



Atelier 2 « Le management de la mobilité dans les territoires peu denses »





1/ « Introduction : éléments de cadrage sur les mobilités dans les TPD et sur les opportunités du management de la mobilité pour ces territoires » – **Marie Huyghe**

2/ « Soutenir l'ingénierie et l'innovation pour changer les comportements de mobilité dans les TPD : France Mobilité et l'appel à expérimentation de la DGITM » – **Jean-Baptiste Autissier, Ministère de la Transition écologique et solidaire**

3/ « Les opportunités de la LOM pour renforcer la gouvernance des mobilités et développer le recours au management de la mobilité dans les TPD » – **Bertrand Depigny et Thomas Durlin, CEREMA**

4/ « Les appels à manifestation d'intérêt de l'Adème, un soutien pour renforcer le management de la mobilité et les mobilités durables dans les TPD » – **Maxime Pasquier, Adème**

6/ « Les attentes des collectivités locales peu denses vis-à-vis des nouvelles compétences « mobilités » de la LOM » – **Bertrand Macé, Association des communautés de France**

MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

—

INTRODUCTION

Marie Huyghe, chercheure en urbanisme et consultante –
huyghe.marie@gmail.com

JNMM – 30 juin 2020



{MH-Recherche & Conseil}

1. MM dans les territoires peu denses : quelles spécificités ?

1. *Faire évoluer une mobilité considérée comme « non problématique »*
- Mobilité automobile considérée comme satisfaisante/immuable par une majorité de la population : pas d'envie/de besoin de changer
 - ≠ contraintes en urbain (embouteillages, stationnement, temps de trajet...)

1. MM dans les territoires peu denses : quelles spécificités ?

1. *Faire évoluer une mobilité « non problématique »*

- Démarche de MM à adapter pour créer de la motivation : créer le contexte qui (permette et) donne envie d'expérimenter
 - Théorie : changement survient en cas de rupture biographique (modification des besoins, des contraintes) ; routine non satisfaisante (pratiques trop contraignantes) ; évolution de l'environnement (grèves, travaux, suppression de stationnement)
 - Approche globale et sur le temps long : sensibiliser, former, ... faire expérimenter
 - Mettre en avant les avantages du changement de pratiques (*feedback*) pour favoriser la poursuite du comportement

1. MM dans les territoires peu denses : quelles spécificités ?

2. *Moindre sensibilité à la mobilité / au MM*

- Mobilité durable pas encore à l'agenda de certains TPD
 - ... manque de sensibilité / sentiment d'impuissance vis-à-vis d'une situation immuable
 - Approche techniciste de la question (« *transport* ») ; méconnaissance de certaines solutions (modes actifs ; MM ; etc.)
- > Avant de mettre en œuvre des mesures de MM : travailler avec les élus/agents pour en faire une solution approuvée par tous.

2. Un contexte triplement favorable

- LOM, municipales, confinement : la mobilité durable au cœur des discussions
 - Mise en évidence des enjeux de la mobilité ;
 - Mise en évidence des résultats positifs d'actions de mobilité durable
- > Contexte favorable pour mener un travail avec :
 - Les élus
 - Les citoyens (qui ont pu expérimenter)
 - Les employeurs

Journées Nationales du Management de la Mobilité

30 juin 2020

Appel à expérimentation territoires ruraux

-

Jean-Baptiste Autissier DGITM/MINT



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

France Mobilités



- Initiative du ministère en charge des transports lancée en 2018 pour faciliter l'innovation
- Principe d'une communauté ouverte (entreprises de transport, start-ups, collectivités locales, incubateurs, fonds d'investissements, organismes de formation, associations ...)
- La co-construction est privilégiée pour le développement des innovations
- Marque ouverte à tous les « membres de la communauté »



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Les territoires ruraux/peu denses

- Dans les communes « isolées » (hors couronne périurbaine) 89 % d'usage de la voiture
- 86 % déclarent n'avoir pas le choix de leur mode de déplacement (baromètre des mobilités – Wimoov / FNH)
- L'enjeu est celui de base du management de la mobilité :
 - **Créer/améliorer des alternatives à la voiture individuelle**
- L'innovation se concentre avant tout dans métropole
=> choix d'un appel à projet dédié aux territoires ruraux



