

AR Prefecture

047-200068948-20230920-DE_092_2023-DE
Reçu le 26/09/2023



PLAN DE MOBILITE DURABLE

STRATEGIE ET PROGRAMME D' ACTIONS



22 août 2023

Réf : 2020.0482 E02

Rédigé par : Emilie JACQUEMIN

Vérifié par : Jonathan COULET

VSO, SAS au capital de 130 000 euros – 894 836 055 RCS de Bordeaux

13, Avenue de la Libération Charles de Gaulle 33110 Le Bouscat - Tel : 05 35 54 20 10 - contact@vizea.fr –
www.vizea.fr

Rappel des objectifs phares du Plan de Mobilité durable

- Identifier et prioriser les mobilités à favoriser pour répondre aux besoins de mobilité des personnes du territoire, tout en relevant les enjeux énergétiques et climatiques.
- Engager des réflexions en lien avec la prise de compétence AOM sur la base d'un diagnostic des mobilités
- Construire une feuille de route pour la mobilité en prenant en compte les orientations du SCOT, du PCAET, du SRADDET.
- Etablir un programme d'actions à court et moyen terme sur la base d'enjeux et d'objectifs afin de faciliter la mobilité entre les zones d'habitat et les principaux pôles de services et d'emplois du territoire mais aussi avec les territoires et agglomérations voisines.

Le plan de mobilité durable d'Albret Communauté est le résultat d'un travail partenarial en 3 volets pendant l'année 2022 :

- *Un diagnostic qui permet de dresser le portrait du territoire et d'identifier les enjeux en matière de mobilité.*
- *La stratégie territoriale permet de définir des orientations et de prioriser les enjeux.*
- *Le programme d'action permet de préciser la mise en œuvre des actions à mettre en place sur le territoire.*

Ce document présente un rappel synthétique du diagnostic, puis détaille les volets 2 et 3 de la démarche.

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| Partie 1 Stratégie : Entre continuité et expérimentation..... | 4 |
| 1 Démarches engagées par le territoire | 4 |
| 1.1 La démarche TEPOS..... | 4 |
| 1.2 Le schéma directeur des déplacements doux..... | 5 |
| 2 Synthèse des enjeux du diagnostic..... | 6 |
| 3 Les ateliers de concertation du plan de mobilité durable..... | 6 |
| 4 Orientations stratégiques du plan de mobilité durable..... | 7 |
| 5 Le plan d'actions du Plan de Mobilité | 7 |
| Partie 2 Programme d'actions..... | 9 |
| AXE 1 : PILOTAGE ET PROMOTION DE LA MOBILITE DURABLE : ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DU TERRITOIRE | 11 |
| 5.1 Fiche action 1 : Animer, suivre et évaluer la politique de mobilité durable du territoire | 11 |
| 5.2 Fiche action 2 : Informer sur la mobilité durable et mener une sensibilisation auprès des habitants..... | 13 |
| 5.3 Fiche action 3 : Accompagner les employeurs à la réalisation de plans de mobilité d'entreprises..... | 17 |
| 5.4 Fiche action 4 : Accompagner les établissements scolaires à la réalisation de Plans de mobilité scolaire | 19 |
| 5.5 Fiche action 5 : Initier des projets économiques et de services pour maintenir l'attractivité des centres-bourgs et réduire les déplacements | 21 |
| AXE 2 : UN PANEL D'OFFRES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE : PROPOSER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE | 25 |
| 5.1 Fiche action 6 : Expérimenter la mise en place d'un Transport à la Demande sur le territoire..... | 25 |
| 5.2 Fiche action 7 : Poursuivre le développement du covoiturage sur le territoire et faciliter sa pratique | 31 |
| 5.3 Fiche action 8 : Expérimenter et développer des dispositifs de partage de véhicules sur le territoire | 34 |
| 5.4 Fiche action 9 : Encourager le développement de la mobilité électrique sur le territoire | 38 |
| 5.5 Fiche action 10 : Rendre les services de transport en commun plus adaptés aux besoins des habitants.. | 41 |
| 6 Aides aux territoires | 42 |
| Partie 3 ANNEXES | 43 |
| 6.1 Cartographie des distances sur le territoire (rappel du diagnostic) | 43 |
| 6.2 Retour d'expérience d'une plateforme de mobilité | 44 |
| 6.3 Liste des entreprises intéressées pour réaliser un plan de mobilité entreprise | 44 |
| 6.4 Retours d'expérience du TAD sur deux territoires | 45 |
| 6.5 Retour d'expérience Taxi Parents –Pays Nivernais-Morvan..... | 46 |
| 6.6 Opportunités d'un service d'autopartage de véhicules sur le territoire | 47 |
| 6.7 Retour d'expérience de véhicule électrique en autopartage | 47 |
| 6.8 Mise à disposition de véhicules 9 places pour les associations sportives en Albret..... | 48 |
| 6.9 Localisation des zones d'activités prévues dans le projet de territoire (carte extraite du PADD janvier 2022, en cours de validation) | 48 |

STRATEGIE : ENTRE CONTINUITE ET EXPERIMENTATION

L'objectif de la phase Stratégie est de définir les orientations du Plan de Mobilité Durable et les objectifs sur la mobilité du territoire.

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) met en évidence que **le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES)**, et représente près de 43% des émissions du territoire. **La mobilité est donc un levier majeur de réduction des GES**. Le territoire a initié des démarches pour **favoriser une mobilité plus durable**. C'est dans la continuité des stratégies 1 et 2 du programme TEPOS, et du Schéma Directeur Déplacements Doux que s'inscrit le plan de mobilité durable.

Le diagnostic et les ateliers de concertation du plan de mobilité durable ont permis de souligner les problématiques auxquelles fait face Albret Communauté en termes de mobilité. Le territoire présente une faible densité avec une offre très faible de transports collectifs. La majorité des déplacements se font en voiture individuelle.

Les territoires ruraux comme Albret Communauté font face à une plus grande vulnérabilité face aux hausses du prix des carburants.

La stratégie et les 6 orientations qui en découlent sont issues du travail de réflexion collaboratif et du diagnostic. L'élaboration du **plan de mobilité est une démarche volontaire** de la communauté de communes. Ainsi, une grande attention à répondre aux besoins du territoire a été portée. La stratégie du plan de mobilité a clairement mis en avant deux aspects :

- **S'inscrire dans la continuité** des mesures engagées dans les stratégies du programme TEPOS 1 et 2, puis dans les actions structurantes du Schéma Directeur Déplacements Doux,
- Prendre la mesure de cette nouvelle compétence, en **développant des expérimentations** nouvelles sur le territoire.

L'objectif est de pouvoir proposer à la population une plus grande offre d'alternatives à la voiture individuelle.

1 DEMARCHES ENGAGEES PAR LE TERRITOIRE

La collectivité a déjà engagé différentes démarches sur le territoire avec des actions qui concernent la mobilité durable : le Schéma Directeur des Déplacements Doux et le programme TEPOS.

Les actions définies dans ces démarches sont rappelées ci-dessous, mais ne font pas l'objet d'une nouvelle fiche action du plan de mobilité durable. **Il est toutefois acté au sein même de la stratégie du plan de mobilité durable de mettre en œuvre les actions déjà prévues dans ces deux démarches.**

1.1 La démarche TEPOS

Le territoire a su aussi saisir plusieurs opportunités qui lui ont permis de concrétiser ses ambitions. Albret Communauté a d'abord été lauréate Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) avec l'engagement de plus 1,2 millions d'euros de travaux de rénovation énergétique de son patrimoine public. Puis lauréate à l'appel à projet Territoire à Energie Positive en 2017, Albret Communauté a pu recruter deux chargés de mission à temps plein. Ces derniers ont pour mission l'animation des actions ayant pour objectif la réduction de 23% des consommations énergétiques et de doubler la production d'énergies renouvelables à échéance 2030. La réduction des consommations d'énergie passe par des actions qui favoriseront la mobilité durable.

Parmi les actions du programme TEPOS 2018-2020, plusieurs actions qui concernent la mobilité ont été mises en place sur le territoire :

- Acquisition d'une flotte de 12 véhicules électriques,
- Installation de 11 bornes de recharge électrique,
- Inauguration de 17 aires de covoiturage,
- 3 Plans de Déplacement entreprise réalisés,

- 85 arrêts Rézo Pouce installés,
- 5 animations du Challenge de la Mobilité,
- Création d'un service de prêt de vélo à assistance électrique,
- Réalisation d'un Schéma Directeur des Déplacements Doux.

Dans le cadre de la candidature lauréate TEPOS 2021-2023, plusieurs actions prévues, ont été réalisées sur le territoire :

- Prise de la compétence mobilité (sans la compétence transport scolaire),
- Aménagement de l'ancienne voie ferrée Feugarolles/Condom et Nérac/Mézin en voie verte,
- Inauguration du dispositif Rezo Pouce,
- 10 animations prévues pour promouvoir Rezo Pouce sur le territoire : formation de point de relais, forum de l'emploi, animation auprès des entreprises et des lycées, organisation d'un rallye Rezo Pouce et d'une fête du vélo, etc,
- Animation des challenges de la mobilité 2021-2023,
- Mise en place d'une aide à l'achat de vélo à assistance électrique de 200 euros pour les 100 premiers demandeurs,
- Un projet de coopération avec l'Agglomération d'Agen, sur le développement d'infrastructures cyclables à but touristique, le long des itinéraires cyclables (Véloroute de la Vallée de la Baïse, Canal des Deux Mers à Vélo et Scandibérique),
- Réalisation d'un Plan de Mobilité Durable,
- La réalisation des objectifs du Schéma Directeur Déplacement Doux : aménagement de pistes cyclables, développement du stationnement vélo, des services vélo, formation vélo, etc.

1.2 Le schéma directeur des déplacements doux

Albret communauté a réalisé en 2020 un schéma directeur des déplacements doux qui décrit la stratégie du territoire à 2026 pour développer les pratiques piétonnes et cyclistes. Il présente un **plan d'actions qui identifie les itinéraires cyclables à réaliser et les actions à mettre en œuvre pour développer les modes actifs**.

Le schéma des déplacements doux présente plusieurs objectifs :

- Présenter un maillage d'aménagements cyclables continus et sécurisés entre les pôles générateurs de flux,
- Apaiser la circulation dans les centres bourgs,
- Développer des services du « système vélo » : location, réparation, apprentissage, etc,
- Réaliser des actions de communication et de sensibilisation pour faire émerger une culture vélo,

Le plan d'actions du schéma a été validé par l'intercommunalité, et les fiches actions sont programmées dans le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) d'Albret Communauté.

Les fiches action Aménagements cyclables

Le plan d'actions du schéma des déplacements doux comporte 4 fiches actions sectorielles qui présentent les aménagements cyclables à réaliser selon une hiérarchisation avec des niveaux structurant>secondaire>tertiaire selon un découpage en 4 secteurs (ainsi que l'aménagement de l'ancienne voie ferrée en voie verte) :

- Secteur nord : Buzet-sur-Baïse – Feugarolles,
- Secteur centre : Barbaste – Lavardac – Vianne,
- Secteur Nérac,
- Secteur Sud : Mézin.

Au total, le schéma propose 96 itinéraires de liaison, représentant 88 km de tracés (dont 28 km de voie verte). L'aménagement de la voie ferrée Feugarolles/Moncrabeau en voie verte est prévue, pour un coût total de 4 764 000 €.

Les fiches actions thématiques

Le schéma des déplacements doux comporte 5 fiches thématiques qui présentent les actions qui permettent de favoriser les déplacements piétons et à vélo en développant des aménagements sécurisés et bien visibles, ainsi que les services liés au développement de la pratique du vélo. La mise en œuvre des 5 fiches actions thématiques est estimée à 240 000 €. La mise en œuvre du schéma est lancée, et une démarche de suivi est prévue.

- **Stationnement vélo** : équiper les pôles générateurs de déplacement en stationnement vélo, en définissant une bonne implantation, une bonne communication, un entretien.
- **Service du système vélo** : développer une offre de services autour du vélo (location, réparation, apprentissage).

- **Jalonnement** : établir un jalonnement pour favoriser la visibilité du maillage des itinéraires cyclables.
- **Apaisement de la circulation** : améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- **Sensibilisation et plan de communication** : Communiquer largement auprès du grand public.

Pour plus d'informations, se référer au document Schéma directeur des déplacements doux.

2 SYNTHÈSE DES ENJEUX DU DIAGNOSTIC

Les pôles urbains Nérac/ Barbaste/Lavardac et Mézin concentrent 45 % de la population de l'intercommunalité. Ces pôles présentent les densités les plus élevées sur le territoire et concentrent l'essentiel des équipements structurants et des flux.

Les habitants des principaux bassins de vie habitent à moins de 20 minutes (soit 6 kilomètres à vélo) des centres bourgs. Cette proportion correspond au potentiel d'usage du vélo sur la base d'une pratique modérée.

Aujourd'hui, plus de la moitié des emplois est concentré sur les trois communes du pôle central (Nérac, Lavardac et Barbaste). Ce pôle rayonne sur l'ensemble du territoire de l'Albret, où 33% des actifs occupés y travaillent. Cela justifie effectivement l'aménagement d'une voie verte qui dessert les pôles économiques entre Nérac et Lavardac. D'autre part, le territoire est fortement influencé par le pôle voisin d'Agen.

Rappel des ENJEUX du diagnostic :

- **Rompre l'isolement et mettre en place des actions favorisant la mobilité et les déplacements de proximité,**
- Prendre en compte les différents profils de population dans l'organisation des mobilités : personnes âgées, étudiants, actifs résidents, touristes, personnes en insertion,
- Intégrer les spécificités communales dans un projet global de déplacements,
- Structurer un schéma de déplacements répondant aux différentes échelles d'influence du territoire, mais mettre d'abord l'accent sur les déplacements de « courte distance » internes au territoire, puis ceux vers l'extérieur,
- Mettre en place une politique de déplacement adaptée et raisonnée, afin de faciliter l'accès vers les pôles de services et de santé,
- Poursuivre le travail en cours de **déconcentration des services** et **permettre l'accès aux services** sur tout le territoire, avec la mise à disposition d'équipements de proximité,
- **Valoriser l'axe de déplacement Nérac- Barbaste / Lavardac /Feugarolles** --Ligne régulière, ligne de covoiturage, voie verte et modes doux,
- **Permettre aux personnes ne pouvant pas conduire d'accéder aux services du territoire** à travers les services d'un Transport à la demande, covoiturage solidaire, modes doux,
- **Améliorer l'accès vers Agen**-- Ligne de covoiturage, renfort d'offre sur les deux lignes de transports existantes,
- Réduire le coût et l'impact environnemental des déplacements -- Autopartage de véhicule, développement du vélo.

3 LES ATELIERS DE CONCERTATION DU PLAN DE MOBILITE DURABLE

Le plan de mobilité durable a intégré **une démarche participative avec la concertation des élus du territoire lors d'une session d'ateliers de concertation**. Les problématiques soulevées lors des ateliers ont permis de nourrir la stratégie et les réflexions sur la définition des orientations du plan de mobilité durable. De plus, les actions qui ont été proposées, ont été étudiées et intégrées au programme d'actions selon leur pertinence et leur adhésion.

Deux temps de concertation ont été réalisés :

- Le premier a permis de mieux identifier **les problématiques** du territoire, et de **questionner les besoins par profil d'utilisateurs**,
- Le deuxième temps a permis **d'approfondir les actions opérationnelles** du territoire, et en proposer de nouvelles.

