

Guide pratique ECOSYST'M

Pour des solutions pérennes et partagées par tous

Partenaire de



MOBILITÉS ACTIVES ET PARTAGÉES

COVOITURAGE DE PROXIMITÉ ET MODE CYCLABLE
TERRITOIRES DE FAIBLE ET DE MOYENNE DENSITÉ



FÉDÉRATION
ECOSYST'M

Rédaction

Béatrice VAUDAY,

Présidente et Fondatrice de la Fédération ECOSYST'M

Architecte DPLG – Urbaniste ENPC

Expert mobilité et territoires

Enseignante à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Relecteurs

Hans WIRZ,

Architecte Urbanisme (Bâle)

Coconcepteur des quartiers écodurables de Fribourg en Brisgau (Allemagne)

Enseignant Architecture à Londres (Bartlett) et Paris (La Villette)

Membre de la Fédération ECOSYST'M

Christophe RUSS,

Agence Nationale de Cohésion des Territoires du Massif Central,

Chargé de mission sur les thématiques mobilité, culture et numérique

Commissariat à l'aménagement, au développement et à la protection du Massif Central

Yohan PLANCHE,

Ministère de la transition écologique et solidaire

Chef de projets mobilités actives et partagées, enjeux environnementaux

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction des Services Transports

Contributeurs

Alice BRAUNS,

Club des Villes et Territoires Cyclables,

Paysagiste concepteur

Thierry DU CREST,

Coordonnateur Interministériel Vélo

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Philippe CHARLOT,

SNCF RESEAU,

Conseiller Sûreté du DGD Finances-Stratégie-Sûreté

Cabinet de la Présidence

Membre de la Fédération ECOSYST'M

Maquette : Sophie MOUTERDE

Guide pratique ECOSYST'M

Pour des solutions pérennes et partagées par tous

Partenaire de



MOBILITÉS ACTIVES ET PARTAGÉES

COVOITURAGE DE PROXIMITÉ ET MODE CYCLABLE
TERRITOIRES DE FAIBLE ET DE MOYENNE DENSITÉ



FÉDÉRATION
ECOSYST'M

Grands Partenaires ECOSYST'M



La Loi d'Orientation des Mobilités engage désormais toutes les intercommunalités. Pour les communautés de communes – souvent marquées par de moindres densités démographiques – la prise de la compétence d'autorité organisatrice des mobilités peut créer de nouvelles opportunités, notamment autour de projets cyclables et de covoiturage.

Soutenu par l'AdCF, le guide réalisé par la Fédération ECOSYST'M accompagnée par le Club des Villes et Territoires Cyclables est un outil pratique qui s'adresse en particulier aux territoires de faible et moyenne densité pour développer les mobilités actives et partagées.

La démarche participative proposée dans ce guide est de nature à motiver les populations qui sont les principales actrices du développement de ces mobilités, en particulier au lendemain d'une période difficile de confinement qui pourrait transformer nos habitudes de déplacements.

Optimiser les offres de mobilités en favorisant les modes actifs et partagés, développer les espaces de travail partagés, c'est aussi réduire les dépenses associées aux déplacements de proximité, pour les ménages et pour les collectivités.

La transition écologique exige de repenser nos mobilités et d'adapter nos modes de vie actuels.

Ce guide propose de vous y aider. Bonne lecture !

Jean-Luc RIGAUT, Président de l'Assemblée des Communautés de France

Grand Partenaire ECOSYST'M depuis 2014, SNCF a mené dans le cadre de son activité TER et avec la Fédération la première expérimentation de covoiturage de proximité dans le village d'Ayen (Corrèze).

Aujourd'hui plus que jamais, le système des mobilités doit se transformer pour devenir plus durable, plus facile, plus accessible à tous.

L'heure n'est pas aux grands projets, mais bien à la combinaison d'une diversité de solutions, pour multiplier les offres de déplacements sur les territoires de faible et de moyenne densité. Et le mode ferroviaire, fort de ses 3000 points d'accès situés à moins de 10 km de 75 % de la population de notre pays, présente un potentiel considérable.

SNCF TER s'inscrit donc pleinement dans ces démarches participatives, et les soutient ! Je remercie la Fédération ECOSYST'M de nous avoir associé à ce guide pratique qui permettra aux territoires d'optimiser les mobilités de proximité autour de nos gares et haltes ferroviaires.

Frank LACROIX, Directeur Général adjoint Territoires, SNCF

La Fédération ECOSYST'M agit pour développer de nouvelles offres de mobilités actives et partagées qui favorisent le développement des économies locales, réduisent l'isolement et améliorent le cadre de vie des populations vivant dans les territoires de faible et de moyenne densité.

Ce guide présente les actions d'ECOSYST'M qui donne aux territoires un rôle d'assembleur pour promouvoir les mobilités actives et partagées, complémentaires des offres de déplacements existantes : covoiturage de proximité animé localement par une association et une structure de services publics dans les secteurs de faible densité, et démarche Flash – 3 semaines pour un projet – associant les jeunes professionnels du territoire pour résoudre les difficultés d'accessibilité de secteurs malmenés par un environnement contraint dans les secteurs périurbains de moyenne densité.

Son objectif est d'intervenir rapidement, sans attendre, pour que les populations puissent bénéficier rapidement de services de mobilités complémentaires aux offres existantes.

Une démarche qui favorise les circuits courts, en transférant un savoir-faire et une expertise aux territoires de faible et de moyenne densité, pour qu'ils maîtrisent le développement des mobilités actives et partagées sur leurs périmètres.

La Fédération est soutenue par 6 Grands Partenaires : SNCF TER Direction Générale, Communauté de Communes de la Charente Limousine, TISSEO Collectivités, Parc Naturel Régional de l'Aubrac, Communauté de Communes des Causses Vallée de la Dordogne, et le Club des Villes et Territoires Cyclables qui apporte son expertise sur le développement du mode cyclable dans ce guide auquel il participe.

ECOSYST'M est une démarche collaborative de dynamique des territoires qui s'appuie sur les échanges entre citoyens et activités locales, pour combiner les offres de déplacements existantes et à développer, dans un contexte de réduction des consommations d'énergie, de soutien aux activités économiques locales et de maîtrise des frais de déplacements.

Le Club des villes et territoires cyclables est un réseau de collectivités territoriales engagées dans le développement de l'usage du vélo au quotidien et de la mobilité durable. Cette association lancée par 10 villes en 1989, rassemble aujourd'hui 179 collectivités représentant plus de 2400 communes et 42 membres associés (associations, organismes...). Pour ces collectivités, le Club est un appui technique dans la mise en place de leur politique cyclable, à travers son expertise interne ou son réseau technique composé de l'ensemble des élus et techniciens « vélos » des adhérents.

Force de propositions, le Club est également un acteur majeur en matière de promotion de l'usage du vélo au quotidien, des modes actifs et des politiques de mobilité et d'aménagement urbain durables. Il participe à tous les grands débats, en France et à l'étranger, pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement de zones apaisées, pour la sécurité des cyclistes et des piétons et pour encourager les mobilités actives et durables.

Le Club travaille par ailleurs en lien avec les acteurs associatifs, industriels et économiques et met à profit son expertise notamment à travers l'édition de guides facilitant la mise en œuvre de politiques cyclables, en partie réservés aux adhérents du Club.

Le Club des Villes et Territoires Cyclables a été chargé au printemps 2020 par la Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire de coordonner au niveau national les initiatives des collectivités locales visant à mettre en place des aménagements cyclables de transition pour accompagner l'essor du vélo dans la phase de sortie du confinement.

Le Club des Villes et Territoires Cyclables est partenaire du projet « Mobilités actives et partagées dans des territoires à faible et moyenne densité » porté par la Fédération ECOSYST'M, en mettant à disposition son expertise et en mobilisant son réseau.

Pierre SERNE, Président des Villes et Territoires Cyclables

Introduction	10
--------------	----

TERRITOIRES DE FAIBLE ET MOYENNE DENSITÉ : LES CONSTATS 13

Les alternatives à la voiture sont rares	13
Une mobilité importante mais des mobilités actives en baisse	13
Une partie de la population est exclue du numérique	14
Au-delà du numérique : le partage et la solidarité	14
Les freins aux mobilités actives et partagées dans ces territoires	14

DES SOLUTIONS POUR LES MOBILITÉS DE PROXIMITÉ 17

Un écosystème mobilités pour les secteurs de faible et de moyenne densité : ECOSYST'M	17
La Mobilité de proximité ECOSYST'M	18
Le soutien à l'entrepreneuriat : espace de travail partagé	18
Les projets collaboratifs	20
Territoires de moyenne densité et périurbains	20
Outil Projet Flash, 3 semaines pour un projet	21
Pôles de mobilités actives et partagées	23
Structure Mobilité ECOSYST'M : animateur et assembleur	24

DES ACTIONS POUR RÉDUIRE LE COÛT DES DÉPLACEMENTS OUTILS ET MÉTHODE DE PROGRAMMATION 27

Définir les alternatives à l'usage de la voiture individuelle	28
Enjeux d'une politique mobilité pour une communauté de commune	28
Analyse du potentiel de développement d'offres alternatives	29
Actions pour rendre le covoiturage et le vélo conviviaux	30
Actions de promotions locales	30
Actions de promotions des acteurs du territoire	31
Faciliter l'usage du vélo dans les territoires de faible et moyenne densité	32
Planifier les itinéraires cyclables : schéma ou plan vélo	33
Aménager les itinéraires cyclables	33
Offrir des services partagés aux cyclistes	35

ACTEURS ET LEVIERS OPÉRATIONNELS 37

Les acteurs	37
Les Intercommunalités, Autorités Organisatrices de Mobilités locales - AOM - et les communes	37
Les Régions, AOM Régionales	38
Modes opératoires	38
Du Contrat Territorial au Contrat Territorial Unique	38
Le nouveau Contrat Opérationnel de Mobilité de la LOM	39

Soutien financier aux usagers des mobilités actives et partagées	40
Forfait Mobilité Durable (FMD)	40
Aide financière à l'utilisateur	40
Sources de financements pour les territoires	41
Plan Vélo Appel à projets	41
Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	42
Dotation d'Équipements des Territoires Ruraux	43
Autres appuis financiers	43
Les Fonds européens LEADER	45
Les objectifs du Fonds LEADER	45
Quelles dépenses ?	45
Quel taux de subvention ?	46

APPUI D'INGÉNIERIE AU MONTAGE OPÉRATIONNEL 49

Ingénierie ECOSYST'M	49
Territoire de faible et moyenne densité	49
Territoires périurbains et de moyenne densité : démarche Flash	53
Ingénierie territoriale France Mobilités	55
Savoir rouler à vélo	56

ANNEXE 1 58

Que va apporter la Loi d'Orientations des Mobilités aux territoires de faible densité pour développer les mobilités ?	58
Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)	58
L'État s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air	58
Développer les mobilités actives et partagées	60
Mise en œuvre d'un Plan vélo ambitieux	60
Mobilités partagées	61
Coordination renforcée entre les acteurs	61
Les outils en faveur de la mobilité solidaire	61

ANNEXE 2 62

Politiques cyclable et covoiturage	62
Plan national vélo	62
Covoiturage de proximité	63

ANNEXE 3 64

Comment s'assurer du potentiel d'implantation d'un Espace de travail partagé ?	64
--	----

ANNEXE 4 65

Des solutions nouvelles mobilités proposées par SNCF TER pour faciliter les déplacements et accompagner la démarche ECOSYST'M	65
Expression des partenaires	66
Contacts	66

Introduction

« La voiture est un symbole de liberté, on ne l'abandonne que contre la promesse de se voir offrir des solutions pour aller n'importe où, n'importe quand. Les gens veulent pouvoir se déplacer sur un coup de tête, sans devoir tout planifier à l'avance »¹.

Si la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, propose des outils pour favoriser les mobilités de proximité, elle ne peut à elle seule, apporter de solutions alternatives sans les élus locaux qui connaissent les besoins de leurs concitoyens, communiquent et développent des offres de mobilités actives et partagées qui doivent être attractives et efficaces.

Le vrai régulateur des Mobilités, c'est l'élu local !

Comment contenir l'évolution de la facture énergétique pour les populations qui n'ont pas d'autres choix que de se déplacer en voiture ?

Quels outils pour réaliser des interventions rapides, efficaces et visibles, qui favorisent les mobilités de proximité pour tous, et le cadre de vie des habitants ?

Quelles alternatives pour réduire l'usage de la voiture individuelle pour réaliser des trajets de courte distance dans ces territoires, sans impacter les opportunités de développement économiques et le pouvoir d'achat ?

¹ Sampo Hietanen est un ingénieur civil, et a fondé la start-up Maas Global en 2015. Il est considéré comme l'un des inventeurs du concept de mobilité comme service (créateur de Whim).

Ce guide est destiné aux collectivités locales des secteurs de faible et de moyenne densité, qui souhaitent faciliter les déplacements quotidiens de leurs concitoyens, et recherchent les leviers de financements de leur projet de mobilité.

Il apporte aux Autorités Organisatrices des Mobilités, une aide opérationnelle et les sources de financements pour intervenir rapidement et favoriser les mobilités actives et partagées.

Il associe citoyens, activités locales et collectivités de secteurs peu desservis par les transports collectifs. Tous participent à une démarche collaborative pour développer des solutions de mobilité qui répondent aux besoins des populations et à leurs contraintes économiques. Il s'agit d'apporter autant d'alternatives que possible à l'usage de la voiture individuelle pour les trajets inférieurs à 80 kms.