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

L'appel à expérimentations du 21 février 2020

Annoncé à l'occasion du Comité Interministériel aux Ruralités

- Déroghations pour des solutions de mobilités dans les territoires ruraux
- Objectifs de réduction des fractures territoriales et sociales
- Appui sur le dispositif France Expérimentation du Ministère de l'Economie, piloté par la DITP

- le calendrier :

Date limite de dépôt des pré-dossiers : **15 septembre 2020**

Publication de la liste des candidats présélectionnés : **15 octobre 2020**

Date limite de dépôt des dossiers complets : **15 décembre 2020**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Les expérimentations dérogatoires

- Elles s'appuient sur l'article 37-1 de la Constitution, qui prévoit :

« La loi et le règlement peuvent comporter, pour un objet et une durée limités, des dispositions à caractère expérimental. »

Ces dérogations sont déterminées par les moyens habituels, il faut une mesure de niveau équivalent pour déroger à une disposition législative ou réglementaire

La loi organique d'application prévoit que chaque mesure expérimentale doit être évaluée avant toute pérennisation éventuelle



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

France Expérimentation

- Toutes les domaines sont autorisés, sauf les demandes d'exonération fiscales
- Les dossiers sont étudiés en réunion interministérielle pour des arbitrages rapides.
- Lorsqu'une mesure est décidée :
 - L'expérimentation peut se faire à l'échelle de la France ou d'un territoire limité
 - Le territoire peut être celui qui fait la demande, mais il peut être étendu pour avoir un échantillon plus représentatif (après un appel à candidature éventuel)
 - Les dispositions ne peuvent être réservées à une entreprise ou une association en particulier
 - Des modalités spécifique pour accéder à ces dérogations peuvent être fixées dans la loi ou par décret



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Spécificités France Mobilités

- Réservé aux projets de mobilité en territoires « ruraux »
- L'aspect social des projets est encouragé
- Le projet doit être présenté par une collectivité territoriale : gage que des contacts ont eu lieu sur le terrain et qu'un terrain d'expérimentation est possible
- Les cellules d'appui régionales peuvent être sollicitées à tout moment de la création du projet.
- Accompagnement obligatoire si le dossier est présélectionné
- Rappel du calendrier :

Date limite de dépôt des pré-dossiers : **15 septembre 2020**

Publication de la liste des candidats présélectionnés : **15 octobre 2020**

Date limite de dépôt des dossiers complets : **15 décembre 2020**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

L'appel à projets dérogations de 2018

- Lancé en septembre 2018
- 46 dossiers reçus, instruits et traités en RIM au premier semestre 2019
- Sujets inscrits dans la LOM de manière pérenne :
 - Contrôle automatisé pour les voies de covoiturage
 - Plateforme d'intermédiation pour le transports de marchandises
 - Co-transportage
 - Guichet permanent pour les mesures de niveau réglementaire
 - Fonctionnement par vague pour les mesures de niveau législatif qui nécessitent un vecteur au Parlement
- Une mesure réglementaire sous forme d'expérimentation :
 - Platooning poids-lourds (décret à venir)
- Les autres sujets étaient non éligibles ou non opportuns



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Expérimentation dans les territoires ruraux

Merci de votre attention

Contact :

Jb.autissier@developpement-durable.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire

