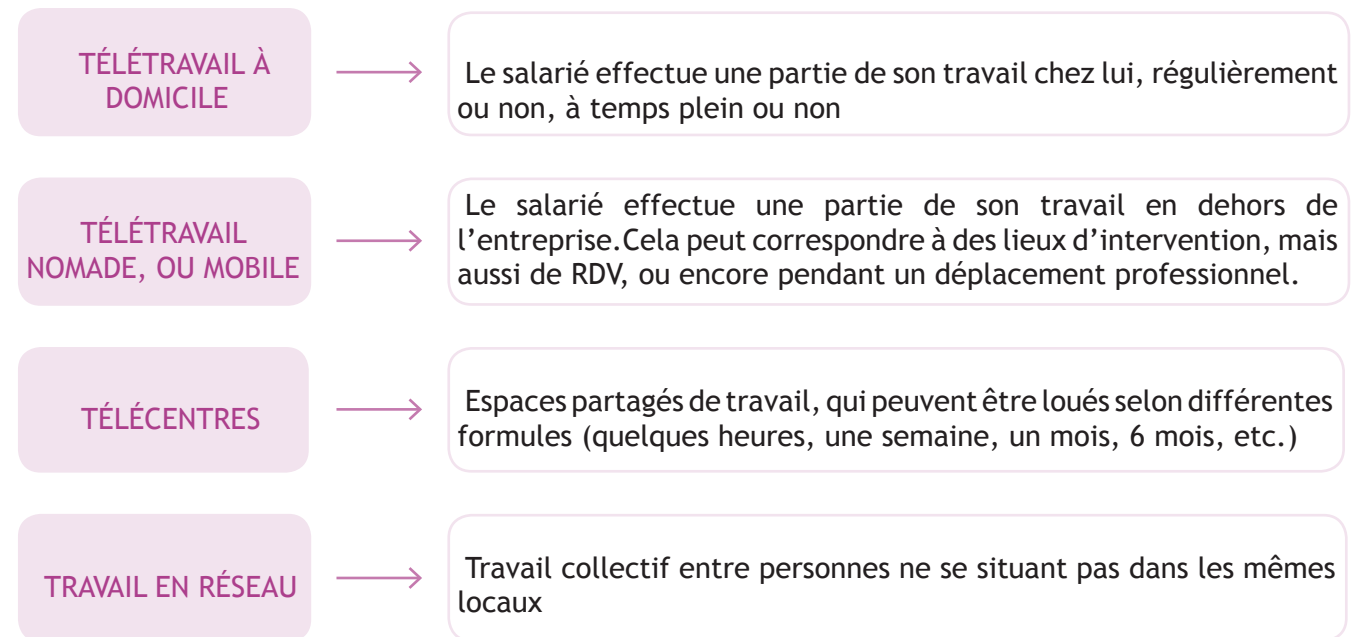
- Les déplacements pendulaires sont de plus en plus problématiques : congestion, accès, éloignement des lieux de vie et des lieux de travail. Souvent, on apporte à ces problèmes une réponse en termes d'infrastructure : nouveau métro, périphérique, etc. Or l'infrastructure va créer à terme une nouvelle demande, qui l'a saturera à son tour.
- Parallèlement, les modes de vies évoluent vers plus de souplesse et une mixité des temps personnels et professionnels.
- Les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) nous permettent aujourd'hui d'être en même temps à New-York, Paris et Pékin (ou Tours, Nice et Chateauroux !), et de consulter, par exemple, nos mails sur nos téléphones.

Ainsi, aller à son bureau du lundi au vendredi de 9h à 18h ne correspond plus nécessairement ni aux aspirations sociales d'une population d'actifs, ni aux réalités de la vie professionnelle du 21ème siècle. De nouvelles formes de travail sont apparues et méritent d'être développées.

DESCRIPTION

La pratique du télétravail, ou travail à distance est intimement liée à des questions de mobilités. Tant dans les raisons qui motivent un tel choix (« je souhaite télétravailler pour éviter 1h30 de déplacement par jour télétravaillé »), que dans ses conséquences (« si je ne vais pas au bureau, je me déplace moins »).