Deux ateliers ont eu lieu (la **mobilité des actifs** et la **mobilité des personnes vulnérables**), le 8/11/2021 à Nérac dans les locaux d'Albret Communauté avec la présence de 15 participants. *Pour plus de détails sur les échanges des ateliers de concertation, se référer au compte-rendu annexé au Plan de mobilité durable.*

4 ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU PLAN DE MOBILITE DURABLE

La stratégie du plan de mobilité a permis d'identifier **6 orientations stratégiques pour la politique de mobilité d'Albret Communauté** :



1. Poursuivre la **mise en œuvre d'une cohabitation des modes de déplacements dans les centralités** pour favoriser la **sécurité** des usagers et un **cadre de vie de qualité**.



2. **Développer les infrastructures pour les modes actifs** :

- Aménager l'axe structurant nord-sud en mode actif sur l'ancienne voie ferrée,
- Assurer des liaisons entre les pôles générateurs de déplacements en développant un maillage par les voies douces,
- Proposer des solutions pour les cyclotouristes du territoire.



3. **Accompagner les actifs dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité** pour réduire l'impact des déplacements domicile-travail :

- Mobiliser les employeurs pour développer les Plans de Déplacement Entreprises,
- Développer des solutions plus vertueuses qui permettent une desserte des Zones d'Activités Economiques du territoire,
- Promouvoir les outils et actions permettant de diminuer le besoin en déplacement.



4. Développer les **pratiques partagées de la voiture** en se basant sur les initiatives locales existantes :

- Favoriser les pratiques de covoiturage,
- Promouvoir le Rezo Pouce.



5. **Accompagner les plus vulnérables en développant des offres de mobilité inclusives et adaptées aux besoins spécifiques des usagers** du territoire :

- Rendre plus attractif l'usage des transports en commun,
- Proposer des nouvelles offres de transports (TAD).



6. **Anticiper l'évolution des ressources énergétiques pour les véhicules.**

5 LE PLAN D' ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE

Il est ressorti du diagnostic et des ateliers de concertation le recours à un usage quasiment systématique à la voiture individuelle, par manque d'offres alternatives sur le territoire. Cela traduit **un besoin de proposer une diversité de solutions de mobilité adaptés aux besoins des habitants du territoire. Le report modal de la voiture individuelle vers des moyens de transports plus vertueux sera facilité par la mise en place d'aménagements permettant l'émergence de solutions alternatives** (vélo, covoiturage, mobilité électrique), **et par l'expérimentation d'autres dispositifs de mobilité** (transport à la demande, autopartage, etc).

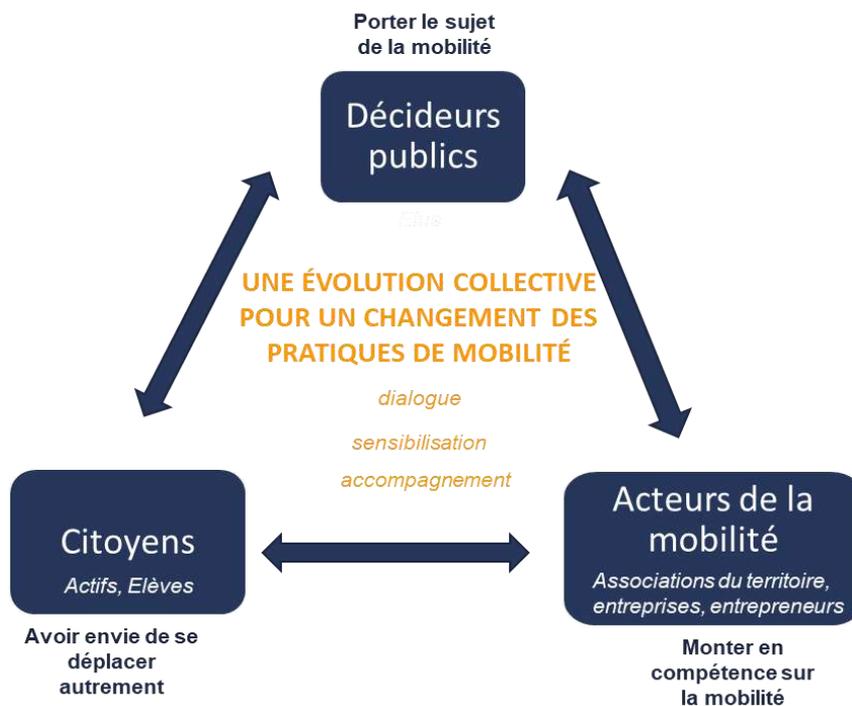
De plus, il a été souligné lors des ateliers de concertation, un **manque de communication** sur certaines des initiatives et dispositifs qui existent déjà sur le territoire et qui ont été réalisés récemment. Au-delà de cet aspect de communication, il apparaît comme nécessaire de **sensibiliser et mobiliser les citoyens**, pour déclencher un changement des pratiques de mobilité actuelle.

Le changement des pratiques de mobilité **nécessite une réelle prise de conscience de tous les acteurs du territoire** : les décideurs publics, les citoyens. Les acteurs du territoire doivent s'approprier le sujet de la mobilité et évoluer ensemble vers des pratiques plus vertueuses.

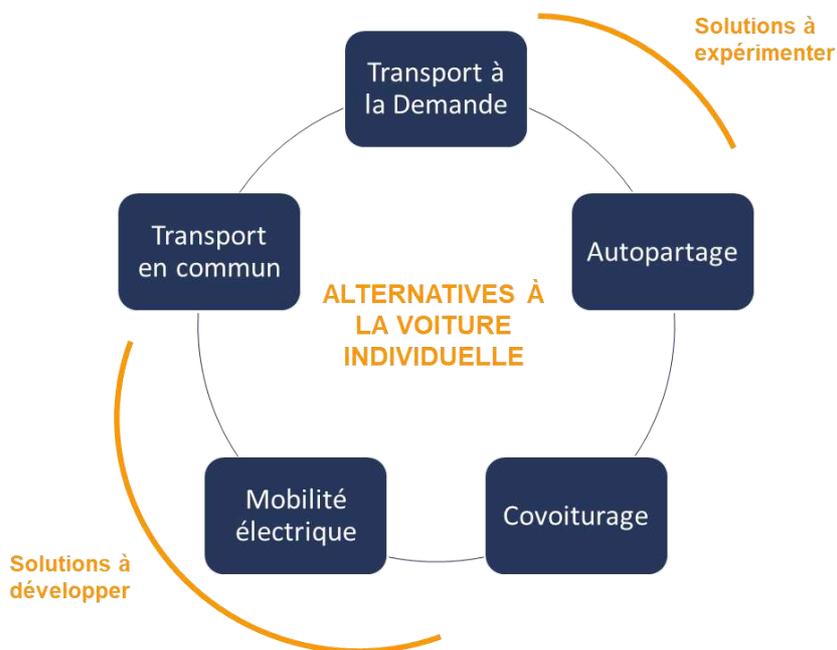
Ainsi, le plan d'actions s'appuie sur cette stratégie et se décline en deux axes :

- **Axe 1 : Pilotage et promotion de la mobilité durable : Accompagner les citoyens et les acteurs du territoire,**
- **Axe 2 : Un panel d'offres de transport sur le territoire : Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle.**

**AXE 1 : PILOTAGE ET PROMOTION DE LA MOBILITE DURABLE :
ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DU TERRITOIRE**



**AXE 2 : UN PANEL D'OFFRES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE :
PROPOSER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE**



PROGRAMME D' ACTIONS

L'objectif de la phase « programme d'actions » est d'établir un plan opérationnel des actions à court et moyen termes sur la base des enjeux et orientations stratégiques définis collectivement.

Il est rappelé que le Plan de Mobilité Durable (PMD) est réalisé sur la base d'une démarche volontaire d'Albret Communauté.

L'objectif du programme d'actions n'est pas de contraindre la collectivité à les réaliser, mais de présenter le champ des possibles sur les solutions de mobilité qui existent et qui fonctionnent en milieu rural, pour l'encourager à expérimenter les solutions qui sont adaptées au territoire.

Chaque fiche action met en évidence les principales opportunités d'expérimentations identifiées.

Le programme d'actions du plan de mobilité durable est structuré en 10 fiches actions.



Les fiches actions présentent les éléments suivants :

- **Constat** : éléments de diagnostic sur le territoire sur lesquels se base le développement de la fiche action,
- **Réponses aux orientations stratégiques** : les fiches actions identifient les réponses aux enjeux et orientations définis dans le diagnostic du territoire,
- **Objectif et mesures** : présentation de l'objectif de mobilité de la fiche action, ainsi que les mesures de la fiche action,
- **Mesures opérationnelles** : présenter les mesures à mettre en place avec une identification du pilote et des partenaires de la mesure, le calendrier de mise en œuvre et le budget estimé,
- **Retours d'expériences et exemples inspirants** : un panel de solutions existe et peu répondre aux objectifs de la fiche action. Ce champ des possibles présente les opportunités sur le territoire sous forme d'explications ou/et de retours d'expériences,
- **Pour aller plus loin** : il est parfois mentionné d'autres moyens et dispositifs existants qui peuvent être levés pour réaliser des actions ambitieuses sur le territoire.

AXE 1 : PILOTAGE ET PROMOTION DE LA MOBILITE DURABLE : ACCOMPAGNER LES CITOYENS ET LES ACTEURS DU TERRITOIRE

5.1 Fiche action 1 : Animer, suivre et évaluer la politique de mobilité durable du territoire

Mesure 1 : Mettre en place un suivi de la mise en œuvre du schéma de mobilité durable avec un bilan annuel.

Mesure 2 : Instaurer des moments de partage et de formation des élus par des experts, pour le portage des actions de mobilité.

CONSTAT

La communauté de communes a récemment pris la compétence mobilité. C'est la commission Transition Energétique, composée d'élus communautaires qui est chargée de la mise en œuvre des actions de mobilité.

Pour que des initiatives naissent, il est important d'impliquer et sensibiliser les décideurs publics. Le but est de lancer une véritable dynamique de mobilité, qui nécessite un travail partenarial avec les élus communautaires, communaux et les partenaires de mobilité sur le territoire.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | X | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | X | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | X |

OBJECTIFS

- **Acculturer et faire « monter en compétences » les élus** sur la mobilité durable,
- **Impulser une dynamique communale et intercommunale** concernant la mobilité,
- **Réaliser un suivi et une évaluation des expérimentations** proposées afin d'apporter des éléments tangibles au pilotage de la politique de mobilité durable du territoire.

MESURES

- ➔ **Mesure 1 : Mettre en place un suivi de la mise en œuvre du schéma de mobilité durable avec un bilan annuel.**

GOVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté

CALENDRIER

-Mettre à jour le tableau de suivi de manière trimestrielle

-Récurrence annuelle pour le bilan, lors d'un COPIL

ESTIMATION DU BUDGET

6 jours ETP du chargé de missions dans l'année (1 par trimestre + 2 pour bilan)

Le suivi annuel se base sur la réalisation du schéma et des actions réalisées pour la mobilité durable sur l'ensemble des communes du territoire. Ce suivi abordera différentes thématiques : financière, avancement et réalisation des mesures, etc...

Un tableau de bord de suivi des actions et des mesures pourra permettre d'accompagner leur mise en œuvre opérationnelle au fil de l'année. Ce document serait à remplir de manière trimestrielle ou annuelle afin de mettre à jour l'avancement des projets.

La réalisation d'un bilan annuel permettra de partager les résultats de l'avancée du schéma avec tous les acteurs, avec une présentation des projets réalisés. Les résultats du bilan pourront être partagés lors d'un COPIL annuel ou plus régulier permettant de partager l'avancement des actions du PMD.

Il peut aussi être possible de communiquer certains aspects du bilan annuel au grand public, par exemple sous forme d'une newsletter que les communes publient dans le bulletin municipal.

➔ Mesure 2 : Instaurer des moments de partage et de formation des élus par des experts pour le partage des actions de mobilité.

GOUVERNANCE

Pilote : Albret Communauté

Partenaires : Communes

Intervenants potentiels :

- Référent ADEME
- Référent CEREMA
- Chercheurs
- Universités
- Associations
- Représentants de fédérations nationales (FUB, FFvélo, la Fub, Vélo et territoires, ...)
- APCC (Association des Professionnels en Conseil Climat, énergie et environnement).

Il existe des possibilités en termes de formats innovants de réunions et de temps d'échanges. L'idée de cette mesure est d'instaurer des moments de partages et d'informations pour avancer sur la thématique de la mobilité, et également contribuer à « l'acculturation » des élus, que ce soient les élus de la commission transition énergétique ou les élus communaux. **L'objectif est d'instaurer ces temps d'échanges 2 à 3 fois par an**, pouvant présenter une forme différente à chaque fois. Les formats qui fonctionnent le mieux pourront être reproduits.

Ces temps d'échange pourraient être mutualisés aux COPIL de la commission transition énergétique, avec l'intervention d'un référent ADEME/CEREMA (ces deux institutions organisent régulièrement des colloques ou interventions accessibles à plusieurs collectivités gratuitement), d'associations ou d'universités qui encadrent le travail de chercheurs en mobilité ; mais ils peuvent aussi prendre la forme d'une réunion à part entière (ciné-débat, balade urbaine, visite de territoires innovants, etc.). Ils doivent contribuer à sensibiliser les élus afin qu'ils s'approprient le sujet mobilité et le portent dans les décisions publiques.

Il sera judicieux de prévoir les thématiques abordées selon les besoins et retours des élus. Par exemple, il existe des programmes qui proposent la formation d'élus comme le Programme AcoTE "Acteurs et Collectivités engagés pour l'écomobilité" qui permettent de former les décideurs publics aux enjeux du covoiturage, et d'accompagner les collectivités volontaires à faire émerger des lignes de covoiturage sur-mesure, coconstruites avec les futurs usagers. *Plus d'informations sur : <https://www.acote-covoiturage.fr/le-programme/>*

CALENDRIER

Récurrence annuelle

ESTIMATION DU BUDGET

6 jours ETP

Budget à définir pour intervention extérieure

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

❖ Pour les moments de partages et de formation des élus, différents formats d'échanges peuvent être mis en place :

- Intervention de plusieurs **conférenciers** / chercheurs lors des comités de pilotage,
- Organiser des **séminaires** de formation avec des experts du CEREMA, ADEME...,
- L'organisation d'un **ciné débat** (exemple du film : « Together we cycle »),
- **Visite de site** – atelier sur terrain – balade urbaine,
- **Voyage d'étude** / séminaire d'étude dans un territoire voisin ayant mis en œuvre ou expérimenté un aménagement et/ou une action intéressante,
- Un **atelier** avec les associations du territoire,
- Un **webinaire** sur une thématique précise.

❖ Les rencontres inter-villages de Bourg-en-Bresse

Dix villages de la périphérie de Bourg-en-Bresse travaillent ensemble à promouvoir les mobilités sobres. En effet, chaque village pilote lance ou renforce quelques actions simples et rapides visant par exemple à : venir à l'école à pied ou à vélo, utiliser les transports publics, trouver des covoitureurs, mutualiser les déplacements et les courses, prêter et emprunter des voitures, etc... L'ensemble des actions possibles s'enrichit progressivement au fil des discussions.