La compétence d'organisation de la mobilité en territoires peu denses

Mode d'emploi

Bertrand Dépigny, Cerema



La Loi d'orientation des mobilités

Contexte

Impulsion politique

- Assises de la mobilité
- LOM et France mobilités

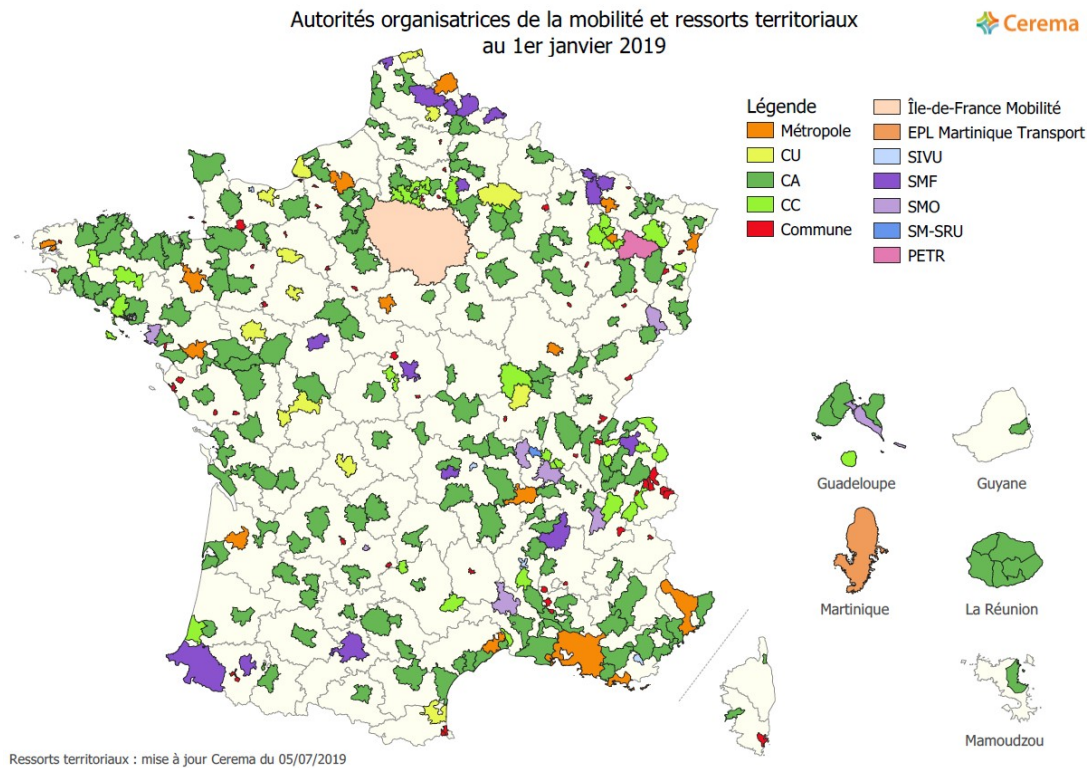
Mettre à jour le cadre législatif de la mobilité et des transports 30 ans après la LOTI

- Dans le sillage des lois MAPTAM et NOTRe
- Adapter l'organisation des transports et de la mobilité à l'évolution des modes de vie et de déplacements

La Loi d'orientation des mobilités

Enjeux pour la gouvernance

Doter l'ensemble du territoire d'AOM locales



Les grands principes en matière de gouvernance locale de la mobilité

Un schéma-type d'organisation de la **compétence « mobilité »** autour de :

- **La région**, AOM régionale (maillage du territoire)
- **L'intercommunalité**, AOM locale (proximité)

Une **coordination** entre ces deux échelles :

- Assurée par la région à l'échelle du **bassin de mobilité**
- Traduite dans un **contrat opérationnel de mobilité**