Cette pratique peut revêtir différentes formes, expliquées ci-après :



ANALYSE CROISÉE

<p>FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • La confiance entre les managers et les salariés • L'équipement disponible pour travailler à distance (chez soi ou dans un tiers lieu) • L'autonomie dans le travail • Le volontariat • la qualité du réseau (haut débit, fibre optique, etc.) 	<p>FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle trop important (du manager envers le salarié) • Equipement pas assez performant • Données trop sensibles, protégées • Manque de haut débit
<p>OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le télétravail peut être abordé lors de la réalisation d'un PDE • Le déménagement d'une entreprise (ou d'un salarié) peut aboutir à la mise en place du télétravail 	<p>MENACE</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'isolement • Le manque de cohésion d'équipe

QUELQUES CHIFFRES

Selon l'ADEME, une diminution de 3 à 4% des déplacements pendulaires permettrait d'en résorber les congestions

3 à 4%

50%

Les déplacements liés au travail représente la moitié des km parcourus (Chiffres Chronos)

1/4

des déplacements sont liés au travail (Chiffres Chronos)



COWORKIN'BOURGES (18)

Coworkin'Bourges est un centre de coworking, ou télécentre, ouvert à tous. Il est possible d'y louer un bureau, une salle de réunion, via un formulaire de réservation en ligne. L'abonnement comprend : les bureaux, les salles de réunion, un espace détente, l'accès à une cuisine, un copieur partagé, Internet, un plastifieur, une relieuse, etc.

Les télécentres comme Coworkin'Bourges répondent à différents besoins :

- Une envie de télétravailler sans pour autant rester chez soi
- Le besoin d'avoir un local professionnel (pour recevoir, bénéficier d'équipement, etc.), pour un entrepreneur par exemple, qui n'a pas nécessairement les moyens (ou l'envie) de louer son propre espace de travail
- Un compromis entre un salarié qui souhaite travailler plus proche de son domicile (ou du lieu de scolarisation de ses enfants par exemple) et une entreprise qui ne souhaite pas s'en séparer

Cette pratique ne réduit pas le nombre de déplacements, mais peut réduire les distances parcourues.



Nom du service	Coworkin'Bourges
Maître d'ouvrage	Coworkin'Bourges
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2013
Public cible (ou ayant droit)	Actifs, quels qu'ils soient
Coûts	28K€
Coûts pour l'utilisateur	Plusieurs formules, entre 55€ et 540€
Moyens	Investissement bénévole non négligeable, environ 3h/j pour : promouvoir le concept, représenter l'association, accueillir des nouveaux arrivants, gestion Internet, etc.
Contact	Se référer à l'ORT



LA MUTINERIE VILLAGE À SAINT-VICTOR-DE-BUTHON (28)

La Mutinerie Village est un espace de coworking en milieu rural qui s'adressent aux travailleurs nomades, ou mobiles, aux indépendants, mais aussi à ceux qui ont envie de travailler au vert pour boucler un dossier.

Internet, postes de travail, ordinateurs et café à volonté. Tout est prévu pour venir travailler à la Mutinerie Village. Des séjours sont même proposés puisqu'une offre d'hébergement est possible.

Au quotidien, c'est Charlotte qui gère l'espace, et chaque télétravailleur met la main à la pâte.

Nom du service	La Mutinerie Village
Maître d'ouvrage	La Mutinerie (espace de coworking à Paris)
Type de territoire	rural
Date de Création	Non communiqué
Public cible (ou ayant droit)	Actifs, quels qu'ils soient
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	40€ la journée
Moyens	Une maison de famille rénovée pour accueillir les « mutins des champs » Une personne pour gérer l'intendance sur place
Contact	Se référer à l'ORT

Qu'est-ce qui m'attend au Village ?



JE RÉSERVE !



MAIS AUSSI...



Le Syndicat Mixte Touraine Côte Sud et l'Agglomération d'Orléans ont déployé en interne des outils permettant d'effectuer des visio-conférences. Cela participe à limiter les déplacements des collaborateurs.



Exemples d'espaces de coworking à Chartres et Orléans



CONSTATS ET ENJEUX

Les préoccupations environnementales sont de plus en plus présentes au coeur des politiques publiques, notamment dans les politiques globales de mobilité.

L'enjeu de la réduction des émissions de gaz à effet de serre est prégnant, et les dispositifs et expérimentations en la matière le sont de plus en plus.

