

# Le Management de la mobilité

17 & 18 juin 2014 - Chambéry

4<sup>èmes</sup> journées nationales d'études



## Synthèse

En partenariat avec



# Introduction

Ces Journées des 17 et 18 juin organisées à Chambéry sur le thème du Management de la mobilité ont mis en exergue des messages forts.

Tout d'abord, le réseau viaire génère intrinsèquement un certain fonctionnement de la cité et crée automatiquement une certaine demande de mobilité. En effet, nos réseaux sont ainsi construits : ils portent en eux une métrique accélérante. Ainsi, plus on s'éloigne des centres-villes, plus on va vite, et plus la minute de trajet supplémentaire nous permet d'aller loin en accédant à un plus grand nombre d'aménités. En conclusion, avec les réseaux de transports d'aujourd'hui, plus on s'éloigne, plus on va vite et plus l'accessibilité du territoire est importante.

Cette accessibilité soulève toutefois des questions d'équité : les quelques-uns qui choisissent (rationnellement du fait de la métrique accélérante) d'habiter loin créent une désorganisation des centres-villes : voies rapides urbaines (avec leurs effet de coupure, de problème de sécurité routière), bouchons, pollutions...

Face à ce constat, les centres-villes réagissent. C'est le développement de la ville apaisée, avec la ville à 30 km/h. Aujourd'hui de grands boulevards urbains, comme l'avenue de Clichy à Paris, s'apaisent. Des aménagements simples et économes transforment ces artères automobiles en voies pour tous.

On comprend que ces aménagements prennent du temps pour se faire accepter mais une fois installés ils sont largement plébiscités. Il faut oser. Chambéry dessine la mobilité apaisée de son centre-ville depuis 25 ans et aujourd'hui, de nouvelles réflexions sont en cours. Rennes réarticule les temps de ses grands émetteurs de trafic. 3 années de négociations pour organiser les horaires du campus rennais afin de lisser l'hyper pointe du métro.

Pour revenir au premier message, la mobilité lente et la mobilité active sont le support d'une sociabilité enrichie. Luttant contre l'isolement et la solitude, fléaux modernes, les nouveaux services à la mobilité (covoiturage, auto-partage, services vélos...) réintroduisent ceux qui n'ont pas de voiture au cœur de la société et augmentent le nombre d'interactions sociales de tous. Les espaces peu denses ont également tout à y gagner.

**F**ace aux enjeux de la transition énergétique, du changement climatique, de qualité de l'air et du droit au transport pour tous, le management de la mobilité est un levier efficace pour agir. S'inscrivant à la suite des journées consacrées aux nouveaux services à la mobilité, les Journées nationales d'études sur le management de la mobilité ont délivré les résultats d'études récentes ainsi que des témoignages de solutions de mobilités innovantes françaises ou européennes. Les retours d'expériences présentés à ces journées ont montré qu'il est indispensable, dès les choix d'organisation des transports, d'intégrer la gestion de la demande des déplacements ainsi que les besoins des usagers, ou de prendre en compte les particularités des populations et des territoires. Ces journées se sont adressées à tous les acteurs concernés par la mobilité : collectivités locales, entreprises, associations, experts, bureaux d'études. Elles ont été organisées par l'ADEME, le CEREMA, le GART, le CNFPT, avec Chambéry métropole.

# Sommaire

## Journée du mardi 17 juin 2014

### OUVERTURE DES JOURNEES ..... 6

**Josiane BEAUD,**

Vice-présidente de Chambéry métropole chargée des transports, des déplacements et du schéma de déplacements et première adjointe auprès du maire de Chambéry, chargée du Rayonnement de la ville et de l'agglomération, urbanisme, transports, circulation et stationnement

### LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE A L'ERE DES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE (AOM) ..... 6

**Alexandre MAGNY,**

Secrétaire général du Groupement des autorités responsables de transport (GART)

**Christian CURE,**

Directeur à la direction technique territoires et ville du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

### COMMENT IMPLIQUER TOUS LES ACTEURS DE LA MOBILITE SUR UN TERRITOIRE ? ..... 7

**Béatrice QUINQUET,**

Responsable des services à la mobilité et de la politique cyclable, Chambéry métropole.

**Ludovic JOURDAIN,**

Directeur du Service de transport de l'agglomération chambérienne (STAC), exploitant du réseau de transports en commun

**Julien MANNIEZ,**

Directeur de l'Agence Ecomobilité

### QUEL IMPACT DES POLITIQUES DE REDUCTION DES VITESSES DE CIRCULATION ? ..... 8

**Cyrille GENRE-GRANDPIERRE,**

UMR Espace Université d'Avignon

**Anne-Julie SCHIPMAN,**  
Mission Vie urbaine et Déplacements - Pôle Espaces Publics, Mairie de Chambéry  
**Sylvanie GODILLON,**  
Chargée de recherche au bureau 6t, associée à l'UMR Géographie Cités  
**Anne FAURE,**  
Présidente de Rue de l'Avenir France

## LE TEMPS, 4EME DIMENSION METROPOLITAINE ..... 10

**Emmanuel MUNCH,**  
En thèse CIFRE (Convention Industrielle de Formation par la Recherche) avec la SNCF  
**Evelyne REEVES,**  
Responsable du bureau des temps Ville de Rennes, Rennes Métropole  
**Catherine DAMERON,**  
Chargée de mission au bureau des temps Ville de Rennes, Rennes Métropole

## LE CHALLENGE DE LA MOBILITE ..... 12

**Nordine BOUDJELIDA,**  
Directeur régional, ADEME Rhône-Alpes  
**Antoine FATIGA,**  
Vice-président de la Commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes  
**Julien MANNIEZ,**  
Directeur de l'Agence Ecomobilité  
**Xavier DULLIN,**  
Président de Chambéry métropole  
**René CHEVALIER,**  
Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Savoie  
**Éric JALON,**  
Préfet de Savoie

## Journée du mercredi 18 juin 2014

### QUEL MANAGEMENT DE LA MOBILITE EN TERRITOIRES PEU DENSES ? ..... 14

**Cécile LE QUESNE,**  
Directrice de l'aménagement et du développement durable, Communauté de communes  
Cluses Arve et Montagnes  
**Edouard SIMONIAN,**  
Conseiller régional de Rhône-Alpes délégué aux Parcs Naturels Régionaux,  
maire du Bourget-du-Lac  
**Rachel VORON,**  
Chargée de mission mobilité au Parc naturel régional du Pilat  
**Claire LABEL,**  
Directrice de l'agence de Mobilité du Nord Isère

### OPPORTUNITES OFFERTES PAR LES NOUVEAUX SERVICES A LA MOBILITE EN TERRITOIRES PEU DENSES ..... 16

**Alain JEAN,**  
Président de « Covoiturons sur le Pouce »  
**Solenne COLOSIMO,**  
Tisséo - Syndicat Mixte des Transports en Commun

**Martin LESAGE,**  
Directeur d'Alpes Auto Partage - Citelib  
**Edouard PROST,**  
Directeur adjoint du Parc naturel régional du Haut-Jura  
**Giorgio GIOVANNINI,**  
Directeur de Mobilité  
**Martin BEUTLER,**  
fondateur et directeur de Taxito

## LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE COMME OUTIL D'INCLUSION SOCIALE ..... 20

**Elodie CHABERT,**  
Coordinatrice de projet pour L'Heureux Cyclage  
**Etienne FORGET,**  
Chargé de mission mobilité solidaire de l'Agence Ecomobilité  
**Sandrine DE-BORAS,**  
Responsable Innovation France à la Direction de la Stratégie et de l'Innovation Transdev

## CONCLUSIONS ..... 22

**Sandrine GOURIN,**  
Conseiller formation en charge des domaines aménagement et développement  
des territoires - Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT)  
**Johan RANSQUIN,**  
Chef du service transports et mobilité - Agence de l'environnement et de la maîtrise  
de l'énergie (ADEME)



## Journée du mardi 17 juin 2014

### OUVERTURE DES JOURNEES

**Josiane BEAUD**, vice-présidente de Chambéry métropole chargée des transports, des déplacements et du schéma de déplacements et première adjointe auprès du maire de Chambéry, chargée du Rayonnement de la ville et de l'agglomération, urbanisme, transports, circulation et stationnement

En termes de positionnement, Chambéry est une ville qui s'est développée dans un contexte géographique assez contraint compliquant l'organisation des mobilités. Face au double constat d'une réduction des rejets de l'industrie dans l'atmosphère et de l'augmentation des transports, l'enjeu consiste à entamer une réflexion de façon à opérer à l'avenir des progrès semblables à ceux de l'industrie. Les travaux et innovations sont un élément déterminant pour y parvenir. Chambéry métropole a incontestablement fait progresser la mobilité, notamment à travers le programme ambitieux de mobilité. A l'heure actuelle, il convient de réfléchir plus globalement avec certainement une meilleure prise en compte de la multi-modalité compte tenu du contexte géographique. Une première étape consiste à construire une vraie complémentarité des modes de transport. Pour ce faire, les autorités organisatrices de transport devront travailler davantage ensemble. Une autre problématique visera à cibler les mobilités quotidiennes domicile-travail qui génèrent le plus de déplacements et de difficultés pour les utilisateurs. Les zones d'habitats, les zones d'activités, les lycées et collèges doivent constituer une base de réflexion sur la mobilité car elles sont structurantes. En outre, un enjeu sera de construire le lieu où tous les modes de déplacement peuvent être complémentaires, autrement dit les pôles multimodaux. La prise en compte des différents modèles de fonctionnement sur les territoires sera également essentielle pour s'adapter à la vie des personnes, les problématiques étant distinctes selon la localisation.

Un autre élément structurant pour les travaux est la nécessité pour Chambéry de réfléchir à la construction d'une autorité organisatrice, au-delà de celle de Chambéry métropole, les déplacements n'étant pas limités à l'agglomération. En conclusion, le management de la mobilité est extrêmement difficile car il nécessite de s'adapter en permanence au territoire, à ceux qui se déplacent, mais également de travailler sur le sujet de l'innovation des modes de transport. Un objectif est de permettre aux collectivités de mettre en place le droit au transport en optimisant au mieux les ressources financières contraintes.

### LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE A L'ERE DES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE (AOM)

**Alexandre MAGNY**, secrétaire général du Groupement des autorités responsables de transport (GART)

Le GART œuvre afin d'élargir les compétences confiées aux autorités organisatrices de transport. L'objectif est de créer de véritables Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). A ce titre, la promulgation de la loi MAPTAM est une avancée positive qui concrétise un travail de longue haleine du GART. Afin d'atteindre les objectifs de report modal fixés, les collectivités devront diversifier leur offre de transport sans exclusive, chaque mode de transport disposant de sa propre zone de pertinence. Par ailleurs, dans un contexte de crise économique, l'absence de solution de mobilité contribue à l'exclusion sociale dans le péri-urbain et les zones à faible densité de population en rendant encore plus difficile le retour à l'emploi.

Les échanges d'expériences sont indispensables pour que le GART remplisse son rôle d'interface et de plate-forme d'échanges entre les différentes AOM. Enfin, au-delà des problématiques de l'offre, la gestion de la demande de déplacement revêt une importance considérable en termes de réduction de la vitesse en ville dans l'objectif de faciliter le déplacement et d'améliorer la qualité de l'air.

**Christian CURE**, directeur à la direction technique territoires et ville du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

La notion de management de la mobilité est liée à des enjeux de transition énergétique et à une conception nouvelle de la mobilité au service des citoyens et de la qualité de vie. Dans ce domaine, l'existence du programme européen EPOMM est à souligner, car il rassemble des expériences intéressantes. Sa vision du management de la mobilité est la promotion des transports durables et la gestion de la demande de transport en voiture, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Les mesures dites douces en sont le fondement, en visant le plus souvent à améliorer la performance des mesures dites dures en matière de transport urbain. Les mesures de management de la mobilité n'entraînent pas nécessairement d'importants investissements financiers tout en permettant de maintenir le ratio coût/bénéfices à un niveau élevé.

En matière d'actualité, l'année 2014 est très riche en termes d'avancées au plan législatif, de travaux menés dans le cadre du plan « Modes actifs » mis en place par le Ministère des transports dont une première expérimentation sur le sujet des indemnités kilométriques pour les employés se rendant à vélo à leur travail.

Le CEREMA participe pleinement à la diffusion des expériences et bonnes pratiques et contribue à lever le frein des nouveaux services à la mobilité à travers la réalisation de guides de référence sur le conseil en mobilité, les transports à la demande, le covoiturage, et prochainement sur l'autopartage. Une prochaine étape consistera à mettre en ligne un observatoire national des nouveaux services à la mobilité permettant de mettre à disposition de tous l'ensemble des repères afin de progresser sur le champ de l'innovation.

## COMMENT IMPLIQUER TOUS LES ACTEURS DE LA MOBILITE SUR UN TERRITOIRE ?



**Béatrice QUINQUET**, responsable des services à la mobilité et de la politique cyclable, Chambéry métropole

L'environnement montagnard de Chambéry, la voie rapide qui permet de traverser l'agglomération et la périurbanisation rendent à priori, le vélo ou les transports en commun difficilement compétitifs. Cependant au-delà de ce premier abord dissuasif, des potentialités existent. D'une part 75 % de la population de Chambéry métropole habite et travaille dans la Cluse sans dénivelé, d'autre part 50 % des déplacements font moins de 3 km et la moyenne des déplacements est de 5.5 km, distance compétitive pour les modes alternatifs à la voiture. Face à ce constat, le management de la mobilité a pour objectif de démontrer, chiffres à l'appui, que des solutions sont possibles. Il s'agit avant tout d'une question d'accompagnement, d'information et de changement culturel.

Celui-ci s'inscrit dans la durée, ainsi les élus s'intéressent depuis plus de 30 ans à cette question bien que le territoire ne prédispose pas à une mobilité particulière. Le premier schéma deux-roues date de 1977, le travail sur la sécurisation des déplacements à pied de 1980. Ce terreau culturel et historique permet d'avancer vers le changement d'usage des modes de transport. Le plan de déplacements urbains (PDU) de 2004 s'inscrit dans ce contexte, et s'appuie sur trois axes : les transports en commun, les deux-roues et les services à la mobilité. Il vient donner un cadre à la mise en œuvre du management de la mobilité. Cette mise en œuvre s'est appuyée sur les principes suivants :

- **l'expérimentation** : les expérimentations menées sur plusieurs années ont servi de point de départ, permettant de valider un dispositif avant de l'adopter. Ce fonctionnement est proactif car la demande de la population est peu importante à l'origine, dans un contexte où le territoire est peu congestionné et le stationnement relativement aisé.
- **la complémentarité** : des services complémentaires ont été créés entre 2002 et 2013 en cherchant à répondre aux nouvelles pratiques modales et à toute la chaîne de déplacement : une vélostation, une centrale de mobilité, le covoiturage, la subvention sur le vélo à assistance électrique, l'autopartage, les mobilités solidaires, les courses à vélo...
- **la lisibilité** : la cohérence de ces services a été renforcée en favorisant leur lisibilité grâce à une charte de communication rassemblant toutes les initiatives.
- **la visibilité** : le principe a également consisté à travailler avec la même structure pour la vélostation et le management de la mobilité, ce fonctionnement ayant l'avantage de faciliter la communication sur le management de la mobilité en profitant de la notoriété de la vélostation.
- **un guichet unique** : en 2014, un guichet unique d'information sur la mobilité Mobil'Conseils a été créé.
- **des acteurs de la mobilité multi culturels** : un dernier point est le choix d'une action élaborée avec des partenaires mobilité multiples permettant ainsi de s'appuyer sur leurs réseaux et leurs compétences. Ces acteurs de la mobilité sont notamment Transdev, l'agence Ecomobilité, la Scic Alpes auto partage, le Conseil Général, l'association Roue libre. Des partenariats croisés sont mis en œuvre entre ces acteurs de compétences et cultures variées.
- **des partenariats pragmatiques** : au-delà, des acteurs institutionnels sont aussi associés aux actions sur la mobilité, parmi lesquels la CCI, la Chambre des Métiers, la CAF, les Comités sportifs départementaux, la gendarmerie ou la police nationale, mais également des partenaires privés comme les commerçants, les vélocistes, les associations sportives et les médecins.

## Ludovic JOURDAIN, directeur du Service de transport de l'agglomération chambérienne (STAC), exploitant du réseau de transports en commun

Le véritable concurrent pour le STAC est la voiture particulière, notamment en auto-solisme. Le développement de la communication sur l'ensemble des modes alternatifs à la voiture permet de constater un bénéfice pour le réseau de transport en commun.

D'un point de vue historique, le produit Mobil'Conseils ayant été cogéré au départ par les équipes du STAC et de l'agence Ecomobilité, une forte collaboration a ensuite persisté. En termes de résultats, l'efficacité de la communication est démontrée par les résultats de fréquentation enregistrés sur le réseau dans un contexte de forte communication multi-modale. De ce point de vue, le groupe Transdev possède un panel d'intervention technique assez large. Son savoir-faire lui permet d'être à l'écoute du territoire et de détecter les diverses problématiques lui permettant de développer un mode d'organisation spécifique selon les cas. L'association à une structure locale fait également partie du mode opératoire. Cette démarche s'adapte au projet de mobilité du territoire.

Concernant l'aspect communication avec l'utilisateur, la démarche est celle du marketing individualisé. Dans ce domaine, une opération sera lancée prochainement sur le territoire de Chambéry adaptant une démarche utilisée sur d'autres agglomérations. L'objectif est de communiquer autour d'une zone de desserte forte du réseau afin de faire connaître l'offre de transport, favoriser le premier essai. Cette campagne comprend également un suivi permettant d'analyser l'évolution du comportement des usagers. Au-delà, une innovation essentielle consiste à développer le fonctionnement d'une communication en temps réel de l'information.

## Julien MANNIEZ, directeur de l'agence Ecomobilité

La collaboration de l'association avec le groupe Transdev est simple car elle repose sur les personnes et leur compréhension de l'intérêt d'être associé aux réflexions de mobilité globale du territoire. Ce fonctionnement permet à chaque structure de profiter des richesses de l'autre. L'agence Ecomobilité est aussi dans une relation partenariale avec l'agglomération dont le dynamisme repose sur le partage du savoir-faire afin de proposer des projets ambitieux à la collectivité. Concernant la double gestion, elle est plutôt considérée comme une force. La notoriété de la vélo station est un moyen de légitimer la structure d'un point de vue du conseil en mobilité. En revanche, la faiblesse du dispositif vient de ce que l'agence est identifiée au service vélo alors que son conseil possède un champ plus large. L'objectif est d'arriver à profiter des forces en limitant la faiblesse.

## QUEL IMPACT DES POLITIQUES DE REDUCTION DES VITESSES DE CIRCULATION ?

- L'homogénéisation des vitesses, condition d'une mobilité plus durable ?



### Cyrille GENRE-GRANDPIERRE, UMR Espace Université d'Avignon

Les réseaux routiers dépendent de nombreux opérateurs et sont rarement considérés comme un tout fonctionnel. Le positionnement des travaux consiste à décrire les réseaux du point de vue de leur accessibilité et à les relier aux effets induits en termes de mobilité.

S'agissant des réseaux hiérarchisés par la vitesse, une constatation est qu'ils produisent des externalités négatives. En effet, les trajets automobiles apparaissent d'autant plus efficaces que leur portée en kilomètres augmente. Cette hiérarchisation du réseau rend très difficile la concurrence modale quand la portée des déplacements augmente, la supériorité de l'automobile étant inscrite dans la structure. Enfin, l'accessibilité n'étant pas proportionnelle au temps de transport, les réseaux hiérarchisés facilitent la distanciation des lieux de vie qui n'est pas payée à son juste coût en termes de temps de transport par les individus.

En termes d'alternatives, une possibilité consiste à opter pour des réseaux plus homogènes et plus lents. Cette option a été testée par une simulation multi-agents afin de constater les effets de la structure des réseaux sur les pratiques de mobilité et les choix de localisation. Elle révèle que des réseaux plus homogènes favorisent des comportements basés sur la proximité physique (ex : choix de commerces moins éloignés du domicile), mais aussi une baisse de la qualité de l'accessibilité et de la satisfaction individuelle.

En conclusion, pour une mobilité plus durable, il est nécessaire d'agir conjointement sur les conditions du transport ainsi que sur les localisations (emplois, logements, commerces) : « une ville lente et accessible » seul moyen de garantir l'accessibilité et de permettre les conditions d'une mobilité durable. Le réseau n'est pas simplement un support passif du déplacement, mais il génère de nombreuses interactions. Le management de la mobilité concerne la gestion de l'offre, mais aussi de la demande.