Modalités et calendrier de prise de compétence d'organisation de la mobilité

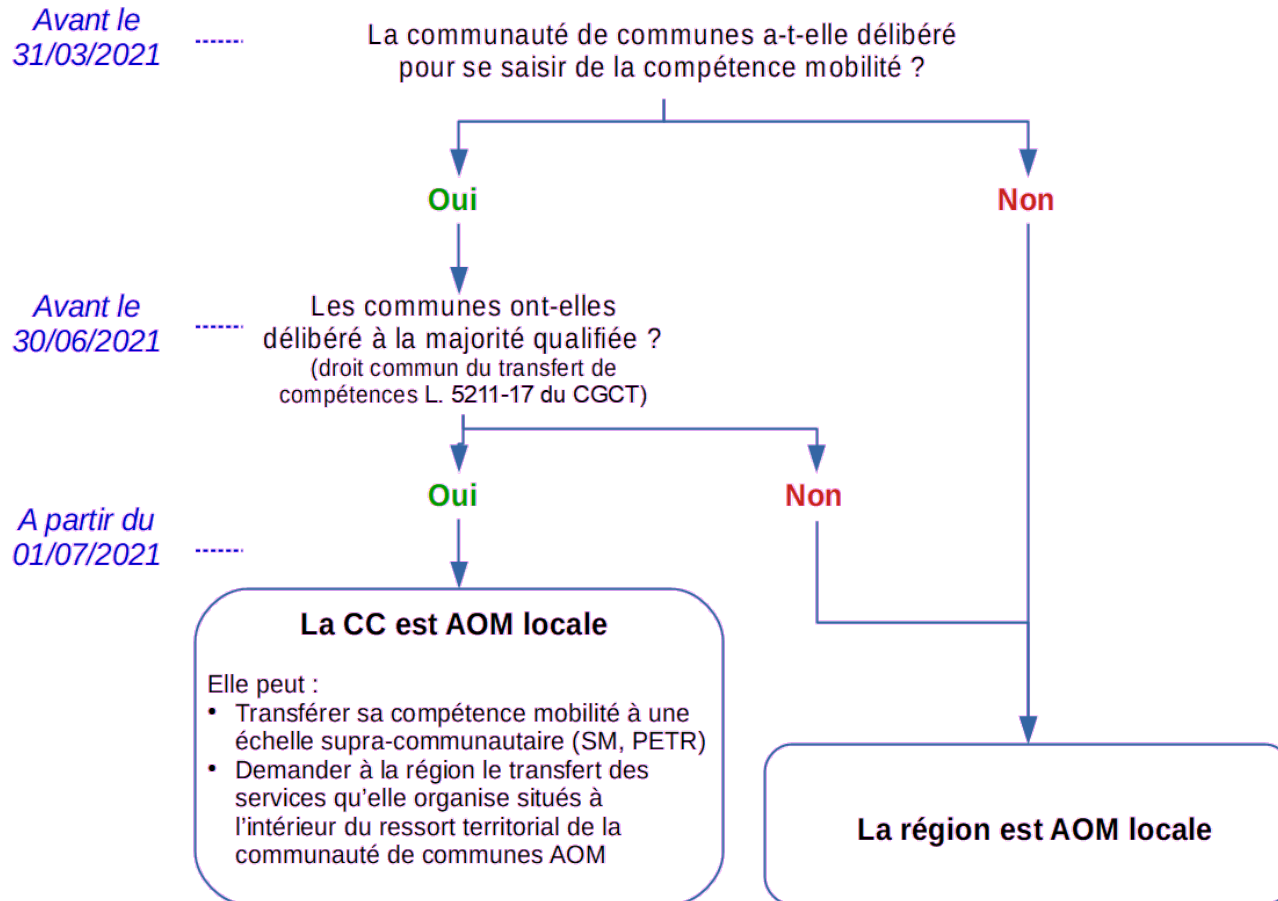
La communauté de communes est encouragée à prendre la compétence « mobilité » :

- Soit à l'échelle de son territoire
- Soit à une échelle plus large, après transfert de la compétence à un PETR, un pôle métropolitain, un SM (transport, SCoT, PNR...)

Dans le cas contraire, la région devient automatiquement AOM sur le territoire de la CC au 1er juillet 2021.

La Loi d'orientation des mobilités

Enjeux pour la gouvernance



Pourquoi prendre la compétence d'organisation de la mobilité ?

Pour une communauté de communes, prendre la compétence d'organisation de la mobilité, c'est :

- Élaborer une stratégie de mobilité dans le cadre de son projet de territoire
- Devenir un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de la mobilité
- Décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir
- Rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins

Attention :

Prendre la compétence « mobilité » pour une communauté de communes ne signifie pas prendre en charge les services organisés par la région sur son territoire au moment de la prise de compétence. Ce transfert ne s'effectue que si la communauté de communes en fait la demande.

Quels moyens d'action supplémentaires ?

Élaborer et mettre en œuvre une stratégie locale de mobilité

- En s'appuyant sur le plan de mobilité simplifié,
- En activant les leviers d'action suivants :
 - ◆ Organiser des services
 - ◆ Contribuer au développement de projets
 - ◆ Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisés à la mobilité

Une compétence unique, mais qui peut s'exercer « à la carte »

La compétence mobilité n'est pas sécable (on ne choisit pas de devenir AOM pour une partie seulement du contenu de la compétence mobilité), **mais elle peut s'exercer « à la carte »**, c'est-à-dire en choisissant d'organiser les services apportant la réponse la plus adaptée aux besoins de mobilité du territoire, en complément de ceux déjà pris en charge par la région.

