

MOBILITÉS

en milieu peu dense

Le bloc local en mouvement



TABLEAU DES SIGLES ET GLOSSAIRE

AOMr : Autorité organisatrice de la mobilité régionale

AOM : Autorité organisatrice de la mobilité

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

PEMM : Pôle d'échange multimodal

TC : Transport en commun

TAD : Transport sur réservation ou Transport à la demande

VAE : Vélo à assistance électrique

Autosolisme : pratique solitaire de la conduite d'un véhicule motorisé, plus spécifiquement d'une voiture

Buurtbus : « bus de quartier » (en Hollandais) est un service de transport local souvent issu d'une initiative citoyenne en lien avec les transports locaux et dont les véhicules sont conduits par des équipes de bénévoles formés

Salle hors sac : salle ouverte à tous qui permet de se mettre à l'abri pour un pique-nique, se reposer...

Point d'arrêt : aménagement de la voirie constituant les points d'entrée des usagers sur le réseau des transports collectifs

Location/fonctionnement en boucle : prise et dépose du véhicule au même endroit

Véhicule partagé : mise en commun d'un véhicule motorisé



SOMMAIRE

1. Structurer l'offre de mobilité... à toutes les échelles 3

À l'échelle de plusieurs EPCI 6

À l'échelle d'un EPCI 8

À l'échelle d'un pôle principal 10

À l'échelle d'un pôle secondaire ou d'un pôle de proximité 12

2. Mettre en œuvre les mobilités 14

3. Accompagner le changement de comportement 15-16

4. La mobilité, une stratégie globale 17

5. Cadrage institutionnel et juridique de la mobilité 18

6. Quelques services de mobilités 18



1 STRUCTURER L'OFFRE DE MOBILITÉ... à toutes les échelles

Une hiérarchie modale à intégrer

LA MARCHÉ



C'est le premier mètre étalon de la mobilité qui détermine les zones de desserte. On mesure la couverture territoriale par l'accès aux services à pied...

LE VÉLO



Second mode prioritaire, il faut privilégier les accès directs entre les pôles et les équipements.

LE COVOITURAGE / AUTOPARTAGE



Si l'automobile reste indispensable, il faut la « collectiviser » et en faire un mode partagé en encourageant les nouveaux usages (co-voiturage, autopartage...).

LE TRANSPORT SUR RÉSERVATION (TSR) ou TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)



Encore trop confidentiel, ce mode de transport permet de desservir l'ensemble du territoire pour emmener les populations vers les pôles primaires et secondaires. Il est le mode à privilégier pour les densités de population plus faibles. Ouvert sur une large amplitude horaire, il est structuré en correspondance avec les autres modes.

LE CAR ET/OU BUS

Il dessert les pôles et est organisé en correspondance avec les autres modes. À privilégier, là où la densité est la plus importante pour permettre une massification maximale.



Les modes structurants : LE FERROVIAIRE

Il relie les pôles et les territoires vers l'extérieur. Il permet le transport d'un nombre important de personnes sur une ligne avec peu d'arrêts et une vitesse élevée.



LE FLUVIAL

Ce mode de liaison doit être utilisé lorsque les ressources infrastructurelles naturelles existent.



L'AÉRIEN

Il est le mode qui relie le territoire au « reste du monde ».



LA GOUVERNANCE

L'acteur majeur de la mobilité inter EPCI est la **Région** qui est AOMr (Autorité Organisatrice des Mobilités régionales) pour ces transports. Les **EPCI** doivent intervenir ici en tant que **partenaires** afin d'alimenter les offres mises en place et créer les services en complément de ces offres.