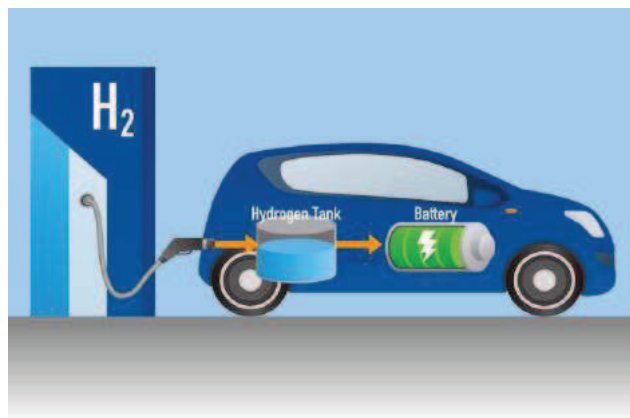
Les avancées technologiques vont permettre à la voiture électrique de se démocratiser dans les années à venir. En effet, les limites du produit s'amenuisent, en particulier la question de la durée de l'autonomie des véhicules, qui tend à être de plus en plus grande.

DESCRIPTION

Il existe deux formes principales de voitures dites propres :

- La voiture électrique : elle roule grâce à une batterie chargée avec de l'électricité. Elle ne nécessite pas de carburant.
- La voiture à hydrogène : c'est une voiture électrique mais qui produit sa propre électricité grâce à un réservoir d'hydrogène.

Ces deux systèmes nécessitent la mise en place d'équipements particuliers, permettant la recharge (soit en électricité, soit en hydrogène).



LES GRANDES ÉTAPES

TESTER SUR UN ÉCHANTILLON

Une ou deux bornes par exemple

ÉVALUER L'EXPERIMENTATION

Examiner les statistiques, les retours d'usages etc.

DÉVELOPPER LE PROJET A PLUS GRANDE ÉCHELLE

Si l'évaluation est concluante, lancer le projet à plus grande échelle (une agglomération, ou un département par exemple)

ACCOMPAGNER LES COMPORTEMENTS

Accompagner les aménagements par des services, et un suivi des usages

ANALYSE CROISÉE

<p>FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre suffisant de bornes déployées • Localisation des bornes de recharge • Favoriser le passage à l'achat d'un véhicule électrique (incitations) 	<p>FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des bornes peu pertinente • Nombre de bornes trop faible par rapport au nombre d'utilisateur • Nombre d'utilisateur trop faible • Maillage des stations trop lâche
<p>OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recherche 	<p>MENACE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Budget des collectivités

QUELQUES CHIFFRES

800

c'est le nombre de stations à hydrogènes prévues en France pour 2030

Nombre d'immatriculations de véhicules particuliers en 2014 sur la Région Centre-Val de Loire :

Véhicules par source d'énergie	2010	2014
Electrique	0	790
Hybride	337	1349

(Chiffres : SOes - MEDDE)



LES BORNES DE RECHARGE DU SDE (18)

Après l'installation de deux bornes de recharge par la ville et l'agglomération de Bourges, le Syndicat Des Énergies (SDE18) projette le déploiement de 100 bornes de recharge pour véhicules électriques.

Pour des raisons de cohérence de déploiement des bornes, le SDE récupère la compétence de l'agglomération et conserve les bornes déjà installées.

Le système de borne est sécurisé par un badge qui permet de déverrouiller les bornes et charger un véhicule. Le badge permet également de suivre, pour chaque client, l'évolution de sa consommation. Le système prévoit deux offres de charge : une lente et une rapide. Les bornes sont implantées sur des parkings existants.

En mai 2016, plus de 100 personnes utilisaient les bornes.



Nom du service	Bornes de recharge électriques
Maître d'ouvrage	SDE18
Type de territoire	Urbain , périurbain, rural
Date de Création	2012
Exploitant	Inergie
Public cible (ou ayant droit)	Automobiliste
Coûts	800K€ d'investissement pour 100 bornes + exploitation
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit jusqu'au 31/07/2016 puis grille tarifaire (en cours d'élaboration)
Moyens	800 bornes à terme, 2/3 d'ETP pour le SDE
Contact	Se référer à l'ORT

Le projet est subventionné par le département du Cher, Bourges Plus et l'ADEME. Cette dernière conditionne le versement de sa subvention à la gratuité du stationnement pour deux ans minimum pour les véhicules électriques, sur toutes les places de stationnement, hormis les emplacements réservés à la charge. Ainsi, un véhicule électrique garé mais non en charge sur un emplacement réservé est verbalisable au même titre que tout autre type de véhicule. Cette démarche est intéressante car elle permet de favoriser les véhicules électriques en offrant un avantage sur les conditions de stationnement en ville.



LES VÉHICULES À HYDROGÈNES À CHÂTEAUROUX (36)

Différentes actions ont été développées par Châteauroux Métropole afin de favoriser le développement des véhicules à hydrogène sur le territoire.