- **Ville à circulation apaisée : sécuriser l'espace urbain et fluidifier le trafic**



**Anne-Julie SCHIPMAN, Mission Vie urbaine et Déplacements - Pôle Espaces Publics, Mairie de Chambéry**

La ville de Chambéry est pionnière dans le domaine de la modération du trafic et la mixité des modes de déplacement à travers une histoire politique longue de 35 ans. A fin 2013, environ 30 % du linéaire de voirie de Chambéry est affecté en zone 30, zone de rencontre et aire piétonne.

La modération des vitesses a notamment pour avantages de sécuriser l'espace urbain public pour les usagers et d'orienter le trafic local vers les voiries locales. En termes d'indicateurs de la politique d'apaisement des vitesses, la courbe d'accidentalité met en relief une diminution notable du nombre de victimes de 1979 à ce jour.

L'objectif de l'étude est d'obtenir une vision globale de l'organisation des zones apaisées à Chambéry afin de coordonner leur généralisation et d'intégrer les évolutions en termes de transport et d'espace public. La définition généralisée de ces zones repose sur des critères objectifs (connus, suivis, mesurables), approuvés par les gestionnaires de voirie et par les usagers institutionnels, pour une mise en cohérence et en lisibilité avec vision globale, dans un contexte réglementaire incitatif. S'agissant du zonage des vitesses, la méthode consiste à caractériser le plus objectivement possible l'espace public en tant qu'espace de vie d'une part et lieu de circulation d'autre part. Un score « fonction circulatoire » est affecté à chaque voie permettant d'élaborer une hiérarchisation des voies à Chambéry (artères principales, artères secondaires, desserte locale, desserte fine) en parallèle de l'établissement d'un score « intensité urbaine ». Le zonage des vitesses découle du croisement de la fonction circulatoire et de l'intensité urbaine. Toutes les voies secondaires, dessertes locales et dessertes fines ont été classées comme zones apaisées ; les voies principales de circulation sont affectées en zone 30 ou 50 avec des aménagements ponctuels selon l'intensité de vie urbaine (forte, moyenne, faible).

Les voies exploitées à 50 km/h dans le zonage cible correspondent à 23 % du linéaire global de voirie ; une grande majorité d'entre elles bénéficient d'aménagements ponctuels.

La mise en œuvre du zonage interviendra après arbitrage et validation politique. Les modalités de la phase de concertation seront également arrêtées. La programmation des aménagements tiendra compte de la facilité de mise en œuvre (coûts) et de la cohérence avec les autres projets en cours.

- **Résultats de l'expérimentation de la limitation à 30 km/h sur l'Avenue de Clichy à Paris**



**Sylvanie GODILLON, chargée de recherche au bureau 6t, associée à l'UMR Géographie Cités**

Afin de réduire les émissions de polluants locaux dans Paris, la ville de Paris a décidé de limiter la vitesse de circulation réglementaire sur certains axes structurants (avenue de Clichy, rue de la Pompe, rue Oberkampf, etc.). 6t-bureau de recherche a accompagné la ville de Paris dans l'évaluation de cette expérimentation autour de l'avenue de Clichy.

L'objectif était de comprendre les effets pressentis par les usagers concernant la limitation à 30 km/h avec des aménagements ponctuels sur un axe avec une fonction circulatoire et une intensité urbaine fortes. L'enquête réalisée sur le ressenti des usagers, avant et après l'expérimentation, ne révèle pas de changement du point de vue de la perception de la vitesse, qui reste élevée en dehors des heures de pointe, ni du point de vue de la perception du danger qui persiste. En revanche, le sentiment d'une amélioration de la traversée pour les piétons est partagé à la fois par les automobilistes et les piétons.

L'expérimentation montre que l'acceptation de la limitation est forte, même de la part des automobilistes et des usagers de deux-roues motorisés, avec plus de 80 % des personnes interrogées (échantillon de plus de 1 000 personnes) qui se déclarent favorables à une telle mesure. En matière d'effets positifs pressentis avant l'étude, les usagers espéraient une avenue moins dangereuse ; les effets négatifs pressentis étaient une augmentation des temps de parcours et des embouteillages. L'état de la littérature montre que l'application de ce type de mesure réduit en effet l'insécurité routière sur l'axe et n'augmente pas les temps de parcours ni les embouteillages.

La question de l'aménagement des axes structurants est problématique. Il ne peut s'agir de la mise en œuvre d'une zone 30 classique avec un apaisement des circulations, comme à Chambéry, mais plutôt d'un objet urbain restant à définir.

Les changements de perception nécessitant un temps d'adaptation assez long, il pourrait être utile de mener de nouvelles enquêtes d'ici quelques années afin de les évaluer. L'acceptation des mesures est plutôt forte, signifiant qu'elles peuvent être facilement mises en application.

- Retours sur des exemples européens de villes à 30 km/h



Présentation

## Anne FAURE, présidente de Rue de l'Avenir France

De nombreuses grandes villes d'Europe ont conclu à la nécessité de modérer le trafic bien que leurs objectifs diffèrent : aux Pays Bas, la sécurité des enfants ; en Allemagne, les pollutions et nuisances ; au Danemark, la qualité de vie ; en Italie, la protection du patrimoine bâti et en France, l'embellissement des centres villes.

En termes de modèle, le concept du Woonerf est apparu aux Pays-Bas dans les années 70 et a également été implanté en Allemagne. Dans ces deux pays actuellement, 80 % du réseau urbain roule à 30 km/h. L'aménagement de la première réalisation à Hennef en Allemagne, très simple, consiste en une bande centrale afin de faciliter les traversées et réduire les chaussées. Les villes allemandes ont le réflexe de réduire la vitesse et bénéficient de zones piétonnes étendues.

D'autres initiatives sont les quartiers « sans voiture » ou « pauvres en voiture » qui prennent le relais dans les années 90. Un autre mouvement concerne les espaces partagés (shared spaces) avec une expérience dans le nord des Pays-Bas consistant à supprimer la signalétique et les feux tricolores de certains carrefours, l'objectif étant de faire appel au respect mutuel.

Sur le territoire suisse, le modèle bernois considère souhaitable que les quartiers soient limités à 30 km/h et les grandes artères à 50 km/h. Il inspire de nombreuses villes françaises car des études révèlent que les piétons ont un risque accru de blessures mortelles selon la vitesse du véhicule. Dans le centre ville de Zürich, 100 zones 30 ont été mises en place une même année.

Un exemple majeur concerne la ville de Graz en Autriche qui a été la première à avoir limité à 30 km/h toute la surface du centre ville, à l'exception des grandes artères, il y a 25 ans.

En termes d'enjeux, à l'heure actuelle, Berlin et de nombreuses villes ont décidé l'application de la limite de 30 km/h durant la nuit sur une grande partie de la ville pour réduire le bruit. Le débat sur la mise à 30 km/h des voies lourdes est également lancé en Allemagne.

Concernant les exemples dans le sud de l'Europe, on peut citer le concept de « ramblas » utilisé à Barcelone qui est repris dans les nouvelles opérations d'urbanisme. En Italie, les Zones à Trafic Limité (ZTL) constituent un système de modération du trafic répandu dans toute l'Italie. Le trafic automobile y est réservé aux riverains et à certains types d'activités.

Ces zones sont quadrillées par du transport collectif et des parkings de dissuasion sont présents à leur entrée. Ces ZTL sont déclinées en fonction du contexte de chaque ville.

En France, l'association Rue de l'Avenir est à l'initiative d'une campagne d'apaisement de la circulation visant le milieu urbain. De nombreuses villes adhèrent maintenant au concept dont la réflexion avait été initiée dans les années 1980 avec une opération expérimentale de l'État. Les villes pionnières en France de la limitation à 30 km/h (2005) sont Lorient, Fontenay-aux-Roses, et plus récemment Fontainebleau. En outre, la ville de Nantes expérimente la première ZTL française. Une initiative majeure est également l'Initiative Citoyenne Européenne « 30 km/h, redonnons vie à nos rues » qui a débuté en Allemagne. Au bout d'une année d'existence, elle regroupe 76 associations dans 18 pays européens.

Malgré le nombre de signatures inférieur aux prévisions, cette initiative constitue un signal fort et un effet de levier pour certaines actions en cours.

En termes de réduction de la vitesse, les effets objectifs sont davantage de sécurité pour les piétons, plus de confort pour le vélo et moins de bruit. En revanche, certains effets sont discutés, tels la pollution ou bien les reports de mode. Les effets subjectifs sont une meilleure qualité de l'espace public, une meilleure qualité de vie, un meilleur partage de la rue (retour des enfants et des seniors dans l'espace public).

Une enquête belge révèle que 50 % de la population est d'accord pour fixer la limite de vitesse à 30 km/h dans les villes et les villages. A ce jour, peu d'exemples de retour en arrière sont disponibles.

## LE TEMPS, 4EME DIMENSION METROPOLITAINE

- Harmonisation des horaires de travail : en finir avec l'heure de pointe ?



Présentation

## Emmanuel MUNCH, en thèse CIFRE (Convention Industrielle de Formation par la Recherche) avec la SNCF

La question du temps fait sens en ville dans les espaces denses. A la campagne, la conception économique du temps est souvent moins prégnante. Les horaires de travail sont au cœur de ces temporalités urbaines, qui rythment les activités et les mobilités quotidiennes. Il semble qu'il existe un déterminisme allant de la simultanéité des horaires de travail

vers la concentration des déplacements en heures de pointe. Une suggestion est que ces heures de pointe, désignées comme temporalité collective, sont moins le fruit d'une concertation consciente que le résultat de l'addition anarchique des horaires de chaque salarié ou établissement qui cherche à optimiser son temps et son objectif individuel.

A partir de ce constat, une proposition est de territorialiser, collectiviser la problématique des horaires de travail afin d'étaler les flux à l'heure de pointe. L'objectif est alors de collaborer entre transporteurs, travailleurs, collectivités, employeurs, pour co-construire un décalage des horaires sur un même territoire. Ce résultat qui paraît simple est complexe à mettre en œuvre car l'emploi du temps touche à la vie des personnes.

Ce projet collaboratif ne comporte pas d'incitations financières, mais il repose sur la volonté des utilisateurs. En termes d'horaires, il n'est pas question d'horaires flexibles, mais de l'instauration d'un horaire précis. Les établissements publics (lycées, hôpitaux, etc.), générateurs de temps et de mobilité simultanée, sont concernés. L'objectif est l'heure de pointe du matin dans les transports en commun.

En termes de méthode, le processus est basé sur le diagnostic. Il consiste à identifier les zones et la chronologie des périodes critiques sur le réseau de transport, à confronter ces concentrations spatio-temporelles des mobilités avec les horaires des générateurs de temps.