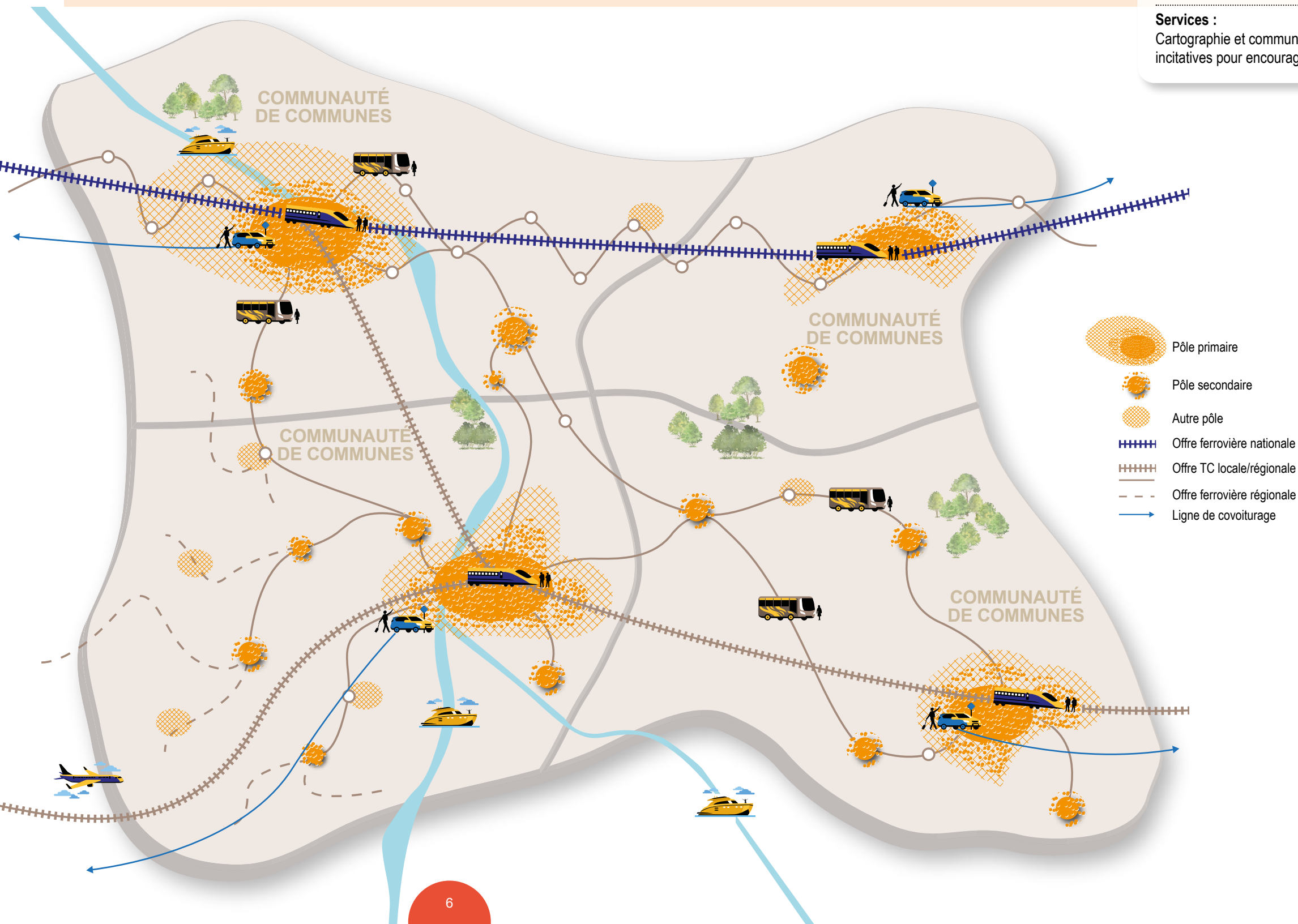
Un travail partenarial est donc indispensable.



LA GOUVERNANCE

LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

- Offre maximale de service en gare (attente, commerce, wifi, AMAP...)
- Information et sécurisation



À L'ÉCHELLE D'UN EPCI

LES ENJEUX

Relier le territoire depuis et vers l'extérieur avec les modes de mobilités les plus capacitaires (train notamment).
Connecter le territoire aux principaux réseaux structurants
Permettre les déplacements efficaces au sein du territoire en privilégiant les offres alternatives à l'automobile.

LA GOUVERNANCE

Les **EPCI** interviennent en alimentant les offres mises en place par la Région et doivent créer des services complémentaires répondants aux besoins de multimodalité dans les déplacements.

LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

Multimodalité
Proximité
Fréquence



Piéton

Infrastructures

Des cheminements piétons permettant l'accès aux équipements principaux, notamment les gares et les pôles d'échanges multimodaux (PEMM)

Services :

Cartographie et communication
incitatives pour encourager la marche



Cycliste

Infrastructures

- Réseau express avec voies cyclables dédiées vers les centralités
- Parkings vélos en lien avec l'offre structurante

Services :

- Consignes vélo
- Formations vélos et remise en selle
- Location vélos et systèmes de réparation en libre service
- Défis vélo...