La Fédération ECOSYST'M met à disposition des collectivités des outils, pour développer les mobilités actives et partagées. Elle bénéficie de l'appui et du soutien de l'Assemblée des Communautés de France, de France Mobilités et du Club des Villes et Territoires Cyclables.

Optimiser les offres et modes de déplacements actifs et partagés, c'est réduire la pollution et donc agir aussi sur la santé des populations, sur la biodiversité et sur l'environnement.



TERRITOIRES DE FAIBLE ET DE MOYENNE DENSITÉ : LES CONSTATS

Les alternatives à la voiture sont rares

Les secteurs ruraux éloignés des métropoles ne bénéficient pas de services de transport public performants : desserte incertaine associée le plus souvent à des grilles horaires inadaptées, parfois peu fiables.

La mise en place de TAD² et l'usage de taxis subventionnés par les Régions, ne répondent que partiellement aux besoins de mobilité des populations, et coûtent très cher aux collectivités.

80% des émissions de gaz à effet de serre produites par les déplacements inférieurs à 80 kms proviennent des secteurs de faible et de moyenne densité. Près de la moitié des véhicules carbonés circulant sur ces territoires est utilisé pour d'autres motifs que le travail (source INSEE).

Les mobilités actives sont encore peu attractives compte tenu du manque d'aménagements cyclables réalisés dans les secteurs de faible densité, alors qu'une part non négligeable des habitants n'a pas de moyen de locomotion.

La pénurie d'offres de déplacements dans le monde rural, déprécie des territoires dont les richesses sont multiples : qualité de vie, qualité de l'environnement, air pur, logements spacieux et abordables, disponibilités foncières.

Il y a un sentiment d'isolement, conforté par la réduction des services publics, qui accompagne une désertification liée à l'attractivité des métropoles et aux fermetures de commerces de proximité.

Une mobilité importante, mais des mobilités actives en baisse

La voiture reste ici le mode de déplacement dominant pour se rendre à son travail, faire ses courses et effectuer ses démarches administratives : 80 % de ces déplacements se font en voiture (enquête national transport déplacements 2008).

La distance moyenne domicile-travail en milieu rural est de 30 km.

- 1 déplacement sur 2 est inférieur à 5 km ;
- 1/3 des déplacements sont inférieurs à 2 kms ;
- 1 français sur 4 a déjà renoncé à un entretien d'embauche faute de pouvoir s'y rendre (source wimov).

L'usage de la voiture individuelle peut être optimisé en développant un covoiturage de proximité, de l'autopartage local et en améliorant les conditions du

2 TAD : Transport à la Demande, financé par les collectivités territoriales.

développement de modes actifs, notamment pour les courts et très courts trajets. Par ailleurs, contrairement aux secteurs urbains denses, la part des mobilités actives diminue dans ces territoires, alors qu'il y a une forte marge de progression.

Rechercher des alternatives à l'usage de la voiture individuelle, c'est réduire la consommation de carburant, et réduire les dépenses liées aux déplacements dans les secteurs de faible et de moyenne densité.

Une partie de la population est exclue du numérique

En Novembre 2019, l'Institut Médiamétrie a comptabilisé 53 millions d'internautes français (âgés de 2 ans et plus). Ils sont 45,4 millions à se connecter quotidiennement à internet, pour une population de 66 524 000 individus.

Cela signifie qu'il reste en France 13 millions de personnes éloignées du numérique, et plus de 20 millions si l'on considère les internautes « occasionnels ». Cette population réside pour la plupart dans les secteurs de faible densité. Il s'agit de personnes fragiles, souvent âgées.

Les solutions de mobilités sous forme d'applications numériques et smartphones ne peuvent répondre, à elles seules, aux besoins de déplacements dans ces territoires. Elles sont complémentaires, et utiles aux personnes connectées, mais c'est bien un bouquet de services humanisés qu'il faut constituer pour répondre aux besoins de déplacements de populations peu connectées.

Au-delà du numérique : le partage et la solidarité

Ces populations sont attachées à leur territoire, les liens sociaux y sont forts ! Les plateformes numériques sont associées à un univers mal maîtrisé, et ne rencontrent pas le succès qu'elles peuvent connaître dans les métropoles.

Pour les habitants des secteurs ruraux, les déplacements de proximité s'inscrivent dans un périmètre familial, celui de la vie quotidienne. On partage sa sphère privée dans un environnement connu.

Renforcer les liens sociaux, c'est favoriser le partage des véhicules, et des bonnes pratiques. C'est inciter à modifier les habitudes de déplacements, et développer une culture de mobilités actives et partagées.

Les freins aux mobilités actives et partagées dans ces territoires

L'analyse des difficultés de mobilité dans ces territoires, conduit à identifier plusieurs freins :

- Une partie des populations associe encore la voiture à un niveau de réussite sociale.
- Le manque d'aménagements cyclables, absence d'itinéraires sécurisés,

- balisés, et agréables à emprunter, ne favorisent pas l'usage du vélo.
- Le vélo souffre encore d'un déficit d'image, perçu comme dangereux et associé aux populations sans voiture (peu de moyens, retrait de permis de conduire...).
 - L'absence de cohérence entre les différentes offres de transports en commun (adaptation des horaires et complémentarité), crée des incertitudes sur le parcours de bout en bout.
 - Une information morcelée sur les différentes alternatives existantes (TAD, transport scolaires, taxis, dessertes de transports en commun...), rend les modes de substitution peu attractifs.
 - Le coût des déplacements est élevé pour les ménages et pour les collectivités.



agen
le durable
a son village
www.agen.fr

LIBERTÉ

MAIRIE

DES SOLUTIONS POUR LES MOBILITÉS DE PROXIMITÉ

Un écosystème mobilité pour les secteurs de faible et de moyenne densité : ECOSYST'M

Ces premiers constats ont conduit à expérimenter une démarche innovante pour favoriser les mobilités actives et partagées dans des territoires à faible densité : ECOSYST'M, Système de Mobilité Eco-durable.

ECOSYST'M associe citoyens, activités locales et collectivités, pour transférer l'ingénierie et le savoir-faire aux territoires afin qu'ils acquièrent la maîtrise du développement des mobilités actives et partagées, en pérennisant un écosystème local de « Mobilités ».

Les 3 briques interactives ECOSYST'M



Pôles de Mobilités Actives et Partagées

La Fédération ECOSYST'M est représentée par de « Grands Partenaires³ » – Communautés de communes AOM, Régions, Entreprises publiques de transport (...) – qui s'engagent à promouvoir les mobilités de proximité.

SUR LE TERRAIN

L'association La T.R.A.M.E. (Transition avec le Réseau Audois de la Mobilité Écoresponsable) soutenue par la Région Occitanie, va déployer avec l'appui de la Fédération, des Pôles de Mobilités Actives et Partagées dans les communes de la vallée de l'Aude, notamment celles qui seront de nouveau desservies par le mode ferroviaire.

La Mobilité de proximité ECOSYST'M

Première étape : mise en place d'un covoiturage de courte distance citoyen et solidaire. Il associe obligatoirement les collectivités, les habitants et les

³ Grands partenaires ECOSYST'M : SNCF TER, PNR de l'Aubrac, TISSEO Collectivités, EPCI de la Charente Limousine, EPCI des Causses vallée de la Dordogne, le Club des Villes et Territoires Cyclables.

activités locales. Conçu pour être convivial dans un esprit de citoyenneté active, le covoiturage ECOSYST'M évite toute transaction financière à bord des véhicules.

- Il s'appuie sur des Bons Energie ECOSYST'M, bons d'échanges qui permettent aux personnes transportées d'indemniser le conducteur (5 centimes/km). Celui-ci les utilise dans les commerces de proximité volontaires.
- Les activités locales qui acceptent ces Bons Energie, deviennent Partenaires de Proximité, et contribuent au développement des offres de mobilités en offrant différents services pratiques affichés sur leurs vitrines.
- Le dispositif ECOSYST'M est localement géré et animé par une structure locale labellisée ECOSYST'M (association ou structure de services publics), qui assemble les offres de mobilités, et aide les personnes les plus fragiles à trouver une solution pour leurs déplacements.

Le covoiturage ECOSYST'M contribue à promouvoir l'entraide solidaire et spontanée pour les déplacements de proximité, tout en développant une offre sécurisée : chaque covoitureur inscrit (conducteur et passager), est référencé. L'usage de la « monnaie » ECOSYST'M, numérotée, permet une traçabilité des échanges.

Les Bons Energie prennent un nom différent choisi par les territoires : « YACA » à Ayen, « Aubrac » à Argences-en-Aubrac (PNR de l'Aubrac), « CAUVALDOR » à Biars-sur-Cère (EPCI des Causses Vallée de la Dordogne, soutenu par la DINSIC⁴), « Charlim » sur le territoire de la Communauté de Communes de la Charente Limousine et « TRAME » sur le périmètre de la vallée de l'Aude.

Le soutien à l'entrepreneuriat : espace de travail partagé

L'implantation d'un espace de travail partagé offre aux travailleurs indépendants⁵ une alternative à l'isolement, consécutif au travail à domicile, et aux actifs salariés en télétravail, un lieu de travail de proximité.

50 à 80% des actifs des territoires situés à 30 – 40 km des agglomérations, travaillent en dehors de leurs communes, dont 70 à 80% sont salariés et 20 à 30% sont indépendants (source INSEE).

Les territoires les plus isolés ont un taux plus important de travailleurs indépendants, dont les activités sont liées à l'agriculture ou à l'élevage (vallée de l'Aude, Aubrac).

Ces espaces connectés proposent aux télétravailleurs salariés un environnement multi-professionnel, et aux actifs indépendants des bureaux partagés adaptés aux besoins de jeunes entrepreneurs (bonne connexion internet, équipements bureautiques, secrétariat mutualisé et d'espaces d'accueil pour leurs collaborateurs et leurs clients).

Une telle implantation engendre une dynamique économique locale liée au

⁴ Direction interministérielle du numérique et du système d'information et de communication

⁵ Hors professions de santé et de formations, hors commerçants et artisans, et hors exploitants agricoles.

“ Pour le citoyen et l'élu que j'ai été jusqu'à la dernière mandature, ECOSYST'M répond à un grand nombre de valeurs et de principes que je défends depuis toujours : solidarité, cohésion sociale, accompagnement de l'économie de proximité, partenariats, lutte contre le changement climatique... Il n'en reste pas moins que ce dispositif de covoiturage de proximité organisé devra être soutenu par les collectivités supra (agglomération, département, région...) pour une efficience maximum pour une mobilité responsable que chacun aspire de ses vœux. Je suis fier d'avoir pu participer à la mise en place de ce dispositif sur notre territoire. ”

Jérôme PERDRIX, Adjoint au Maire de la commune d'AYEN, Corrèze, chargé des actions de l'Agenda 21 et du Développement Durable

COVOITURAGE ECOSYST'M



COMMENT ÇA MARCHE ?

L'association ECOSYST'M remet au **conducteur** un macaron numéroté, à coller sur le parebrise de sa voiture.

Un carnet de coupons kilométriques est remis au **passager** (carnets de 60 ou 100 km, pour 3 ou 6€). Les coupons sont remis au conducteur en début de parcours. Chaque coupon obtenu par le conducteur est un Bon Energie au verso, d'une valeur de 0,25 €, accepté par les commerces partenaires.

La **mise en relation** se fait via une structure de service public (PIMMS, CIAS, MSAP, EVS, etc.), qui distribue la base de données des covoitureurs ECOSYST'M à tous les adhérents.

Le **point de rencontre** est fixé entre passager et conducteur : chez l'un ou l'autre, chez un commerce partenaire, ou au point de rendez-vous implanté dans le pôle Mobilité ECOSYST'M, au centre de la commune.

Les **partenaires de proximité** sont identifiés par le macaron ECOSYST'M.

WWW.ECOSYSTM.FR



retour d'actifs en activité sur le territoire et aux services associés – conciergerie confiée aux activités locales (plateaux repas, petits déjeuners), services (soins, garages...) – et permet de mutualiser des espaces de réunions peu utilisés au sein des structures publiques (mairies, Espace France Service...).

Son implantation sur le périmètre du Pôle de Mobilités Actives et Partagées, permet aux utilisateurs de bénéficier des modes de déplacements existants qui y sont concentrés, et de la gestion de la structure coordinatrice⁶. Lorsque le mode ferroviaire existe, la gare peut y abriter ce type d'espace, dès lors que les contraintes liées au bâtiments voyageurs le permettent (coûts de remise en état importants dans les petites gares, contraintes normatives d'accessibilité, loyers...)⁷. L'espace de travail partagé bénéficiera alors d'un accès privilégié au mode ferroviaire.

Dès lors que le potentiel de création d'un espace de travail partagé est avéré sur un territoire, sa conception s'inscrira dans une démarche collaborative, en impliquant les habitants – futurs utilisateurs – afin de mieux dimensionner les services (groupe de travail animé par un expert-coordonateur des tiers lieux)⁸.

Les projets collaboratifs

Ces démarches favorisent les projets collaboratifs, qui associent les communes, les activités locales et les citoyens.

■ Territoires de faible densité

Depuis plusieurs années, on assiste à une diversité de montages qui accompagnent la transition énergétique (création de SAS, de coopératives, pour réaligner des unités de productions d'énergie renouvelable). Ces projets collaboratifs participent à la dynamique des territoires et créent aussi des emplois.

SUR LE TERRAIN

L'association « Le soleil de l'Yssandonnais » réunissant une quarantaine de citoyens d'Ayen, réalise 9 unités de production d'énergie renouvelable. Aujourd'hui, 5 toitures sont équipées de panneaux photovoltaïques dont la rentabilité repose sur la revente de l'énergie à ERDF et la location des toitures.