Quels moyens d'action supplémentaires ?

Fédérer les acteurs locaux

- En organisant le comité des partenaires
 - ◆ Composé des acteurs locaux : représentants des employeurs, des usagers, des habitants, autres...
 - ◆ Informer, concerter et communiquer sur la politique de mobilité de l'AOM une fois par an
 - ◆ Évaluer et améliorer l'offre de services de l'AOM



Merci de votre attention !

Contact : Bertrand Dépigny
Cerema Territoires et villes

bertrand.depigny@cerema.fr

Le plan de mobilité simplifié

Intégrer le management de la mobilité à la politique de mobilité

Thomas Durlin, Cerema

Avant la LOM, hors des grandes agglomérations, une diversité de démarches

Les pratiques de planification volontaire de la mobilité sont nombreuses et diverses !

Le PDU volontaire

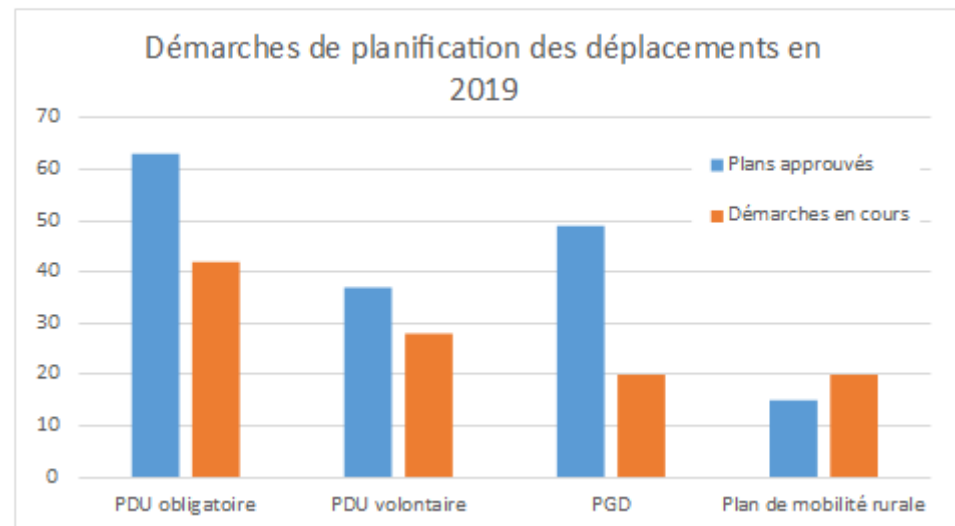
- Le cadre juridique exigeant du PDU → pour les « grosses » AOM hors des grandes agglomérations
- Porté par une AOM
- Le PLUi tenant lieu de PDU

PGD : les démarches non normées

- Politique globale de déplacements, plan global de déplacements, contrat de mobilité, schéma de mobilité, ...
- Approche volontaire à la carte

Le plan de mobilité rurale

- Créé en 2015 par la loi TECV
- Démarche portée par un EPCI, un SM de SCoT ou un PETR
- Cadre juridique léger