Covoiturage Autopartage



Infrastructures

- Aires de covoiturage à proximité des grands axes et dans les bourgs de toutes les communes
- Aires de covoiturage accessibles à pied et à vélo par une large population
- Priorisation des stationnements dans les centralités

Services :

- Site de mise en relation entre covoitureurs
- Participation financière de la collectivité
- Autopartage local généralisé

Bus/Car/TSR



Infrastructures

- Lignes locales à l'intérieur de l'EPCI pour relier certains pôles majeurs en complément des lignes régionales
- Transport sur réservation construit en correspondance sur les lignes locales pour irriguer les secteurs les moins denses

Services :

- Lignes irriguant le territoire tout en conservant une vitesse commerciale acceptable
- Fréquence importante
- Desserte en heures de pointes et heures creuses
- Véhicules confortables et adaptés aux volumes des publics

Gare ferroviaire

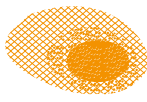
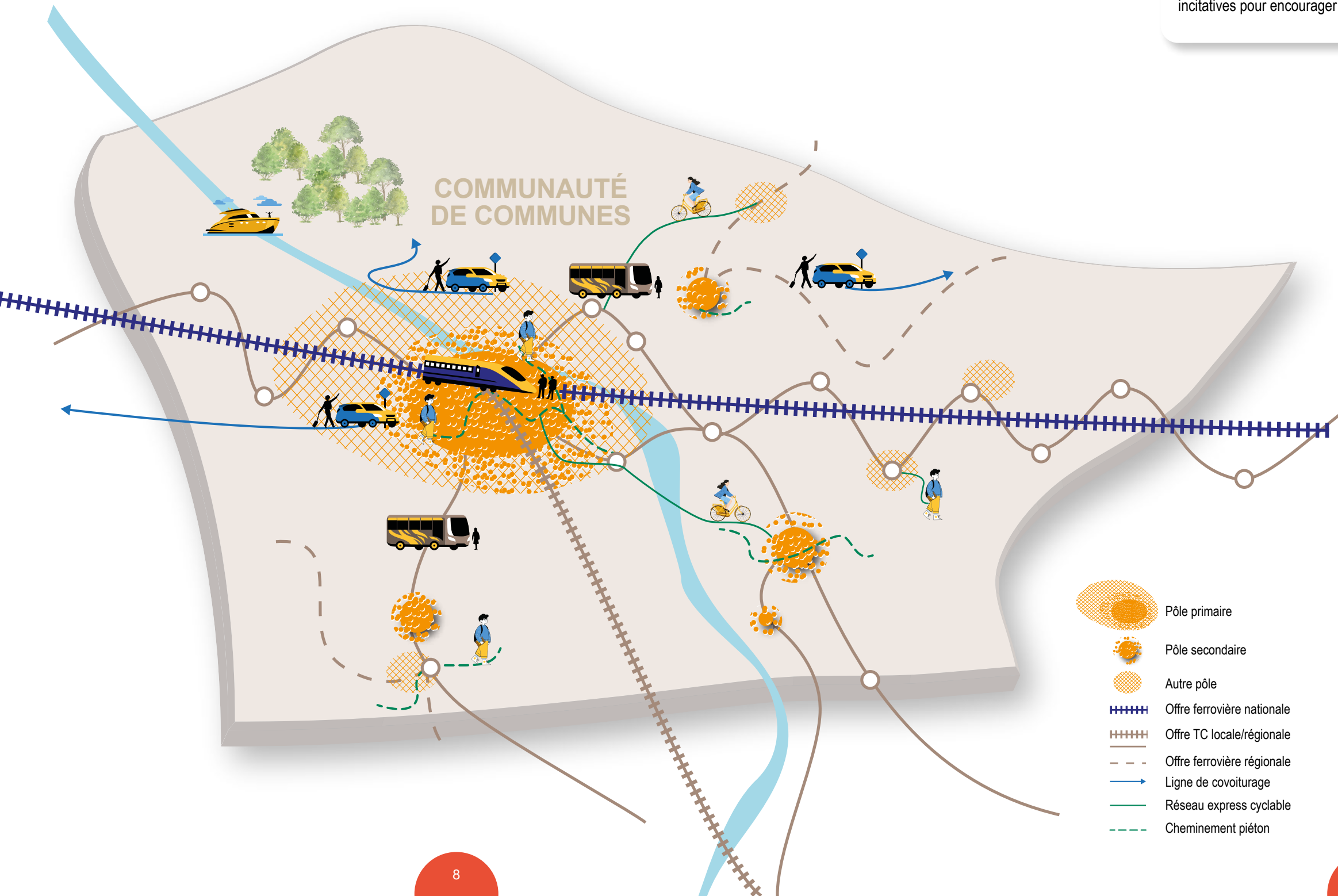


Infrastructures

Gérer l'urbanisation du territoire en lien avec les gares et la desserte ferroviaire

Services :

Compléter l'information et les services en gares par des services locaux



Pôle primaire



Pôle secondaire



Autre pôle



Offre ferrovière nationale



Offre TC locale/régionale



Offre ferrovière régionale



Ligne de covoiturage



Réseau express cyclable



Cheminement piéton

À L'ÉCHELLE D'UN PÔLE PRINCIPAL

LES ENJEUX

- Une palette de services permettant :
- de répondre à la variété des besoins
 - une correspondance avec les offres reliant au reste du territoire

LA GOUVERNANCE

La population, les entreprises et la collectivité associées piloteront conjointement l'ensemble des offres avec un suivi régulier des actions.

LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

Visibilité
Lisibilité
Sécurité

Piéton < 1 km

Principe

Aménager les circulations dans la centralité et entre les différents pôles et proposer des services aux piétons

Infrastructures

- Au sein du pôle :
 - Zone à 20 km/h, zone à 30 km/h
 - Trottoirs et cheminements accessibles
- Pour l'accès au pôle :
 - Voie verte, sentiers adaptés
 - Travailler les équipements (éclairage, banc, appuis, acoustique...)

Services :

- Des pédibus pour aller vers l'école organisés par les communes, les EPCI
- Organiser des ballades urbaines
- Rendre la rue agréable à arpenter (jouer dans la rue, décorer la rue...)

Cycliste < 10 km

Principe

Permettre de se déplacer au sein du pôle et en connexion avec l'extérieur en toute sécurité

Infrastructures

Aménager les circulations :

- Au sein du pôle :
 - Zone à 20 km/h, zone à 30 km/h
 - Stationnements vélos de courte et longue durée
- Vers les hameaux :
 - Utilisation prioritaire des infrastructures existantes (Vélorue, Chaussidou...)

Services :

- **Location en boucle*** avec des véhicules électriques et musculaires
- Contractualisation possible avec les commerces de cycles du territoire
- **Mise à disposition d'un parc de vélos** plutôt des Vélos à assistance électrique (VAE) en location longue durée avec restitution au bout d'une période (6 mois, 1 an...)
- Organisation de **Cyclobus** ou carapate pour les écoles
- **Formation** à la remise en selle

Covoiturage Autopartage

Principe

Favoriser le passage de la voiture « individuelle » (autosolisme) en propriété à un véhicule partagé*

Infrastructures

- Parkings et offre de véhicules en autopartage sur la centralité
- Des voies dédiées au besoin pour les circulations des véhicules partagés
- Des aires de covoiturage bien aménagées

Services :

- Des véhicules « publics » stationnés dans les centres de densité et utilisables en boucle sur abonnement avec une facturation à l'heure et/ou km
- Mettre en relation des personnes qui ont besoin de déplacement et des personnes qui se déplacent en voiture

Bus/Car/TSR

Principe

Intensifier la correspondance avec les dessertes externes et densifier la desserte locale à l'intérieur du pôle

Infrastructures

- Aménagement des arrêts de transport public pour donner envie d'utiliser (abri, banc, éclairage, services complémentaires...)
- Sécuriser les accès des arrêts principaux pour les autres modes (piétons, vélos, véhicules intermédiaires...)

Services :

- Des lignes régulières cadencées avec une desserte fine au sein du pôle
- Possibilité de navettes urbaines avec des fonctionnements en boucle* pour desservir l'ensemble des secteurs d'activité

Actions complémentaires :

Des services plus « ciblés » comme, par exemple des navettes hippomobiles pour des déplacements touristiques ou des services de déplacements vers l'école

* Cf tableau des sigles et glossaire

À L'ÉCHELLE D'UN PÔLE SECONDAIRE OU D'UN PÔLE DE PROXIMITÉ

LES ENJEUX

Permettre aux usagers d'avoir accès aux services de ce pôle secondaire et également aux correspondances via les dessertes vers les pôles principaux du territoire.
Répondre à la fois à des besoins très locaux mais aussi à la connexion avec les pôles principaux.

LA GOUVERNANCE

La collectivité accompagne les actions locales initiées par les associations ou groupes citoyens ou les impulse ces actions.

LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

Participation
Coopération



Piéton < 1 km

Principe

Aménager les circulations dans le pôle local et avec les hameaux proches ou au sein de ces hameaux

Infrastructures

- Valoriser les infrastructures existantes en développant le partage de l'espace (zone de rencontre, voie verte...)
- Aménager des bancs, des aires de jeux, des espaces de convivialité pour encourager les personnes à « être dans la rue »

Services :

- Des pédibus pour aller vers l'école organisés par les communes, les EPCI
- Organiser des ballades urbaines
- Rendre la rue agréable à arpenter (jouer dans la rue, décorer la rue...)
- Animer la rue : présence « d'attractions » le long des cheminements pour donner envie de marcher



Cycliste < 10 km

Principe

Permettre le déplacement cyclable au sein du pôle mais aussi en provenance des hameaux