■ Territoires de moyenne densité et périurbains

Certaines collectivités subissent une forte attractivité des métropoles, et perdent peu à peu leur identité (désertion des commerces et activités locales). Dans les secteurs périurbains, des quartiers se trouvent isolés par des

6 Un outil permettant de mesurer ce potentiel figure en annexe.

7 Dans certains cas, notamment lorsque le bâtiment gare est vétuste, il sera préférable de l'implanter à proximité.

8 La Fédération ECOSYST'M est partenaire de WERESO, spécialiste des espaces de travail partagés.

infrastructures ferroviaires ou routières. Ces communes assistent impuissantes à la dégradation de leur environnement.

Ces populations sont ainsi de plus en plus isolées, sentiment parfois amplifié par le rejet de cet environnement et l'image de certains quartiers.⁹

Il y a un vrai travail de réappropriation à opérer dans les secteurs malmenés et dégradés. L'absence de voies cyclables sécurisées, et d'aménagement pour les piétons, exclue les mobilités actives, et favorise d'autant plus l'usage de la voiture individuelle qui contribue à la congestion de ces secteurs.

Comment recréer un climat de confiance ? Quelles perspectives apporter à des populations qui se sentent marginalisées dans des secteurs où les échéances de projets d'aménagement sont trop lointaines ?

La période de pandémie liée au covid-19 favorise la réalisation de projets "intercalaires" pour favoriser l'usage du vélo et la marche à pied.

La démarche Projet Flash – 3 semaines pour un projet – est une consultation montée à toute allure, qui s'adresse aux jeunes professionnels des territoires, âgés de moins de 35 ans, qui doivent proposer des idées forces pour améliorer l'environnement et les mobilités actives et partagées, mais réalisables en un temps record, pour un coût maîtrisé !

I Outil Projet Flash, 3 semaines pour un projet

Les propositions issues de cette consultation, réalisables à très court terme, doivent être visibles par les populations qui verront ainsi leur environnement s'améliorer, sans attendre !

Le Projet Flash réunit les acteurs de ces territoires pour réfléchir aux interventions urgentes, visibles et efficaces à opérer dans ces secteurs : requalifier l'environnement et soutenir la mobilité de proximité dans les secteurs périurbains caractérisés par un niveau élevé des gaz à effet de serre, afin de favoriser l'usage du vélo et les modes partagés pour les déplacements de proximité.

Le programme et le règlement de ce concours d'idées, sont réunis dans un cahier des charges¹⁰ qui identifient les difficultés récurrentes de ces secteurs : accessibilité et mobilité, congestions, pollution, difficultés socio-économiques...

Les candidats disposent de 3 semaines pour proposer des idées « flash » illustrées sur la base de 5 clichés intégrés au cahier des charges : interventions rapides, faciles à mettre en œuvre, visibles, à coût maîtrisé. Ces interventions « intercalaires », anticipent sur des opérations de plus longue échéance.

La démarche Projet Flash est un levier pour coconstruire des projets plus ambitieux, au sein d'une communauté de communes ou une communauté d'agglomération.

Les acteurs réunis dans un jury, sélectionnent ensemble les meilleures propositions en privilégiant les interventions qui améliorent, à court terme, le cadre

9 1 544 quartiers parmi les plus pauvres de France sont identifiés par les pouvoirs publics qui ont mis en place 435 contrats de ville.

10 Ces cahiers des charges associent le Mastère AMUR de l'Ecole Nationale des Ponts Paris Tech, dans le cadre d'un module Flash animé par le Fédération ECOSYST'M et les commanditaires.

de vie des habitants. Cette démarche participative favorise les échanges et associe les habitants dans un dialogue apaisé et constructif. Certaines idées retenues peuvent être mise en oeuvre au lendemain du concours, d'autres feront l'objet d'appels à projets Flash adressés aux professionnels de l'aménagement, pour des interventions à réaliser en quelques mois.



Lauréat du Projet Flash Gares Ile-de-France : l'ENSP. Réalisation d'un espace d'attente sur le quai central de la gare de Versailles RD

OPERATION FLASH : TROIS SEMAINES POUR UN PROJET

Le défi : Améliorer à court terme les accès et l'environnement des voyageurs de la gare de Melun.

1ER PRX : 4000 € / 2EME PRX : 2000 € / 3EME PRX : 1000 € / PRIX SPECIAL DU JURY : 500 €
DATE LIMITE D'INSCRIPTION : 21 OCTOBRE 2016

Consultation ouverte aux étudiants en Master des Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture d'Ile de France, à l'Ecole Nationale Supérieure des Ponts et Chaussées (ENPC) et à tous architectes, paysagistes, designers et urbanistes du territoire de Seine-et-Marne et aux jeunes professionnels architectes et paysagistes d'Ile de France âgés de moins de 35 ans.

Règlement téléchargeable sur www.concours.fr ou sur demande à : projetflash@idf-nouveau.com.

Remise des projets au plus tard le 15 Décembre 2016.

Logos: IDF, Île de France, Île de France mobilités, SNCF, etc.

MOTS CLES : CHIC et CHOC et PAS CHER !

Concours d'idées lancé auprès d'étudiants architectes, paysagistes, designers, et jeunes professionnels de moins de 35 ans du territoire.

- Requalifier l'environnement
- Favoriser les mobilités actives
- Faciliter l'accès aux modes actifs et partagés

La démarche Flash anticipe les grands projets planifiés à moyen ou long terme. Pas de projets d'envergure, mais des actions concrètes, visibles, rapides, qui ont un impact sensible sur l'environnement du quotidien des populations.

SUR LE TERRAIN



Lauréat du Projet Flash Haute Normandie : l'ENSP.

Le Projet Flash lancé par SNCF RESEAU Ile-de-France et la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine, autour de la gare de Melun, a permis d'identifier des interventions Flash, complémentaires au projet de pôle d'échanges (réalisation programmée en 2025), qui n'avait que partiellement intégré les accès sud de la gare : interventions qui amélioreraient le quotidien des populations résidentes, contraintes par des flux voyageurs de plus en plus importants (+30% en 2030).

■ Pôles de mobilités actives et partagées

Les Pôles de Mobilités Actives et Partagées sont des espaces d'interconnexions qui facilitent les échanges multimodaux, et intègrent les offres de transports collectifs. Ils conjuguent le covoiturage de proximité, les plateformes de covoiturage domicile-travail¹¹, l'autopartage, le vélo, le transport à la demande, les transports publics routiers et ferroviaires, les taxis, les transports scolaires, et la marche à pied. Autant d'offres de déplacements coordonnées par une structure Mobilités qui recherche des solutions de déplacements de porte-à-porte.

On y trouve les services associés aux offres de déplacements existantes, l'espace de travail partagé, et les informations (horaires, conditions d'accès aux mobilités actives et partagées, inscriptions etc), qui sont diffusées auprès de l'ensemble de la population, connectée ou non.

Ces pôles doivent trouver leur place au cœur de chaque ville et de chaque village du territoire, pour favoriser l'usage des transports collectifs existants, complétés par les offres de mobilités actives et partagées.

La présence du mode ferroviaire favorise sa localisation à proximité d'un point d'accès au train, dont l'implantation peut aussi être remise en question selon l'impact de cette desserte sur le développement économique et les besoins de déplacements¹².

11 ECOV, COVOITICI, KLAXIT, BLABLALINE...

12 Etude Agence Nationale de Cohésion du Territoire du Massif Central – Fédération ECOSYST'M : Etude des Dessertes Fines ferroviaires du Massif Central – ENPC Mastère AMUR 2019.

■ Structure Mobilité ECOSYST'M : animateur et assembleur

Une structure locale gère les mobilités de proximité, et le cas échéant, l'espace de travail partagé.

Le Parc Naturel Régional de l'Aubrac, les communautés de communes de la Charente Limousine et de CAUVALDOR, ont labélisé respectivement l'Espace de Vie Sociale d'Argences-en-Aubrac, le Centre Intercommunal d'Action Sociale des Terres de Haute Charente et le Centre Intercommunal Social et Culturel Robert DOISNEAU de Biars-sur-Cère. L'EVS d'Argences, devenu Espace France Service, s'appuie sur l'association des Amis du Parc Naturel Régional de l'Aubrac pour gérer la trésorerie.

“ La population du territoire de Biars-sur-Cère et des alentours, souffre de l'absence d'offres de transports efficaces, malgré la présence du chemin de fer. Nous avons expérimenté le covoiturage ECOSYST'M en favorisant les activités gérées par notre Centre Social et Culturel. Ce service attendu devient attractif et nous allons le développer sur un périmètre plus large dès septembre prochain. ”

Céline POIGNET, directrice du Centre social et culturel Robert DOISNEAU de Biars sur Cère – CAUVALDOR, labélisé ECOSYST'M

La structure labélisée s'appuie sur une ou des structures associatives et/ou de services publics, sur les Secrétariats de Mairie des communes du périmètre, relais de proximité des populations plus isolées, et peut aussi identifier des relais auprès des activités locales partenaires.



Tickets ECOSYST'M. Au recto 4 coupons kilométriques de 5 km, au verso, 4 bons énergie d'une valeur de 0,25 € (0,05€ / km).

Ces relais ont un rôle de « guichets » : inscriptions, distribution des Bons Energie et des macarons conducteurs, gestion d'un parc vélos, mise en relation de covoitureurs, définition d'itinéraires et combinaisons des offres... La structure labélisée complète et diffuse une base de données covoitureurs, élaborée par les « guichets » au fur et à mesure des inscriptions au service de covoiturage de proximité du territoire, et les nouvelles offres de mobilités. Elle implique les activités locales pour qu'elles contribuent à promouvoir les mobilités actives et partagées.

“ Les offres de mobilités constituent une des attentes les plus fortes de la population de la Charente Limousine. ECOSYST'M est très bien accueilli par les élus, les communes et leurs habitants. Il y a encore un travail de partage de conviction à réaliser avec les activités locales de proximité. Le CIAS de Charente Limousine s'y attèle avec l'appui de la Fédération ECOSYST'M. Déployer ce système de covoiturage de proximité permet de rencontrer et d'échanger avec de nombreux partenaires issus de secteurs variés : élus locaux, commerçants, associations... C'est un exercice stimulant car chacun peut y contribuer s'il le souhaite, et s'impliquer dans une démarche collective, solidaire et responsable. ”

Natacha GABRIEL, chargée de mission CIAS Charente Limousine labélisé ECOSYST'M



DES ACTIONS POUR RÉDUIRE LE COÛT DES DÉPLACEMENTS / OUTILS ET MÉTHODE DE PROGRAMMATION

Favoriser un changement de comportement

Les habitants des secteurs de faible et de moyenne densité sont démunis sans leur voiture. Il faut beaucoup les accompagner pour convaincre de s'en éloigner au profit d'autres modes de déplacement qui peuvent être vécus comme contraignants (faire appel à une personne étrangère, être soumis à des horaires...). De même, pour un conducteur quotidiennement autosoliste, accepter de faire un détour pour prendre un passager qu'il ne connaît pas, est un des premiers obstacles à franchir pour le faire adhérer à de nouveaux usages de déplacements.

Il ne suffit pas de faciliter l'accès au covoiturage de proximité et aux vélos, électriques ou non, si rien n'est fait pour rassurer les covoitureurs, et sécuriser les cyclistes.

Il est indispensable d'accompagner les nouvelles solutions de mobilité par des animations pour et avec les habitants¹³.

Il faut surtout les impliquer !

Communiquer, échanger, participer, rassurer, convaincre et surtout motiver : ce sont les mots clés pour changer les comportements de mobilité.

Ces changements ne sont envisageables que si les offres alternatives à la voiture sont acceptables :

- L'Economie Sociale et Solidaire ne peut à elle seule favoriser ces changements.
- La politique vélo n'est applicable que si les aménagements de pistes cyclables et les espaces de stationnement vélo sécurisés sont réalisés.
- Il ne faut pas proposer des solutions dégradées en confort et en sécurité.

Cela peut conduire au montage de projets ambitieux, dont la réalisation demande plusieurs années ! Il faut anticiper ces projets sans y renoncer, en menant des **interventions intercalaires**, de courte échéance, et visibles de tous pour que les intentions soient rapidement suivies d'effet.

Chaque communauté de communes doit élaborer son plan d'actions pour contenir les dépenses liées aux déplacements de proximité. Elle doit évaluer le niveau de mobilité de son territoire, et définir son potentiel d'évolution pour optimiser les déplacements carbonés.

¹³ « L'écobilité est-elle compatible avec la ruralité ? » - 20/11/18 à Ruisseauville – doc de synthèse CREM

Définir les alternatives à l'usage de la voiture individuelle

Dans les secteurs les moins denses, il est bien souvent difficile de proposer des alternatives acceptables. La voiture reste le seul mode de transport possible compte tenu de l'absence totale d'offre de transport collectif. Ces secteurs éloignés des services indispensables au quotidien, peuvent soutenir une politique active de mobilité : covoiturage de proximité et mode cyclable, pour limiter les autosolistes et réduire les frais de carburant des conducteurs.

I Enjeux d'une politique mobilité pour une communauté de communes

Les enjeux définis ici s'appuient sur les premiers résultats du covoiturage ECOSYST'M observés dans le village d'Ayen.

■ Enjeux environnementaux : réduire les consommations énergétiques

Un potentiel de 6,5% de covoitureurs, dont 20% de plus de 75 ans.

Une réduction du nombre de voitures grâce à la mise en place de nouvelles alternatives de déplacement, pour que les foyers motorisés possédant plus d'une voiture, puissent en supprimer une.

Une marge de progression importante du taux d'usage du vélo, mode à favoriser pour les autosolistes DT¹⁴ et alternative pour remplacer les véhicules circulant pour d'autres motifs.