Dans chaque village, la municipalité a désigné un élu référent pour la mobilité. De plus, plusieurs citoyens jouent le rôle de pionniers et d'accompagnateurs des nouvelles mobilités. Une de ces personnes est désignée comme ambassadrice des mobilités sobres. Élus référents et ambassadeurs participent, sous forme de binômes, à des rencontres inter-villages tous les 3 mois.

L'initiative est lancée et portée par les associations autosBus et Bourg Nature Environnement (BNE), avec le soutien de la CA3B et de son Conseil de développement. Un site web présente publiquement l'avancement du travail et les retours d'expériences. Un bilan sera fait au bout d'un an dans la perspective de faire connaître ce qui aura le mieux marché. Six échanges inter-villages ont eu lieu de 2020 à 2021 sur ce territoire.

Plus d'informations sur : <https://www.bressevallons.fr/1900-mon-village-bouge.htm>

5.2 Fiche action 2 : Informer sur la mobilité durable et mener une sensibilisation auprès des habitants

Mesure 1 : Construire une stratégie opérationnelle de communication et engager une campagne test de communication à la mobilité durable pour sensibiliser les citoyens de l'Albret.

Mesure 2 : Créer des points relais mobilité pour proposer des informations et un accompagnement à la mobilité des habitants sur le territoire.

Mesure 3 : Organiser chaque année un évènement ludique et festif sur la mobilité durable pour tous.

CONSTAT

La sensibilisation des habitants est un élément essentiel pour promouvoir de nouveaux modes de mobilité. Actuellement, peu d'habitants sont réellement sensibilisés à la question des modes de déplacements. L'objectif est de donner une place plus importante aux enjeux de mobilité et d'encourager les habitants à se questionner sur leurs pratiques de déplacements quotidiens. Il est question de donner l'envie de se déplacer autrement qu'en suivant systématiquement le schéma « tout voiture ».

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | X | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | X | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | X |

OBJECTIFS

- **Informers les habitants sur les alternatives** à la voiture individuelle,
- Créer des **points relais mobilité** sur le territoire,
- **Réaliser des animations ludiques pour sensibiliser les habitants** aux enjeux de la mobilité,
- **Donner l'envie aux habitants de se déplacer autrement.**

MESURES

La sensibilisation des habitants peut se faire par divers canaux de communication. Avec un même message clé, il existe de nombreux moyens de faire passer un message, une information :

- Les campagnes de communication sur les supports tels que la presse, les réseaux sociaux, les affiches, ...
- Communiquer lors d'évènements : fêtes, forums, challenges,
- Proposer un accès à l'information à travers des plateformes physiques ou virtuelles.

La communication est une clé de réussite essentielle pour la mise en œuvre de projets qui nécessitent une participation des citoyens. Les messages les plus importants devront être ciblés et adaptés au territoire pour plus d'efficacité et d'impact de la communication.

➔ **Mesure 1 : Construire une stratégie opérationnelle de communication et engager une campagne test de communication à la mobilité durable pour sensibiliser les citoyens de l'Albret.**

| | | |
|---|---|---|
| GOVERNANCE | | |
| Pilote : | Albret | Au-delà de la communication qui est dédiée à chaque projet de mobilité (covoiturage, vélo, TAD, etc.), la communauté de communes pourrait également structurer et définir une stratégie opérationnelle de communication pour sensibiliser à la mobilité durable, évoquer les enjeux environnementaux, sociaux et économiques. L'idée est d'avoir une vision globale sur la communication faite autour de la mobilité et permettre un suivi des actions de communication et d'animation. Cela permet d'évaluer celles qui fonctionnent le mieux et d'apporter une cohérence globale à la communication de la communauté de communes. |
| Communauté, (service mobilité, service communication) | (service mobilité, service communication) | |
| Partenaires : | ADEME, agence de communication | |
| CALENDRIER | | |
| Création de la feuille de route en 2024 | | Dans cette optique, Albret Communauté pourrait lancer une campagne de communication test . Elle pourrait notamment s'appuyer sur les actions que réalise le territoire, pour proposer à ses habitants une offre variée de solutions de mobilité. Elle |

Campagne de communication lancée en septembre 2022 pour la semaine de la mobilité

ESTIMATION DU BUDGET

10 jours ETP

Moyens des services de communication d'Albret OU agence de communication environ 10 000€ à préciser selon la prestation

pourrait être constituée de **plusieurs affiches composées de messages simples qui parlent aux habitants, ayant pour but de bousculer les préjugés sans culpabiliser les usagers, et adopter un ton positif** (cf. exemple de Caen-sur-mer).

Cette campagne de communication pourrait s'inscrire dans le cadre de la semaine de la mobilité ou de la semaine du développement durable, ou d'un challenge de la mobilité. Idéalement, elle serait à reproduire chaque année durant la semaine de la mobilité selon les moyens financiers.

Pour la réalisation des supports, il peut être possible de se reposer sur des kits de communication existants proposés par l'ADEME, le ministère de la transition écologique...

Les questions à se poser pour une communication réussie :

- Bien préciser les objectifs de la campagne,
- Sélectionner les cibles prioritaires,
- Définir les messages adaptés au territoire,
- Organiser et planifier les actions en fonction des canaux de communication.

Pour aller plus loin : en fonction des résultats de la campagne test et de ses retours, Albret Communauté pourrait réaliser une campagne de communication de manière plus récurrente. Cela pourra être défini dans la stratégie de communication.

→ Mesure 2 : Créer des points relais de mobilité pour proposer des informations et un accompagnement à la mobilité des habitants sur le territoire

GOVERNANCE

Pilote : Albret Communauté
Partenaires : fonctionnaires des communes, Action Sociale, Mission locale
Associations, Agir Plus – Cap mobilité.

Le but de cette mesure est de proposer des lieux physiques pour l'information et l'accompagnement à la mobilité durable dans certaines structures du territoire avec des agents formés en mobilité.

Dans ses actions de communication, Albret Communauté a initié la formation des secrétaires de mairies au dispositif Rézo Pouce, afin de se reposer sur les services existants pour proposer ce nouveau service.

Sur la base de l'action engagée, il serait pertinent d'identifier des nouvelles personnes qui pourraient être formées au conseil dans la mobilité durable :

- Les services points relais de service social,
- Les agents d'accueil des communes, l'office du tourisme,
- Les associations du territoire (notamment Agir Plus Cap Mobilité qui possède déjà 2 conseillers Mob'In),
- Certaines structures d'Action Sociale telles que la mission locale, etc.

CALENDRIER

Assurer la formation de 3 personnes par an avec le programme Mob'in

ESTIMATION DU BUDGET

8 jours ETP d'un chargé de mission

Impressions des supports de communication dans les points relais : 200 €
Participation financière pour le programme Mob'in

Ces points relais mobilité doivent être présents à minima dans les centralités et les pôles relais identifiés dans le projet de territoire : Nérac, Lavardac, Barbaste, Mézin, Vianne, Buzet-sur-Baïse, Francescas, Sos et Lamontjoie.

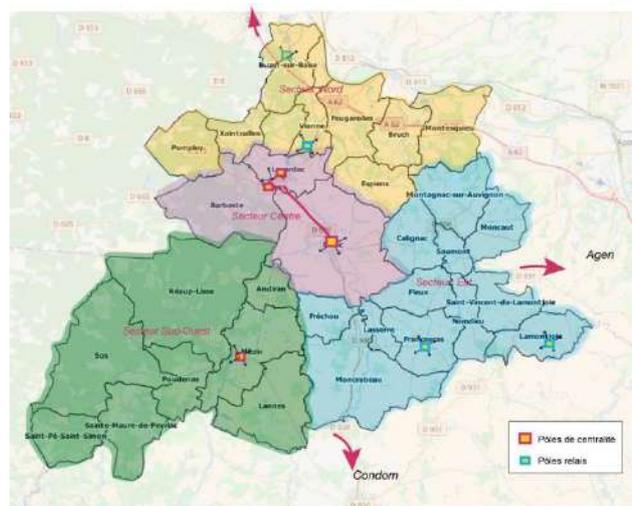


FIGURE 1: CARTE DES POLES DE CENTRALITES ET POLES RELAIS IDENTIFIES DANS LE PROJET DE TERRITOIRE (SOURCE: PADD)

Dans un premier temps, cette mesure permettrait d'apporter un accompagnement à la mobilité pour différents profils d'habitants. Dans un second temps, la communauté de communes pourra structurer ce service avec une plateforme de mobilité, qui coordonne toutes les actions relatives à la mobilité sur le territoire. (cf. pour aller plus loin).

Le Programme du Réseau Mob'In propose des aides techniques et financières pour accompagner la mobilité inclusive dans la **réflexion, la mise en place et le développement du conseil en mobilité sur leur territoire et propose notamment la formation** des conseillers mobilités. *Pour plus d'informations : <https://www.mobin-solutions.fr/accompagnement/territoires>*

→ Mesure 3 : Organiser chaque année un évènement ludique et festif sur la mobilité durable pour tous.

GOVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : Région,
Département, ADEME

L'idée est d'organiser un évènement familial sur le territoire de l'Albret, qui propose des animations et activités gratuites : balades en calèche, jeux, essais de voitures et vélos électriques, démonstrations et performances artistiques en roller...

L'ADEME présente également une bonne source d'informations et de retours d'expériences pour l'organisation d'évènements concernant la mobilité.

CALENDRIER

Organisation du premier évènement en 2023

ESTIMATION DU BUDGET

10 jours ETP
Budget pour animation,
location, etc. : 5 000 €

POUR ALLER PLUS LOIN

Créer une plateforme d'information de mobilité multimodale :

Une plateforme d'information de mobilité multimodale a pour rôle de centraliser et renseigner sur les différentes solutions de déplacements du territoire : bus, TAD, itinéraires cyclables, chauffeurs bénévoles, etc... Elle joue un rôle d'interface entre le public, et les partenaires de la mobilité du territoire. Elle possède une interface numérique qui permet un accès à l'information clair, facile et qui présente les solutions de transports existants sur le territoire.

Cette plateforme d'information pourra présenter un guichet physique pour proposer des services de conseils et renseignements pour les habitants de la collectivité (diagnostic de mobilité personnalisé, location de VAE/vélos ou véhicules, etc.). Véritable point d'information, l'idée est de proposer un accompagnement personnalisé des usagers en matière de mobilité.

Le **programme Wimoov** propose un dispositif d'accueil et une aide pour la mise en place d'une plateforme de mobilité pour les personnes en difficulté sociale. Son but est double :

- Pour le public : Conseiller et orienter vers les solutions les plus adaptées aux besoins des publics. Accompagner vers un retour à la mobilité ou vers un changement de pratique, et ainsi vaincre les freins (financiers, physiques ou encore cognitifs/culturels). Former et informer à l'ensemble des solutions de mobilité accessibles sur un territoire.
- Pour les collectivités : Permettre une économie significative (dynamisme économique, prestations, consommation...). Mettre en place un véritable "observatoire de la mobilité" (connaissance des flux et des usages, optimisation des solutions, conseil auprès des collectivités territoriales).

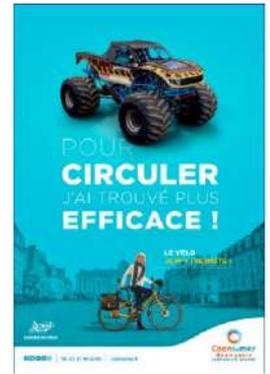
Le prescripteur du programme constitue des groupes de publics (Mission locale par exemple), auprès desquels Wimoov fait une intervention pour présenter son action, et sensibiliser aux enjeux de la mobilité en termes d'accès à l'emploi (différentes approches sont possibles : sécurité routière, modes doux, prévention globale...).

Plus d'informations sur le dispositif Wimoov (date de clôture 31 décembre 2022): <https://www.wimoov.org/>

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

❖ Des campagnes de communication sur un ton positif et original :

Avec l'objectif de lever les freins à la pratique du vélo, la réflexion menée en interne avec le service communication de Caen-la-Mer a débouché sur un parti pris : bousculer les préjugés sans culpabiliser les usagers et adopter un ton positif. De ce brainstorming est né un cahier des charges qui a abouti à la réalisation d'une campagne déclinée en quatre visuels, réalisés par une agence de communication locale. Diffusée dans l'agglomération caennaise (48 communes), la campagne était visible sur des supports de 2 m² (abribus, etc.), les panneaux digitaux de la ville centre, les réseaux sociaux et des affiches A3 disponibles dans les lieux publics comme la Maison du vélo.



❖ Une journée dédiée à l'Eco mobilité

A Agen, l'association Au Fil des Séounes a organisé en 2021 une journée pour sensibiliser aux modes de transports à faible empreinte carbone. Il a été organisé des animations comme une balade en calèche, des jeux à pratiquer en famille, des essais de voitures et vélos électriques, une découverte du vélo couché, regarder des démonstrations et performances artistiques en rollers par exemple ou encore prendre le temps de déguster un smoothie bio et local confectionné par vos soins. Cet événement familial a pour objectif d'informer et de sensibiliser le grand public à la mobilité durable et de permettre à chacun d'adopter au quotidien des modes de déplacement plus doux et respectueux des équilibres environnementaux.



Cette journée "Tous écomobiles" s'inscrit dans la Semaine européenne de la mobilité.

❖ Une plateforme de mobilité rurale pour tous

Début janvier 2020, la CC Côte Ouest Centre Manche (30 communes – 20 000 habitants) a mis en place une plateforme expérimentale de mobilité, COCM'obilité. Point d'information, elle renseigne et conseille sur les différentes solutions de déplacements du territoire : bus, TAD, itinéraires cyclables, chauffeurs bénévoles.

Véritable guichet unique, elle joue un rôle d'interface entre public et partenaires de la mobilité du territoire.

Elle propose également des services d'accompagnement pour les habitants de la collectivité (conseils, location de véhicules à tarif social...). C'est aussi un espace de co-construction et de concertation pour imaginer, adapter, et mettre en place des modes de déplacements ou des pratiques de mobilité qui correspondent aux besoins des usagers.

La fiche REX est disponible en annexe.



5.3 Fiche action 3 : Accompagner les employeurs à la réalisation de plans de mobilité d'entreprises

Mesure 1 : Poursuivre l'accompagnement des entreprises dans la réalisation de Plan de mobilité des entreprises et inter-entreprises

CONSTAT

Plus de 84 % des actifs utilisent le véhicule individuel pour leurs déplacements, 1,2 % utilisent les transports en communs et moins de 1 % le vélo. La mobilité des actifs représente une grande part des déplacements et présente donc un des plus grands leviers d'amélioration des pratiques de mobilité.