Infrastructures

- Utilisation prioritaire des infrastructures existantes (Vélorue, Chaussidou...)
- Cibler les itinéraires reliant les équipements comme les écoles ou services et l'intermodalité

Services :

- Organisation de cyclobus ou caraptes pour les écoles
- Formation à la mobilité cyclable
- Signalisation des parcours et plans
- Animation autour du vélo avec l'implication des associations



Covoiturage
Autopartage

Principe

Permettre aux personnes qui ne souhaitent pas ou ne peuvent pas avoir de véhicules de disposer d'offres automobiles alternatives

Infrastructures

- Des zones d'arrêts sécurisées pour permettre le stop de proximité
- Des parkings réservés aux véhicules partagés, soit entre voisins, soit par le biais de la collectivité
- Des bornes de recharges publiques disponibles

Services :

- Autopartage : encourager le partage de véhicules entre voisins (ex : mettre à disposition des boîtes à clefs). Mettre à disposition les véhicules de la commune à l'ensemble des habitants, régulièrement ou ponctuellement
- Covoiturage : Mettre en relation des personnes qui ont besoin de déplacement et des personnes qui se déplacent en voiture



Bus/Car/TSR

Principe

Permettre les déplacements au sein du pôle et aussi en lien avec les autres offres et vers les autres pôles (primaires et/ou secondaires)

Infrastructures

- Aménagement des arrêts de transport public pour donner envie d'utiliser (abri, banc, éclairage, services complémentaires...)
- Sécuriser les accès des arrêts principaux pour les autres modes (piétons, vélos, véhicules intermédiaires...)

Services :

- Des services sur réservation pour la desserte locale et en correspondance avec les lignes se rendant vers les pôles
- Possibilité d'offres de petite capacité à l'image des TUKTUK indiens pour les déplacements proches

Actions complémentaires

Des services plus « ciblés » comme, par exemple des navettes hippomobiles pour des déplacements touristiques ou des services de déplacements vers l'école

- Transport local
- Voie agricole
- Voie douce

* Cf tableau des sigles et glossaire



2 Mettre en œuvre les mobilités

A • Une stratégie claire

Être clair sur les objectifs poursuivis par le déploiement d'une offre de mobilité :

Objectif	Niveau d'offre
Proposer des solutions aux plus précaires	

Tendre vers une neutralité carbone en proposant de réelles alternatives à l'automobile



La mobilité est un choix politique et il n'existe pas de référence ni de cadre réglementaire précis. Il convient de se rappeler ici que la mobilité est un tout et que l'augmentation de l'utilisation d'un mode induit mécaniquement une baisse de l'usage d'un autre mode. Il ne s'agit donc pas d'offrir plus pour tous les modes, mais de procéder à un rééquilibrage global. Ainsi, la mise en place d'une offre de mobilité cyclable ou en transport en commun DOIT s'accompagner de mesures réduisant la place de l'automobile.



B • Des moyens financiers

Au niveau des recettes

Le financement de l'offre de mobilité passe par plusieurs sources de financement :

- **Le versement mobilité** : il touche les acteurs économiques (publics et privés) employant plus de 11 salariés avec une base minimum de 0,55% de la masse salariale.
- **Les recettes du trafic** : elles correspondent aux paiements des utilisateurs. Pour optimiser le fonctionnement, il faut recourir ici au principe de l'abonnement aux services plutôt qu'aux titres unitaires.
- **Des subventions** : possibles pour certains aménagements ou des acquisitions de matériels (véhicules propres).

Au niveau des dépenses

- Financement possible par la publicité (visiocom, infocom etc.)
- Utilisations possibles de véhicules peu énergivores ou électriques ou sources locales d'énergie (biomasse)
- Contrat de type vacataire
- Recours à du personnel « bénévole » par le biais des buurtbus



C • Un montage juridique

La mise en œuvre de solutions de mobilité nécessite un travail partenarial et il convient de trouver les formes contractuelles les plus adaptées.

Travailler avec des partenaires locaux pour les services de petites tailles, comme des solutions de transport à la demande avec les autoécoles.