Une réduction de près de 30% du taux d'émissions de GES liées aux déplacements de proximité à l'horizon 2025.

■ Enjeux économiques : contenir la facture énergétique et développer l'attractivité des commerces locaux

- Le coût moyen d'une voiture individuelle en secteur rural est de 2600 €/an dont 1300 € de frais de carburant. La pratique du covoiturage, à raison d'un passager pour chaque trajet effectué, permet au conducteur de réaliser une économie de 650 €/an.
- Développer l'attractivité des commerces de proximité, partenaires potentiels qui acceptent la « monnaie » issue de la pratique du covoiturage.

28

■ Enjeux sociétaux : rompre avec l'isolement et développer la solidarité

- Favoriser les liens sociaux entre les habitants du périmètre, renforcés par le rôle de promoteurs des activités locales partenaires qui apportent des services pratiques de proximité pour favoriser l'usage des mobilités actives et partagées.

- Simplifier les déplacements des personnes de plus de 75 ans, grâce aux « guichets » à proximité (EFS, CIAS, PIMMS, secrétariats de mairie...), pour un appui individualisé.

“ La Charente Limousine comprend 58 communes dont l'identité et les particularités sont encore préservées. Mais elles sont toutes confrontées au vieillissement de leur population et à la baisse inéluctable des services publics et des services de proximité. Développer de nouvelles mobilités est essentiel pour soutenir une dynamique locale. Il faut apporter des solutions pour que les actifs puissent aller travailler sans nécessairement avoir une voiture, et pour que les personnes les plus fragiles aient accès aux services sociaux et de santé, éloignés pour la plupart de leur domicile. La solution ECOSYST'M qui associe les partenaires économiques, sociaux, et les habitants de chaque commune, apportera de nouvelles offres de déplacements, et constitue pour la Charente Limousine, un levier de cohésion sociale. ”

Marcelle FOUILLEN, Vice-Présidente du Centre Intercommunal d'Actions Sociales de la Charente Limousine, Grand Partenaire ECOSYST'M

I Analyse du potentiel de développement d'offres alternatives

ECOSYST'M propose une méthode pour fixer des objectifs de court et de moyen termes (horizon 5 à 10 ans). L'analyse du potentiel repose sur les données de l'INSEE :

- nombre de covoitureurs potentiels.
- taux de mobilité : nombre d'actifs salariés et non salariés, et d'actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence.
- modes de mobilité des actifs : voitures individuelles, 2 roues, transports collectifs, marche à pied et 0 transport.
- nombre de véhicules carbonés circulant sur le territoire.
- nombre de partenaires de proximité potentiel.

Elle permet d'identifier les marges de progression, très importante pour le mode cyclable dans ces territoires, et argumente la nécessité de développer des alternatives à la voiture individuelle.

L'objectif est de développer des offres de déplacements suffisamment attractives pour encourager les foyers à abandonner leur seconde voiture, en soutenant le covoiturage, l'autopartage, les mobilités actives, les transports collectifs (routiers et ferroviaires), et en réduisant les trajets domicile-travail par la création d'un espace de travail partagé.

Actions pour rendre le covoiturage et le vélo conviviaux

Donner de la valeur aux petits trajets

Les populations vivant en secteur rural, ont toujours pratiqué le covoiturage avec leurs voisins, leurs amis et leurs familles. Ces petites communautés de covoitureurs doivent s'élargir à l'ensemble de la population d'un territoire, et éviter ainsi l'isolement des personnes les plus fragiles, qui se sentiront moins « redevables » en indemnisant le conducteur.

Les Bons Energie récoltés par les conducteurs, permettront de louer des vélos à moindre coût.

“ Argences en Aubrac est une commune nouvelle issue de la fusion de 6 communes, ce qui en fait un territoire très vaste. La réflexion portée sur les possibilités d'améliorer la mobilité dans nos zones rurales nous a menés à Ayen, village Corrèzien de typologie similaire à la nôtre, qui a développé un système de covoiturage de proximité : ECOSYST'M. Parallèlement au système, une monnaie locale, les « Aubracs », a été créée afin d'éviter les transactions financières entre covoitureurs et covoiturés et favoriser l'économie locale en faisant participer les commerces de la commune. Les « Aubracs » ont aussi une vocation écologique en permettant à leurs utilisateurs de louer, à moindre coût, des vélos à assistance électrique et ainsi arpenter notre beau territoire en symbiose avec la nature. ”

Jean VALADIER, Maire d'Argences en Aubrac

Dans le cadre du déconfinement, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, a annoncé le 29 avril dernier, un plan doté de 20 M€ pour faciliter la pratique du vélo, revalorisé à 60 M€ le 28 mai 2020. Ce plan comprend un forfait de 50 € pour la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau référencé de réparateurs, et une aide pour la création de stationnement vélos temporaires. L'objectif est de remettre en état un million de vélos d'ici fin 2020.

I Actions de promotions locales

Des flyers sont distribués par les collectivités, associations, structures de services publics, pour sensibiliser les populations et souligner les enjeux financiers, sociaux et environnementaux de la pratique du covoiturage et du mode cyclable.

Des manifestations locales permettent d'échanger avec les populations, les commerçants, et tous les professionnels en contact avec la population (professions de santé, formateurs, centres de gériatrie, associations...).

I Actions de promotions des acteurs du territoire

La Communauté de Communes, Grand Partenaire Opérationnel ECOSYST'M, peut mener une double action de promotion des mobilités actives et des commerces locaux, en proposant aux Partenaires de Proximité d'afficher, par exemple, une promotion de - 20% pour tout achat réalisé avec des Bons Energie, pour une période donnée. La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) permet aux collectivités de verser des allocations financières aux conducteurs et aux passagers de covoiturage, en s'assurant que le conducteur ne réalise pas de bénéfice.

Cet affichage incitera les populations à se questionner sur ce que sont les Bons Energie, et comment les obtenir.

Une seule réponse : en pratiquant le covoiturage citoyen !

Le Grand Partenaire Opérationnel peut aussi prévoir de remettre aux personnes les plus fragiles, 1 ticket kilométrique composé de 4 Bons Energie (valeur totale de 1 €). A charge pour les Partenaires de Proximité commerçants, chez qui ces populations se rendront pour échanger ces Bons, d'expliquer comment les utiliser pour se rendre chez un médecin, au marché d'un village voisin, ou pour faire quelques courses.

SUR LE TERRAIN

La commune d'Argences-en-Aubrac a lancé une communication par voie d'affichage pour informer la population de l'offre de 4 Aubracs -Bons Energie- à chaque foyer de la commune.

L'implantation d'une **Maison du Vélo Multi-Services** consacrée à la promotion du mode cyclable, permet aux cyclistes de disposer d'un lieu et des services associés au vélo : location de courte ou longue durée, conseils, réparation, révision, recyclage, identification des cycles, apprentissage.

Actions de promotions Employeurs

Elargir les partenariats de proximité aux employeurs, conduira à développer des « titres-mobilités » prévus par la LOM pour remplacer l'indemnité kilométrique vélo. Les Bons Energie ont vocation à soutenir l'économie locale, et pourraient se substituer à ces « titres-mobilité » remis aux salariés pour indemniser leurs déplacements.

Les déplacements des salariés font désormais partie des négociations obligatoires pour les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site (la Loi d'Orientation des Mobilités supprime l'obligation d'établir un Plan Mobilité). Les employeurs doivent faciliter les trajets de leurs salariés : aménager les horaires, proposer des jours de télétravail, faciliter l'usage du vélo ou du covoiturage, prendre en charge d'une partie des frais...

En l'absence d'accord, ces entreprises ont l'obligation d'établir un « plan de mobilité employeur » sur leurs différents sites, visant notamment à faciliter

le recours au covoiturage.

L'employeur peut décider de mettre en place un service de mise en relation en interne ou avec d'autres entreprises proches du site, l'instauration de places réservées aux « covoitureurs », la création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur, la mise en place d'un chèque covoiturage...

Ce dispositif d'indemnités pour les trajets domicile-travail pratiqués par des modes actifs et/ou partagés, sera opérationnel dès le 1^{er} juillet prochain.

Faciliter l'usage du vélo dans les territoires de faible et moyenne densité

Le potentiel considérable du mode cyclable dans ces territoires démontre que son développement peut apporter une alternative véritable aux déplacements en voiture individuelle. En France, 85 % des trajets quotidiens se font en voiture individuelle, et seulement 3 % à vélo, alors que 55% des déplacements en milieu rural et 46% en milieu périurbain¹⁵ sont de moins de 5 km, ce qui est une distance très facile à parcourir en vélo !

SUR LE TERRAIN

La commune de Drémil-Lafage (Haute Garonne – TISSEO Collectivités), est constituée de 3 pôles : le centre-ville et 2 pôles périphériques, situés à près de 3 kms les uns des autres. Les enfants résidants dans ces pôles périphériques sont accompagnés en voiture par leurs parents pour se rendre au stade municipal situé au nord de la commune. Le traitement de pistes cyclables sécurisées, permettrait aux enfants de s'y rendre à vélo et éviterait aux parents de se déplacer.

Faciliter l'usage du vélo, c'est penser le territoire en fonction des besoins des cyclistes. Comment mieux partager la route avec d'autres utilisateurs ? Comment rendre les trajets plus efficaces ? Comment combiner son trajet avec d'autres modes de transport ? Où stocker son vélo en sécurité ? Comment faciliter l'accès au vélo à assistance électrique pour franchir les dénivelés ou pour aller plus loin ?

L'amélioration des conditions de déplacements à vélo passe d'abord par la mise en place d'un schéma ou d'un plan vélo qui comprend :

- la conception, puis l'aménagement d'un réseau d'itinéraires cyclables,
- la mise à disposition de service de stationnements à destination des usagers des vélos,
- une aide à l'achat d'un vélo classique ou à assistance électrique pour inciter les gens à s'équiper et à se déplacer,

¹⁵ Selon l'enquête nationale transports et déplacement de 2008 (une nouvelle édition est attendue en 2020)

- des actions d'apprentissage, de sensibilisation et de communication pour promouvoir le mode cyclable auprès des habitants.

I Planifier les itinéraires cyclables : schéma ou plan vélo

La planification du réseau cyclable - schémas cyclables ou plans vélo - est un préalable à l'élaboration d'une politique cyclable.

Pour définir les itinéraires cyclables, il faut établir un diagnostic en 3 points :

- L'état des lieux des aménagements existants et des trajets les plus fréquentés à vélos,
- L'analyse des dysfonctionnements et des discontinuités,
- L'analyse des besoins, des équipements à desservir.

Il propose une vue d'ensemble des itinéraires et continuités à créer et à aménager, et intègre les dispositifs de stationnement vélo dans les Pôles de Mobilités Actives et Partagées pour favoriser l'intermodalité et les services offerts aux cyclistes¹⁶.

Ces itinéraires devront être continus, confortables (revêtement, absence d'obstacles et de nuisances...), sécurisés, et les déclivités seront adaptées à la pratique cyclable quotidienne.

Le montant des aménagements spécifiques à prévoir devra être estimé pour définir le coût des aménagements de l'ensemble du schéma ou Plan Vélo, afin de déterminer un budget pluriannuel et de phaser les travaux.

Une Communauté de Communes peut élaborer un guide destiné à chaque commune de son territoire, qui intégrera le Plan vélo de son Autorité Organisatrice de Mobilité à sa politique d'aménagement.

Un schéma de jalonnement permettra par ailleurs d'optimiser la visibilité des itinéraires cyclables en planifiant l'ensemble des signalisations et marquages à mettre en œuvre.

I Aménager les itinéraires cyclables

Les aménagements à réaliser dépendent de l'environnement, de la circulation routière, des autres usages de la voie publique (piétons, circulation de transports collectifs), de la priorité à donner à l'itinéraire cyclable dans le schéma, et du budget à mobiliser. Les recommandations élaborées par le Cerema donnent les repères nécessaires pour établir les aménagements adaptés. Le Cerema a, par ailleurs, élaborer un « Guide express des aménagements cyclables provisoires » pour apporter un appui technique aux collectivités qui souhaitent soutenir le mode cyclable pendant la période de déconfinement¹⁷.

Dans un environnement périurbain, et urbain, les itinéraires cyclables peuvent être traités différemment selon qu'il s'agisse d'une voie à faible ou

¹⁶ Les territoires ECOSYST'M s'appuieront sur la structure labellisée pour définir les itinéraires les plus adaptés aux populations locales, les services associés pouvant être assurés par des activités locales partenaires.

¹⁷ En savoir plus : Site du Club des villes et territoires cyclables <http://www.villes-cyclables.org/>; Site du CEREMA <https://www.cerema.fr>

forte circulation automobile, en gardant à l'esprit que des aménagements séparatifs sont toujours perçus comme plus sûr notamment par les cyclistes moins aguerris :

- Voie de desserte à faible circulation : la réduction de la vitesse à 20 ou 30 km/h permet d'améliorer la sécurité des cyclistes, et le confort pour l'ensemble des usagers et habitants. Par ailleurs, le cycliste a la possibilité de circuler à contre sens sur des voies à sens unique, sauf décision contraire et justifiée du maire. Cette mesure a l'avantage d'être à un coût très abordable. En fonction du contexte, une bande ou une piste cyclable peut être aménagée pour améliorer le confort des cyclistes.
- Axe structurant, avec une forte fréquentation de véhicules motorisés : une piste cyclable, séparée physiquement de la voirie et des trottoirs, est fortement recommandée.