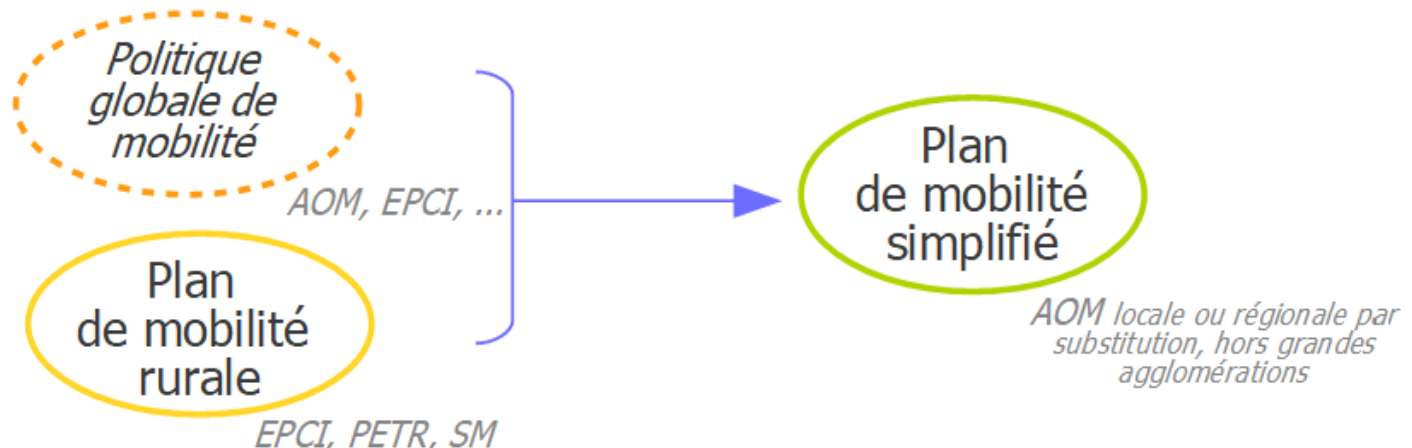


La Loi d'orientation des mobilités

Le plan de mobilité simplifié

Le PDMS : l'alternative unique au plan de mobilité (ex-PDU) pour les villes moyennes et les territoires ruraux

(art. L1214-36-1 du code des transports)



Objectifs :

- Un outil de planification pour l'AOM locale ou la région en tant qu'AOM locale
- Un cadrage du processus d'élaboration et des objectifs dans l'esprit du PDM
- De la souplesse et une adaptation possible aux besoins, aux enjeux et aux moyens des territoires

La Loi d'orientation des mobilités

Le plan de mobilité simplifié

Un outil de référence peu contraignant

- Enjeu : appropriation du concept de PDMS par les acteurs locaux et régionaux
- L'outil du PDMS apporte de la visibilité avec peu de contraintes supplémentaires : contenu du plan largement ouvert et les modalités de concertation et de participation qui relèvent de bonnes pratiques désormais répandues

Une « brique mobilité » à disposition des autres politiques publiques

- Construire collectivement une stratégie pour la mobilité associée à une feuille de route
- La référence pour la composante mobilité d'autres démarches : PLU(i), PCAET ou SCoT
- Mutualisation de coûts et meilleure cohérence des différentes politiques

Un plan dans la continuité de la prise de compétence mobilité

- Une étape importante qui suit logiquement la prise de compétence mobilité par les communautés de communes
- Utile pour fédérer les acteurs locaux autour de l'élaboration d'une stratégie de mobilité concertée et basée sur les besoins et les ressources du territoire

→ *Un guide méthodologique PDMS en préparation pour une mise à disposition fin 2020*

Le retour d'expérience des plans de mobilité rurale

Une concertation élargie très riche

- **Décideurs politiques**
- **Transport** : Exploitants de TC, SNCF, taxis, loueurs de cycle, RézoPouce
- **Société civile** : usagers des TC, habitants, association de cyclistes et randonneurs (AF3V), clubs d'aînés, milieu associatif
- **Acteurs économiques** : Entreprises locales, chambre d'agriculture, banques, commerçants
- **Acteurs du médico-social** : pôle emploi, acteurs socio-professionnels (public particuliers : jeunes, insertion, personnes âgées, personnes en situation de précarité énergétique), professionnels de la santé
- **Enseignement** : Etablissements de formation, directeur académique, parents d'élèves et élèves
- **Tourisme** : Office du tourisme, conservatoire du littoral, représentants des loisirs
- **Aménagement** : Aménageurs, constructeurs, lotisseurs

Le retour d'expérience des plans de mobilité rurale

Des mesures MM bien présentes dans les plans

Information et conseil

- Créer une agence de la mobilité et une centrale d'information multimodale
- Organiser des événements, campagnes de promotion sur les offres de mobilités alternatives
- Développer une fonction de conseil en mobilité aux pôles d'échange intermodaux
- Former sur la réglementation et les aménagements cyclables destinées aux élus, techniciens et associations

Mobilité solidaire et sociale

- Développer une plateforme de covoiturage solidaire
- Faire connaître l'offre de mobilité auprès des différents publics, en particulier les publics fragilisés, et les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité
- Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes peu mobiles
- Faciliter l'autonomie des personnes âgées ou handicapées.