3 entreprises ont engagé un plan de mobilité qui a contribué à développer : la pratique du covoiturage et des transports en commun, les solutions de mise en relation, la mise en place du forfait mobilité durable, le développement de la mobilité électrique/hybride, le développement de la pratique du vélo, les aménagements visant à favoriser la prise des repas dans l'entreprise, le développement du télétravail, de la visioconférence et de la formation à distance, les formations éco conduite, la communication et la sensibilisation des salariés.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | X | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | |
| 2. Modes actifs | X | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | X |

OBJECTIFS

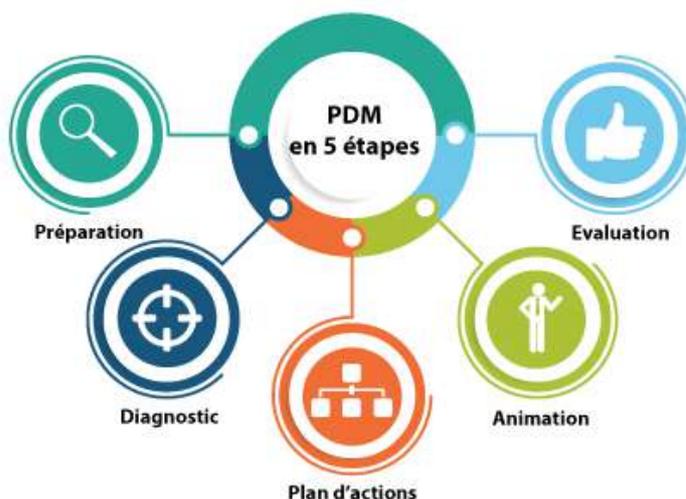
- Rendre le déplacement des actifs plus vertueux en utilisant des **solutions alternatives à la voiture individuelle**,
- **Accompagner les employeurs à instaurer des actions de mobilité durable** dans leurs entreprises.

MESURES

Depuis le 1er janvier 2018, toute entreprise de plus de 100 salariés est dans l'obligation de déposer un Plan de Mobilité auprès de son autorité compétente. Au-delà des aspects réglementaires, le Plan de Mobilité Employeur représente une opportunité d'optimiser les flux liés à l'activité du site, de limiter l'impact environnemental des déplacements et d'améliorer le bien-être des salariés.

En tant que AOM, Albret Communauté peut intervenir et accompagner les entreprises avec différents degrés d'intervention :

- Mobiliser,
- Pilotage d'un accord cadre,
- Co-financement des plans de mobilité.



➔ **Mesure 1 : Poursuivre l'accompagnement des entreprises dans la réalisation de Plan de mobilité des entreprises et inter-entreprises**

GOVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté, entreprise
Partenaires : CCI, ADEME

Albret Communauté a recensé une vingtaine d'entreprises qui ont manifesté un intérêt à engager une démarche de plan de mobilité entreprise, anciennement plan de déplacement entreprise (PDE), sur le territoire de manière groupée (la liste des entreprises est disponible en annexe).

CALENDRIER

PMD à réaliser en fonction des opportunités : Objectif 5 PDE pour 2026

ESTIMATION DU BUDGET

10 jours ETP chargé de mission

Avec la chambre de commerce et d'industrie (CCI), la communauté de communes pourra contribuer à jouer un rôle de conseil et d'animation, et peut favoriser le regroupement pour des PDE inter-entreprises.

Cette mesure consiste également à rechercher des financements pour épauler les entreprises dans la réalisation de leur PDM : Etat, ADEME...

Dans le cadre de la réalisation des PDM des entreprises, il serait intéressant de constituer un groupe de travail entreprises/collectivités/CCI, et Albret Communauté pourra ajuster les solutions techniques à déployer sur le territoire avec les acteurs associés. De plus, la création d'un groupe de travail avec la CCI et les entreprises permettra d'instaurer un dialogue pour réfléchir sur la mobilité des employés du territoire.

POUR ALLER PLUS LOIN

Il existe également des programmes, par exemple le programme **Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)** qui est un programme CEE (Certificats d'Economies d'Energie) et qui vise à accompagner 4500 employeurs (publics, privés et associatifs) dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés. Il propose aux employeurs un parcours d'accompagnement sur mesure, par des experts. Après avoir réalisé un auto-diagnostic et bénéficié de conseils personnalisés pour améliorer sa politique cyclable, l'employeur pourra mettre en place des services parmi les solutions proposées dans le catalogue du programme.

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS❖ **Un plan de mobilité entreprises groupé dans les zones d'activité économique**

FICHE REX

**Plan de mobilité groupé pour entreprises**

Plusieurs entreprises voisines de Haute Garonne, dont Siemens VDO, Motorola et Alcatel, ont développé un PDE de groupe avec le concours de l'association TOP (Toulouse ouest partenaires) dont elles sont membres.



Les actions du PDE ont porté sur:

- **les transports en commun**: amélioration des dessertes, remboursements à hauteur de 50% ...
- **le vélo**: mise en place d'infrastructures adaptées et vestiaires équipés de douche, journées de promotion...
- **covoiturage**: base de données gérée par un prestataire externe, politique de places de parking réservées, sensibilisation

Sur le total des trois entreprises, l'utilisation de 400 voitures a pu être évitée, ce qui représente une économie de 600 tCO2 environ par an. Dans l'une des entreprises, le nombre de covoitureurs est passé de 25 à 110 personnes.

5.4 Fiche action 4 : Accompagner les établissements scolaires à la réalisation de Plans de mobilité scolaire

Mesure 1 : Accompagner les établissements scolaires à réaliser des plans de déplacement d'établissements scolaires (PDES).

CONSTAT

De la même manière qu'il est possible d'accompagner les employeurs à réaliser des plans de mobilité, les plans de déplacements scolaires permettent de repenser le mode de déplacement d'un élève vers son école, son collège, son lycée, celui d'un étudiant vers son université, ...

La mobilité des élèves du territoire est autant à prendre en compte que celles des actifs car elle est souvent liée. Les parents déposent leur enfant sur le lieu d'études avant d'aller travailler.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | X | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | X | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | |

OBJECTIFS

- Accompagner des établissements scolaires à la réalisation d'un plan de mobilité scolaire,
- **Comprendre les enjeux** de chaque établissement et les **pratiques de mobilité des élèves**,
- **Impliquer** les premiers acteurs de la mobilité scolaire, **les élèves** eux-mêmes.

MESURES

Le plan de mobilité d'établissements scolaires est un outil de connaissance et d'actions qui vise à encourager le recours aux modes doux pour les déplacements domicile-collège et pour les déplacements internes à la vie scolaire. Il comporte notamment deux points essentiels :

- Un diagnostic de mobilité basé sur les habitudes de déplacements des élèves et l'accessibilité des abords du collège,
- Un plan d'actions pour diminuer le trafic automobile quotidien de transit, et informer sur la mobilité douce (actions de sensibilisation et aménagements).



Albret Communauté peut accompagner les établissements scolaires de son territoire avec différents degrés d'intervention : mobilisation des établissements, pilotage (ou co-pilotage) des plans de mobilité.

➔ **Mesure 1 : Accompagner les établissements scolaires à réaliser des plans de déplacement d'établissements scolaires (PDES).**

GOUVERNANCE

Pilote : Albret Communauté, établissements scolaires
Partenaires : Eco CO2, commune, ADEME, Département, Prévention routière

Le plan de mobilité scolaire ou plan de déplacements établissements scolaires (PDES) est un outil stratégique encouragé par l'ADEME. Porté par l'établissement scolaire, il permet de proposer un certain nombre de mesures visant à développer une offre des pratiques de déplacements alternatives. Il permet notamment à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école.

Les étapes clés du PDES sont :

1. Mobiliser et impulser le projet,

CALENDRIER

Objectif de réaliser 5 PDES pour 2026

ESTIMATION DU BUDGET

10 jours ETP chargé de mission

Programme Moby :

75 % financé par CEE

25% reste à charge

Devis par établissement

2. Réalisation d'un questionnaire et d'un diagnostic de mobilité à l'échelle de l'établissement,
3. Définition d'un plan d'actions,
4. Mise en place de solutions,
5. Programme de pérennisation.

Dans un premier temps, il sera nécessaire d'identifier les établissements scolaires volontaires avec des effectifs significatifs sur le territoire.

Pour la réalisation opérationnelle, Albret Communauté pourra s'appuyer sur le programme Moby, le programme national d'écomobilité scolaire national. Avec des associations locales partenaires locaux, le partenaire Eco CO2 accompagne les collectivités territoriales et les établissements scolaires à la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires et de sensibilisation des élèves. Le programme permet la réalisation d'enquêtes sur les trajets domicile/école qui permettront de définir le PDES, de l'élaborer et de le mettre en place. <https://www.moby-ecomobilite.fr/programme/>

POUR ALLER PLUS LOIN

Autre ressource : Le [Club des Villes et Territoires Cyclables](#) et [Vivacités](#) ont créé un portail dédié à l'écomobilité scolaire appelé [Mobiscol](#). Ce site permet d'accéder à des ressources méthodologiques et pédagogiques, d'identifier des acteurs impliqués dans ces démarches, et de consulter des expériences et expérimentations inspirantes.

L'ADEME met à disposition un guide méthodologique "Réaliser un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire" - Réf n° G21680 (prix : 25 euros.), et des exemples à suivre de bonnes pratiques partout en France avec leurs fiches téléchargeables sur www.ademe.fr/eas et leurs brochures : Ecomobilités scolaires à Tromblaine (n° 6476), à (n° 6477), à Compiègne (n° 6478).

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS❖ **Exemples d'actions pouvant être mises en place dans le cadre d'un plan de déplacement établissement scolaire :**

- Mise en place d'un vélo-bus ou bus cyclistes,
- Actions de promotion du vélo et de sensibilisation à la sécurité routière, conférences-débats, ...,
- Favoriser l'accueil des vélos et trottinettes (stationnement, mise à disposition d'une flotte),
- Aménagements de la voirie (pistes cyclables, aires piétonnes, zones de rencontres, jalonnements, ...),
- Campagne de communication sur l'intermodalité, cartographie d'accessibilité, le covoiturage, ...,
- Atelier diagnostic / réparation de vélo,
- Organisation d'un challenge mobilité,
- Lien avec des événements (semaine du vélo à l'école et au collège, semaine de la mobilité).

❖ **Le plan de déplacement d'établissement scolaire du lycée Guillaume Budé à Limeil-Brévannes (94)**

Le lycée a initié en 2013 un Plan de Déplacements¹ avec pour motivation première de favoriser l'apprentissage, le choix et l'usage des modes les plus durables. Le projet s'est déroulé sur un an et demi :

- Nomination d'un référent en sept. 2013,
- Diagnostic réalisé entre février et mai 2014 : enquête, terrain, analyses, cartographie, ...,
- Objectifs et Plan d'actions définis et validés en sept 2014, fiches-actions en cours,
- Mise en œuvre en 2014 d'une action de sensibilisation en classe et une visite à vélo,
- Préparation du suivi-évaluation en décembre 2014.

La démarche participative du PDES a également consisté en :

- La réalisation d'une enquête auprès des lycéens et du personnel (plus de 300 participants),
- La tenue de 4 groupes de travail de février à octobre 2014 (février/avril/juin/octobre) dont un groupe avec des éco délégués,
- L'animation d'un atelier de sensibilisation aux effets des choix de transport pour la classe de 2nde 11 (Quinzaine d'élèves).

¹ Source : <https://www.pearltrees.com/s/file/preview/178251476/Reseau%20Partenaires%20pour%20lecomobilite-%20PDES%20du%20Lycée%20Guillaume%20Bude.pdf?pearlId=389385304>

5.5 Fiche action 5 : Initier des projets économiques et de services pour maintenir l'attractivité des centre-bourgs et réduire les déplacements

Mesure 1 : Mettre en œuvre des actions et projets qui redynamisent les centres bourgs et proposent des services attractifs.

Mesure 2 : Lancer un appel à projet pour soutenir l'émergence d'un projet d'entrepreneur qui contribue à la réduction des déplacements sur le territoire.

CONSTAT

Une des premières problématiques qui est revenue lors de la concertation, c'est le manque ou l'absence de service proposé sur le territoire. Cela participe à l'enclavement et à la perte d'attractivité du territoire, et surtout implique la nécessité de se déplacer loin. Il est essentiel de revitaliser les centres-bourgs (commerces de proximité, loisirs et divertissements). Il pourrait être pertinent de développer des services de proximité dans des domaines tels que les circuits courts, la transition écologique et énergétique, l'économie sociale et solidaire, et donc la mobilité durable. Différentes démarches et actions ont pour but de redynamiser les centres-bourgs pour augmenter leur attractivité, c'est un réel enjeu des territoires ruraux. L'Albret en a notamment engagé certaines d'entre elles (boutique partagée, ORT...) et sont à développer.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|---|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | X | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | X | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | X |

OBJECTIFS

- **Réduire le nombre de déplacements** et notamment ceux imposés par l'absence ou/et l'éloignement des services et commerces,
- Relocaliser les **services dans les centres-bourgs**,
- **Proposer quelques services itinérants sur le territoire.**

MESURES

→ Mesure 1 : Mettre en œuvre des actions et projets qui redynamisent les centres bourgs et proposent des services attractifs

GOVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : producteurs locaux

CALENDRIER

Assurer le suivi de la mise en place d'une boutique éphémère en 2023
Etudier la faisabilité d'une mutualisation de service de santé pour 2024

ESTIMATION DU BUDGET

Moyens du service urbanisme ou développement

Différentes actions transversales aux services d'Albret Communauté permettent de redynamiser les centres-bourgs et sont à développer sur le territoire :

- La restructuration des services notamment avec **France Service** qui mutualise différents services publics sur les territoires ruraux,
- Les **Opérations de revitalisation de territoire (ORT)**, qui permettent de conférer des nouveaux outils juridiques et fiscaux pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes, et ainsi faciliter la rénovation du tissu urbain et créer un cadre de vie attractif propice au développement à long terme du territoire,
- Le programme **petites villes de demain** qui vise à améliorer les conditions de vie des habitants des communes les moins peuplées et des territoires alentour avec 3 piliers : soutien en ingénierie, mesures thématiques ciblées, mise en réseau au sein du Club Petites villes de demain,
- Affirmer le **rôle stratégique des centres-bourgs au sein du PLUi** (PADD et OAP) pour réduire les déplacements,
- La **mutualisation de services santé** sous forme d'un village santé (voir REX),

économique de la
communauté de
communes

- **L'ouverture d'une boutique éphémère** pour quelques mois avec les produits de producteurs locaux (REX), ou/et pérenniser le maintien ou la réouverture de commerces,
- **L'apaisement des circulations** dans les hypers centres qui permet de rendre un cadre de vie de meilleure qualité et redonner de la place aux usagers sur l'espace public (Cf. schéma modes doux).

→ Mesure 2 : Lancer un appel à projet pour soutenir l'émergence d'un projet d'entrepreneur qui contribue à la réduction des déplacements sur le territoire

GOVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : CCI,
entrepreneurs

La communauté de communes peut lancer avec la CCI un appel à projets pour soutenir l'émergence d'un projet d'entrepreneurs parmi les idées du panel des possibles sur le territoire :

- **Projet d'itinérance de services alimentaires** comme une épicerie ambulante,
- **Projet d'itinérance de services de loisirs** comme un bibliobus,
- **Créer un télé centre (ou espace de coworking)** : un local dans lequel peuvent s'installer un ou plusieurs travailleurs, de la même société ou non. Il accueille également les auto-entrepreneurs. Le télétravailleur dispose sur place d'un bureau et des moyens de se connecter informatiquement avec son entreprise pour traiter ses dossiers à distance. Financement possible avec la DSIL.