Dans les secteurs de faible et de moyenne densité, deux options stratégiques, différentes et complémentaires, pour former le réseau des itinéraires cyclables :

- Création d'itinéraires le long d'axes plus fréquentés, nécessitant des aménagements pour partager la route. Ce type d'intervention est très efficace pour répondre aux déplacements quotidiens à vélo. Selon la dimension de la voirie et les vitesses pratiquées, un marquage au sol d'une bande d'une largeur minimale de 1,50 m, permet de réserver une partie de la chaussée aux cyclistes, et réduit le montant des investissements. Selon la configuration, une piste cyclable peut être également nécessaire.
- Création d'itinéraires sur de petites routes de campagne peu fréquentées : ce type d'intervention nécessite un balisage, dont le coût est modéré. Il présente l'avantage d'offrir un environnement plus agréable et sécurisé. Certaines voiries peuvent aussi bénéficier de l'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), chaussée étroite sans marquage axial, bordée par deux bandes latérales où cyclistes et piétons sont prioritaires, mais qui peuvent être empruntées par les véhicules motorisés pour se croiser.
- Les « voies vertes », réservées aux piétons et cyclistes, empruntent souvent des anciennes lignes de chemins de fer ou des chemins de halage le long des voies d'eau. Leurs tracés sont plans, directs et efficaces, et offrent un environnement idéal pour la pratique du vélo.

Les itinéraires cyclables doivent aussi prévoir des stationnements sécurisés, levier fondamental pour lutter contre la crainte du vol. A minima, il faut installer des arceaux pour accrocher des vélos à proximité des commerces et des équipements.

Des consignes ou abris sécurisés sont à prévoir près des gares et autres pôles intermodaux.

I Offrir des services partagés aux cyclistes

Les services autour du vélo sont des outils d'incitation et de promotion de la pratique du vélo.

La location humanisée est un service de location de vélo encadré, mis en place par la collectivité. La location des vélos à assistance électrique permet aux néophytes de prendre goût à la pratique du vélo au quotidien.

Ce service peut être assuré par la structure labellisée ECOSYST'M.

SUR LE TERRAIN

La commune d'Argences-En-Aubrac a acquis 7 vélos à assistance électrique. Le covoiturage ECOSYST'M s'appuie ici sur les « Aubracs », qui permettront de bénéficier du service vélos mis à disposition de ses 1946 habitants et gérés par le bureau d'accueil touristique d'Argences.

Des systèmes de vélos en libre-service avec cadenas connectés, sont expérimentés dans des territoires de moyennes densité.

Les ateliers de réparation participatifs¹⁸, s'y développent aussi, et contribuent à promouvoir le mode cyclable tout en constituant des communautés locales de cyclistes. Ces ateliers mettent à disposition des outils, des pièces détachées et apportent des conseils aux cyclistes pour entretenir et réparer eux-mêmes leurs vélos. Ils peuvent être mobiles pour couvrir de larges territoires en proposant des rendez-vous temporaires.

Certaines associations proposent des ateliers de recyclage. En France, chaque année, plus d'un million de vélos sont mis au rebus, offrant un énorme potentiel de recyclage pour proposer des vélos à moindre coût.

La mise en place d'une vélo-école, associée à une Maison du Vélo, offre aux enfants ou aux personnes qui n'en ont jamais fait, l'apprentissage de base du vélo : savoir rouler, l'équilibre, les règles de sécurité pour s'insérer dans la circulation. Elle dispense aussi des cours de "remise en selle", destinés aux personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps.

18 *L'Heureux Cyclage*, le réseau des ateliers vélos participatifs et solidaires vient d'éditer un guide pour promouvoir les ateliers vélos en « territoires peu denses ».

Maison des Services Communauté d'Agglomération

OFFICE
DE TOURISME
CATÉGORIE 1

AYEN
100% GAILLARDE

BRIVE
TOURISME



ACC
POUR
DÉMARCHES D

cget

EMPLOI

FAMILLE
&
SANTÉ

HAB

ACTEURS ET LEVIERS OPÉRATIONNELS

Les acteurs

Les collectivités territoriales réservent une partie de leurs investissements aux mobilités actives et partagées.

Les premiers résultats de l'Enquête Territoires 2019 menée par Vélo & Territoires démontrent que les budgets vélo des Régions ont augmenté de +25 % par an et par habitant, par rapport à 2014.

Les Départements, quant à eux, ont doublé leurs investissements vélo qui a augmenté de +36 % par an et par habitant depuis 5 ans.

■ Les Intercommunalités, Autorités Organisatrices de Mobilités locales - AOM - et les communes

Les **Etablissements Publics de Coopération Intercommunale** (EPCI) - métropoles, communautés urbaines, d'agglomération et, si elles l'acceptent, les communautés de communes - sont les Autorités Organisatrices des Mobilités sur leurs territoires. Elles animent la politique locale de mobilité en associant les acteurs du territoire, organisent les services de mobilité et concourent au développement de pratiques de mobilités plus durables et solidaires.

L'AOM peut organiser, sur son territoire :

- des services réguliers de transport public ou des services à la demande,
- des services de transport scolaire,
- des services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc,
- des services de mobilité solidaire,
- des services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux,...),
- des services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de pistes cyclables...), de services de mobilité solidaire (garages solidaires par exemple) et verser des aides individuelles à la mobilité.

Elle se distingue de la Région, AOM Régionale (AOMR), compétente pour les services d'intérêt régional (tous services de transport qui dépassent le ressort territorial d'une AOM).

Dans le cas où la communauté de communes souhaite exercer la compétence d'AOM, les communes doivent transférer la compétence à la communauté de communes. A l'inverse, les communes présentes sur le territoire qui

organisaient déjà des services avant la prise de compétence par la Région peuvent continuer, sans limite dans le temps, à les organiser sans avoir le statut d'AOM. Elles en informent la Région.

Les communes peuvent dans tous les cas contribuer au financement des projets de covoiturage et de vélo dans les domaines de la mobilité, du stationnement, des aménagements, du tourisme.

Elles constituent des maîtres d'ouvrage importants pour la continuité des itinéraires cyclables.

■ Les Régions, AOM Régionales

La Région a systématiquement le statut d'AOM Régionale sur l'ensemble de son territoire. En revanche, les services intégralement du ressort d'une AOM locale, restent de la compétence de cette dernière (à l'exception des services ferroviaires).

Elle peut également avoir la compétence d'AOM locale par substitution lorsqu'une communauté de communes n'a pas pris la compétence d'AOM.

Les Régions sont les garantes de la mise en place de Schémas Régionaux véloroutes et voies vertes et cofinancent à ce titre, pour la majorité d'entre eux, la mise en place d'aménagements cyclables d'intérêt européen, national ou régional. Elles coordonnent le déploiement des mobilités actives et partagées et soutiennent le développement des dispositifs de covoiturage. Elles ont un rôle majeur de pilotage des Contrats de Territoires, et des nouveaux Contrats Opérationnels de Mobilités qui associent l'ensemble des acteurs des bassins d'emplois et secteurs d'habitat.

Ce soutien se concrétise par des cofinancements CPER¹⁹ ou des subventions aux maîtres d'ouvrage.

Modes Opératoires

■ Du Contrat Territorial au Contrat Territorial Unique

Le Contrat Territorial associe la Région et ses territoires, pour mener des actions pour le développement économique, la formation et l'emploi, la mobilité et la transition énergétique, la politique de la ville, la qualité de vie.

Le Contrat Territorial Unique, plébiscité par l'Assemblée des Communautés de France et l'Agence Nationale de Cohésion des territoires, a vocation à intégrer les autres contrats territoriaux existants pour devenir le cadre de référence unique.

Ce contrat vise à renforcer les liens de solidarité entre les collectivités dans une logique de «nouvelle entraide» pour réduire les ruptures entre les grandes métropoles et la France périphérique.

Conditions de montage d'un contrat territorial Unique :

- Associer la Région et un territoire (EPCI, PETR²⁰, Cantons...).
- Créer un comité de concertation entre élus et acteurs de la Société Civile.
- Répartir équitablement les actions financées entre les secteurs urbains, périurbains et ruraux.

■ Le nouveau Contrat Opérationnel de Mobilité de la LOM

Le contrat opérationnel de mobilité permet à l'AOM régionale et aux AOM locales de coordonner leurs actions. Cette instance de coordination est créée par la loi LOM et codifiée dans le L. 1215-1 du code des transports. Le Contrat Opérationnel de Mobilité peut s'inscrire dans un Contrat Territorial Unique, pour optimiser les déplacements sur les territoires.

Périmètre

Le Contrat Opérationnel de Mobilité est conclu à l'échelle d'un bassin de mobilité, défini par la Région avec l'avis des AOM locales. Il associe entre autres les Syndicats Mixtes de Transport, les Départements concernés, les EPCI non AOM et tout autre partenaire.

Objectifs cf Loi LOM : Art. L. 1215-1. - I. (extrait)

Les Contrats Opérationnels de Mobilité auront notamment pour objectif de fixer les modalités de coordination des services organisés par les différentes AOM du bassin de mobilité, et d'assurer la continuité des services de mobilité, notamment au niveau des gares ferroviaires, routières, et des pôles d'échanges multimodaux, y compris le système vélo et le covoiturage, ainsi que de gestion des situations dégradées.

Contenu

Ce contrat intègre au moins les 3 points suivants :

1° Les modalités de coordination des différentes formes de mobilité et l'intermodalité, sur les plans de l'offre, des horaires, de la tarification, de l'information et de l'accueil du public, avec un point d'attention pour le parcours des personnes à mobilité réduite.

2° La création, l'aménagement, le niveau de service, la qualité d'accueil et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux, des aires de covoiturage et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles.

3° La qualité de service et la gestion des situations dégradées pour assurer au quotidien la continuité du service rendu.

Il peut intégrer des conventions entre plusieurs partenaires, dans lesquelles les parties s'engagent à contribuer au financement de l'amélioration de la desserte de leurs territoires respectifs, afin de répondre à un besoin spécifique ou d'assurer un surcroît de desserte. Le contrat précise les résultats attendus et les indicateurs de suivi, et les procédures communes, les modalités de collaboration, les outils partagés et les délégations de services le cas échéant.

Durée

Le contrat est élaboré pour une durée de six ans. Il fait l'objet d'une évaluation tous les trois ans, et est révisé si nécessaire.

Soutien financier aux usagers des mobilités actives et partagées

■ Forfait Mobilité Durable (FMD)

Le Forfait Mobilité Durable est une indemnité qui peut être versée aux salariés qui se rendent à leur travail en covoiturage, en autopartage ou en vélo. Créé par la LOM, il sera applicable mi-2020, à la parution des décrets d'application, tant pour les employeurs privés que publics.

Ce forfait peut atteindre 400 € par an et par salarié. Il est défiscalisé, sans cotisation sociale pour l'employeur et sans impôt sur le revenu pour l'employé. Si l'employeur le décide, il est cumulable avec la prise en charge de 50% des frais d'abonnement de transport en commun, ou de prise en charge des frais de carburant, dans la limite de 400 €.

L'employeur pourra verser directement l'indemnité exonérée, ou remettre un titre-mobilité.

Ce titre mobilité fonctionnerait sur le même principe que les Bons d'échanges ECOSYST'M, et pourrait être utilisé par le salarié pour financer ses dépenses de déplacement :

- Carburant dans certaines stations-services partenaires,
- Frais de recharge électrique chez différents Partenaires de Proximité,
- Rémunération du conducteur lors de trajet en covoiturage,
- Dépenses liées à l'entretien de son vélo.

■ Aide financière à l'utilisateur

Plusieurs Régions apportent un soutien financier pour le développement des mobilités actives, partagées et propres :

- Aide à l'achat de vélos à assistance électrique,
- Location de vélo à assistance électrique longue durée (Région Ile-de-France),
- Ecochèques pour l'achat de véhicules électriques d'occasion (Région Occitanie).

Le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a décidé d'apporter une aide de 50 € pour la remise en état d'un vélo, dans le cadre du Plan gouvernemental de déconfinement.

Sources de financements pour les territoires

La plateforme aides-territoires.beta.gouv.fr agrège l'ensemble des aides destinées au financement et à l'ingénierie de projets locaux et permet à chaque

territoire de trouver facilement les aides dont il peut bénéficier.

Le Grand Plan d'Investissements (GPI) de 57 Md€ a été lancé en 2017 pour une durée de 5 ans (2017-2022).

Les 4 axes prioritaires :

- 20,8 Md€ pour accompagner la transition écologique,
 - Réduction de l'empreinte écologique
 - Transports et véhicules innovants
 - Modernisation des réseaux de transports
 - Production d'énergie renouvelable
 - Lutte contre le réchauffement climatique
 - Conversion des PME pour lutter contre le gaspillage
- 9 Md€ pour améliorer l'efficacité énergétique des logements,
- 4 Md€ pour améliorer la mobilité quotidienne des français,
- 7 Md€ pour financer une hausse de 70% de la capacité de production d'énergie renouvelable.

Le déconfinement favorise le mode cyclable, et le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, soutient la création de pistes cyclables et les aménagements piétons temporaires. Le Ministère propose un soutien technique et une dispense d'autorisations préalables, notamment celles des Architectes des Bâtiments de France.

Un cofinancement de ces aménagements peut être sollicité auprès du Préfet, pour les collectivités qui ne disposeraient pas de ressources suffisantes.