On peut aussi imaginer une planification différentielle des horaires de travail par l'instauration de la semaine de travail compressée (4 jours), pour une partie des salariés.

En conclusion, l'évaluation est un élément essentiel. Pour assurer la réussite de tels projets, il convient d'offrir des solutions à la carte sans oublier les besoins des travailleurs et employeurs. L'échelle du quartier ou du parc d'activité paraît la plus adaptée, avec des décalages d'horaires de l'ordre de la demi-heure. Les partenaires potentiels sont les grands établissements administratifs et publics, les universités, les entreprises tertiaires et quaternaires. Les groupes cibles répondant le plus favorablement à ces changements d'horaires sont les étudiants, jeunes, célibataires, cadres, hauts revenus, par opposition aux parents et personnes habitant loin qui ont moins de marge de manœuvre en termes d'horaires.

- **Le management des temps de la ville : l'exemple de Rennes**



Présentation

**Evelyne REEVES**, responsable du bureau des temps Ville de Rennes, Rennes Métropole -  
**Catherine DAMERON**, chargée de mission au bureau des temps Ville de Rennes, Rennes Métropole

Le contexte de Rennes est particulier avec une ligne de métro desservant l'un des principaux sites universitaires. Dans les années 2009-2010, un effet de saturation a été constaté sur le créneau 7h40 à 8h00, accompagnée d'une dégradation des conditions de transport en termes de confort et de sécurité des passagers.

En termes de solution, une première option technique consistait à augmenter les structures. Une autre alternative était d'agir sur le comportement des utilisateurs en travaillant avec les générateurs de temps via la constitution d'un groupe de travail. Les analyses ayant permis de démontrer que l'université de Rennes 2 avait le plus fort impact sur le phénomène, le choix retenu a été de décaler les cours pour certaines filières.

En termes d'évaluation de l'expérimentation, l'impact est positif. Malgré une augmentation globale de la fréquentation du métro en 2013, on constate un écrêtement des flux métro en hyper-pointes du matin et une baisse de la charge moyenne des rames. Le confort et la sécurité des voyageurs ont par ailleurs été améliorés. A plus long terme, il conviendra de revisiter le concept pour l'étendre au réseau routier afin d'anticiper les congestions à venir liées à l'urbanisation croissante.

## LE CHALLENGE DE LA MOBILITE

### Nordine BOUDJELIDA, directeur régional, ADEME Rhône-Alpes

Depuis sa création en 2011, le nombre de participants au Challenge de la mobilité n'a cessé de croître. La mobilité est un sujet emblématique, au cœur des questionnements de la maîtrise des consommations d'énergie et de la transition énergétique. Les responsables, cadres et salariés des entreprises et des organisations qui concourent au Challenge méritent d'être salués pour leur investissement.

La journée du Challenge de la mobilité démontre que des actions de sobriété et d'efficacité énergétiques permettent de réaliser de véritables économies d'énergie sans qu'il soit besoin d'investissements coûteux. Rappelons-nous que la technologie apportera de nombreuses réponses au défi climatique, mais qu'elle ne constitue pas l'essentiel.

Le Challenge de la mobilité prouve que par les actions volontaristes et l'engagement des participants, changer ses habitudes n'est finalement pas si contraignant.

### Antoine FATIGA, vice-président de la Commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes

Depuis 2006, le Conseil Régional Rhône-Alpes a mis en place une politique appelée « politique régionale modes doux ». Les actions visent à inciter l'utilisation des modes doux, autour de 4 axes : inciter, fédérer, diffuser et innover. Pour l'innovation, le lancement d'un appel à projets a permis de recueillir 26 projets dont certains très innovants en matière de déplacements, d'environnement, d'énergie, mais aussi de santé. Dans l'objectif de s'appuyer sur les acteurs régionaux, la Région fédère déjà plus de 100 acteurs et donne l'opportunité aux collectivités de bénéficier de journées d'expertise. Un autre enjeu est la mutualisation des ressources économiques et énergétiques. En termes de réalisations, des efforts sont effectués en matière de services Ter ; le projet du pôle multimodal de Chambéry avec une Vélostation de 600 places est également un élément essentiel. A noter, la région réserve une enveloppe de 4,2 M€ par an sur le sujet de l'écomobilité.

Concernant le Challenge de la mobilité, 700 établissements ont rendu des résultats sur les 800 établissements inscrits. Les participants, au nombre de 35 000, ont parcouru 535 000 km en modes alternatifs à la voiture individuelle (aller simple, ce qui fait plus d'1 million de km aller retour). Cet excellent résultat représente une augmentation de 30 % du point de vue des entreprises participantes, de 20 % pour les salariés et de 20 % en kilométrage. Cet événement est devenu une animation importante pour de nombreuses entreprises et constitue un élément de leur politique globale et d'insertion des salariés. Pour la Région, il permet le recours à de nombreux relais locaux, mais également de fédérer des initiatives locales. Nous tenons à les remercier, cette réussite est surtout la leur.

### Julien MANNIEZ, directeur de l'agence Ecomobilité

Les entreprises de la région Rhône-Alpes ont été incitées à relever le défi consistant à venir au travail autrement qu'en voiture individuelle. Chaque année, le territoire de Chambéry métropole a la volonté de se démarquer au niveau régional. Les résultats confirment que cet objectif est atteint une fois de plus cette année. 108 entreprises de Chambéry métropole ont participé au Challenge du 5 juin, avec près de 2 000 participants.

Le principe du Challenge de la mobilité est de récompenser le meilleur taux de participation des entreprises, 4 catégories étant primées. En cas d'ex-æquo, le meilleur report modal est primé.

### Xavier DULLIN, président de Chambéry métropole

Pour le respect de la durabilité de la planète, il semble indispensable de respecter les grandes orientations prises lors des sommets pour la terre.

Une constatation est que les générations nouvelles prennent spontanément les réflexes de l'éco-responsabilité. A l'échelle de Chambéry métropole, un certain nombre de démarches ont été impulsées. Le quotidien, la pédagogie, l'exemplarité permettront l'atteinte de ces objectifs. Le Challenge de la mobilité s'inscrit pleinement dans cet esprit de responsabilité. La performance du bassin d'emploi est saluée.

### René CHEVALIER, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Savoie

Le sujet de l'éco-responsabilité est au cœur des réflexions. Une constatation est que l'utilisation des déplacements alternatifs a également des effets positifs en termes de stress des salariés. Il convient de développer encore ces initiatives. En matière de voiture électrique, un souhait serait de multiplier les points de rechargement.

## Éric JALON, préfet de Savoie

Dans un pays où l'image de la transition énergétique peut être vécue comme punitive, l'état d'esprit de cette manifestation est remarquable. La valorisation des modes doux et de l'inter-modalité permet d'avancer sur le sujet de la transition énergétique écologique. Cette dernière suppose les transferts vers d'autres modes de transport ou de consommations énergétiques. Ces avancées ont également des conséquences vertueuses sur la qualité de l'air qui constitue un enjeu majeur, sur lequel l'agglomération de Chambéry a entamé des réflexions. Les résultats du Challenge sont donc encourageants dans l'objectif d'un changement de mode de vie sur ces sujets.

### • Résultats du Challenge de la mobilité :

Quelques chiffres : les participants ont utilisé pour 6 % la marche à pied, 8 % les transports en commun, 16 % le vélo, 12,5 % le train, 32 % le covoiturage, 23 % la combinaison de plusieurs modes, 1,5 % d'autres modes de déplacement (ex : trottinette). La moyenne est de 11,6 km/salarié pour se rendre au travail.

### • Remise des trophées aux lauréats du territoire de Chambéry :

#### Catégorie des entreprises de moins de 5 salariés :

16 entreprises du territoire de Chambéry ont concouru avec un taux de participation de 83 %. Les 3 entreprises récompensées ont un taux de participation de 100 %.

N° 1 : *Claire LUCAS*, Urbaniste paysagiste.

N° 2 : *Entreprise JCB* imagerie.

N° 3 : *Atelier BDA*, bureau d'étude urbanisme et environnement.

#### Catégorie des entreprises de 5 à 19 salariés :

28 entreprises du territoire de Chambéry ont concouru avec un taux de participation de 83 % dont 10 ont un taux de participation de 100 %.

N° 1 : *Eneos*, bureaux d'ingénierie et de maîtrise d'œuvre sur l'efficacité énergétique des bâtiments.

N° 2 : *Atemia*, conseil en développement durable.

N° 3 : *Syndicat mixte de métropole Savoie*.

#### Catégorie des entreprises de 20 à 99 salariés :

45 entreprises ont concouru avec un taux de participation de 44 %.

N° 1 : *Cabinet Ladouce et Perrier-Gustin*.

N° 2 : *Bureau ITF*, bureau d'étude technique environnementale.

N° 3 : *ÖkoFEN*, spécialiste en chauffage, granules et bois.

#### Catégorie des entreprises de plus de 100 salariés :

19 entreprises ont concouru avec un taux de participation de plus de 30 %.

N° 1 : *Direction départementale des finances publiques* (64,7 % de participation).

N° 2 : *Établissement d'enseignement et de formation professionnelle agricole de la Motte-Servolex* (58,4 % de participation).

N° 3 : *Centre technique municipal de Chambéry* (50 % de participation).



CHALLENGE MOBILITÉ RHÔNE-ALPES  
AU TRAVAIL J'Y VAIS AUTREMENT  
Trophée Chambéry métropole 2014



## QUEL MANAGEMENT DE LA MOBILITE EN TERRITOIRES PEU DENSES ?

- Le projet européen SustraMM : améliorer les stratégies de transport des petites communes et espaces ruraux



**Cécile LE QUESNE**, directrice de l'aménagement et du développement durable, Communauté de communes Cluses Arve et Montagnes

La ville de Cluses compte 18 000 habitants contre 44 000 habitants pour la Communauté de communes qui se compose de 4 communes plutôt urbaines et 5 communes plus rurales de moyenne montagne et haute montagne avec des stations de ski. Les enjeux sont à la fois urbains et ruraux avec des interconnexions à tisser entre ces territoires. Dans le cadre du programme européen EnercitEE, le sous-projet SustraMM a été élaboré avec plusieurs partenaires dont une université. Ses objectifs étaient d'encourager à la fois les citoyens et les décideurs à travailler sur leur changement de comportement en matière de déplacement, via l'amélioration, l'introduction et la compréhension de mesures dites douces. L'idée était de s'appuyer sur les bonnes pratiques existantes dans les régions comme support de sensibilisation et d'information. Un enjeu était également d'élaborer des lignes directrices et des recommandations.