CALENDRIER

Lancer l'appel à projet d'ici
2024

ESTIMATION DU BUDGET

Budget de l'appel à projet à
définir

POUR ALLER PLUS LOIN

Les communes du territoire pourraient adhérer au label **Cittaslow**. Aussi appelé **Réseau international des villes du bien vivre**. Cittaslow est une communauté de villes qui s'engagent à « prendre le temps de vivre ». L'obtention du label s'articule autour d'un manifeste qui compte 72 recommandations découpées en 7 thématiques dont les principales sont :

- Multiplication des zones piétonnières,
- Mise en valeur du patrimoine urbain historique en évitant la construction de nouveaux bâtiments,
- Création de places publiques où l'on peut s'asseoir et converser paisiblement,
- Développement du sens de l'hospitalité chez les commerçants,
- Règlement visant à limiter le bruit,
- Développement de la solidarité intergénérationnelle,
- Développement des productions locales, domestiques, artisanales et des basses technologies,
- Préservation et développement des coutumes locales et produits régionaux,
- Développement des commerces de proximité,
- Systèmes d'échanges locaux,
- Priorité aux transports en commun et autres transports peu polluants,
- Participation des habitants à la vie municipale.

Des villes dans le monde entier ont adhéré au label, notamment Mirande dans le Gers.

La communauté de communes pourrait initier une démarche du type **villages du futur** sur le territoire. C'est un projet collectif qui s'appuie sur des méthodes de travail participatives, centrées sur les besoins et les spécificités du territoire. Portés par cette conviction commune, élus, habitants et agents publics, accompagnés par des équipes professionnelles, ont retroussé leurs manches pour imaginer et bâtir collectivement les « Villages du Futur ».

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

Sur certains territoires ruraux, de plus en plus de projets voient le jour pour rendre les centralités plus attractives, que ce soit de manière ponctuelle ou coordonnée autour d'une démarche innovante. La collectivité peut intervenir avec différents degrés d'implication, notamment pour une mobilisation des communes et acteurs du territoire, pour un accompagnement technique et une aide en ingénierie, y compris financière, jusqu'à co-financer certains projets.

❖ **Projet d'itinérance de service, l'exemple de l'épicerie ambulante**

FICHE REX

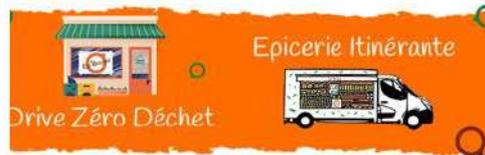


Itinérance de services

Epicerie vrac itinérante au Havre

L'épicerie ambulante Epi'boujou propose des produits de consommation courante à prix attractifs (pâtes, riz, lentilles, farine, produits cosmétiques et ménagers...) et permet de démocratiser la consommation responsable en la rendant accessible à tous.

La présence de l'épicerie sur les marchés ou chez des producteurs de produits frais permet aux usagers d'avoir accès à tous les produits de consommation courante au plus près de chez eux sans avoir besoin de multiplier les déplacements. Ce service de proximité est un atout pour les territoires ruraux et péri-urbains.



Porteurs de projet accompagné par une association d'entrepreneuriat

❖ **Ouverture d'un village médical en Pyrénées-Atlantiques**

Des professionnels de la santé se sont regroupés au sein d'un pôle médical situé dans le bourg de Monein après une initiative de la communauté de communes, à laquelle les médecins et infirmiers ont été associés en amont. Pour cela, les professionnels se sont constitués en société civile immobilière et ont investi 1,3 millions d'€, la Région et le Conseil Départemental ayant versé des subventions à hauteur de 400 000 € à la communauté de communes.

❖ **Ouverture de télé centre et espaces de coworking dans le Gers**

FICHE REX



Coworking et bureaux partagés

Le réseau Soho Solo dans le Gers: espaces de coworking et bureaux partagés

Objectifs du réseau Soho Solo : disposer d'un espace de travail avec accès ADSL garanti, rompre l'isolement lié au travail à domicile, pouvoir recevoir des clients ou organiser une réunion et s'insérer dans la vie locale.

Le CEEI (Centre européen d'entreprise et d'innovation) Gers-Gascogne s'est engagé à financer et mettre à disposition l'équipement informatique ainsi qu'une partie du mobilier à hauteur de 2800 € HT (montant maximal) par télécentre



Soho solo est un dispositif d'accueil créé par la CCI, département et région et porté par une agence de développement économique

Les espaces de coworking peuvent être des solutions intéressantes pour les personnes qui vivent en périphérie et qui doivent consacrer un long temps de trajet (aller et retour) si elles travaillent dans une autre ville.

Tiers Lieux, coworking, bureaux, lieux alternatifs et culturels



❖ Les « villes lentes » du label Cittaslow

FICHE REX



Apaisement et attractivité des centres villes

Un label de ville lente « cittaslow »

Des villes françaises comme Segonzac (Charente) et Mirande (Gers) ont rejoint le label « Cittaslow » qui prône une philosophie du bien-être urbain : la mobilité douce, durabilité et lien social sont les maîtres mots.

La vitesse est limitée à 30 km/h sur certains axes de la ville et permet de limiter les nuisances sonores, la pollution et accroître la sécurité.

D'autres actions sont valorisées par le label qui cherche à valoriser l'existant et améliorer la qualité de vie des habitants :

- À Mirande, le télétravail est encouragé et accompagné, notamment avec le soutien du réseau Soho Solo
- Réhabilitation au lieu de construction neuve ...



❖ La démarche village du futur du Pays Nivernais Morvan :

Une démarche de 14 villages et petites villes du Pays Nivernais Morvan pour faire émerger et mettre en œuvre des projets de villages, en partant des aspirations locales, dans une logique participative avec les habitants et les acteurs locaux.

Cette démarche a permis de réfléchir et faire naître des projets pour réinvestir des commerces vacants, ouvrir une boutique éphémère, réaménager et redynamiser certaines places de ville (test avec des aménagements temporaires).

<https://paysnivernaismorvan.fr/les-villages-du-futur>



ATELIER : BOUTIQUES INOCCUPÉES



OUVERTURE D'UNE BOUTIQUE ÉPHÉMÈRE



SIGNALÉTIQUE ÉPHÉMÈRE



PLACE LAFAYETTE EN TEST

Dans la commune de Saint-Saulge, une expérimentation d'ouverture de boutique éphémère a notamment permis de réinvestir un commerce vacant pour une durée de 3 mois durant l'été. Avec l'appui de la mairie qui a signé un bail précaire, des agents et bénévoles ont nettoyé et réinvesti les lieux pour permettre à des producteurs locaux de vendre leurs produits. La démarche villages du futur a aidé à aménager les lieux et organiser une demi-journée d'inauguration avec une centaine d'habitants. Tout au long de cette journée, une chaîne de solidarité des habitants riverains est venue soutenir cette initiative. Cette expérience a apporté une plus-value à la dynamique du bourg. Il y a un marché potentiel qu'il suffit de développer même si les producteurs encore peu nombreux ne pourront pas assurer l'ouverture de la boutique.

AXE 2 : UN PANEL D'OFFRES DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE : PROPOSER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE

5.1 Fiche action 6 : Expérimenter la mise en place d'un Transport à la Demande sur le territoire

Mesure 1 : Expérimenter la mise en place d'un Transport à la demande (TAD) sur le territoire

CONSTAT

Les TAD sont des solutions de transport en commun, particulièrement adaptées aux territoires ruraux caractérisés par leur faible densité. Ils permettent de répondre à des besoins de mobilités spécifiques selon les profils dont notamment des personnes vulnérables (précarité financière, âge, isolement social, géographique) pour qui les déplacements en voiture ne sont pas possibles.

2 initiatives sont recensées sur le territoire :

- Un système de Transport à la demande (TAD) mis en place par la ville de Nérac depuis 2010 a permis à une vingtaine de personnes (majoritairement des retraités) de se déplacer le mardi et le samedi. 2 mini-bus de 9 places dont 1 accessible PMR sont mis à disposition. - De plus, le CCAS de Nérac met à disposition un mini-bus, financé par le CPAM, pour permettre aux personnes qui le souhaitent de se rendre à leur examen de santé.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|--|--------------------------------------|--|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | | 3. Déplacements des actifs | | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | | 4. Pratiques partagées de la voiture | | 6. Evolution des ressources énergétiques | |

OBJECTIFS

- Proposer une **offre de transport en commun adaptée au territoire**,
- Proposer une offre de TAD qui **répond aux besoins de profils spécifiques** (personnes âgées, publics en insertion, enfants et adolescents, etc..),
- Adapter l'offre de TAD en fonction du secteur sur le territoire.

MESURES

3 scénarios de déploiement de TAD sur le territoire d'Albret Communauté :

| | 1. TAD circuit libre – desserte domicile | 2. TAD hybride - circuit prédéfini par secteur (cf. REX Grand Guéret) | 3. TAD horaires et circuits fixes (cf. REX tedibus) |
|-------------------------|--|--|---|
| Scénarios du TAD | Sur le même modèle que le TAD de Nérac, type aller-retour. Prise en charge au domicile et desserte dans certaines communes imposées (à étudier plus précisément). | Le territoire de l'Albret pourrait être divisé en 3 ou 4 secteurs (Nord-Est, Sud-ouest, Sud-est, centre-ouest). Les secteurs seraient maillés de nombreux points de desserte au niveau des points d'intérêts et résidentiels. | Un mini-bus qui dessert une zone avec une ligne virtuelle prédéfinie (ici secteur centre Nérac-Lavardac- Barbaste) qui concentre de nombreux pôles générateurs de flux. Les points de desserte seraient les points d'intérêts du centre-ville, les zones d'activités économiques et équipements. |

| | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|
| Fonctionnement | <p>1 mini-bus gère le rabattement d'une commune ou un secteur vers Nérac (par exemple secteur sud-ouest).</p> <p>Réservation obligatoire la veille au minimum.</p> <p>Le mini-bus va chercher les personnes à leur domicile et dessert certains points d'intérêts définis sur la ville centre (centre-ville, services santé et sociaux). Un retour est organisé à une certaine heure.</p> | <p>De nombreux points d'arrêts sont fixés sur le territoire avec la possibilité de desservir tous les points d'un secteur.</p> <p>Le passage de la navette ne se déclenche qu'à la réservation. Les itinéraires sont étudiés pour garantir les horaires d'arrivée prédéfinis.</p> | <p>Principe d'une ligne fixe qui tourne en boucle durant la journée, notamment aux heures de pointes.</p> <p>Proposition d'horaires fixes et circuits fixes. Le passage de la navette se déclenche à la réservation (à terme, si le déploiement est pérennisé, le passage pourra être systématique).</p> <p>Cette typologie convient à une zone plus « dense » en déplacement.</p> |
| Public cible pour le scénario | Tous usagers avec priorité aux personnes âgées et précaires. | Tous usagers avec priorité aux personnes âgées et précaires, jeunes et adolescent. | Tous usagers : actifs, écoliers, personnes en précarité. |
| Atouts | <p>Répond aux besoins de desserte des communes vers Nérac.</p> <p>Service « à la carte » avec une desserte à domicile très appréciable pour les personnes âgées.</p> <p>Facile à mettre en œuvre.</p> | <p>Réponse aux besoins de différents profils de personnes.</p> <p>Permet les déplacements quotidiens vers Nérac ou interne à un secteur, sur l'ensemble du territoire.</p> <p>Les arrêts rendent la mise en œuvre plus simple.</p> | <p>Ouvert à tous usagers vivant dans le triangle.</p> <p>Potentiel intéressant pour répondre aux besoins de mobilité pendulaire.</p> <p>Liberté d'usage, pas besoin de réservation (dépend des modalités).</p> <p>Bon taux de remplissage et rentabilité du service.</p> |
| Faiblesses | <p>Trajet qui peut être long avec des détours pour les personnes des communes les plus éloignées montées au début.</p> <p>Elaboration du circuit à chaque tournée, peut être fastidieuse.</p> <p>Taux de remplissage plus faible du fait de la prise en charge à domicile directement.</p> | <p>Service proposé qui ne maille peut-être pas l'ensemble du territoire (dépend de la ligne ou secteurs prédéfinis).</p> <p>Les points de desserte ne sont pas à domicile et peuvent présenter une difficulté pour les personnes âgées et toutes les personnes non véhiculées.</p> | <p>Exclu complètement les autres zones plus reculées du territoire.</p> <p>Peut nécessiter une restriction d'usage due à la petite capacité des mini-bus.</p> |

→ Mesure 1 : Expérimenter la mise en place d'un Transport à la demande (TAD) sur le territoire

| | |
|--------------------|--|
| GOVERNANCE | Lancer une expérimentation selon l'un des scénarios pour une durée de 6 à 12 mois, avec des ajustements du fonctionnement. |
| Pilote : | Albret |
| Communauté | |
| Partenaires : | <u>Phase 1 : expérimentation du scénario 1</u> |
| Nérac, Département | |

(financier), France
Mobilité,
CEREMA (ressources
documentaires)

CALENDRIER

Lancer l'expérimentation
d'ici 2024 (court terme)

ESTIMATION DU BUDGET

Achat d'un mini-bus : 30-
50 k€ selon le modèle
Rémunération du
chauffeur
Mise en place du TAD :
0.25 ETP chargé de mission

Financement :

*Pour le financement, la
collectivité pourra lever le
versement mobilité.*

*Aide en ingénierie gratuite
avec le dispositif France
Mobilité*

Dans le cadre d'une première expérimentation pour la mise en place d'un TAD, **le scénario 1 est celui qui permet un grand niveau de service ciblant les personnes âgées, un profil très présent sur le territoire.** Il pourra être la base de l'expérimentation dans un secteur et permettra de tester le fonctionnement de ce service avant de le déployer sur le territoire.

D'après l'analyse de la carte qui représente la répartition des personnes de plus de 65 ans sur le territoire (cf. carte dans la partie pour aller plus loin, p29), nous constatons que de nombreuses **personnes âgées se concentrent principalement autour de Nérac et Lavardac**, mais également à **Sos, Mézin, Buzet-sur-Baïse, Lannes et Moncrabeau** ; que ce soit en termes d'effectif et de pourcentage de la population. A noter que même si les personnes âgées sont visées par l'expérimentation, la collectivité ouvrira ce service à tous les publics, les modalités d'usage devront être déterminées plus précisément.

Dans un premier temps, il serait judicieux de **lancer l'expérimentation d'une ligne de TAD sur le secteur centre du territoire, autour de Nérac- Barbaste- Lavardac**, qui présente la plus grande concentration du public cible et qui centralise les principaux points d'intérêts du territoire. La carte des principaux lieux d'intérêts autour de Nérac (cf. p.29) permet d'initier le questionnement des lieux de dépose de cette future ligne de TAD. Il sera notamment important de communiquer et mobiliser les citoyens dans l'expérimentation du TAD afin d'identifier plus précisément les lieux de dépose les plus pertinents et les conditions de fonctionnement qui répondent à leurs besoins de mobilité.

Une piste sera de se rapprocher du CCAS de Nérac afin d'avoir des retours d'expérience sur le prêt de mini-bus à la collectivité (le CCAS met à disposition un minibus, financé par la CPAM, pour permettre aux personnes ayant des examens de santé à faire, de s'y rendre.)

Phase 2 : Extension du service du TAD

Dans un second temps, avec le développement du service, **le TAD pourra être amené à évoluer avec l'ajout d'autres lignes qui permettraient de desservir les communes les plus éloignées vers des lieux de dépose à Nérac selon le scénario 1** : par exemple une ligne pour desservir le secteur de Sos - Mézin, une ligne pour le secteur Nord autour de Buzet-sur Baïse et éventuellement une ligne pour le secteur de Lannes et Moncrabeau.