■ Plan Vélo Appel à projets

Le Plan Vélo doit accélérer et amplifier la création d'axes cyclables structurants dans les territoires, et est assorti d'un fonds d'investissements de 350 millions d'euros sur 7 ans, confirmé par la Loi d'Orientation des Mobilités, pour résorber les coupures et points noirs des aménagements cyclables. Il vise en partie les discontinuités d'itinéraires. Un appel à projets est conduit chaque année par l'Etat pour soutenir les aménagements cyclables des collectivités. L'ADEME a mis en place un Appel à Projets Vélo et Territoires, en 2019, pour soutenir les collectivités des territoires de faible densité :

- Anticiper la mise en œuvre du Plan vélo
- Se doter d'outils de planification et de programmation d'infrastructure : schéma directeur cyclable, études pour aménagement cyclables, franchissement de points durs, jalonnements...
- Développer des capacités d'animations de la politique cyclable de la collectivité : recrutement de chargés de mission vélo, campagne de communication grand public, surtout vers les jeunes...
- Développer des services et animations en faveur du vélo : atelier réparation, vélo-écoles, stationnement, vélos-cargos ou pour transport d'enfants, vélos libre-service...
- Soutenir le covoiturage.

“ L'Aubrac est un massif de moyenne montagne, composé de 78 communes rurales réparties sur 3 Départements et 2 Régions. Il est de ce fait très mal desservi par les transports en commun et la voiture y est aujourd'hui le mode de déplacement quasi exclusif ! Le déploiement d'ECOSYST'M à titre expérimental sur la commune d'Argences en Aubrac, doit nous permettre d'étudier la faisabilité d'étendre ce dispositif de covoiturage de proximité à la communauté de communes, puis à l'ensemble des communes du Parc, en cohérence avec le Plan vélo que nous développons dans le cadre de l'appel à projet national «vélo et territoire. ”

Arnaud DAVID, Directeur du PNR de l'Aubrac, Grand Partenaire ECOSYST'M

■ Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

La DSIL est une dotation d'investissement, qui finance les communes et EPCI à fiscalité propre pour réaliser, entre autres, leurs « plateformes de mobilité et d'aménagements et installations pour la pratique de mobilités actives ».

Les règles d'attribution sont fixées par le Ministère, et les subventions sont à solliciter auprès des Préfets de Région.

L'enveloppe de la DSIL est de 500 M€²¹, dont près de 100 M€ affectés aux opérations liées aux transports, y compris à la réalisation d'infrastructures cyclables.

Opérations éligibles :

- Rénovation thermique, transformation énergétique, développement d'unités de production d'énergie renouvelable, mise aux normes et sécurisation des équipements publics.
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité.
- Développement d'infrastructures en faveur de la construction de logements, développement du numérique et de la téléphonie mobile, réalisation d'hébergements et d'équipements publics rendue nécessaire par l'accroissement du nombre d'habitants.
- Aménagement temporaire de pistes cyclables et de cheminements piétons pour la période de déconfinement.

En 2018, 28 millions d'euros (estimation) provenant de la DSIL ont été fléchés vers les mobilités actives.

En 2019, au moins 35% de chaque enveloppe régionale a été consacré aux projets s'inscrivant dans les axes prioritaires du GPI : « Accélération de la transition écologique : réduire l'empreinte énergétique des bâtiments publics et soutenir les solutions de transports innovantes répondant aux besoins des territoires ».

21 Près de 65% et 75% des crédits affectés à la DSIL ont été consommés en 2018 et 2019.

I Dotation d'Équipements des Territoires Ruraux (DETR)

Cette dotation est à la disposition des territoires ruraux.

Les règles d'attribution sont fixées par chaque Préfecture de Région.

Opérations éligibles :

- Opérations inscrites dans les contrats de ruralité, qui entrent dans les catégories d'opérations prioritaires,
- Projets permettant aux collectivités publiques de développer une utilisation rationnelle et efficace de toutes les ressources et ainsi réaliser des économies (consommation d'énergie, eau...).
- Projets d'équipements mutualisés portés par les EPCI à fiscalité propre, témoignant d'une dynamique nouvelle et innovante.
- Développement touristique et culturel
- Transition énergétique : création d'unités de production d'énergie renouvelable sur les bâtiments publics pour l'autoconsommation de l'électricité et/ou de l'eau chaude produites.
- Liaisons douces : traitement de pistes cyclables et de cheminements piétonniers.

Projets prioritaire 2020 : développement des Espaces France Services et stratégie de revitalisation des petits commerces de proximité.

Le montant de la subvention peut atteindre 40% du montant du projet, et est plafonnée de 600 à 900 K€, selon le type de projet et de territoire.

I Autres appuis financiers

■ Travaux Divers d'Intérêt Local (TDIL)

Les dossiers de demandes de subvention sont instruits par les services centraux du ministère de l'intérieur. L'attribution de la subvention est arrêtée par le Ministre.

Les services de la Préfecture sont chargés de la notification et du versement de la subvention.

■ Dotation Politique de la Ville (DPV)

Cette dotation vise particulièrement les communes défavorisées, présentant des dysfonctionnements urbains. Ce soutien est renforcé pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Pour bénéficier de la DPV, les communes éligibles doivent déposer un dossier de demande de subventions en répondant aux appels à projets annuels mis en place par la Préfecture de leur Département.

■ Contrats de Plan État Région

L'État peut apporter son soutien aux projets de développement de mobilités actives et partagées à travers les Contrats de Plan État Région (CPER) qui

définissent de grands projets d'investissements et d'aménagements selon un programme de 5 ans dans les Régions. La programmation en cours s'achève en 2020.

Les nouveaux Contrats de Plans 2021-2027 sont en cours de préparation.

Banque des territoires

Il existe 3 dispositifs de soutien :

- Offre de crédits d'ingénierie : financement de tout type d'étude « mobilité » à hauteur de 50% (80% sur projet « Action cœur de ville »).
- Prêts aux collectivités avec les « Mobi-prêts », qui financent infrastructures et équipements pour les mobilités propres.
- Investissement financier dans des partenariats publics-privés, pour permettre le développement de services de mobilité non rentables à leurs lancement.

Dans le cadre de la programmation Territoires d'Industrie, et Action cœur de ville, la Banque des territoires intervient pour cofinancer à hauteur de 50% les projets retenus des collectivités et/ou les partenaires industriels.

Les programmes « Certificats d'économie d'énergie » (CEE)

Le dispositif des CEE, créé en 2006 repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposées par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie. Ces derniers peuvent notamment obtenir des certificats d'économie d'énergie en contribuant financièrement à des programmes d'accompagnement.

Aujourd'hui, il existe 28 programmes CEE Transport pour lesquels les porteurs de projet démarchent des collectivités qui souhaitent améliorer la mobilité sur leurs territoires. Parmi ceux-ci :

- AcoTE porté par CertiNergy, l'ANPP et La Roue Verte. Objectif : sensibiliser, directement ou indirectement, plus de 25 000 décideurs publics aux intérêts du covoiturage du quotidien dans les zones rurales et développer des lignes de covoiturage sur mesure.
- eFACT porté par AVERE France. Objectif : combler le déficit d'information sur la mobilité électrique dans les territoires et à accélérer la transition vers l'électromobilité en s'ancrant dans un cadre d'action territoriale de formation et de sensibilisation centré sur 4 cibles : professionnels de l'immobilier, loueurs courte durée et concessionnaires automobile d'occasion, collectivités locales, grand public.
- ALVEOLE porté par ROZO. Objectif : financer la création de places de stationnement vélo (pour les Pôles d'intermodalité, les établissements d'enseignements, les abords de services publics, l'habitat social) et d'accompagner le changement de comportement par des actions de sensibilisation à l'écobilité.
- Fonds privés et parapublics. Fondations des entreprises publiques et parapublics, EDF, MACIF, Groupe PSA...

Les Fonds européens LEADER

(Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale)

Ils soutiennent des projets de développement rural lancés au niveau local afin de revitaliser les zones rurales et de créer des emplois. Ils sont alimentés par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER).

Les projets Leader sont gérés par des groupes d'action locale (GAL)²². Chaque projet doit concerner une zone rurale assez réduite, d'une population comprise entre 10 000 et 100 000 habitants. En France, l'ensemble du territoire national est éligible à l'exception des aires urbaines de plus de 50 000 habitants. La France compte 140 Groupes d'action locale (GAL).

Les objectifs du Fonds LEADER

- Favoriser des expérimentations en matière de développement rural.
- Soutenir la coopération entre les territoires ruraux : plusieurs GAL pourront mettre en commun leurs ressources.
- Mettre en réseau les territoires ruraux : partage d'expériences et de savoir-faire en matière de développement des territoires ruraux par la constitution de banques de données, publications et par tous modes d'échange d'information.

Pour être éligible au Programme LEADER, le projet ne doit pas encore avoir démarré (aucun devis signé, aucune dépense payée) et s'inscrit notamment dans 5 priorités définies pour la période 2014-2020 :

- Transition énergétique : vivre dans un territoire à performance économique et écologique.
- Mobilité : se déplacer durablement dans le territoire et se connecter avec les territoires voisins.
- Economie Locale : bénéficier d'une économie locale de proximité dynamique.
- Vivre ensemble : Renforcer la cohésion sociale, culturelle et territoriale.
- Attractivité Territoriale : Protéger et mettre en valeur les atouts du territoire.

Globalement sont éligibles au programme LEADER : les associations, les entreprises, les collectivités territoriales et leurs groupements, les agriculteurs.

Quelles dépenses ?

Travaux, équipements et matériel, prestations externes (frais d'étude, de conseil, diagnostic, etc.), frais de communication, frais de formation, frais de fonctionnement directement liés à l'opération (frais d'organisation d'un événement, etc.).

Aucune subvention au titre du Programme LEADER ne pourra pas être attribuée si les dépenses éligibles ne représentent pas un minimum de 5 000 €.

²² Les Groupes d'Action Locaux sélectionnent les opérations qui seront financées sur leur territoire. Le GAL doit être porté par une structure ayant une existence juridique et représentative d'un territoire organisé (association, syndicat mixte, fédération d'EPCI ou GIP - EPCI mandaté par un pays, Conseil de Développement sous forme associative mandaté par un pays ou un Parc Naturel Régional).

■ Quel taux de subvention ?

- LEADER est une subvention européenne qui ne peut intervenir qu'en complément d'autres aides publiques (Région, Département, Communautés de communes, communes...).
- Le taux maximum d'aide publique (LEADER + aide publique complémentaire) ne peut pas excéder 80% des dépenses éligibles.
- Le porteur de projet doit par conséquent apporter 20% d'autofinancement (10% pour les associations).
- La subvention LEADER est plafonnée à 50 000 € en fonction des priorités.
- Le taux de subvention LEADER varie par conséquent en fonction du montage financier de chaque projet.
- La subvention au titre du programme LEADER est versée après la réalisation du projet en fonction des dépenses effectives réalisées. Le porteur de projet doit par conséquent réaliser l'avance du paiement des dépenses.



ecosyst[♥]M

ENSEMBLE ON VA PLUS LOIN

Système de mobilité durable,
citoyen et solidaire,
des territoires ruraux et
périurbains de faible densité.



- ▷ **COVOITURAGE DE PROXIMITÉ**
soutenu par les activités de proximité.
- ▷ **ESPACE DE TRAVAIL PARTAGÉ**
pour accompagner l'entrepreneuriat.
- ▷ **PROJET COLLECTIF**
mobilise citoyens, activités locales
et collectivités.

DES OBJECTIFS PARTAGÉS

- > Désenclaver les territoires
les moins desservis,
- > Créer une dynamique locale,
- > Réduire les consommations d'énergie
et les gaz à effet de serre,
- > Lutter contre l'isolement,
- > Favoriser le contact humain.



Une démarche collaborative associant
citoyens, activités locales et collectivités
pour une nouvelle dynamique de proximité.

WWW.ECOSYSTEM.FR



APPUI D'INGÉNIERIE AU MONTAGE OPÉRATIONNEL

Ingénierie ECOSYST'M

I Territoire de faible et moyenne densité

La Fédération ECOSYST'M propose un projet de territoire aux collectivités qui doivent s'en emparer pour s'assurer de l'appropriation par les citoyens et les activités locales.

Un ECOSYST'M est spécifique à chaque territoire. Celui-ci baptise les Bons Energie à son image. Un animateur local doit obligatoirement être désigné pour animer, développer et adapter ECOSYST'M aux spécificités du territoire. ECOSYST'M accompagne la mise en place du covoiturage de proximité, pour assurer un transfert de savoir-faire. La structure porteuse du label ECOSYST'M doit devenir autonome, tant en expertise, qu'en financement afin d'assurer sa propre pérennité. L'accompagnement ECOSYST'M a pour objectif de donner au territoire la maîtrise du développement des offres de mobilités locales.

L'accompagnement ECOSYST'M - prestations et besoins financiers de l'association locale pour développer les mobilités - est pris en charge par le ou les Grands Partenaires ECOSYST'M (via les Fonds LEADER, Contrat de Territoire, autres fonds...)

Les étapes du montage ECOSYST'M

- Etapes initiales : Contrat Grand Partenaire Opérationnel, statuts d'association, contrat de Franchise Citoyen (label), pactes de covoiturage et de partenariats de proximité.
- Organisation et montage : conventions entre structures de services publics et association, conventions de partenariats avec d'autres partenaires, onglet mobilité du site ECOSYST'M., accès plateforme d'inscription.
- Fourniture d'un kit de lancement : flyers commerçants, flyers covoitureurs, tickets kilométriques/Bons Energie, macarons, pictogrammes de Services de proximité pour les partenaires, enseignes, kakémonos pour communication locale, dossier de presse.
- Animations locales : réunions commerçants, réunions publiques, et réunions des « relais » (secrétariats de mairies d'un territoire, CIAS, EFS, PIMMS...).
- onglet ECOSYST'M du territoire.