S'agissant des résultats, des bus gratuits, éco-performants et accessibles ont été mis en place, mais également des vélos électriques pour les déplacements internes à la collectivité. Une réflexion est en cours du point de vue de l'optimisation et de l'élargissement du réseau en association avec une offre de ligne de transport à la demande. Des actions de sensibilisation grand public sont développées. Enfin, un discours original sur la mobilité est proposé via l'organisation d'un festival de musique gratuit pour lequel des navettes intercommunales gratuites sont mises en place. En matière de productions, un guide de bonnes pratiques et un recueil de recommandations à destination des élus et décideurs ont été élaborés. Un enjeu est d'organiser le transport collectif dans les espaces ruraux dont une caractéristique est l'attractivité croissante. Dans ce cadre, les recommandations sont de soutenir les initiatives des acteurs, notamment des associations, et d'organiser le cadre réglementaire. Un autre objectif consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines dans un contexte global d'engagement politique en faveur de l'environnement. Un enjeu sera également de favoriser l'accès aux services, aux commerces et à l'emploi compte tenu de la diminution du maillage par les commerces et services de certains territoires ruraux, mais encore de limiter l'usage de la voiture individuelle en communiquant sur l'inter-modalité. Enfin, un dernier point consiste à adapter le transport à la spécificité du public rural. Pour ce faire, la recommandation est d'identifier les besoins et de développer l'expérimentation. Un autre moyen consiste à réduire les contraintes de coût pour l'usager.

Concernant la mobilité active, un focus a été réalisé sur le déplacement à vélo en cherchant à valoriser l'existant. Le projet SustraMM a permis de lancer un schéma structurant du point de vue de l'aménagement cyclable, l'ensemble manquant de cohérence. En matière de marche, s'il existe de bons retours d'expérience, le sujet n'a pas encore été suffisamment exploré dans la mesure où la dynamique concerne davantage les sentiers de randonnée que la marche urbaine sur les territoires ciblés.

- Le management de la mobilité en zones de montagne

**Edouard SIMONIAN**, conseiller régional de Rhône-Alpes délégué aux Parcs Naturels Régionaux, maire du Bourget-du-Lac

La problématique du management de la mobilité a été intégrée dès le départ dans les politiques transport de la région. Une nécessité est ensuite d'investir dans la durée afin d'accompagner la mise en œuvre et d'aboutir à un changement des comportements.

L'étude initiale consistait à mener une réflexion sur les territoires peu denses, où les problématiques de transport sont les plus aiguës, et d'accompagner les réflexions lancées par les parcs régionaux afin d'aboutir à un constat partagé et l'élaboration de solutions concrètes.

Une première étape d'analyse de la situation a permis de constater que la répartition des besoins de transport est finalement peu différente de celle des espaces urbains : la moitié concerne des déplacements inférieurs à 5 km. Quelques caractéristiques particulières aux parcs sont que les relations domicile-travail se font sur des distances plus longues et souvent sur des axes concentrés. Pour autant, la diversité des destinations rend difficile la mise en œuvre de solutions de transport en commun.

En termes de réponse, une première proposition est de développer des solutions communes, par exemple de covoiturage, de mutualiser les transports scolaires à d'autres usagers, et d'essayer de proposer des alternatives à la voiture individuelle

pour les déplacements touristiques. Cette option va dans le sens d'une protection de l'environnement dans le cas des parcs naturels régionaux où certains secteurs peuvent être sensibles. Concernant les transports de produits locaux, l'objectif est d'inciter les personnes à se regrouper. Cette palette de solutions est présentée dans des guides sous forme de DVD. Les parcs sont une bonne échelle pour travailler à la réflexion sur le management de la mobilité. Si l'on souhaite pérenniser cette expérimentation, une nécessité sera que les AOT reprennent ces résultats pour les structurer.



### Rachel VORON, chargée de mission mobilité au Parc naturel régional du Pilat

Le covoiturage de proximité, par commune, fonctionne sur le Parc du Pilat. Organisé initialement par des bénévoles, un site internet, géré par le Parc, est maintenant en place permettant d'atteindre une masse critique : 1500 inscrits. La diversité des destinations justifie l'utilisation de ce mode de transport. L'idéal serait que ce dispositif fournisse à chaque personne dix contacts potentiels pour un covoiturage sur le trajet domicile-travail. A l'heure actuelle, une minorité atteint cet objectif.

Le Parc naturel régional du Pilat est un territoire attractif que ce soit pour les résidents ou pour les touristes, notamment de proximité. A titre d'illustration, les visiteurs parcourent 389 millions de km/an contre 390 millions de km/an pour les habitants. Situé entre deux vallées très structurantes avec une offre TER majeure ainsi que des zones d'activités et d'emploi, il constitue un territoire rural périurbain. Comme tout milieu rural, la dépendance à la voiture est très forte.

En 2007, le parc s'est intéressé à la mobilité dans le cadre de la définition de ses réflexions sur l'énergie. Les déplacements constituent en effet une importante dépense énergétique avec + de 60 % des actifs du territoire travaillant à l'extérieur.

Un diagnostic mobilité exhaustif a été réalisé avec définition de pistes d'actions dont certaines ont été mises en œuvre rapidement par les autorités organisatrices de transport du territoire, le Conseil général de la Loire notamment.

En termes de bilan, le diagnostic a révélé la nécessité d'informer sur et d'optimiser l'offre de transport existante et de développer des modes de transport complémentaires à ceux déjà en place, en travaillant à l'échelle du Parc du Pilat.

En parallèle, l'association Pilattitude s'est créée dans les Monts du Pilat pour préserver et mettre en avant le cadre de vie et cultiver la solidarité entre les individus et les générations. Les deux premiers objectifs de l'association étaient la mise en place du covoiturage et d'une agence locale de mobilité. Le Parc du Pilat et l'association Pilattitude ont donc collaboré autour de ces deux projets. L'aboutissement de ce partenariat a été la création de la Maison de la mobilité du Pilat en 2010. Concernant les services mis en place, ils recouvrent quasiment tous les champs de la mobilité. Un premier sujet est l'appui au développement de mode de déplacement alternatif à l'usage individuel de la voiture : covoiturage, auto-partage, autostop participatif, pédibus... Un autre pôle de services est l'information multimodale au plus près des habitants, sur toute l'offre en matière de modalités de déplacement. Les relais d'information sont des Mairies et des offices de tourisme mais aussi un groupe de bénévoles formés de manière à pouvoir renseigner le public. Un troisième volet est le conseil : appui aux collectivités dans la prise en compte de la mobilité dans les projets d'aménagement ou dans les documents d'urbanisme. Des fiches « aménagement » sont en phase de finalisation qui fourniront quelques clés aux communes.

Le quatrième volet d'actions de la Maison de la mobilité est la sensibilisation de tous à la nécessité d'évoluer dans les manières de se déplacer.

Quelques actions sont également menées avec les entreprises, ou en faveur des personnes en insertion ou en recherche d'emploi pour lesquels un guide de la mobilité a été réalisé.

Un enjeu est de promouvoir la culture de la mobilité pour rompre l'enfermement social.

Ce qu'il faut retenir :

- l'importance d'un accompagnement de proximité afin de fournir des solutions adaptées au contexte local.
- l'importance aussi de la coordination entre les autorités organisatrices de transport.

Le changement de mentalité est en cours en termes de développement durable. Un objectif pourrait être maintenant de faciliter le passage à l'acte, mais également la pérennisation des actions grâce à la mise en place de mesures du type suivi individualisé des personnes, incitations fiscales concernant le covoiturage ou le vélo.

### • Retour d'expérience d'une agence de mobilité en territoire périurbain et rural



### Claire LABEL, directrice de l'agence de Mobilité du Nord Isère

L'agence a été créée en 2012 suite à une étude mobilité portée par trois territoires, une échelle pertinente à la fois pour l'étude et la mise en place des actions. Les spécificités sont l'existence de territoires urbains et périurbains pour l'agglomération et une dominante rurale pour les communautés de communes. Malgré des besoins distincts, le covoiturage et le vélo étaient plébiscités à la demande générale.

En matière de méthode, un plan d'action a été défini sur trois ans ciblant six axes prioritaires : le covoiturage et le vélo, l'information multimodale, les plans de déplacement, l'écomobilité scolaire et les schémas modes doux. L'équipe de l'agence

est constituée de 3 personnes dont 2 animatrices dont le travail s'effectue à l'échelle des 3 territoires, avec un mode de fonctionnement financé par des aides régionales jusqu'à fin 2014.

En termes de contexte, le territoire est traversé par une autoroute et un réseau ferroviaire. En outre, il existe un réseau complémentaire de bus inter-urbains pour les collectivités non desservies par le train. La particularité de la communauté d'agglomération (CAPI) est aussi de posséder son propre plan de déplacement urbain définissant un schéma vélo, covoiturage et des axes de travail en termes de mobilité. Un travail de coordination et de complémentarité est indispensable compte tenu de la diversité des besoins. L'agence vient accompagner les collectivités dans leurs projets et monter ses propres projets pour l'ensemble du territoire.

Quelques données chiffrées pour l'année 2013 : 9 900 personnes ont été touchées par les actions, une centaine d'animations ont été menées sur le territoire, 1 700 personnes ont été renseignées sur le covoiturage par le biais du tractage. S'agissant de l'information multimodale, l'objectif est d'informer le public sur l'offre de transport. A ce titre, un guide mobilité exhaustif est en cours d'élaboration sur le territoire et les zones limitrophes. Des animations « Point info Transport » sont réalisées grâce à des stands mobiles permettant de venir au plus près du grand public ou des entreprises. Ils présentent l'ensemble de l'offre transport et proposent également l'essai de vélos à assistance électrique et vélos pliants. Les interventions se font par le biais des marchés, des événements festifs et culturels sur les communes, mais aussi en gare. Le temps fort de l'année est la semaine de la Mobilité au mois de septembre qui met l'accent sur des animations sur l'ensemble des intercommunalités. Un forum mobilité et des opérations « marchons vers l'école » sont également mises en œuvre.