A terme, l'élargissement de la zone de desserte amènera probablement à adapter le fonctionnement du TAD sur le scénario 2 en ajoutant des points de regroupement dans les centres-bourgs les plus denses et notamment ceux identifiés dans la carte de concentration de la population, tout en conservant la desserte à domicile pour les personnes âgées les plus en difficulté. En effet, le scénario 2 hybride est plus flexible, et paraît le plus adapté au territoire pour toucher le plus d'usagers avec des profils différents (jeunes, actifs...). Un fonctionnement plus adapté à tous les usagers permettra d'ouvrir de nouvelles possibilités de déplacement et pourra même initier un changement de pratiques de la voiture vers le TAD. La mise en œuvre d'un tel scénario nécessitera des changements de fonctionnement du TAD et la collectivité nécessitera peut-être d'être assistée en ingénierie en fonction de l'évolution du service.

Accompagnement en ingénierie

Il est recommandé d'avoir recours à un accompagnement en ingénierie pour la mise en place du TAD. France Mobilité propose une aide d'ingénierie permettant de mener un projet de mobilité à l'échelle de l'EPCI, d'expérimenter de nouvelles solutions améliorant la mobilité du quotidien, vecteur de relance de la dynamique territoriale. Elle permet aux collectivités d'avoir accès aux cellules régionales regroupant des experts en ingénierie territoriale (ADEME, CEREMA, Banque des territoires et Services déconcentrés de l'Etat) qui accompagnent dans le transfert et la prise de compétence mobilités aux EPCI (loi LOM) et dans l'accompagnement du projet de mobilité (appui d'expertise technique, financière, réglementaire, etc.).

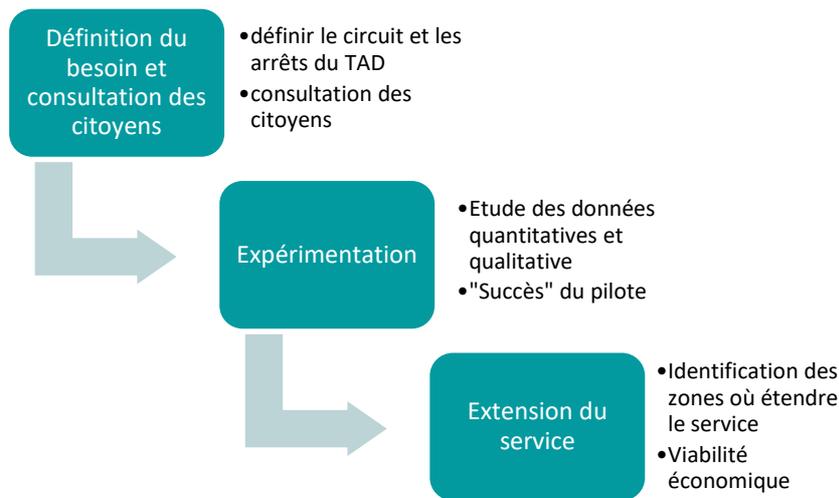
Plus d'informations sur le dispositif de France mobilité : <https://www.francemobilites.fr/ingenierie>

POUR ALLER PLUS LOIN : plus d'explications sur le TAD

Le TAD est une solution de transport flexible qui répond aux besoins de mobilité des personnes non motorisées, principalement des inactifs, dont les retraités, les personnes en situation de précarité, les enfants et les adolescents. Il en existe 3 catégories :

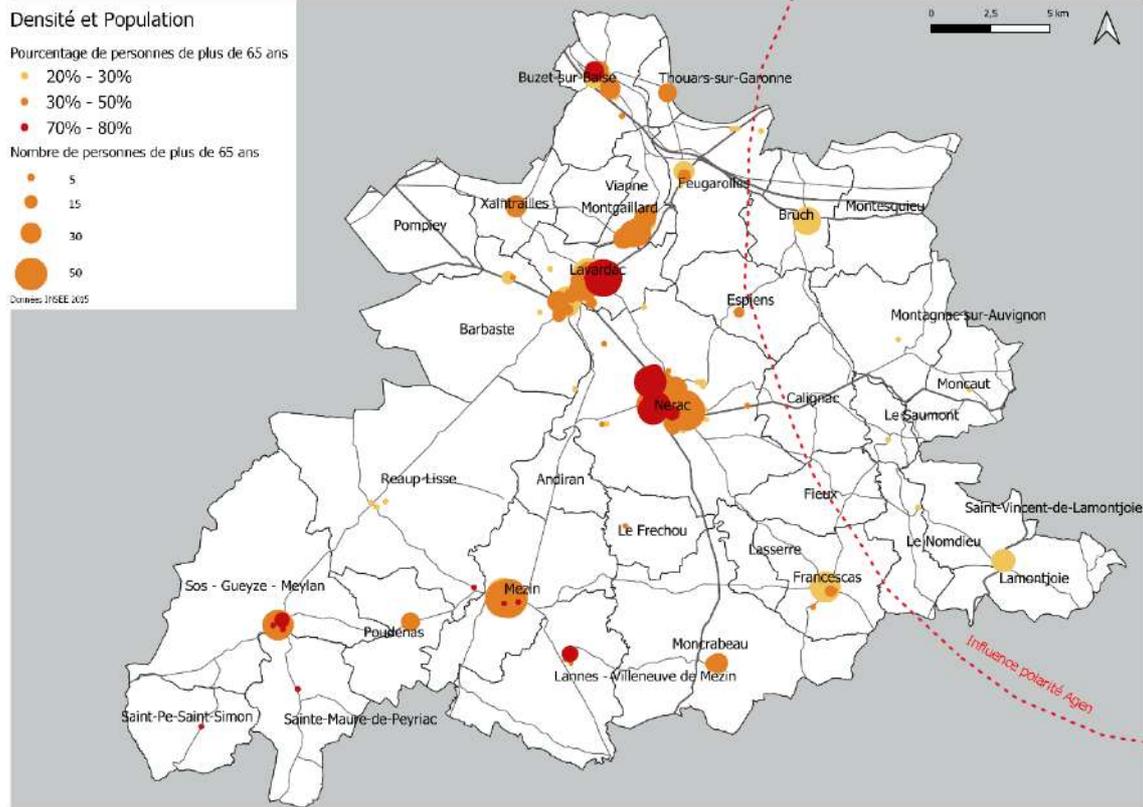
| | TAD horaire et circuit libre | TAD horaire imposé – circuit libre (Hybride) | TAD horaire et circuits imposés (Lignes virtuelles) |
|---------------------------------------|---|---|--|
| Caractéristiques | <p>Très souples (s'apparentent à des taxis subventionnés), avec une desserte multidirectionnelle, qu'ils permettent de se rendre de n'importe quel point vers n'importe quel autre point du territoire desservi.</p> <p>Faible taux de remplissage (2.16 pour la CC du pays Poher).</p> <p>Déficit commercial fréquent donc le CC limite les plages de fonctionnement à quelques demi-journées par semaine.</p> <p>Service généralement restreint pour les personnes âgées.</p> | <p>Prise en charge au domicile et desserte dans certaines communes imposées ; Les véhicules effectuent leur circuit en fonction des personnes à prendre en charge.</p> <p>Peut proposer des allers-retours sur une demi-journée pour rester quelques heures en centre-bourg.</p> <p>Réservation obligatoire. Le taux de remplissage est souvent assez bon.</p> <p>Configuration la plus courante dans les territoires ruraux.</p> <p>Tous usagers possibles même si l'essentiel des clients sont des personnes âgées.</p> | <p>Typologie la moins souple (ressemble à une ligne de bus) avec horaires et circuits imposés.</p> <p>Dans la pratique tous les arrêts ne sont pas desservis car le véhicule s'adapte à la demande.</p> |
| Opportunité pour le territoire | <p>Faible</p> <p>Service très peu rentable, Risque important de déficit financier.</p> <p>N'apporte pas de grande valeur ajoutée par rapport à certaines offres tels que les taxis + une expérimentation qui répondrait à ce besoin pourrait être lancée (cf. Action 4).</p> | <p>Forte</p> <p>Vraie valeur ajoutée par rapport aux offres qui existent sur le territoire et peut aboutir à un fonctionnement de navette à la demande, comme une alternative aux transports en commun.</p> | <p>Moyenne selon le lieu d'implantation.</p> <p>Territoire plus dense : permet de desservir des zones génératrices de flux selon la demande.</p> <p>Zone de densité faible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trop restrictif, - N'apporte pas une grande valeur ajoutée par rapport aux lignes de bus. |

3 étapes de la mise en place d'un TAD

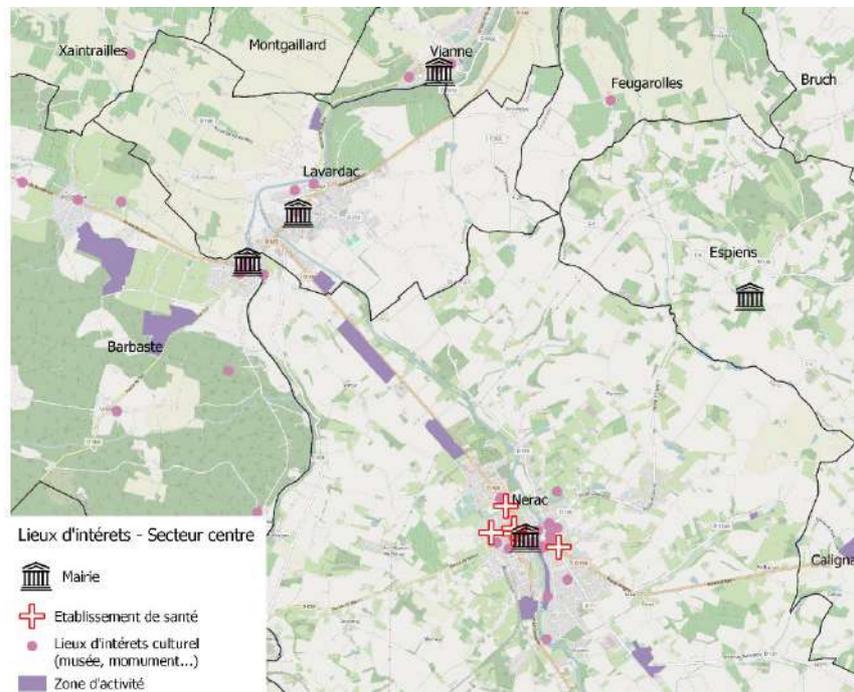


Les questions qui devront se poser pour pérenniser le service à plus long terme :

- Typologie : quelle catégorie de TAD, une mutualisation de plusieurs types selon les spécificités et besoins de différents secteurs.
- Localisation des points de desserte : prise en charge depuis le domicile ou arrêts près des points d'intérêts et résidentiels, il pourra être étudié la possibilité de s'appuyer sur les arrêts Rézo Pouce,
- Horaire : horaires fixes comme les lignes de bus, horaires de prise en charge variables,
- Fonctionnement : réservation obligatoire ou non, prix pour les usagers, restrictions à certains profils de personnes et autres modalités d'usages qui se préciseront en fonction de la typologie de TAD choisie...,
- Qualité de service : temps d'attente, pourcentage de requêtes servies et taux du détour moyen : *comment les usagers ressentent la qualité du service ? Sont-ils suffisamment satisfaits pour réutiliser le service régulièrement ?*,
- Coût du service pour les usagers et la collectivité : nombre de personnes par heure, par véhicule, et par course, kilométrage, nombre de véhicules utilisés et taux de remplissage maximum des véhicules.



Cartographie de la représentation des personnes de plus de 65 ans sur le territoire (Source Vizea, d'après les données INSEE 2015) : la couleur indique le pourcentage des personnes de plus de 65 ans parmi la population totale sur un carreau INSEE et la taille des cercles est proportionnelle au nombre de personnes âgées à partir d'un effectif minimal de 5 jusqu'à 50.



Carte des principaux lieux d'intérêts autour de Nérac (Source Vizea, d'après les données INSEE 2015)

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

Deux retours d'expérience de TAD mis en place sur des territoires ruraux. Les deux fiches retours d'expérience sont disponibles en annexe.

5.2 Fiche action 7 : Poursuivre le développement du covoiturage sur le territoire et faciliter sa pratique

Mesure 1 : Faire adhérer les entreprises au programme CEE Tous Covoitureurs !

Mesure 2 : Accompagner les associations de loisirs des enfants à mettre en place un réseau « taxi-parents »

CONSTAT

Le covoiturage est pratiqué au sein du territoire de la communauté de communes. Il est organisé de manière informelle et difficile à quantifier mais représente une bonne solution de mobilité durable sur un territoire rural tel que l'Albret. Cette fiche action repose notamment sur les actions déjà engagées dans la cadre de la démarche TEPOS et du déploiement du service Rézo Pouce.

Le territoire compte 17 aires de covoiturage, une dans chacune des communes suivantes : Andiran, Barbaste, Buzet-sur-Baïse, Bruch, Calignac, Francescas, Lamontjoie, Lavardac, Moncaut, Moncrabeau, Montagnac-sur-Auvignon, Montesquieu, Nérac, Réaup-Lisse, Sos, Vianne. De plus, la plateforme Rézo Pouce a déployé 85 stations sur le territoire. A mi-chemin entre l'arrêt de bus et l'auto-stop classique, Rézo Pouce permet d'effectuer de courts trajets (en général moins de 20 km), et est pensé pour rejoindre des transports existants.

Des animations et des actions de communication sont prévues pour augmenter le nombre d'utilisateurs du service.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|--|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | |

OBJECTIFS

- **Massifier le covoiturage** au quotidien,
- **Sensibiliser les actifs au covoiturage au sein de leur entreprise,**
- **Limiter** la multiplication des **trajets individuels.**

MESURES

→ Mesure 1 : Faire adhérer les entreprises au programme CEE Tous Covoitureurs !

GOUVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté, entreprises
Partenaires : Eni Gas & Power France

CALENDRIER

2023-2026 : objectif de 11 entreprises adhérentes au programme

ESTIMATION DU BUDGET

11 jours ETP d'un chargé de mission

Il est possible de faire adhérer les entreprises du territoire au programme *Tous Covoitureurs ! porté par Eni Gas & Power France*. C'est un programme d'accompagnement des employeurs, gratuit et sans engagement. Il a pour but de développer la pratique régulière du covoiturage domicile-travail en créant des réseaux de covoiturage courte distance autour des sites employeurs. Le programme repose sur deux principes : la sensibilisation au covoiturage pour le changement des pratiques des employés et le financement du Forfait Mobilités Durables covoiturage sur la durée du programme.

La présentation et l'adhésion à ce programme pourra être discutée dans les groupes de travail lors de l'élaboration des plans de mobilité durable des entreprises (cf. fiche action 3).

Les entreprises qui sont éligibles au programme sont les entreprises de plus de 100 employés, il y en a 11 sur le territoire.

<https://www.touscovoitureurs.com/>

➔ Mesure 2 : Accompagner les associations de loisirs des enfants à mettre en place un réseau « taxi-parents »

GOUVERNANCE

Pilote : Association de parent d'élèves à créer
Partenaires : Albret
Communauté

CALENDRIER

Sonder et identifier une association volontaire en 2024.

ESTIMATION DU BUDGET

Démarchage des associations du territoire : 2 jours d'un ETP, chargé de mission.
Aide et accompagnement de l'association : 8 jours d'un chargé de mission.