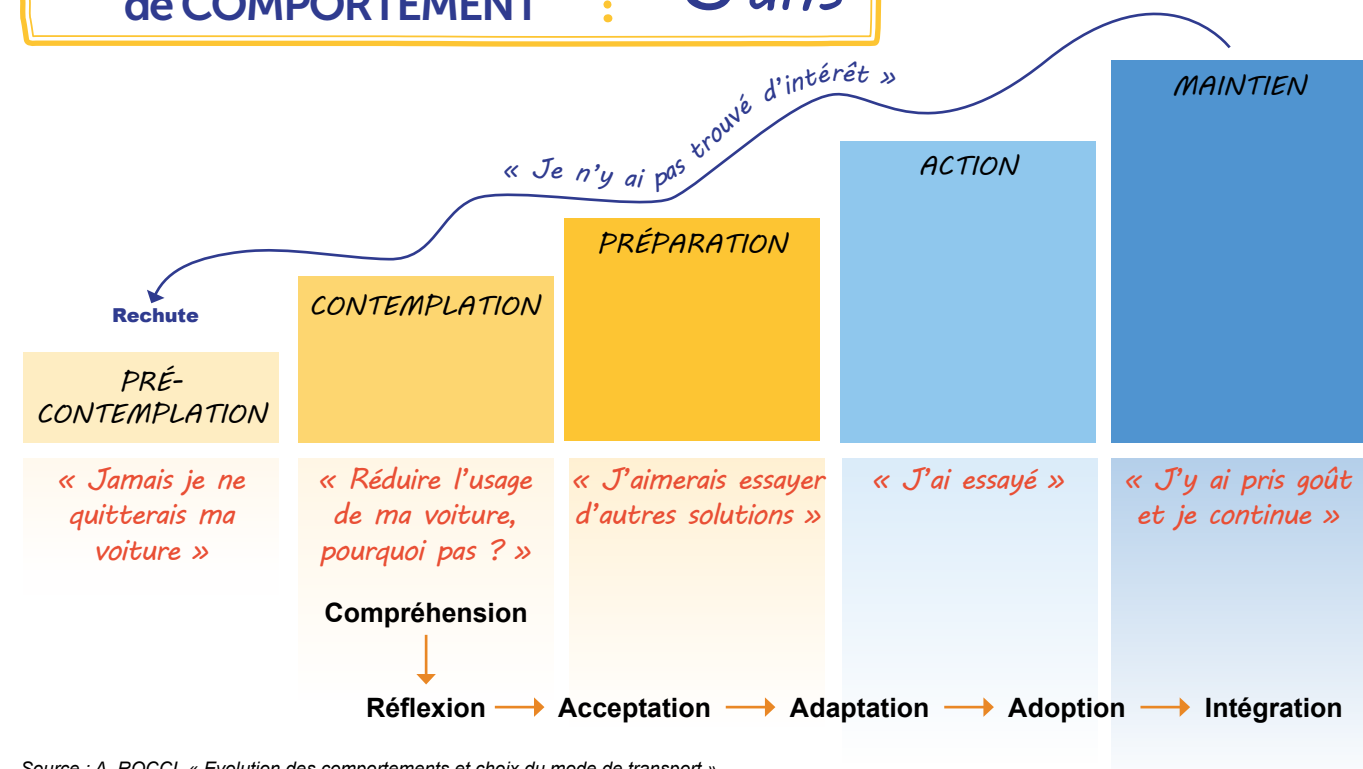
Privilégier le groupement de commande pour tendre vers des économies d'échelles et proposer des contrats plus intéressants pour les transporteurs.



3 Accompagner le changement de comportement

Les étapes du changement

DURÉE du CHANGEMENT de COMPORTEMENT = 3 ans





4 Accompagner le changement de comportement

L'ENJEU DE LA DISSONANCE COGNITIVE

1. **Une cognition** = pensée en accord avec mes valeurs/mes croyances.
« Je ne veux plus utiliser ma voiture parce qu'elle produit des nuisances environnementales »
2. Si deux cognitions sont **disonnantes** (en désaccord), l'individu se sent anxieux.
« Mais je vais à mon travail en voiture parce que j'habite à la campagne »
3. Il cherche donc à modifier l'une des deux cognitions pour retrouver l'équilibre en trouvant notamment des "excuses".
« Je ne peux pas faire autrement... »
« Après tout, ça ne changera pas la face du monde si je prends mon vélo »
« Je roule doucement, donc je pollue moins ! »

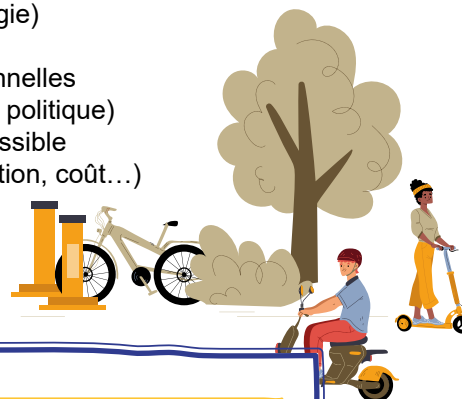
LES FREINS AU CHANGEMENT

FREINS INTRINSÈQUES

- Image et rapport à la voiture et aux autres modes
- Force de l'habitude / Peur de l'inconnu
- Compétence de mobilité
- Perception erronée des coûts, temps, distance
- Justification de ses choix

FREINS EXTRINSÈQUES

- Personnels (psychologie)
- Contraintes familiales
- Contraintes professionnelles
- Sociétaux (sociologie, politique)
- Offre de mobilité accessible (localisation, organisation, coût...)