En matière de covoiturage, l'action vise les salariés dans le cadre des plans de déplacement entreprise et plans information transport. Le grand public est également informé en gare. Une plate-forme de covoiturage a été créée en 2014 renvoyant aux deux sites du territoire : capi-covoiturage et ecovoiturage. En parallèle, un programme de maillage de parkings de covoiturage est développé pour faciliter le covoiturage au plus près du domicile. Il concerne la signalisation de parkings existants en coordination avec les collectivités. 7 parkings ont été mis en place lors de la première phase et 10 lors de la suivante. Une troisième phase sera lancée d'ici la fin de l'année. Cette signalisation a l'avantage supplémentaire de donner un outil de visibilité au dispositif de covoiturage et d'élaborer des animations sur le réseau de parkings. Un dernier point concerne l'expérimentation VAP (voiture à partager) sur un territoire à dominante rurale, basée sur le modèle de l'auto-stop organisé. Une évaluation sera réalisée avant la fin de l'année compte tenu de l'attente exprimée par les autres territoires qui souhaitent également tester ce dispositif accessible aux mineurs.

Concernant le vélo, le constat est un réel besoin dans les territoires. L'étude mobilité a révélé peu de déplacements à vélo en l'absence d'aménagements cyclables sur un territoire à dominante rurale. La promotion du vélo est réalisée grâce à deux flottes de vélo : vélo à assistance électrique et vélo pliant, pour travailler sur l'inter-modalité avec le train. En parallèle, toutes les gares sont pourvues de consignes ou parkings à vélo. Les solutions proposées sont l'essai, le prêt gratuit jusqu'à une semaine, l'aide à l'achat de vélo à assistance électrique.

En matière de plans de déplacements domicile-travail, le travail se fait en lien avec les entreprises et les établissements publics via des animations en Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE). Un temps fort est le Challenge Régional « Au travail, j'y vais autrement » auquel 21 entreprises ont participé en 2013 contre 9 l'année précédente. Il existe un fort intérêt pour ce dispositif événementiel qui permet la prise de conscience et favorise par la suite des animations dans les entreprises ayant participé au challenge.

Concernant l'écomobilité scolaire, les actions visent les écoles et les collèges via des projets pédibus et des animations pédagogiques sur le temps scolaire. Les opérations « Marchons vers l'école » seront généralisées à toutes les écoles du territoire qui compte 127 communes. Un sujet majeur à l'échelle du département de l'Isère est aussi le projet vélobus qui vise 4 collèges pour la rentrée de septembre. Enfin, en parallèle de la fête du vélo, une opération intitulée « Pédalons vers l'école et vers le collège » est organisée au mois de juin.

## OPPORTUNITES OFFERTES PAR LES NOUVEAUX SERVICES A LA MOBILITE EN TERRITOIRES PEU DENSES

- Covoiturage et intermodalité en périphérie toulousaine



**Alain JEAN**, président de « Covoiturons sur le Pouce »

L'idée de remettre au goût du jour l'auto-stop sur un territoire d'une dizaine de communes a débuté au sein du service environnement et développement durable de Moissac. Les formes de covoiturage sont liées aux distances : longues, moyennes (domicile-travail) ou courtes, cette dernière étant majoritaire.

S'agissant du fonctionnement, l'inscription à Rézo Pouce se fait sur internet ou via les collectivités afin d'obtenir un kit (carte et autocollant à apposer sur la voiture). La fiche spécifiant la destination désirée est imprimée via le site internet. Des points d'arrêt sont également implantés qui servent de lieux de rendez-vous pour les utilisateurs, mais permettent également d'informer la population de l'implantation sur leur commune du dispositif.

S'agissant des utilisateurs, les conducteurs sont des hommes ou femmes, sensibles à l'environnement. Les passagers sont en



majorité des jeunes de 16 à 25 ans, personnes en précarité énergétique transport, dont 65 % de femmes. Le dispositif est sécurisé par l'enregistrement des utilisateurs : une carte identifiante est fournie sur présentation d'une pièce d'identité. La possibilité est également offerte au passager d'envoyer un SMS afin de tracer son parcours. Les mineurs (16-18 ans) sont autorisés à utiliser le service sur autorisation parentale. La charte de bon comportement signée par les utilisateurs fournit également quelques informations et engage les passagers à proposer une participation financière au conducteur en fonction de la distance parcourue (0,50 € jusqu'à 10 km – 1 € pour 20 Km, etc.). Au regard de l'intérêt suscité, l'outil a été dupliqué et développé sur les communes jusqu'à couvrir un territoire comprenant Toulouse, une occasion de faire le lien avec Tisséo. Point essentiel du dispositif, il permet de désengorger les zones périurbaines et de favoriser les échanges.

En matière d'inter-modalité, chaque commune qui fait partie du dispositif reçoit des informations sur les divers systèmes de déplacement existants, l'outil venant uniquement en complément.

L'association est composée uniquement de collectivités. Ses missions sont de développer et promouvoir la communication du dispositif, de développer l'implantation du réseau sur le plan local, régional et national, d'aider à l'animation du territoire et de faire évoluer le dispositif (application Smartphone).

L'adhésion à Rézo Pouce offre l'opportunité aux collectivités de participer à un nouveau concept de mobilité, de compléter les transports existants, de développer des partenariats, de mutualiser les moyens de communication et de gestion avec d'autres collectivités. S'agissant des modalités d'inscription, les différentes étapes sont de prendre une délibération, de décider des lieux d'implantation des arrêts, d'organiser la gestion des inscriptions, et tout particulièrement d'animer et communiquer. A noter, le principe de Rézo Pouce a été adapté au réseau du tourisme pour la Haute Maurienne pour lequel un livret explicatif a été réalisé.



## Solenne COLOSIMO, Tisséo - Syndicat Mixte des Transports en Commun

Présentation

Tisséo comprend 3 intercommunalités et reçoit 20 000 habitants supplémentaires chaque année. L'agglomération s'étant développée beaucoup en périurbain, la problématique est de desservir tout le territoire, ce que les transports en commun ne peuvent pas toujours permettre. Dans ce cadre, les possibilités alternatives sont le développement du transport à la demande, du covoiturage ou de l'auto-stop organisé.

En matière d'expérimentation, des points d'arrêts covoiturage ont été implantés sur le réseau Tisséo afin de fournir aux usagers du covoiturage des lieux de rendez-vous clairement identifiés et référencés. Ils viennent s'inscrire en complément du réseau Tisséo et permettent de mutualiser les différents services de covoiturage : Tisséo Covoiturage, Rezo Pouce et Coovia. Un partenariat a été mis en place avec Rezo Pouce, Coovia et les deux territoires sur lesquels ont lieu l'expérimentation : Toulouse Métropole et le Sicoval. Coovia propose une application Smartphone pour une mise en relation de covoitureurs en temps réel. Le principe est de proposer des « sièges vides » dans tous les modes de déplacement. S'agissant du service de covoiturage Tisséo, le principe est un site de mise en relation de covoitureurs pour les déplacements domicile-travail. Ses particularités sont une gestion humanisée, une garantie retour et des conventions avec les entreprises permettant l'inscription gratuite pour les salariés.

Au final, les profils proposés par Tisséo, Coovia et Rézo Pouce permettent de répondre à 3 besoins distincts. Concernant les points d'arrêts, leur implantation a été favorisée par les demandes exprimées par les élus.

En termes de configuration des arrêts, une problématique rencontrée était l'impossibilité de stopper les véhicules particuliers sur les arrêts de bus. L'une des solutions a consisté à obtenir des maires la rédaction d'un arrêté de circulation autorisant l'arrêt des covoitureurs. Dans d'autres cas, il a été parfois nécessaire de modifier la configuration afin de prendre en considération la volonté de l'exploitant de respecter les arrêts de bus.

S'agissant de l'information voyageurs, un enjeu était la lisibilité du dispositif eu égard à la mutualisation de différents services. Pour ce faire, la signalétique signalant le covoiturage a été empruntée à d'autres pays, des ailettes venant en complément pour spécifier les services proposés à cet arrêt.

Le partenariat s'effectue sous forme de conventions définissant les engagements de chaque partie, à savoir les intercommunalités réalisent les travaux ; le financement est pris en charge par le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) ; la fourniture des documents de communication est réalisée par Rézo Pouce. A noter, les coûts sont supérieurs en zone périurbaine par comparaison avec la zone rurale.

- Comment s'appuyer sur l'autopartage en milieu urbain pour le développer en milieu rural ?



## Martin LESAGE, directeur d'Alpes Auto Partage - Citelib

Présentation

En termes de contexte, l'auto-partage en Rhône-Alpes représente 500 véhicules et quelques milliers d'abonnés contre 3 000 voitures et 100 000 abonnés en Suisse sur un territoire identique. L'auto-partage est développé depuis 10 ans dans les grandes villes et depuis 5 ans dans les zones d'activités et villes de moyenne importance. En revanche, l'expérimentation en territoire rural est très récente.

Citelib connaît une croissance régulière depuis 2010 (entre 20 % et 40 % par an). Le dispositif concerne 200 véhicules en 2014, environ 4 000 abonnés, avec une présence sur 4 départements. L'offre est variée pour répondre aux besoins professionnels et personnels. Le taux d'usage des véhicules dépasse les 25 % du temps annuel.

Cette croissance pourrait être supérieure en se limitant aux agglomérations de Grenoble et Chambéry dont le passé est cohérent en matière de développement de la mobilité douce. Pour autant, son statut de SCIC (société coopérative d'intérêts collectifs) pousse la structure à développer ce dispositif dans d'autres secteurs ; en outre, l'ADEME et la région expriment des attentes dans ce sens.

En ville, l'auto-partage est basé sur une couverture large avec un maillage très fin. En termes de communication, la visibilité est réalisée en voirie par le biais de la voiture, mais également de la station. Les différentes catégories de véhicules viennent répondre à l'essentiel des besoins des utilisateurs. En zone périphérique des agglomérations, le dispositif cible en priorité les axes de transports en commun pour offrir une complémentarité entre la voiture personnelle et des offres pour tous les jours (vélo, covoiturage, marche).

Le développement s'effectue en lien avec les partenaires existants en termes de communication et tarifs combinés. Dans certaines villes, le plan local d'urbanisme (PLU) a pu être modifié afin de favoriser l'installation de places d'auto-partage dans des zones d'activités ou des copropriétés permettant de réduire le nombre de places de parkings imposées. 30 stations d'auto-partage sont en place dans la sphère privée grâce aux partenariats avec les promoteurs, opérateurs sociaux ou gestionnaires de parcs d'activités. Un travail avec les systèmes de covoiturage est également envisagé en proposant de réaliser la garantie de retour avec une voiture d'auto-partage.