La mise en place d'un réseau taxi-parents nécessite l'identification d'un pôle d'activités ou des associations de loisirs qui seraient volontaires pour mettre en place le dispositif. Plusieurs étapes de la mise en place du projet :

- Organiser une discussion, à l'initiative de l'association/ groupe d'associations, avec des parents et des enfants venant d'un secteur donné.
- Présenter l'idée, recueillir leur parole sur les « manques » au sein des pratiques informelles.
- Établir avec les parents les différents trajets et créer un planning test sur le secteur.
- Écrire la charte des conducteurs.
- Établir des règles, incluant les « contreparties » que peuvent fournir des parents qui ne peuvent se déplacer souvent.
- Étudier les meilleures modalités juridiques permettant d'assurer le transport (souplesse + couverture 100 %).

POUR ALLER PLUS LOIN : plus d'explications sur le covoiturage

Il existe deux pratiques de covoiturage qui se distinguent suivant les besoins :

- Utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés, qui est ainsi alternativement conducteur ou passager ➔ nécessite une mise en relations de ces conducteurs.
- Utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (carburant, péage) ➔ nécessite une plateforme qui permet de planifier le trajet pour les covoitureurs-covoiturés.

| Solutions | Opportunité sur le territoire |
|--|---|
| - Mise en relation informelle par entité (entreprise, association de quartier). | Forte. |
| - Rézo Pouce (permet une pratique de l'auto-stop via les arrêts sur le territoire ou le covoiturage via une application mobile). | Forte (déjà mis en place mais nécessite une plus grande adhésion des habitants pour fonctionner). |
| - Il existe une version pour les entreprises : Rézo Pouce Pro. | Forte , à étudier en complément des services proposés de la plateforme existante (si celle-ci ne fonctionne pas très bien). |
| - Instaurer une ligne de covoiturage (covoit'ici). | Faible à Moyenne : intéressant si un trajet est identifié comme très récurrent auprès des entreprises mais d'autres dispositifs sont déjà en place (Rézo Pouce) et pourraient entrer en concurrence. |

Le programme AcoTE pour mettre en place des lignes de covoiturage :

L'opportunité de créer des lignes de covoiturage pourrait être intéressante sur le territoire en complément de la plateforme Rézo Pouce mais nécessiterait de mieux connaître les pratiques de déplacements des actifs. L'élaboration des plans de mobilité entreprises avec la première phase d'enquête des déplacements permettrait d'analyser la pertinence d'une telle solution avec les données récoltées.

Le programme CEE AcoTE « Acteurs et Collectivités engagés pour l'écomobilité » accompagnent les collectivités volontaires pour faire émerger des lignes de covoiturage sur-mesure, coconstruites avec les futurs usagers.

Il permet la formation au covoiturage du quotidien pour les décideurs publics avec notamment :

- La mise en place d'un Club Mobilité pour les techniciens des collectivités.
- La réalisation d'évènements pour permettre des rencontres et d'échanger avec d'autres territoires engagés dans le programme,
- L'ingénierie pour accompagner la co-construction de lignes de covoiturage avec les parties prenantes des territoires (récoltes de données, définition d'arrêts, garanties...),

- Un soutien financier pour le lancement de lignes afin d'assurer leur pérennité.

Plus d'informations sur le programme AcoTE : https://anpp.fr/wp-content/uploads/2020/05/Programme-AcoTE_A5_V4_VF.pdf

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

❖ Un service de mise en relation des covoitureurs

Un exemple de covoiturage solidaire dans le Bocage bressuirais (Deux-Sèvres – 79)

- En place depuis début 2018
- Piloté par la Communauté d'agglomération du Bocage bressuirais (33 communes – 73 500 hab.)
- Une action de mobilité en faveur des personnes isolées sans moyen de locomotion pour des déplacements occasionnels en lien avec les nécessités de la vie courante
- Un projet qui repose sur l'engagement de conducteurs bénévoles
- Porté par six associations qui ont signé une convention d'objectifs et de moyens avec la collectivité
- Bilan 2018 : 800 bénéficiaires et 550 bénévoles, 3000 trajets réalisés pour 100 000 km parcourus et un bénévolat masculin en augmentation

J'habite le Bocage Bressuirais et je suis sans moyen de locomotion.

- 1 J'ai un besoin occasionnel dans un rayon de 30 km* depuis ma commune de résidence. *Au-delà, selon le bon vouloir des conducteurs bénévoles.
- 2 Je m'inscris auprès de la structure dont je dépends.
- 3 Je réserve mon trajet au moins 3 jours avant (sauf exception).
- 4 Je suis prêt à l'heure à mon domicile.

Dispositif assuré par des conducteurs bénévoles. Indemnisation de 0,38 € du kilomètre

TRANS BOCAGE Solidaire

Secteurs d'intervention des différentes structures

- Relais Familiales de l'Argennois 04 30 33 66 83
- CSC de Bressuire 05 49 65 32 22
- CSC du Corzéen 05 49 80 57 43
- CSC du Pays Mauléonnais et Maison de services au public 05 49 81 20 75
- Secours Catholique du Moncouffantais 04 83 81 16 43
- Maison de services au public (CCAS et CSC de Nuillé-les-Aubiers) 04 80 13 82 27

Le dispositif est coordonné par l'Agglomération du Bocage Bressuirais.

❖ Le TaxiParents pour le covoiturage des enfants lors de leurs loisirs :

Dans le Pays Nivernais-Morvan, il a été mis en place le Taxi-parents, un réseau de parents qui partagent le transport de leurs enfants se rendant à des activités extrascolaires (soir, mercredi et week-end). Le transport des enfants des autres fait l'objet d'une assurance, via la création de l'association TaxiParents. Au sein d'un village, les parents sont organisés par plage horaire, évitant les temps d'attente trop longs pour les parents comme pour les enfants. Les « tours » de TaxiParents sont répartis équitablement entre les familles.

La fiche de retour d'expérience est disponible en annexe.

❖ Mise en place de lignes de covoiturage

Une ligne de covoiturage entre Rochefort en Montagne et Clermont-Ferrand

- Projet piloté depuis 2016 par le Syndicat mixte du Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne, le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC) et l'association Covoiturage Auvergne

- Ouverture des acteurs à l'innovation : choix d'un projet expérimental de **covoiturage sans réservation** entre Rochefort-Montagne et Clermont-Ferrand (RD. 2089), opérationnel depuis décembre 2018,

- Système qui repose sur la **mise en relation en temps réel des passagers et conducteurs** grâce à l'installation sur les axes de circulation de bornes associant billetterie et panneaux lumineux, stationnements sécurisés

Le temps d'attente est calculé selon un modèle établi à partir de l'analyse du trafic, d'une estimation du taux de participation des conducteurs, de l'historique des trajets et de l'incidence de la météo

- Le trajet se fait pour l'usager **au prix d'un ticket de bus**. Soit 1,60 € entre Theix et Clermont et 3 € entre Rochefort-Montagne et Clermont.

- Pendant l'expérimentation, **100 % du prix du ticket va au conducteur**

- Retour garanti entre 17h et 19h au départ de Clermont-Ferrand (sur demande et sous conditions

d'avoir fait le trajet aller avec le dispositif)

- **Investissement initial – aménagement de l'arrêt de stop/covoiturage et panneau : de l'ordre de 1000 € à 2000 €**



FONCTIONNEMENT

1. Le passager se rend à l'arrêt Covoit'ici et indique sa demande ; il pré-paie son trajet par CB ou sur l'application dédiée
2. Les conducteurs voient la demande sur les panneaux lumineux et leur téléphone
3. Un conducteur s'arrête, ils font la route ensemble jusqu'à l'arrêt demandé
4. Le conducteur encaisse ses gains sur l'application ou le site internet



5.3 Fiche action 8 : Expérimenter et développer des dispositifs de partage de véhicules sur le territoire

Mesure 1 : Expérimenter le dispositif voiture avec chauffeur.

Mesure 2 : Proposer un service de partage de véhicule entre particulier (alternatives 1 et 2).

Mesure 3 : Proposer un service de location véhicule électrique en autopartage (alternatives 1 et 2).

CONSTAT

Du fait du peu d'offre en transport en commun sur le territoire, les personnes n'étant pas propriétaire d'un véhicule ne peuvent pas se déplacer facilement. Cette problématique touche les jeunes, les ménages précaires. L'autopartage consiste à partager une voiture entre plusieurs utilisateurs, à l'échelle d'une ville, d'un quartier, d'une entreprise, etc. L'autopartage est une initiative communautaire qui repose sur deux principes (un tableau plus détaillé sur les opportunités de l'autopartage sur le territoire est disponible en annexe) :

- L'autopartage en tant que coopérative de moyens : un groupe d'utilisateurs s'associe en vue de l'achat et du partage de véhicules. C'est le cas des entreprises et collectivités qui mettent à dispositions des véhicules pour ses employés et agents,
- L'autopartage en tant que service ; un service de location de (très) courte durée, à l'heure ou la journée, de véhicules à des clients inscrits comme abonnés au service.

En fonction du système mis en place, cette pratique permet de mutualiser les véhicules pour les utiliser qu'en cas de besoin mais également de mutualiser des déplacements qui sont fait par des personnes dans des véhicules séparés.

L'intérêt de l'autopartage réside dans la possibilité d'offrir un accès moins coûteux à la mobilité, ce qui peut permettre de lutter contre l'isolement social et de favoriser les solidarités locales.

Les pratiques d'autopartage recensées sur le territoire :

- La location de 12 scooters électriques, 4 véhicules APREVA, et 1 véhicule de 9 places par l'association Agir Plus,
- La mise à disposition de véhicule 9 places pour les associations sportives pour un déplacement hors département (cf. annexe),
- Les véhicules électriques de la collectivité mis à disposition des agents d'Albret Communauté.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|--|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | | 3. Déplacements des actifs | | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | | 4. Pratiques partagées de la voiture | X | 6. Evolution des ressources énergétiques | |

OBJECTIFS

- Augmenter la pratique d'autopartage pour **diminuer le nombre de véhicules par ménage**,
- **Expérimenter des solutions d'autopartage** pour les citoyens dans le but de les déployer.

MESURES

→ **Mesure 1 : Expérimenter le dispositif voiture avec chauffeur, en complémentarité avec le service du TAD**

| | | |
|-------------------|--|--|
| GOVERNANCE | | |
| Pilote : | Albret Communauté | Ce dispositif permet le prêt gratuit de véhicules à la demande en échange d'accompagnement d'autres personnes. Il doit être étudié en complémentarité avec les autres dispositifs du territoire pour veiller à répondre à des besoins différents que le TAD ou le covoiturage. Il repose sur le constat/hypothèse que les habitants effectuent souvent les mêmes trajets à des horaires réguliers, qui pourraient être mutualisés (par exemple, pour des trajets effectués vers Agen). |
| Partenaires : | Service des entreprises, employés, services publics. | |
| | | Pour lancer l'expérimentation : |

CALENDRIER

Expérimentation en 2024

ESTIMATION DU BUDGET

Prêt d'un véhicule pour 1 mois : 1 500 €.

12 jours d'un ETP chargé de mission.

- Contacter le Pays Nivernais-Morvan pour conseils (Anne ALGRET-GEORGES, Directrice du Pays nivernais Morvan (58)),
- Trouver un véhicule de prêt (demander à Agir Plus s'il est possible d'emprunter son véhicule, ou CCAS de Nérac, ou location chez un loueur),
- Communiquer sur ce service auprès d'un petit groupe de personnes sans véhicule,
- Tracer avec eux un premier trajet qui correspond à leurs besoins et vérifier la complémentarité avec la navette, le TAD, ou le trajet de chauffeurs intéressés par l'expérimentation,
- Mettre en place le système pendant 1 mois,
- Sonder l'intérêt pour ce système auprès d'autres groupes.

→ Mesure 2 : Proposer un service de partage de véhicules entre particuliers**Alternative 1 : la collectivité comme intermédiaire (voir REX)****GOVERNANCE**

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : France
Mobilité, gestionnaire
d'une plateforme
informatique.

Sur l'exemple de la communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche, l'Albret peut mettre en place une plateforme pour l'autopartage de véhicules de particuliers. Ainsi, la collectivité se positionne comme intermédiaire et tiers de confiance en assurant la mise en relation et la gestion du paiement des locations pour qu'il n'y ait pas d'échange d'argent direct entre les particuliers.

Ce projet nécessite une communication, cela peut passer par le bouche à oreille, notamment auprès des élus des communes.

CALENDRIER

Moyen terme : 2023/2024.

ESTIMATION DU BUDGET

Mise en place du service : 10 000 €.

Assurance : 3 000€

0.15 ETP d'un chargé de mission.

Pour la mise en place de ce service :

- Contacter Privas Centre Ardèche pour conseils,
- Choisir un système/une plateforme de gestion de paiement et de mise en relation,
- Etablir un contrat d'assurance adapté qui couvre la collectivité pour cette pratique,
- Faire de la communication au lancement du service.

Des aides en ingénierie peuvent être proposées par France Mobilité.

Alternative 2 : un service existant comme intermédiaire**GOVERNANCE**

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : service
communication.

Ouicar, Getaround, HappyCar, Location de voitures entre particuliers ... De nombreuses plateformes de mise en relation entre particuliers pour la location de véhicules existent.

- Identifier les plateformes qui fonctionnent sur le territoire et les sonder pour créer un partenariat,
- Lancer une communication sur différents canaux.

CALENDRIER

Communication à lancer en 2024.

ESTIMATION DU BUDGET

A intégrer au budget com du service ?

5 jours ETP chargé de mission

→ Mesure 3 : Proposer un service de location véhicule électrique en autopartage**Alternative 1 : la collectivité comme intermédiaire (voir REX)****GOVERNANCE**

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : France
Mobilité

La collectivité peut acheter un véhicule pour le mettre en autopartage selon le système en boucle : le véhicule est lié à une station fixe où l'on peut le prendre et où l'on doit le rapporter.

Il est important d'identifier le lieu d'implantation de la station pour que celle-ci puisse être utilisée, un sondage auprès de la population peut également être réalisé pour

CALENDRIER

Long terme : 2026

ESTIMATION DU BUDGET

Mise en place et achat du véhicule : 40k €

Fonctionnement : 150/ mois €

sonder l'intérêt pour ce service. La station doit se trouver dans un lieu dense et être le plus accessible possible pour les personnes qui n'ont pas de voiture, par exemple dans le centre-ville de Nérac, où se concentre une grande partie de la population et qui est desservie par le bus, le futur TAD et des aménagements cyclables.

Les tâches à réaliser :

- Trouver des financements (APP) pour la mise en place de cette expérimentation, il est possible de se reposer sur un appel à projet tel que France Mobilité...,
- Accompagnement éventuel d'un BE ou prestataires pour déployer le dispositif : rédaction des divers documents à formaliser avec les « auto partageurs », mise en place des tableaux de bord de suivi, mais aussi dans l'accompagnement des usagers (assistance téléphonique pour réponses aux questions, conseils, etc.,
- Mettre en place le contrat d'assurance,
- Formation des agents sur une journée.