Par exemple, en janvier, a été inaugurée la journée « hydrogène et mobilité ».

Cette ambition correspond à une réelle volonté d'implanter une station de distribution d'hydrogène pour une flotte de véhicules publique ou d'entreprise.



Nom du service	Développement des véhicules hydrogènes
Maître d'ouvrage	Chateauroux Métropole
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2015
Public cible (ou ayant droit)	Automobilistes
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Non concerné pour le moment
Moyens	Différentes actions menées
Contact	Se référer à l'ORT

MAIS AUSSI...



La Communauté de communes Vierzon Sologne Berry a installé des bornes de recharge pour les véhicules électriques sur son territoire !



CONSTATS ET ENJEUX

Les déplacements liés au motif travail représentent un quart des déplacements quotidiens en France (Source Ademe).

En dehors des déplacements domicile-travail et des déplacements liés à la pause méridienne, l'activité d'une entreprise, ou d'une administration, génère d'autres types déplacements (déplacements professionnels, déplacements des fournisseurs, prestataires, visiteurs, etc.). L'ensemble de ces déplacements représentent un coût pour l'employeur, le salariés, la collectivité. Ils représentent également une source de pollution, de stress, et de fatigue.

Le « management de la mobilité » tente d'apporter des réponses pour satisfaire l'ensemble des parties prenantes, notamment au travers des Plans de Déplacements Entreprise (ou Administration), appelés désormais dans la Loi de Transition Énergétique (LTECV) «Plans de Mobilité».

DESCRIPTION

Le management de la mobilité consiste à porter une réflexion globale sur la mobilité liée à une activité, générée par une entreprise, une administration, un établissement scolaire (voir la fiche n° 1).

Dans un cadre précis (celui du Plan de Mobilité), deux types de solutions vont pouvoir être apportées pour changer les comportements de mobilité des salariés, des agents :

- Les actions visant le report modal de la voiture individuelle à des alternatives
- Les actions visant l'organisation de l'activité



LES GRANDES ÉTAPES

DIAGNOSTIC

Connaître la demande et les pratiques de mobilité

PLAN D' ACTIONS

Élaborer un plan d'actions pour favoriser le report modal et une organisation de l'activité moins consommatrice de déplacements.

SUIVI ET MISE EN OEUVRE

Suivre le suivi des actions et évaluer leur impact

ANALYSE CROISÉE

<p>FACTEUR DE SUCCÈS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communication • Bonne identification de la demande • Concertation, dialogue social 	<p>FACTEUR D'ÉCHEC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manque d'information et de communication • Manque de concertation • Pas d'accompagnement ni de suivi du Plan
<p>OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en oeuvre de la LTECV • Déménagement • Nouvel aménagement • Politique RSE • Arrivée d'une nouvelle offre de transport sur site 	<p>MENACE</p>

QUELQUES CHIFFRES

100

La LTECV oblige les employeurs de plus de 100 salariés à réaliser un Plan de Mobilité si l'entreprise est localisée dans le périmètre d'un Plan de Déplacement Urbains (PDU) à compter du 1er janvier 2018.