En termes de différenciation avec les offres classiques, l'inventivité reste un point essentiel en milieu rural. La démarche actuelle consiste à se développer à partir des gares, afin d'inciter les utilisateurs d'abonnement à combiner Ter et auto-partage. Une autre idée est d'élargir le partenariat aux zones touristiques mal desservies (parc des Bauges, parc du Pilat et prochainement parc du Vercors).

Un nouveau modèle d'auto-partage consiste à partager les voitures des collectivités, entreprises ou particuliers, outre celles proposées par la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), une offre intitulée « équipe ton auto ». Au-delà, des offres de rachat de véhicule existent, consistant à troquer sa voiture contre des kilomètres avec l'auto-partage. Ces dispositifs innovants, encore à leur commencement, portent leurs fruits en permettant de limiter les coûts et sont des vecteurs de communication intéressants dans les milieux où il semble que l'auto-partage ne marchera pas. A noter, les profits générés dans les villes denses permettent de financer le développement dans les territoires moins denses.

Points à souligner, l'auto-partage nécessite, pour être rentable et se développer dans les territoires ruraux, un travail constant, et notamment l'emploi d'un salarié. En outre, le changement de comportement du public passe obligatoirement par l'organisation de rencontres sur le terrain.

Un enjeu intéressant est le projet Toyota qui débutera au mois de septembre sur Grenoble. Il consiste à proposer des véhicules ultra compacts à faible autonomie pour des déplacements courts en milieu urbain. 70 véhicules sont prêtés par Toyota et 120 bornes de recharge installées par EDF. Ce dispositif utilisera un fonctionnement en trace directe avec un tarif à la minute. Les retours fournis par cette expérience seront utiles, la vocation de ces véhicules étant également d'être utilisés sur des territoires ruraux d'ici quelques années.

- **Promouvoir le covoiturage en territoires frontaliers**



### **Edouard PROST, directeur adjoint du Parc naturel régional du Haut-Jura**

L'expérience engagée à l'échelle du parc et au-delà porte sur la problématique des transports et déplacements domicile-travail dans le cadre frontalier France-Suisse. Le portage de ce programme est assuré par le parc pour la partie française et par une association de coordination suisse, *arcjurassien.ch*. Les territoires sont partenaires du projet. En matière de travail frontalier, 20 000 déplacements quotidiens France-Suisse sont liés au trafic pendulaire domicile-travail. Ce phénomène en évolution constante génère des difficultés du point de vue du trafic, de l'environnement, de la gestion du flux côté France et de la capacité d'accueil des véhicules en Suisse.

Quelques constats : la concentration de frontaliers est importante près de la frontière, une tendance étant aussi à l'approfondissement du phénomène lié au coût et à l'offre foncière ; du côté suisse, il existe une concentration de grosses manufactures de luxe concentrant les emplois. Une grande part du trafic s'effectue en voiture individuelle eu égard à la rareté des offres de transport dont l'aménagement est assez diffus sur un territoire de montagne. Les flux générés sont importants aux points de passage charnière, générant des situations de congestions.

Ces éléments ayant amené à réfléchir sur la capacité à gérer ces déplacements, l'idée retenue a été de travailler sur la chaîne de déplacement France-Suisse en intégrant les acteurs concernés, et d'articuler différents outils autour du covoiturage pour trouver une réponse aux problématiques de mobilité.

S'agissant des composantes du projet, 4 axes de travaux ont été définis. Un premier point porte sur l'identification des aires de covoiturage en croisant les contraintes de flux et les contraintes propres aux collectivités françaises en matière de parking, le choix portant sur la mutualisation des aires existantes. A ce jour, 55 parkings ont été identifiés côté français avec un travail de signalisation. Un deuxième volet est l'animation du dispositif, effectuée essentiellement côté entreprises en Suisse. Les objectifs sont de vaincre les freins psychologiques par un contact humanisé (animations en entreprise) et de faire connaître le service, tout en prenant en compte un temps d'appropriation par l'entreprise. Un autre élément porte sur les outils de communication pour assurer la promotion du covoiturage, déclinés à partir d'une charte graphique sous forme de dépliants, diaporama, conférences de presse à destination de publics cibles, dont les associations de frontaliers, animations dans les collectivités (apéro covoiturage) ou entreprises (challenge covoiturage). Enfin, un dernier volet du dispositif est le site internet auquel une centrale d'appels est adossée.

En termes de bilan pour la période 2010-2013, une constatation est que l'essentiel de la communication passe par l'entreprise, par le biais des dépliants et du challenge covoiturage. Les autres éléments de communication ont moins d'impact sur la connaissance du dispositif. L'évaluation révèle également que certaines typologies d'entreprise (industries de production) sont plus faciles à atteindre en lien avec leurs horaires de travail, de même que celles qui connaissent des problématiques de stationnement. D'autres entreprises sont déjà intégrées dans des démarches de plan de déplacements Entreprise (PDE). S'agissant des éléments de motivation, le constat est une proportion de 50 % des personnes ne souhaitant pas covoiturer. Les freins essentiels sont la liberté, la capacité à gérer les imprévus et le frein économique. Il existe 22 % de pratiquants du covoiturage. Un potentiel équivalent serait prêt à le pratiquer si des conditions favorables leur étaient proposées. Concernant les personnes engagées dans le dispositif, 31 % sont concernées par la question économique ; les aspects liés à la convivialité et l'aspect moins fatiguant du déplacement représentent 40 % des déterminants ; la dimension écologique représente 20 %. Du point de vue quantitatif, environ 16 000 salariés ont été touchés. 3 000 covoitureurs dont 1 000 supplémentaires se sont inscrits à la suite de l'opération et grâce aux actions mises en place par les entreprises. Les comptages sur divers postes frontières révèlent une proportion d'environ 25 % de covoitureurs. Sur le plan économique, le coût d'investissement pour capter un covoitureur revient à 300 €/covoitureur et par an. En matière d'articulation entre les outils techniques et les ressources humaines, la répartition budgétaire est de 80 % pour l'animation et 20 % pour des solutions de type internet.

Pour conclure, un élément de réussite du projet consiste à travailler sur la chaîne entre le déplacement départ et arrivée (collectivités et entreprises) ainsi que sur la ressource humaine où des marges de progrès sont encore possibles en termes de promotion.

- **Taxito, un outil innovant pour dynamiser le transport public**



### **Giorgio GIOVANNINI, directeur de Mobilité**

La solution Taxito peut traiter deux types d'usage dont le potentiel est important, à savoir le déplacement pendulaire sur les axes structurants ainsi que les déplacements touristiques en zone de montagne. Les opportunités de Taxito sont un raccordement au réseau de transport public et un complément de ces offres. La perspective est aussi d'organiser la pratique de l'auto-stop pour le rendre plus sûr et plus simple et dynamiser les ressources de transport disponibles. L'agence Mobilité est présente par sa participation à la finalisation du projet Taxito, mais également aussi pour développer la solution de la Mobilité compte tenu de sa territorialité en suisse romande et en Rhône-Alpes. Du point de vue du contexte, la faible densité des territoires rend difficile la mise en place d'offres de transport qui soient performantes à un coût raisonnable. Le résultat est la mise en œuvre d'offres de transport public assez pauvres et peu compétitives, donc peu utilisées.



### **Martin BEUTLER, fondateur et directeur de Taxito**

L'idée initiale était de créer un cadre et de sécuriser le principe de l'auto-stop en implantant des arrêts pour les véhicules. Le projet a débuté par le pilote « Carlos » utilisant une borne avec des coûts de maintenance et d'achat élevés, le financement étant effectué par le canton.

En termes de constat, 9 000 courses ont été générées avec des temps d'attente moyen de 6 minutes. Des impacts positifs ont été constatés sur l'utilisation des transports publics ainsi qu'en matière d'effets sociaux.

Taxito constitue une version allégée du dispositif dont le fonctionnement consiste pour le passager à se rendre au point d'arrêt Taxito et à signaler sa destination par SMS à la centrale. Tout conducteur passant à proximité peut alors décider de s'arrêter pour faire monter le passager et partager le trajet qui lui sera rémunéré. S'agissant du déploiement, les conditions nécessaires sont un soutien des autorités.

## LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE COMME OUTIL D'INCLUSION SOCIALE

- Les ateliers vélo : un service universel à la mobilité à vélo



**Elodie CHABERT**, coordinatrice de projet pour L'Heureux Cyclage



Les ateliers vélo sont des lieux d'accueil où les usagers trouvent des outils mécaniques, des pièces détachées d'occasion, mais aussi des personnes compétentes pour effectuer eux-mêmes leurs réparations. Une autre activité est la récupération des cycles en fin de vie afin de les remettre en état. Les plus anciens ateliers, situés à Lyon et Grenoble, ont une vingtaine d'années.

Les ateliers vélos sont fédérés au sein de L'Heureux Cyclage, réseau national dont les objectifs sont de mutualiser les projets utiles aux structures locales, d'échanger les expériences et de représenter les ateliers dans les instances nationales. A ce jour, 100 ateliers sont en fonctionnement et une vingtaine sont en projet, qui comptent 30 000 adhérents. L'expansion du nombre d'ateliers et d'adhérents est très forte.

En termes de management de la mobilité, le réseau cible un mode actif de la mobilité à travers le vélo. Cet outil « égalitaire » est accessible à tout le monde et va dans le sens d'une mobilité durable. Les valeurs sont la promotion du déplacement à vélo, la récupération des cycles en fin de vie, le transfert de savoirs, de manière accessible à toutes et tous sur le plan social.

En termes d'inclusion sociale, un premier objectif de la mobilité vélo est de favoriser l'autonomie des usagers ou « vélonomie » du point de vue de la conduite (vélo-école), et de la mécanique (ateliers vélo). L'aspect autonomie repose sur un management singulier qui vise à inscrire les pratiques dans la durabilité.

Il passe par la valorisation des savoirs en mettant en capacité les individus grâce au concept d'auto-réparation. L'enjeu est de travailler « avec » les personnes.

Un second volet de la mobilité vélo concerne la volonté de favoriser l'accès pour toutes et tous. Pour ce faire, des implantations sont réalisées en zone urbaine sensible, en périphérie des villes, où les réseaux de transport sont parfois limités et les populations précaires. L'activité y trouve tout son sens social, l'accès aux services étant liée à une cotisation modique à l'association. Par ailleurs, la souplesse des services permet d'aller à la rencontre des populations, des ateliers mobiles étant développés, outre les locaux fixes. Des ateliers sont installés sur des territoires peu denses : campus universitaires, villes de taille moyenne avec un service adaptable en fonction des besoins. S'agissant de la récupération des cycles en fin de vie, ce volet constitue à la fois une évidence écologique, une accessibilité sociale (vélo d'occasion à bas coût) et un modèle économique (auto-financement des ateliers).