Public jeune

Mobilité professionnelle

Non mobilité, proximité

Le retour d'expérience des plans de mobilité rurale

Des mesures MM bien présentes dans les plans

Information et conseil

Mobilité solidaire et sociale

Public jeune

- Développer une culture de la mobilité durable auprès des publics jeunes
- Animer et impulser des plans de mobilité scolaire
- Mettre en place des Pédibus, vélobus ou système de covoiturage, réseau mille-pattes, vélo-école, sorties scolaires en vélo, ateliers de réparation dans les écoles

Mobilité professionnelle

- Accompagner le changement vers des pratiques de mobilité plus durables pour les actifs
- Accompagner la réalisation de PDE des gros employeurs de l'agglomération

Non mobilité, proximité

- Accompagner le développement du télétravail
- Accompagner le retour de services au sein des territoires les plus isolés
- Permettre la « non mobilité » via la mise en place de services dédiés : commerces et services ambulants, structures d'accueil mutualisé

Le retour d'expérience des plans de mobilité rurale : vers le PDMS

Le MM intégré à la construction d'une politique de mobilité



Diagnostic

Un diagnostic mobilisateur pour connaître le territoire et être en capacité de construire un programme d'action partenarial



Stratégie

Des objectifs :

- Stratégiques : *Que veut-on atteindre ?*
- Opérationnels : *Que veut-on faire ?*



Programme d'actions

- Gouvernance
- Modes actifs, Modes partagés, Transports collectifs, Transport scolaire, Intermodalité, Stationnement, Mobilité électrique,
- Animation, **Management de la mobilité**
- Cohésion sociale et urbaine, Lien urbanisme / aménagement du territoire, Economie

Un cadre propice à la contractualisation, expérimentation, réponse à appel à projets

Merci de votre attention !

Contact : Thomas Durlin
Cerema Territoires et villes

thomas.durlin@cerema.fr



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Webinaire Journées Nationales du Management de la Mobilité

Le management de la mobilité dans les territoires peu denses

La crise COVID-19 : Quel constat ?

Effets désirables :

Vélo :

- Développement des aménagements cyclables temporaires
- Plan Vélo : coup de pouce, ALVEOLE, augmentation DSIL
- Engagement des territoires

Recours massif au télétravail :

- Plus de 33% des actifs concernés
- Pérennisation des engagements par les employeurs

Une préférence pour la proximité :

- Recours au circuit court / limitation des intermédiaires
- Réseau de solidarité
- Relocalisation activités

Et puis ... développement de l'offre ferroviaire (fret et voyageurs), décollage de l'électromobilité, changement de comportements en faveur de la sobriété, réappropriation de l'espace public, etc ...

Effets indésirables :

Transports collectifs abandonnés :

- Dégradation qualité de service
- Appauvrissement de l'offre
- Moins de développement de nouvelles lignes

Mort de certains services de mobilités :

- Dégradation qualité de service
- Appauvrissement de l'offre
- Moins de développement de nouvelles lignes

Fracture sociale et territoriale augmentée sur la mobilité :

- Cout des mobilités et leurs accès
- Retard de développement d'alternatives à la voiture en zone rurale

Et puis ... explosion du e-commerce / retour de la voiture / rattrapage économie carbonée etc...



La démarche France Mobilité pour accompagner les territoires dans leur lutte contre l'autosolisme



Les mesures phares de la démarche :

- Création d'un point d'entrée d'orientation des demandes : le facilitateur France Mobilités (facilitateur@frenchmobility.fr)
- Mise en place d'une plateforme collaborative de recensement des expérimentations et de mise en relations (<https://www.francemobilites.fr/>)
- Mise en place de cellules régionales d'appui pour apporter un soutien à l'ingénierie territoriale dans les territoires peu denses
- Soutien à l'innovation via des financements notamment l'AMI TENMOD





L'AMI TENMOD pour soutenir l'innovation dans les territoires peu denses



Objectif :

- Améliorer la mobilité du quotidien pour tous les usagers en zone péri-urbaine et peu dense