Contexte, description et tarification

L'accès au covoiturage ECOSYST'M implique l'adhésion à une structure locale labellisée par un Grand Partenaire de la Fédération. Celle-ci remet aux

conducteurs covoitureurs un macaron à coller sur le pare-brise du véhicule, et un carnet de tickets kilométriques aux passagers. Pas d'échange financier à bord des véhicules, le système s'appuie sur des Bons d'échanges, constitués de tickets qui font figurer au recto 4 coupons de 5 km, et au verso la valeur en « Bons Energie », soit 0,25 € par coupon de 5 km.

Le passager doit remettre au conducteur un coupon de 5 kilomètres au minimum, y compris pour des distances inférieures. Les conducteurs échangent ensuite les Bons Energie contre des produits et/ou services auprès des activités locales signataires d'un Pacte de Partenariat de Proximité.

Les activités locales Partenaires de Proximité ECOSYST'M, s'engagent à accepter la monnaie issue du covoiturage, et à apporter des services pratiques pour faciliter les déplacements (prêt de téléphone, accès wifi, recharge énergie, toilettes, informations horaires de transports, appel taxis, etc.).

Forme du covoiturage

- Systématique programmé
- Occasionnel programmé

Type de covoiturage

- Domicile-Travail
- Études
- Tourisme
- Loisirs
- Courte distance, le plus souvent inférieure à 25 km

Intégration, lien avec les autres modes de transport

La structure labellisée ECOSYST'M est consacrée à la mobilité de proximité et apporte aux citoyens des informations sur tous les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Outils technologiques et infrastructures dédiées au service

ECOSYST'M est un « service humanisé ». Les offres et les demandes se font par téléphone ou par mail, en contactant directement un covoitureur ou auprès du bureau d'accueil d'une structure de service public associée, qui complète la base de données : nom et coordonnées des conducteurs et trajets les plus fréquents. ECOSYST'M peut intégrer des plateformes de covoiturage existantes pour les populations plus connectées.

Stratégie de communication et d'incitation

- Animation du territoire d'action : démarche auprès des élus, des associations du 3^{ème} âge, des commerçants, et des structures susceptibles de devenir des relais du système et organisation des journées ou des soirées d'inauguration du dispositif.
- Flyers : explications sur le fonctionnement, liste des commerces partenaires et coordonnées/contact.
- Macarons sur les vitrines des partenaires, et pictogrammes spécifiques à chaque service.
- Communication par internet, les médias, les courriers d'information...



Covoitureurs à Ayen

RÉSULTATS OBTENUS

A Ayen, 6 mois après son lancement, le service comptait 12 commerces locaux Partenaires de Proximité et 55 covoitureurs (sur 740 habitants), dont 22% de plus de 80 ans. En 2016, le service s'est étendu aux 7 communes rurales voisines (3000 habitants) et comptait 22 partenaires de proximité, 90 covoitureurs qui ont réalisé plus de 8000 km en covoiturage. En 2019, les covoitureurs du périmètre ont parcouru plus de 12 000 km (preuves : retour fichiers kilométriques/ Bons YACA chez les Partenaires de Proximité).

Points forts, facteurs clés de succès

- Etude d'opportunité préalable et critères de sélection pour les communes.
- Proximité avec les habitants.
- Soutien de l'économie locale et implication des commerces de proximité.
- Service adapté à une population âgée ou peu connectée.
- Le covoiturage s'inscrit dans une démarche plus large de solidarité et d'économie circulaire par la structure labellisée.
- ECOSYST'M peut s'associer à une plateforme de covoiturage pour compléter l'offre de trajets et répondre aux attentes des populations connectées.

Points de vigilance, précautions, adaptations

- Inscription nécessaire, monnaie locale, macarons..., sécurisant pour la population cible.

- Pas encore de présence sur les réseaux sociaux ni d'inscription en ligne possible, compte tenu des populations ciblées, mais association avec des plateformes de covoiturage pour élargir l'offre de trajets aux covoitureurs ECOSYST'M.

DISTINCTIONS

ECOSYST'M Ayen a reçu de nombreux prix grâce à l'action de l'association et de la commune, notamment : une distinction du Comité 21 en juin 2016 : « 21 solutions pour demain », le 2^e Prix des MSAP pour le MSAP d'Ayen, remis par la Caisse des Dépôts en Octobre 2017, le Trophée des Réserves de Biosphère remis à l'Unesco en novembre 2017 et le 1^{er} Grand Prix des Maires remis par RMC et AMF en novembre 2018.



Remise du 2^e prix MSAP par la CDC à la MSAP d'Ayen, pour ECOSYST'M.

Fonctionnement

La Fédération ECOSYST'M réalise les études de potentiels pour ses Grands Partenaires. Elle accompagne la mise en place d'ECOSYST'M. Elle est propriétaire de la marque dont elle définit les conditions d'usage, et édite la monnaie ECOSYST'M, réalise les pictogrammes de services, les flyers, les kakémonos...

Budget de fonctionnement

Le coût du lancement d'ECOSYST'M est de l'ordre de 12 000 € HT pour une dizaine de communes (5 à 8 000 habitants) : accompagnement, cadrage des Pactes de Partenariat et de covoiturage, pictogrammes de services, monnaie, macarons, flyers, affiches, Bons Energie, kakémonos, accès base de données covoitureurs.

Un animateur local assure la coordination d'ECOSYST'M sur le territoire.

Adhésion annuelle du Grand Partenaire : 3000 € TTC.

Maîtrise d'ouvrage

Fédération ECOSYST'M (association autonome), Grands Partenaires, structures labellisées.

Partenaires

Grands Partenaires : SNCF Voyageurs-Direction Générale-TER, Club des Villes et Territoires Cyclables, Parc Naturel Régional de l'Aubrac, TISSEO Collectivités, EPCI de la Charente Limousine et de CAUVALDOR.

Date de mise en place : 2014.

I Territoires périurbains et de moyenne densité : démarche Flash

Les Projets Flash permettent d'identifier les interventions « intercalaires », ou provisoires, pour favoriser les mobilités actives et sécuriser les cheminements des piétons et des vélos, notamment à l'heure où les déplacements post confinement posent le problème de la distanciation.

La démarche Projet Flash – 3 semaines pour un Projet – répond à l'urgence d'intervenir grâce aux idées forces proposées par les jeunes candidats : aménagements simples, rapides à mettre en œuvre, à faible coûts !

Le cahier des charges

Il associe le Mastère AMUR²³ de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées : analyse du périmètre d'interventions et de son environnement, cisaillements et congestions des circulations, difficultés d'accessibilité, impact sur les populations et leur cadre de vie. Il définit avec les acteurs du territoire d'intervention, les grandes lignes d'un programme qui fera l'objet de propositions.

Le cahier des charges précise les conditions de candidature, les étapes de la consultation (réunion d'informations avec l'ensemble des acteurs qui expriment leurs attentes), la qualité des membres du jury, le planning de la consultation, les Prix remis aux lauréats. Il intègre par ailleurs le règlement de la consultation.



Séance Module Flash Ecole des Ponts Paris Tech

Les Prix lauréats

Les montants sont respectivement de 4000 € pour le 1^{er} Prix, 2000 € pour le 2^e Prix et 1000 € pour le 3^e Prix. Un Prix « coup coeur du jury » de 500 €, peut être attribué à un projet ne répondant pas spécifiquement à tous les critères. Ces prix sont remis par les partenaires du Projet Flash qui y contribuent à parts égales. Une convention spécifique est réalisée par la Fédération ECOSYST'M qui récoltent ces contributions pour remettre les chèques à chaque équipe lauréate le jour du jury.



Lauréats du Projet Flash Melun Avant Scène - 2018

Le Jury

Au-delà des acteurs du territoire d'intervention, 3 experts y sont associés par la Fédération :

- 1 expert architecte Urbaniste,
- 1 expert paysagiste DPLG,
- 1 expert vélo, désigné par le Club des villes et Territoires Cyclables, partenaires ECOSYST'M.
- Rapporteur du jury : Fédération ECOSYST'M

Particularité de la démarche Flash

Les livrables des consultations Flash s'appuient sur des illustrations des propositions qui sont mises en scène sur la base de photographies de l'existant. Ainsi, l'impact de la proposition est-il perceptible au premier coup d'œil.

Critères de sélection

- Qualité des propositions.
- Rapidité d'exécution.
- Coût de l'opération.

Montant d'un Projet Flash

Un Projet Flash peut se réaliser en 2 étapes, pour s'assurer de l'implication des partenaires :

- L'élaboration du cahier des charge, pour un montant de 3 000 € TTC. Cette étape permet d'identifier les acteurs à impliquer dans la consultation.
- Lancement de la consultation : son montant est de 20 000 € TTC. Cette étape comprend : les affiches et dossier de presse, le recueil des inscriptions des jeunes professionnels architectes et paysagistes, et étudiants Mastère 2 des écoles des mêmes disciplines, l'organisation d'une réunion d'informations et son compte rendu adressé aux candidats (complément du cahier des charges), la convention de remise des prix entre la Fédération et les différents partenaires du Projet Flash, les analyses des propositions, l'élaboration d'une fiche d'évaluation concertée avec les commanditaires, l'organisation d'un pré-jury de sélection des 10 meilleurs projets, le jury final, l'implication d'experts, et l'élaboration de l'album du Projet Flash avec les 10 meilleures propositions et les avis du jury.

Le coût d'une consultation Projet Flash est donc de 23 000 € TTC.

Les Prix remis aux lauréats et les coûts de reprographies ne sont pas compris dans ce montant.

Ingénierie territoriale France Mobilités

Une cellule France Mobilités constituée d'un représentant désigné du CEREMA, de l'ADEME, de la Banque des territoires et de la Direction Départementale des Territoires (DDT), est mise en place dans chaque Région. Ces cellules sont à la disposition des EPCI pour apporter :

- Un accompagnement de la Loi d'Orientation des Mobilités.
- Un accompagnement opérationnel sur les projets montés par les territoires.
- Une animation d'écosystèmes locaux.

Pour bénéficier de cet accompagnement, 2 étapes :

- Se rapprocher de la Banque des territoires.
- Exprimer les besoins par la rédaction d'un premier cahier des charges.

Le CEREMA recueille les sollicitations, les instruit et les adresse aux entités concernées.

Trois fiches descriptives développant des axes de la politique cyclable, sont postées sur le site de France Mobilités :

- Savoir rouler à vélo.
- Circulation piétons et cyclistes.
- Lutter contre le vol.

Savoir rouler à vélo

Programme à la disposition des communes.

La formation s'adresse à des enfants âgés de 6 à 11 ans, et se déroule en 3 étapes :

- Savoir pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo.
- Savoir circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.
- Rouler à vélo : circuler en autonomie sur la voie publique.

2000 points de contacts sont répartis sur le territoire national pour aider les collectivités à mettre en place cette formation.



Livret pédagogiques pour les prescripteurs / www.savoirroulervelo.fr



ANNEXE 1

Que va apporter la Loi d'Orientations des Mobilités aux territoires de faible densité pour développer les mobilités ?

La Loi d'Orientations des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019, donne la priorité aux mobilités du quotidien, et vise à traiter les « zones blanches de la mobilité » où les habitants sont « assignés à résidence » s'ils n'ont pas accès à une voiture.

Le droit aux transports devient droit à la mobilité.

■ Loi d'Orientations des Mobilités (LOM)

La LOM donne davantage de compétences en matière de mobilité aux « autorités organisatrices de la mobilité » (AOM), et prévoit que l'ensemble du territoire soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité (80% du territoire représentant 23% de la population en sont encore dépourvus).

Elle laisse le choix aux communes, via la communauté de communes à laquelle elles appartiennent, de s'emparer (ou non) de la compétence Mobilités. Les communes ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour décider de transférer leur compétence d'AOM à la Communauté de Communes. A défaut, les Régions seront AOM du territoire concerné. Mais cette compétence pourra revenir ultérieurement aux communautés de communes si leur périmètre évoluait.

Les intercommunalités qui se saisissent de cette compétence, devront mettre en place une taxe sur les entreprises - « versement mobilité » - pour financer cette activité.

Les 5 priorités de la loi mobilités :

- Entretien et moderniser les réseaux nationaux routiers ferroviaires et fluviaux existants.
- Désaturer les grands nœuds ferroviaires pour donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien.
- Accélérer le désenclavement routier des villes moyennes et territoires ruraux.
- Développer l'usage des mobilités propres et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie.
- Renforcer l'efficacité et le report modal dans le transport de marchandises.

■ L'État s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air

La LOM prévoit de donner les outils aux collectivités pour agir localement, développer les mobilités actives et partagées, se fixer des objectifs de transition écologique et solidaire, favoriser le développement des véhicules propres



FÉDÉRATION ECOSYST'IM - CLUB DES VILLES & TERRITOIRES CYCLABLES - 2020

Ce plan de mobilité est dit «simplifié» dans le sens où :

- la liste des thématiques à traiter n'est pas imposée.
- la procédure d'élaboration du document est allégée (participation du public prévue mais sans enquête publique).
- il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme.

Quels exemples de mesures concrètes ?

- Déployer des zones à faibles émissions : territoires dans lesquels des catégories de véhicules ne répondant pas à certaines normes d'émissions, sont interdites de circulation, selon des critères définis par les collectivités.
- Mettre en œuvre un plan vélo national.
- Donner la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité d'organiser un service public de covoiturage.
- Multiplier par cinq les ventes de véhicules électriques d'ici 2022 par rapport à 2017.
- Déployer la prime à la conversion.

I Développer les mobilités actives et partagées²⁴

Aujourd'hui, 80 % des déplacements sont réalisés avec des véhicules individuels qui, pour la grande majorité, ne transportent qu'une seule personne. Pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et limiter le coût de la mobilité, l'un des principaux enjeux est de favoriser des modes de déplacements plus propres et notamment les alternatives à la voiture individuelle plus partagées.

Répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien, c'est aussi reconsidérer la marche et le vélo comme de véritables solutions de mobilité.

La part modale du vélo dans les trajets est passée de 10 % en 1970 à 2,7 % en 2008. Il faut inverser cette tendance !

La mise en place d'un forfait mobilité durable – facultative et défiscalisée pour l'employeur – permet aux employeurs de contribuer jusqu'à 400 € par an et par salarié aux frais de déplacement domicile-travail réalisés en covoiturage ou en vélo (la part défiscalisée de l'Indemnité kilométrique Vélo était limitée à 200 €).

I Mise en œuvre d'un Plan vélo ambitieux

Son objectif : tripler sa part dans nos déplacements, pour atteindre 9 % en 2024 !

Le plan vélo devrait permettre de réduire de plus de 5 % les émissions de Gaz à Effet de Serre du secteur routier. Il favorise le jalonnement d'itinéraires entre les communes avec des rabattements vers les gares et les collèges.

Le Plan vélo National - 350 M€ sur 7 ans (2019 – 2025)

²⁴ L'État s'engage pour la mobilité propre et la qualité de l'air - Loi Mobilité – Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire – Ministère chargé des transports – Novembre 2018

Il intègre :

- Le stationnement sécurisé des vélos.
- L'apprentissage du « savoir rouler » pour chaque collégien.
- Les aménagements cyclables.
- La lutte contre le vol.

I Mobilités partagées

Pour tous les autres déplacements, le développement des mobilités partagées - autopartage, covoiturage ou plus largement toute forme de partage de trajet ou de véhicule - est crucial dès que cela est possible.

En zones denses, elles contribuent à réduire la congestion routière, due principalement à l'autosolisme : en semaine, le taux d'occupation moyen des véhicules reste entre 1 et 1,1 personnes par véhicule pour les trajets domicile-travail en 2018.

50 % environ de nos déplacements s'effectuent dans un rayon de moins de 5 kms.

En zones peu denses, elles peuvent apporter des solutions palliant l'absence de service de transport régulier, recréer du lien social et intergénérationnel et constituer d'importantes sources d'économies pour les ménages.

La Loi d'Orientation des Mobilités donne aux Autorités Organisatrices de la Mobilité, la possibilité des plateformes publiques de covoiturage, ou de soutenir financièrement les covoitureurs par des services de covoiturage privés.

I Coordination renforcée entre les acteurs

La Région assure la coordination des compétences mobilités de l'ensemble des AOM de son territoire.

Un **Contrat Opérationnel de Mobilité**, liant AOM et Région, permettra d'assurer la coordination à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

Un **Comité des Partenaires** est créé par chaque AOM pour coconstruire les solutions de mobilité avec les représentants des employeurs et des usagers. L'objectif est de garantir, à travers la mise en place de ce comité, un dialogue permanent entre l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (locale et régionale), les usagers/habitants et les employeurs, qui sont à la fois financeurs (à travers les recettes ou les impôts locaux, dont le versement mobilité), et bénéficiaires des services de mobilité mis en place.

I Les outils en faveur de la mobilité solidaire

Les AOM mèneront des actions pour la mobilité des personnes vulnérables. Un accompagnement sera apporté notamment à tout demandeur d'emploi.

La Région et les Départements élaboreront un plan d'action commun à l'échelle du bassin de mobilité.

ANNEXE 2

Politiques cyclable et covoiturage

■ Plan national vélo²⁵

Le Plan vélo, annoncé le 14 septembre 2018, propose 25 mesures pour passer de 3% de part modale vélo aujourd'hui, à 9 % en 2024.

Il doit accélérer et amplifier la création d'axes cyclables structurants dans les territoires, et est assorti d'un fonds d'investissements de 350 millions d'euros sur 7 ans, confirmé par la Loi d'Orientation des Mobilités, pour résorber les coupures et points noirs des aménagements cyclables. Il vise en partie les discontinuités d'itinéraires.

■ Les 4 axes du Plan Vélo

- Le développement des infrastructures cyclables et rouler à vélo en sécurité :
 - Rénovation du réseau cyclable existant.
 - Création d'autoroutes à vélo.
 - Développement de réseaux cyclables structurants pour un maillage du territoire optimal.
 - Systématisation du « sas vélo » (espace au niveau des feux tricolores, en amont de la file de voitures pour permettre aux vélos de redémarrer avant les voitures et de manœuvrer en sécurité).
 - Déploiement du double-sens cyclable sur toutes les zones 50 en agglomération (chaque ville décidera des rues concernées, pour exclure les axes dangereux).
- La lutte contre le vol
 - Le marquage vélo avec un numéro d'identification de chaque vélo sera rendu obligatoire : cette mesure permettra de retrouver les vélos volés et de les restituer à leur propriétaire.
 - Le développement de parkings sécurisés, dans les immeubles de bureau et d'habitation.
 - La généralisation des parkings sécurisés aux abords des gares par la SNCF.
- La création d'un « forfait mobilité durable »
 - L'indemnité kilométrique vélo (IKV) disparaît au profit d'un « forfait mobilité durable » qui élargit le système à toutes les mobilités durables (prise en compte du covoiturage) et qui remplace donc à terme l'IKV avec un budget plus important (de 200 à 400€).

- Le développement d'une culture vélo.
- Sensibilisation en milieu scolaire, par le projet « Savoir rouler »²⁶: chaque enfant rentrant en 6^{ème} doit parfaitement être capable de rouler à vélo.
- Déploiement de plans de mobilité à vélo, pour que les enfants puissent venir à vélo à l'école.

Le CEREMA a produit une série de fiches décryptant les conditions de mise en œuvre des 25 mesures qui y sont associées.

■ La coordination interministérielle vélo

Une coordination interministérielle²⁷ consacrée au développement de l'usage du vélo depuis 2006, centralise et fait le lien sur les sujets relatifs au vélo au sein des ministères et des institutions d'Etat.

I Covoiturage de proximité

La réglementation du covoiturage est régie par le Ministère chargé des transports qui définit les conditions de fonctionnement du covoiturage : échanges financiers entre covoitureurs, prix, assurance, fiscalité,

■ Le covoiturage : comment ça marche ?

Le covoiturage peut s'effectuer de particulier à particulier mis en relation par une structure locale dans les secteurs de faible et de moyenne densité, comme c'est le cas du covoiturage ECOSYST'M²⁸.

Des sites de covoiturage en ligne favorisent également la mise en relation entre conducteurs et passagers et prélèvent des commissions.

■ Le covoiturage en France

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/covoiturage-en-france>

Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (6 janvier 2020)

L'objectif est de tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage du quotidien d'ici 2024 pour atteindre les 3 millions.²⁹

26 Programme « Savoir rouler à vélo » : initiative interministérielle pour les enfants de 6 à 11 ans, pilotée par le Ministère des Sport avec le Ministère de l'Education Nationale, de la Jeunesse, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère des Transports et la Sécurité Routière.

27 Thierry Du CREST : coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Ministère de la Transition écologique et solidaire

28 Covoiturage ECOSYST'M s'appuie sur des Bons d'échanges - Bons Energie - acceptés uniquement par les activités de proximité qui contribuent à promouvoir le covoiturage

29 Cela équivaut à diminuer de 1 million le nombre de voitures sur les routes chaque jour, à diminuer de 7 800 tonnes les émissions quotidiennes de CO₂, (= 2,8 millions de jours de chauffage d'un appartement de 50 m²).

ANNEXE 3

Comment s'assurer du potentiel d'implantation d'un Espace de travail partagé ?

Mis à disposition des actifs pour réduire de 1 à 2 jours par semaine les déplacements domicile-travail des salariés, ces espaces favorisent le développement des activités locales, et accueillent les actifs occasionnels.

Potentiel de télétravail sur le périmètre d'une intercommunalité

Le nombre d'emplois salariés pouvant bénéficier d'aménagements en télétravail, est défini selon les catégories socioprofessionnelles :

Catégories SP	%*
Ingénieurs cadres	29.8%
Professions intermédiaires	11.3%
employés	3.6%
ouvriers	0.7%

Source : L'analyse du Centre d'Analyse Stratégiques Le Développement du télétravail dans la société numérique de demain - Nov 2009

Les agriculteurs, commerçants, enseignants et professionnels de santé, ne sont pas pris en compte. En revanche, les besoins des associations peuvent y être ajoutés, ce qui apporte un potentiel supplémentaire.

Fréquence de télétravail

- 1 à 2 jours par semaine pour les salariés dont les activités le permettent,
- 1,5 jours par semaine pour 50% des actifs indépendants, qui y trouvent les services et équipements nécessaires à leurs activités.

Programme d'un centre de télétravail : ne pas se tromper !

Une démarche participative, associant les habitants et les futurs utilisateurs, et animée par un expert, permettra de conforter l'étude de faisabilité qui doit confirmer la capacité d'accueil des espaces mis à disposition par la commune d'accueil et de son groupement.

Ce programme se basera sur ¼ du potentiel maximal, pour prendre en compte les incertitudes liées à une démarche novatrice non encore intégrée aux usages des populations des secteurs de faible densité.

La création d'un centre de travail occupé alternativement par des actifs en télétravail, apporte un regain d'activité aux commerces locaux.

ANNEXE 4

Des solutions nouvelles mobilités proposées par SNCF TER pour faciliter les déplacements et accompagner la démarche ECOSYST'M

Des solutions pour améliorer la mobilité dans des zones géographiques diffuses et rurales tout en diminuant les coûts alloués au transport pour les collectivités et les personnes.

Cibles : territoire rural > personnes non motorisées et les conducteurs animés par le sentiment d'entraide et de solidarité.

I Stop connecté

L'autostop participatif « Stop Connecté » permet de mettre en relation conducteur et piéton grâce à des panneaux interactifs qui affiche la destination souhaitée de l'utilisateur via l'envoi d'un simple SMS. Le système fonctionne en autonomie grâce à des panneaux photovoltaïque et ne réclame aucuns travaux lourds d'installation et de raccordement.

Avantages : spontané, organisé, simple, écologique et sécurisé.

I Autopartage entre particuliers

TER propose avec son partenaire Ouicar la location de véhicules de services en gares comme solution dernier kilomètre pour les clients. Ces derniers peuvent louer une voiture en gare, à prix attractif, en quelques clics, ouvrir le véhicule avec leur smartphone, sans échange de clés, et poursuivre leur déplacement en toute fluidité.

Cette solution convient aux territoires touristiques, aux bassins d'emplois importants mais également aux territoires ruraux ne disposant pas ou peu d'offres de mobilités. L'offre peut être étendue à d'autres véhicules de services (entreprises, collectivités, ...) disponibles à certaines périodes.

Avantages : simple, prix attractif pour le client, gain environnemental avec un taux d'utilisation optimisé des véhicules.

Expressions de partenaires ECOSYST'M

Jérôme PERDRIX, Adjoint au Maire de la commune d'AYEN, Corrèze,
chargé des actions de l'Agenda 21 > page 19

Céline POIGNET, directrice du Centre social et culturel Robert Doisneau
de Biars-sur-Cère > page 24

Natacha GABRIEL, chargée de mission Centre Intercommunal d'Actions
Sociales de la Charente Limousine > page 25

Marcelle FOUILLEN, Vice-Présidente du Centre Intercommunal d'Actions
Sociales de la Charente Limousine > page 29

Jean VALADIER, Maire d'Argences-en-Aubrac > page 30

Arnaud DAVID, Directeur du PNR de l'Aubrac > page 42

CONTACTS

Fédération ECOSYST'M

Béatrice VAUDAY,
Présidente
beatrice.vauday@ecosystm.fr
contact@ecosystm.fr
<http://www.ecosystm.fr>

Club des Villes et Territoires Cyclables

Alice BRAUNS
abrauns@villes-cyclables.org
<http://www.villes-cyclables.org>

Cellules d'appui en ingénierie territoriale France Mobilités

Générique	Ingenierie@francemobilites.fr
Région AURA	AuvergneRhoneAlpes@francemobilites.fr
Région BFC	BourgogneFrancheComte@francemobilites.fr
Région Bretagne	Bretagne@francemobilites.fr
Région Centre-Val de Loire	CentreValDeLoire@francemobilites.fr
Région Corse	Corse@francemobilites.fr
Région Grand Est	GrandEst@francemobilites.fr
Région Hauts-de-France	HautsDeFrance@francemobilites.fr
Région Ile-de-France	IleDeFrance@francemobilites.fr
Région Normandie	Normandie@francemobilites.fr
Région Nouvelle-Aquitaine	NouvelleAquitaine@francemobilites.fr
Région Occitanie	Occitanie@francemobilites.fr
Région Pays de la Loire	PaysDeLaLoire@francemobilites.fr
Région PACA	ProvenceAlpesCotedAzur@francemobilites.fr

La Fédération ECOSYST'M agit pour développer de nouvelles offres de mobilités actives et partagées qui favorisent le développement des économies locales et réduisent le coût des déplacements. Une démarche qui associe les élus, les citoyens et les activités locales, pour lutter contre l'isolement et améliorer le cadre de vie des populations vivant dans les territoires de faible et de moyenne densité, dans un contexte de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.

Le Club des Villes et Territoires Cyclables et France Mobilités, ont contribué à l'élaboration de ce guide en apportant leur appui et leurs expertises.

Merci à l'Assemblée des Communautés de France et à la Direction Générale SNCF TER de leur soutien.



**FÉDÉRATION
ECOSYST'M**

En partenariat avec



**AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**