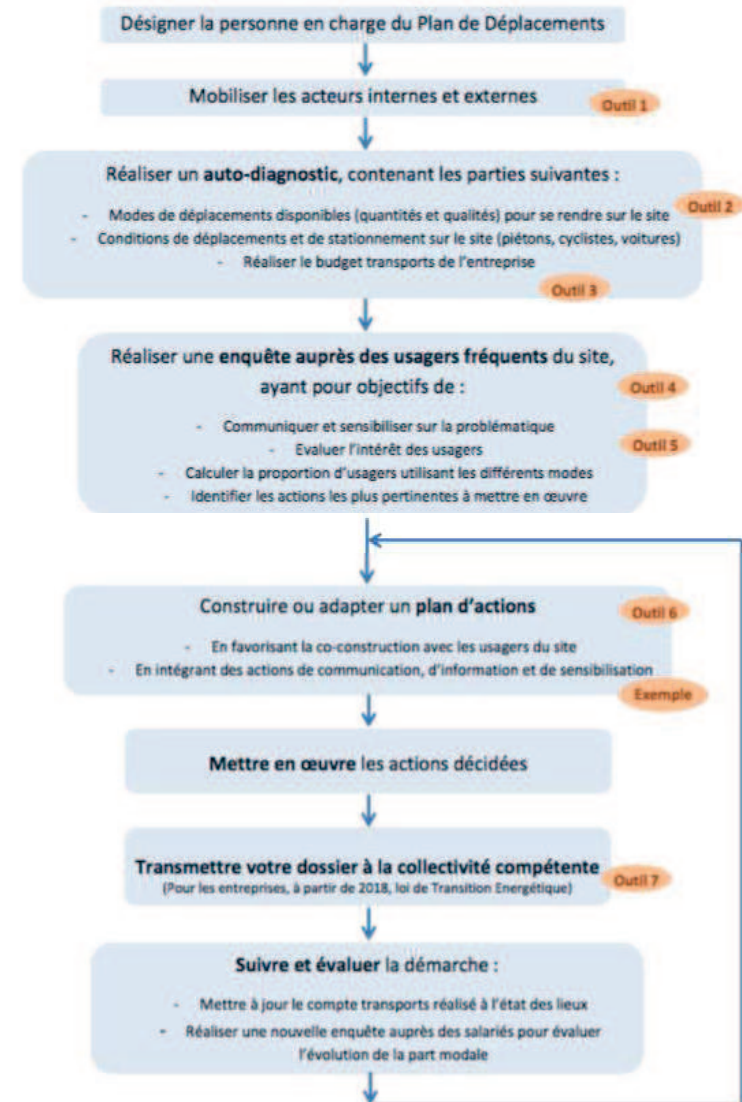
LA BOÎTE À OUTILS PDE DE L'ADEME

L'Ademe met à disposition des employeurs une boîte à outils pour la mise en oeuvre d'un plan de mobilité.

L'idée est de faciliter l'accès aux informations nécessaires pour les employeurs qui souhaitent se lancer dans une telle démarche.

La boîte à outils vise aussi à réaliser un document simplifié. Elle propose 3 fiches et 7 outils, qu'il est possible de télécharger à l'adresse suivante : <http://www.centre.ademe.fr/domaines-d'intervention/transports/plan-de-deplacements>

Nom du service	La boîte à outils
Maître d'ouvrage	Ademe Centre
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2015
Exploitant	Non Concerné
Public cible (ou ayant droit)	Employeurs
Coûts	Postes Ademe (accompagnement technique et humain)
Coûts pour l'utilisateur	Gratuit
Moyens	Poste Ademe
Contact	Se référer à l'ORT





LE PDA DE TOURS PLUS (37)

L'agglomération Tours Plus a lancé en 2009 un Plan de Déplacements d'Administration (PDA) pour les agents. Le plan a pour objet les déplacements domicile-travail des agents ainsi que leurs déplacements professionnels.

Le projet est ancré dans l'un des axes du Plan Climat.

Les actions mises en oeuvre tournent autour du covoiturage, du vélo, et de la réduction du nombre de déplacements notamment grâce à des outils de visioconférence.

Pour mobiliser les agents, l'agglomération a organisé une campagne d'information, une enquête ainsi que 6 réunions d'information.



Nom du service	Plan de Déplacements d'Administration
Maître d'ouvrage	Communauté d'Agglomération Tours Plus
Type de territoire	Urbain
Date de Création	2009
Exploitant	Non Concerné
Public cible (ou ayant droit)	Agents
Coûts	Non communiqué
Coûts pour l'utilisateur	Non concerné
Moyens	Non communiqué
Contact	Se référer à l'ORT

MAIS AUSSI...



La Région a réalisé un Plan de Déplacements d'Administration (PDA)

La DREAL Centre-Val de Loire a réalisé un PDA et mis en place des actions communes avec les entreprises implantées dans le même secteur



STMicroelectronics (Tours) a réalisé un PDE en 2004. Fin 2015, 32% des 1350 employés du site viennent travailler à pied, à vélo, en transports en commun ou en covoiturage.



Pour aller plus loin...

Si vous souhaitez en savoir davantage sur les services qui vous ont été présentés dans ce guide, rendez-vous sur le site de l'étude : <https://sites.google.com/site/mobilitecentre/home>

Vous pouvez télécharger la base de données complète comprenant les 118 services (seulement 35 sont répertoriés dans ce guide), visionner les portraits vidéos indiqué par le pictogramme sur les cinq services concernés, vous renseigner sur l'actualité de la démarche, les réunions, etc.

Si vous avez la moindre question, vous pouvez vous adresser à Anne Sophie ROUER à la DREAL Centre-Val de Loire. Ses coordonnées sont indiquées sur le site.