Axes :

- Stratégie et planification de la mobilité : projets d'élaboration et de mise en place d'une démarche de planification de la mobilité (biens et personnes)
- Expérimentation et évaluation de solutions de mobilité : projets innovants de services de mobilité, en adéquation avec les enjeux du territoire :
 - *Cadre du plan d'actions d'une démarche de planification de la mobilité*
 - *Cadre de services de transport d'utilité sociale*

Soutien aux territoires peu denses :

- Accompagnement au montage et à la maturation de dossier réalisé par les cellules régionales d'appui en amont du dépôt
- Soutien financier pour les lauréats
- Soutien en ingénierie grâce à un appui technique conjoint ADEME-CEREMA





Les initiatives mises en place en faveur du vélo

Le Coup de pouce vélo : un plan de 20M€

- Afin d'encourager la pratique du vélo dans le cadre du déconfinement, le MTES lance le programme Coup de pouce Vélo
- Réparation : 50€ pour la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau des réparateurs ;
Obj : 1 million de vélo réparé d'ici la fin de l'année
- Remise en selle : 1h gratuite d'accompagnement à l'usage du vélo
- Stationnement temporaire : Prise en charge de 60% des coûts d'installation de places de stationnement temporaire vélo



Les aménagements cyclables de transition:

- 1000 km annoncés ; 276 km réalisés et répertoriés à date
- Plusieurs webinaires organisés par le CEREMA + guides express
- 1Md€ d'augmentation de la DSIL mobilisable pour pérenniser les aménagements provisoires
- 11 territoires peu denses financés par l'ADEME en HdF, Occitanie et NA
- 1 étude lancée par le CVTC: suivi de la dynamique des aménagements de transition



Des mesures ‘vélo’ efficaces

Le constat : une fréquentation des pistes cyclables en hausse

- +87 % de fréquentation cyclable par rapport à la moyenne de la période précédant le confinement
- +28 % de passages de vélos par rapport à la même période en 2019
- Une pratique du WE qui s’installe en milieu urbain (+64 %)
- Une pratique de loisirs qui refait son apparition sur l’ensemble du territoire



Un programme CEE AVELO qui répond à une réelle demande des territoires ruraux/périurbains

- 191 projets soutenus sur l’axe 1 (schémas directeurs cyclables, études de maîtrise d’œuvre et d’ouvrage pré-opérationnelle) pour une subvention totale de 7 255 800€
- 91 projets soutenus sur l’axe 2 (services de location de vélo longue durée, atelier d’auto-réparation, maisons du vélo, vélo-écoles) pour une subvention totale de 3 165 966€
- 115 projets soutenus sur l’axe 3 (communication, événements, outils cartographiques) pour une subvention totale de 2 000 000€



Post-COVID : Changer les paramètres sur le long terme

Les enseignements de la crise :

- Nous sommes capable de concrétiser les transformations indispensables à l'atteinte de la neutralité carbone
- Nous avons des velléités de réappropriation de l'espace public
- La crise du Covid-19 montre l'interdépendance des enjeux sanitaires, environnementaux, économiques et sociaux



Comment pérenniser les effets désirables de la crise ?

- Expérimenter dans un premier temps
Afin d'adapter par la suite les infrastructures aux besoins de longs termes
Exemple des aménagements cyclables temporaires → contraindre l'espace dédié VP au profit du vélo
- Aménagement du territoire
Maintenir une densité de population en apprenant à vivre avec les contraintes de distanciation sociale
Tirer profit des enseignements de la crise pour penser un rééquilibrage territorial
- Questionner l'évolution des besoins de mobilité
Changements de modes de vie (télétravail, vieillissement de la population...) → interroger les pratiques afin d'agir sur la demande et d'impacter les comportements vers plus de sobriété
- **Notre résilience passe nécessairement par une société plus économe en ressources, en matériaux mais aussi en espace et en coûts liés aux déplacements afin de viser une mobilité plus inclusive**



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



Intitulé de la direction/service
Contacts

ADCF: LES PRÉOCCUPATIONS DES INTERCOMMUNALITÉS – DEUX GUIDES POUR ACCOMPAGNER LA PRISE DE LA COMPÉTENCE AOM