LES LEVIERS D' ACTIONS

AGIR - COMMUNIQUER

CRÉER LES SERVICES

Proposer des offres de transports collectifs

Transports publics
Voitures partagées
Vélos bus

Aménager l'espace

Localisation des services
Aménagement de la voirie

Co-construire

Participation citoyenne

UNE COMMUNICATION ENGAGEANTE

L'engagement résulte d'une série de micro-actions qui préparent le passage à l'acte réel

Dans certaines conditions, elles conduisent à choisir « librement » le comportement souhaité

« Tu es libre de... », « c'est ton choix »

Les actes engagent, pas les intentions

UNE COMMUNICATION INDIVIDUALISÉE

Ciblage d'une population + Prospection
+ Accompagnement aux changements dans la durée

Levier d'influence :

Existence d'alternatives
Expérience positive
Influence sociale

Importance de l'accompagnement
dans la durée et de recruter des salariés volontaires et motivés



CEREMA : la mobilité en zone peu dense (2021)
<https://youtu.be/t155RLctgI4>
ADEME : le changement de comportement
<https://youtu.be/RAhEoxPf8f4>

Ref : Bruxelles Mobilités
La Liberté : <https://youtu.be/t18QpMjQmUk>
Les pieds : <https://youtu.be/EAKm773d7RQ>



5 La mobilité, une stratégie globale

Rendre visible et lisible l'offre de mobilité et rassurer sur la possibilité de se déplacer (même sans voiture personnelle !!!)

UN PROJET CLAIR

Être clair sur les objectifs poursuivis par le déploiement d'une offre de mobilité.

La mise en place d'infrastructures ou de services n'apporteront pas immédiatement des changements de comportements.

Il faut donc une stratégie de communication et d'information pour amener la population locale à aller vers de nouveaux usages et développer ainsi de nouveaux comportements.

DONNER À VOIR ET FAIRE COMPRENDRE

Des plans, des informations pratiques et lisibles

Des plans locaux permettant de mettre en évidence les temps de parcours piétons et vélos pour encourager l'usage de ces modes.

- Métrominuto pour les piétons
- Carte points nœuds pour les vélos
- Jalonnement temporel des parcours

COMMUNIQUER

Informier et sensibiliser les habitants, entreprises, pouvoirs publics, associations, institutions à la mobilité

- Organiser des conférences
- Organiser des animations
 - Parcours de découverte
 - Défis à l'utilisation (ou la non-utilisation) d'un mode
- Aller vers :
Ne pas attendre que le public se déplace vers des manifestations, mais aller à la rencontre des publics par des animations de rues
- Expérimenter en associant le plus largement possible l'ensemble des acteurs

ET SI ON COMBINAIT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS AVEC CELUI DES COLIS

Le transport de colis est en très forte croissance du fait de l'accroissement des achats en ligne (+15% / an ces dernières années) et induit mécaniquement une augmentation des flux de transport dans les zones rurales. En effet, si la livraison du dernier kilomètre est assez bien intégrée pour les secteurs urbains, peu de choses existent en milieu rural.

- Ces commandes et livraisons sont faites par différents transporteurs sans mise en relation directe, il est donc possible qu'une personne voit passer 3 transporteurs pour 3 commandes réalisées sur des sites différents alors qu'il aurait été possible de grouper ces livraisons.

DES PISTES D' ACTIONS

- Créer des Pôles de Logistique Ruraux en proximité des axes routiers principaux et en lien avec une logistique ferroviaire possible (voir solutions Draysi et Telli de SNCF)
- Intégrer le transport des colis dans les marchés de transport à la demande pour optimiser l'occupation des véhicules (colis + passagers)
- Proposer un service de livraison local avec le TAD en associant les commerçants locaux et en proposant des formules d'abonnement pour la livraison.



CONSTAT DANS LES ZONES RURALES :

- Il est plus facile aujourd'hui de se faire livrer un colis venant du bout du monde qu'un colis venant du magasin du pôle de proximité. Par exemple, en commandant un livre chez le libraire, il faudra aller le chercher ; en le commandant en ligne, il sera livré à domicile !

Des tests ont déjà été réalisés comme Temix à Redon, qui associait plusieurs partenaires et qui a pu montrer que le modèle juridique et économique pouvait fonctionner. Une étude est également actuellement en cours (2025) par la CEREMA pour le développement de ce type de solution.