Un dernier point est l'impact sur la situation socio-économique du territoire grâce au développement du lien social dans le quartier à travers des activités de proximité, l'entraide entre les personnes et la solidarité intergénérationnelle.

Les ateliers permettent également de développer des activités non salariés (bénévoles et services civiques), des activités salariés avec un salariat durable et coopératif, un salariat en insertion. Un élément essentiel est aussi l'utilité sociale des ateliers, les bénévoles et salariés s'inscrivant dans un service à la personne qui génère une reconnaissance sociale.

En termes de perspectives, les points clefs pour favoriser la création des ateliers sont l'aide à l'accès aux locaux, le développement de la récupération et de la communication. A noter, les Assises de la mobilité se déroulent le jeudi 3 juillet 2014, en Île-de-France. Les Cyclofficines (Ivry, Pantin, Paris) y participeront et seront primées lors des Trophées dans la catégorie « management de la mobilité ».

- Favoriser la mobilité autonome et le lien social dans les quartiers ZUS de Chambéry



**Etienne FORGET**, chargé de mission mobilité solidaire de l'Agence Ecomobilité

L'agence est une association loi 1901 créée pour faire la promotion des déplacements alternatifs à la voiture. Son objectif était au départ exclusivement environnemental. Depuis 2008, un nouvel enjeu est l'accompagnement des demandeurs d'emploi longue durée sur les questions de mobilité à la demande de Pôle Emploi.

Cet objectif social consiste à créer de la mobilité ou à l'améliorer en termes de temps et de tarif. Les partenariats sont essentiels avec des acteurs du social qui effectuent le suivi des personnes sur le long terme, l'intervention de l'agence étant ponctuelle sur son cœur de métier.

En termes de contexte, le public cible se trouve en situation de précarité au sens large. L'idée est de favoriser l'autonomie de déplacement en tenant compte de certaines spécificités des quartiers. De fait, le taux de motorisation y est inférieur à la moyenne et l'image de la voiture est survalorisée. Une autre caractéristique est que les besoins liés à la mobilité (repérage spatio-temporel, choix de la tarification adaptée, apprentissage du vélo...) y sont supérieurs.

En termes d'actions, le principe de la dynamique de groupe (qui a pu être identifié comme un levier dans des actions d'aide au permis) est mis au service des mobilités alternatives. La forte demande des acteurs locaux et institutionnels est également prise en compte pour des actions suscitant une animation de rue au titre de la prévention de la délinquance.

Du point de vue méthodologique, un point essentiel est le diagnostic, réalisé avec les acteurs locaux ou directement auprès des habitants par des questionnaires ou réunions publiques. Les modalités principales consistent à proposer des outils ludiques, à jouer sur le collectif en travaillant par petits groupes. La valorisation de la parole des habitants est également fondamentale ainsi que la restitution collective. Enfin, la convivialité lors des réunions est primordiale.

S'agissant des réalisations, une première action concerne les ateliers mobilité qui comprennent une dimension en salle relative à l'apprentissage de la mobilité, mais aussi une dimension sur le terrain avec des mises en situation. Une seconde action est la « Vélobricolade mobile » sous forme d'ateliers itinérants. Une dernière action est la Vélo-école, c'est-à-dire l'apprentissage du vélo pour tous (tous niveaux, tous âges).

Pour conclure, l'objectif environnemental reste présent malgré l'existence d'un nouvel objectif social. En effet, les personnes en difficulté ayant appris à se déplacer de manière autonome et efficace avec les modes alternatifs seront en mesure de réfléchir avant d'envisager la solution de la voiture lorsqu'elles en auront les moyens.

- **Vulnérabilité et mobilité dans les territoires peu denses : développement d'une méthode de mesure, recherche de solutions désirables et viables dans une approche ouverte et collaborative**



**Sandrine DE-BORAS**, responsable Innovation France à la Direction de la Stratégie et de l'Innovation Transdev

Nous étudions, depuis un an et demi environ, une frange de population « invisible », les personnes en situation de vulnérabilité, qu'on retrouve plutôt dans des zones peu denses.

Quelques éléments de constat : le poste transport dans la consommation énergétique moyenne des ménages français est le plus important. Ces budgets concernent des ménages de 2 personnes avec des structures familiales particulières (familles nombreuses ou monoparentales), des ménages modestes et classes moyennes basses, des ménages bi-motorisés avec peu de modes alternatifs réalisant des trajets domicile-travail moyens de 12 km. En termes de localisation, ces ménages se situent essentiellement en périurbain. Ces éléments posent la question d'une intervention sur ces territoires qui sont peu investis par les opérateurs de mobilité, du fait du coût de cette intervention.

Compte tenu de ces enjeux, un projet unique a été élaboré reposant sur un diagnostic territorial et la recherche de solutions. La méthode utilisée a consisté à mesurer, commune par commune, la part budgétaire moyenne consacrée à l'énergie pour la mobilité, pour des déplacements en voiture domicile-travail. En termes de recherche de solutions, le choix d'une démarche ouverte et collaborative a été effectué. Elle consiste à associer les acteurs d'un territoire pour comprendre, sensibiliser et imaginer ensemble des solutions. L'originalité de la démarche est à souligner pour un opérateur de la mobilité eu égard aux acteurs associés et au sujet donné.

L'atelier se déroule tout d'abord au format plénière afin de souligner l'ampleur des enjeux et d'ébaucher des solutions, une seconde étape, en petits groupes de créativité, consistant à travailler sur les solutions.

L'aspect sensibilisation et implication des acteurs locaux est essentielle en termes de prise de conscience, de repérage des territoires pour l'expérimentation de nouveaux services, afin également de porter des solutions adaptées au maximum aux populations et aux territoires concernés.

Du point de vue des solutions, le principe général est une responsabilisation de tous les acteurs. Un premier champ de solutions repose sur le partage et la valorisation de tous les potentiels de mobilité. Un autre champ consiste à faire venir les services et commerces pour recréer de la proximité sur les territoires plutôt que de faire se déplacer les habitants. Un dernier aspect a trait au lien entre mobilité et emploi à travers l'information et la formation.

Outre les interventions déjà effectuées par les opérateurs via des ateliers mobilité, ou encore l'accompagnement d'associations, une solution serait de renforcer les diagnostics emplois réalisés par Pôle Emploi d'un diagnostic mobilité plus systématique pour orienter et proposer des solutions.

## CONCLUSIONS

**Sandrine GOURIN**, conseiller formation en charge des domaines aménagement et développement des territoires - Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT)

Face aux problématiques de mobilité, les enjeux du CNFPT sont de contribuer à la mise en place de journées thématiques et de rencontres en lien avec d'autres partenaires, mais aussi de pouvoir répondre à des demandes précises des collectivités. Outre les offres de stage référencées au catalogue qui jouent un rôle essentiel, des thématiques nouvelles sont investies permettant de faire évoluer l'offre, notamment en termes de prise en compte des déterminants des choix.

**Johan RANSQUIN**, chef du service transports et mobilité - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

L'organisation de rencontres est essentielle car les échanges permettent d'alimenter les réflexions de l'ADEME pour l'élaboration de nouvelles mesures ou outils. Les retours d'expérience sont un moyen d'appréhender les enjeux de terrain et d'identifier les meilleurs moyens pour avancer. Parmi les éléments clés de ces deux journées, on peut noter la nécessité d'agir sur le changement de comportement, mais aussi l'intérêt des nouvelles formes de mobilité pour accompagner ce changement, ainsi que le rôle prépondérant des collectivités en zones peu denses.

Le challenge de la mobilité a révélé l'existence d'excellents relais sur le terrain, avec des personnes prêtes à s'engager, générant un effet d'entraînement important. Le management de la mobilité constitue une réponse et un enjeu essentiel pour l'ADEME qui privilégie l'approche transversale. La mobilité doit être pensée comme un bouquet de solutions à appliquer en fonction des besoins et des possibilités de chacun et de chaque configuration locale.



## Organisateurs - partenaires

### Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

L'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Pour en savoir plus : <http://www.ademe.fr>



### Centre d'Etudes et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA) sous tutelle conjointe du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'égalité des territoires et du logement. Créé le 1er janvier 2014, c'est un centre de ressources scientifiques et techniques qui réunit les compétences de onze services :

- les huit Centres d'études techniques de l'équipement (Cete)
- le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
- le Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (Cetmef)
- le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Setra)

Pour en savoir plus : <http://www.cerema.fr>



### Chambéry Métropole

Au cours des 50 dernières années, les compétences, les actions, le périmètre de Chambéry métropole n'ont cessé de s'étendre et de se renforcer notamment dans le domaine des déplacements.

C'est fort de cette expérience et de cette culture engagée en faveur des mobilités que Chambéry métropole est devenue un territoire d'innovations, d'expérimentations, cherchant sans cesse à développer de manière équitable tous les modes : marche, vélos, bus, voitures partagées ...

La Vélostation, l'accompagnement des entreprises et des établissements scolaires, l'agence itinérante des voyageurs, le chèque deux roues électriques, le développement de lignes fortes sur le réseau de bus, les consignes à vélos ... autant d'expériences menées pour conduire l'agglomération à un report attendu et aujourd'hui engagé.

Chambéry métropole compte actuellement 127 120 habitants répartis sur 24 communes.

Pour en savoir plus : <http://www.chambery-metropole.fr>



### Centre national de la fonction publique territoriale

Etablissement public à caractère administratif, le CNFPT intervient dans la gestion de la fonction publique territoriale et exerce des missions notamment d'information, de recrutement et de formation.

Pour en savoir plus : <http://www.cnfpt.fr>



### Groupement des Autorités Organisatrices des Transports

Le GART est le porte-parole des autorités organisatrices de transport. Il vise à fédérer les acteurs de la filière "Transport" pour bâtir la mobilité de demain et valoriser les bonnes pratiques.

Pour en savoir plus : <http://www.gart.org>



**17-18 Juin 2014**  
Centre de Congrès  
Le Manège  
Chambéry



## Journées nationales d'études sur le Management de la mobilité

Retrouvez les informations sur :

[www.colloque-managementmobilite.ademe.fr](http://www.colloque-managementmobilite.ademe.fr)

(document de synthèse des journées Réf. n° 8185,  
le programme, l'ensemble des interventions...)



ADEME  
20, avenue du Grésillé  
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)