ÉTAT - Transport ferroviaire d'intérêt national
- Réseau routier national
- Programme de financement (plan vélo, AMI, France Mobilité, Fond vert...)

RÉGION (AOMR)

- Réseau ferroviaire Régional
- Voirie d'intérêt Régional
- Transports routiers interurbains (commerciaux et scolaires)
- Schéma cyclable régional
- Ports et aéroports

EPCI

Cas N°1

- AOM (Communauté d'agglomérations et Communauté de communes avec compétence mobilité)
- Transports routiers commerciaux et scolaires
- Mobilité cyclable et piétonne
- Voirie d'intérêt communautaire
- Logistique

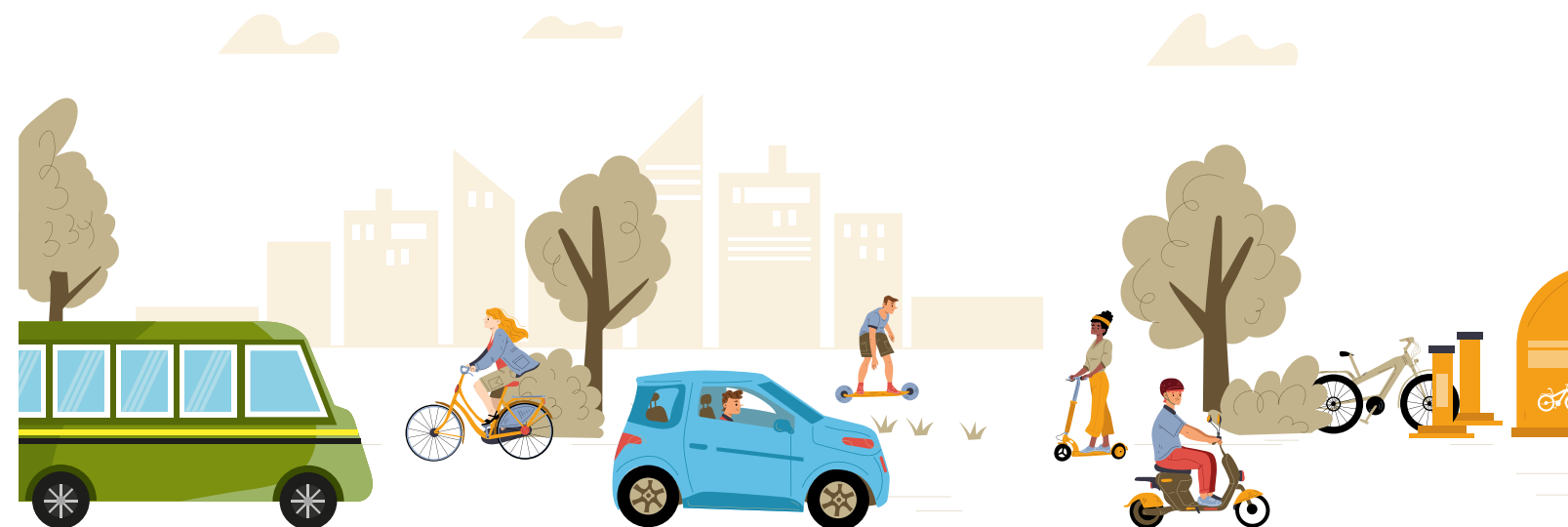
as N°2

- Communauté de communes sans compétence mobilité
- Voirie d'intérêt communautaire

COMMUNES

- Voirie communale
- Action sociale

	Système d'autopartage géré sous forme de coopérative, présent sur toute la France	https://citiz.coop
	Système d'autopartage de véhicules électriques, présent sur toute la France	https://www.clem-e.com
	Service de covoiturage avec création de lignes locales pour les collectivités	https://blablacardaily.com/conducteurs
	Service de covoiturage avec bornes d'information et lignes virtuelles	https://covoitici.fr
	Base de données informative sur le covoiturage en France	https://covoiturage.beta.gouv.fr
	Service de covoiturage en Bretagne avec une plateforme d'échange et une animation	https://www.ouestgo.fr
	Acteur Breton du covoiturage notamment sur l'animation et le covoiturage solidaire	https://ehop.bzh
	Service de Stop de proximité porté par la structure Mobicoop	https://rezopouce.fr
	Service d'équipement pour le stop de proximité	https://haltostop.fr
	Association qui fédère les acteurs du cheval utilitaire et de travail	https://www.reseaufaireacheval.fr
	Référentiel de jalonnement cyclable de vélo et territoires	https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/signalisation/#



AILB, 3 rue Charles Sillard 35600 REDON
contact@alliance-intermotropolitaine.fr
www.alliance-intermetropolitaine.fr
06 66 99 80 04

En partenariat avec