Alternative 2 : Une association comme intermédiaire**GOUVERNANCE**

Pilote : Albret
Communauté
Partenaires : Agir Plus Cap mobilité

La communauté de communes peut étudier la possibilité de créer un partenariat avec une association du territoire qui propose un service de location du véhicule et contribuer à son développement. Par exemple, elle pourrait apporter des subventions à l'association pour agrandir sa flotte de véhicules et/ou faire de la communication sur les services qu'elle propose. Les modalités du partenariat sont à définir entre les deux parties. Par exemple, un partenariat avec l'association Agir Plus Cap mobilité pourrait être envisagé. En effet, l'association a pour projet d'acquérir d'autres véhicules pouvant être mis à disposition à la location et l'autopartage.

CALENDRIER

Lancer la discussion en 2024

ESTIMATION DU BUDGET

A définir

POUR ALLER PLUS LOIN

Pour un retour d'expérience sur l'autopartage entre particulier, un guide a été réalisé par ADETEC pour le compte de l'ADEME : http://www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_entre_particuliers.pdf. Il traite notamment les questions des assurances qui est l'une des principales difficultés rencontrées par les collectivités.

Le mécanisme ELENA fournit une assistance technique pour les investissements en faveur de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables dans le bâti et les transports urbains innovants. Le dispositif peut apporter une aide d'ingénierie et financière sur des projets de mobilité partagée, logistique urbaine, systèmes de transport intelligents, infrastructures urbaines (y compris les investissements dans les modes de déplacement doux ou dans la mobilité qui ne repose pas sur les transports motorisés)

Pour plus d'informations sur le dispositif ELENA de la commission européenne : <https://www.eib.org/fr/products/advising/elena/index.htm>

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

Différents fonctionnements de véhicule en autopartage :

❖ **L'autopartage entre particuliers**

La communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche a expérimenté l'autopartage intergénérationnel, accompagnée du programme French Mobility- Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables. Par exemple, une personne âgée qui se sert peu de son véhicule pourrait le louer à un jeune ménage qui ne dispose que d'une voiture et a besoin d'un deuxième véhicule de façon occasionnelle. Un tiers de confiance, la collectivité, assure la mise en relation et la gestion du paiement des locations pour qu'il n'y ait pas d'échange d'argent direct entre les particuliers.

Le retour d'expérience complet est disponible sur le site : <https://www.territoires-audacieux.fr/reportages/2020/09/16/privas-autopartage-intergenerationnel-location-voitures-particuliers/>

❖ Voiture partagée avec chauffeur, une coopérative de moyens

Dans le Pays Nivernais-Morvan, une expérimentation de voitures avec chauffeur a été lancée. Un système de prêts gratuits de véhicules à la demande, en échange d'accompagnement d'autres personnes.

Des personnes se rendent régulièrement au centre social, à une association, dans une collectivité, un service administratif, ou dans une entreprise locale. Ils peuvent se voir prêter un véhicule pour faire ce trajet. En échange, ils doivent embarquer avec eux des personnes n'ayant pas de moyen de se déplacer. La collectivité fait le lien entre les futurs voyageurs et les conducteurs volontaires.

Les trajets réguliers se transforment ainsi en navette pour transporter les personnes sans véhicule. Les arrêts se font devant le domicile des personnes ayant le plus de mal à se déplacer. Ils sont signalés par un panneau. Ainsi, les voisins peuvent se joindre au voyage et veiller sur la personne âgée ou à mobilité réduite. La navette fait une tournée pour récupérer les habitants et les emmener aux commerces et services de proximité du centre. Le retour est prévu aux horaires lorsque les activités sont finies, ou s'effectue en complémentarité de la navette municipale.

Ce système peut se déployer au niveau des services administratifs des entreprises, entre employés ou auprès d'autres publics.

❖ La mise à disposition d'un véhicule électrique en autopartage en boucle

La mise à disposition de ce type de service permet à certains foyers de ne pas acheter un deuxième véhicule et louer ponctuellement un véhicule pour des besoins qui nécessitent de l'autonomie de déplacement et de plus grande distance). Location à la journée, pour le weekend.

C'est un service innovant qui fait ses preuves et que propose de plus en plus certaines collectivités dans les milieux ruraux. L'exemple ci-contre est celui de la communauté de communes du Mont des Avaloirs.

La fiche retour d'expérience est disponible en annexe.

FICHE REX

Véhicules électriques en autopartage libre-service

CC du mont des Avaloirs (CCMA)(Mayenne)
16 000 habitants
26 communes (ville centre 2300 habitants)

Depuis 2017, la CC possède 2 voitures électriques en autopartage dans deux communes, utilisables entre 0h et 22h. Elles ont des emplacements réservés dans les deux communes et une borne permet de récupérer les clés avec un code reçu par SMS.

Pour les usagers, cela revient à 5 € la demi-journée et 8 € la journée, avec une autonomie permettant de parcourir 120 km.

Pour la collectivité, ce service représente environ 50 000 € d'investissements, financés par le TEPOS: véhicules, borne de recharge et borne clé et plateforme informatique).

Quant au frais de fonctionnement, cela revient à la collectivité à 150 € par mois, hors location des batteries



Gestion par la communauté de communes

5.4 Fiche action 9 : Encourager le développement de la mobilité électrique sur le territoire

Mesure 1 : Localiser les zones de stationnement longue durée pertinentes pour l'implantation de bornes de recharges électriques.

Mesure 2 : Promouvoir l'achat de véhicules électriques pour les flottes des communes et des entreprises.

Mesure 3 : Etudier l'opportunité d'autres ressources énergétiques sur le territoire.

Mesure 4 : Accompagner une entreprise pour l'implantation d'une activité de retrofit sur le territoire.

CONSTAT

Le territoire est marqué par une forte utilisation de la voiture et donc une dépendance aux énergies fossiles, qui entraîne des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi des coûts conséquents pour les ménages, des nuisances et pollutions. Le territoire compte 11 bornes de recharge pour véhicules électriques pilotées par le TE47 : 5 sont situées à Nérac, 2 à Mézin, 2 à Lavardac, et une à Feugarolles et Buzet-sur-Baïse.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | 3. Déplacements des actifs | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | |
| 2. Modes actifs | 4. Pratiques partagées de la voiture | 6. Evolution des ressources énergétiques | X |

OBJECTIFS

- **Réduire la consommation d'énergie fossile des véhicules** pour tendre vers une autonomie énergétique du territoire,
- **Doubler le nombre de bornes électriques** sur le territoire,
- **Remplacer l'usage de la voiture thermique par la voiture électrique** dans les entreprises, institutions et communes.

MESURES

→ **Mesure 1 : Localiser les zones de stationnement longue durée pertinentes pour l'implantation de bornes de recharges électriques :**

GOUVERNANCE

Pilote : Albret Communauté,
Partenaires : entreprises privées, TE47, Région, AVERE, Eco CO2.

Le syndicat d'énergie a piloté l'installation de 11 bornes de recharges pour véhicules électriques dans les centres-villes de certaines communes du territoire. Un travail est à poursuivre avec TE47 pour identifier les lieux sur lesquels l'implantation de bornes est le plus pertinent. Il s'agira d'identifier les lieux où les usagers restent branchés assez longtemps pour recharger leur véhicule (contrairement aux centres-villes où les usagers restent le temps d'achat) : Zones d'activités économiques, lieux de loisirs... Il faudra également engager une communication sur les bornes existantes du Département.

CALENDRIER

2023 : Lancer la discussion.
2023/2024 : bornes installées dans les principales zones d'activités du territoire.

De même, il sera pertinent d'étudier les offres de prestataires privés, notamment pour l'implantation dans les zones d'activités, car le Département ne propose pas les offres les plus adaptées pour l'emprise privée et la typologie de charge (rapidité / puissance). Il serait également intéressant d'étudier la complémentarité de l'installation de bornes de recharge électrique et les projets photovoltaïques sur le territoire.

ESTIMATION DU BUDGET

Temps passé : 10 jours ETP d'un chargé de mission.
Une borne de recharge : entre 5 000 et 10 000 €.

Les zones d'activités identifiées dans le projet de territoire, à étudier pour une implantation de bornes de recharge électrique (*une carte localisant les zones d'activités est disponible en annexe*) :

- Projet Agrinove, à Nérac,
- Zone industrielle - ZA Lapuzoque à Sos,
- Zone industrielle - ZA Pecarrère à Buzet-sur-Baïse,
- Zone artisanale - ZA Labarre 3 à Nérac,
- Zone artisanale – ZA Cugnerayre et ZA Ihérisson à Lavardac,
- Zone artisanale – ZA Lacablanque à Lamontjoie,

- Zone artisanale – ZA Caudan à Calignac,
- Zone artisanale – ZA Larque 2 à Montesquieu,
- Zone artisanale – ZA Lange à Mézin.

Il sera nécessaire d'engager des discussions avec les entreprises pour étudier le financement de l'installation des bornes qui répondent aux besoins. Ces discussions pourront notamment avoir lieu à travers les groupes de travail lors de l'élaboration des plans de mobilité entreprises (cf. fiche action 3)

Objectif : Doubler les bornes électriques sur le territoire en 2024 avec une dans les principales zones d'activités du territoire.

Porté par l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE) et Eco CO2, le programme ADVENIR permet de financer des points de recharge privés ou ouverts au public de véhicules électriques.

Plus d'informations sur le programme ADVENIR : <https://advenir.mobi/>

→ Mesure 2 : Promouvoir l'achat de véhicules électriques pour les flottes des communes et des entreprises :

GOUVERNANCE

Pilote : Albret
Communauté.
Partenaires : Région, Etat.

Cette mesure consiste à promouvoir les véhicules électriques auprès des communes, entreprises (et autres acteurs à identifier) lors du remplacement de leur flotte par de la communication. Il sera judicieux de s'appuyer de l'exemple de la flotte d'Albret Communauté, qui a réalisé 54 000 euros d'économies sur les frais de déplacement dès la 1ère année de mise en place des véhicules électriques. Promouvoir l'achat de véhicules électriques dans les entreprises est d'autant plus pertinent si la collectivité contribue à l'installation de bornes électriques dans les principales zones d'activités économiques du territoire.

CALENDRIER

Communication à lancer en 2024.

Les tâches à réaliser :

ESTIMATION DU BUDGET

Temps passé : 5 jours ETP
d'un chargé de mission.

- Construire un argumentaire sur les bienfaits du véhicule électrique et les aides disponibles,
- Préparer un mail d'information à destination des entreprises et communes,
- Communiquer sur l'intérêt des véhicules électriques lors de l'élaboration des PDE avec les entreprises, aussi en lien avec la mesure 1 pour l'installation de bornes de véhicules,
- Communiquer sur les intérêts des véhicules électriques lors d'événements rassemblant les communes (COFIL, conseils communautaires, etc.).

→ Mesure 3 : Etudier l'opportunité d'autres ressources énergétiques sur le territoire

GOUVERNANCE

Pilote : Albret Communauté.
Partenaires : TE47.

Certaines études d'opportunité pour l'utilisation d'autres ressources énergétiques pour les véhicules sur le territoire ont été lancées par Albret Communauté. Dans cette continuité, il serait pertinent de réaliser des études de faisabilité plus poussées pour l'implantation de ressources énergétiques alternative à la ressource fossile.

CALENDRIER

Lancer l'étude en 2024.

Le bioGNV est une ressource déjà présente et présente un intérêt fort pour les entreprises et déplacement de marchandises.

ESTIMATION DU BUDGET

Temps passé : 5 jours ETP d'un chargé de mission

De plus, l'hydrogène présente une opportunité étudiée sur le territoire. Cette étude pourra être lancée en partenariat avec TE47.

→ Mesure 4 : Accompagner une entreprise pour l'implantation d'une activité de retrofit sur le territoire.

GOUVERNANCE

Pilote : Albret Communauté.

Le retrofit est le fait de remplacer le moteur thermique, à essence ou diesel, de son véhicule par un moteur électrique à batteries ou à hydrogène (pile à combustible). Albret Communauté peut, par divers moyens, faciliter et contribuer à l'implantation d'une activité de retrofit sur le territoire.

CALENDRIER

Mettre en œuvre les mesures d'encouragement en 2024.

Elle peut notamment encourager l'implantation de cette activité par des aides en ingénierie financière, le montage du dossier, un appel à projet, la saisie d'opportunités foncières ou même une subvention.

ESTIMATION DU BUDGET

Moyens du service Développement économie d'Albret Communauté.

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS : la décarbonation de l'énergie pour la mobilité**❖ Les voitures électriques**

L'usage de la voiture électrique en tant qu'alternative au véhicule thermique représente une bonne opportunité sur le territoire. Elle répond tout à fait à l'enjeu de développer une mobilité plus durable sur le territoire :

- Elle contribue à diminuer énormément les émissions de gaz à effet de serre : zéro émission de CO2 lors du fonctionnement,
- Elle contribue à diminuer la pollution de l'air,
- Elle contribue à réduire les pollutions sonores,
- Elle permet de réduire les frais de carburant et d'entretien pour l'utilisateur,
- Elle est vite rentabilisée, d'autant plus avec un kilométrage élevé, vite atteint en zone rurale,
- Elle permet d'éviter les détours pour aller à une station essence et directement être rechargée chez l'habitant, son lieu de travail ou les centres-villes.

❖ Le bioGNV

Alors que le GNV provient habituellement de sources fossiles, le bioGNV est obtenu de la méthanisation de déchets organiques divers et parfois combinés : ordures ménagères, boues des stations d'épuration, produits agricoles et tontes des espaces verts, résidus de l'industrie agroalimentaire ou de la restauration collective, etc...

C'est une source d'énergie qui permet la revalorisation de déchets et répond aux enjeux de mobilité durable sur le territoire :

- Il contribue à réduire l'impact carbone à presque zéro à l'utilisation,
- Dans une logique d'économie circulaire ; il permet la revalorisation de déchets ménagers et agricoles, ces derniers étant très présents dans le territoire basé sur l'agriculture,
- Il permet de réduire les pollutions sonores et les pollutions de l'air.

❖ L'hydrogène

L'hydrogène renouvelable est un gaz obtenu grâce à l'électrolyse de l'eau. Concrètement, il s'agit d'un procédé électrolytique qui décompose l'eau en dioxygène et dihydrogène gazeux à l'aide d'un courant électrique. C'est un procédé qui transforme l'électricité verte en hydrogène renouvelable. En effet, l'électricité verte provient de la production à base d'énergie renouvelable qui est incapable d'assurer une production continue et dont l'intermittence conduit à un excédent d'énergie que le réseau ne nécessite pas. L'idée est d'utiliser cette électricité excédante pour produire de l'hydrogène, et le convertir à l'aide d'une pile à combustible. Cette source d'énergie est notamment pertinente pour l'équipement des véhicules comme les tracteurs agricoles, les flottes de véhicules d'engins utilitaires (camions, bennes, bus...).

❖ Le retrofit

Le retrofit vise la conversion de véhicules thermiques en motorisation électrique à batterie, et constitue une alternative, proposée aux particuliers, entreprises et collectivités, à la fabrication et l'achat d'un véhicule électrique neuf.

Une étude de l'ADEME démontre que le retrofit électrique est une solution pertinente pour répondre aux enjeux de qualité de l'air et aux enjeux climatiques, en limitant les émissions de gaz à effet de serre ou les émissions de polluants, et en réduisant automatiquement l'usage des matières premières. Lorsqu'un retrofit électrique est possible sur un véhicule, cette option présente toujours une baisse supplémentaire des émissions par rapport au choix de l'achat d'un véhicule électrique neuf, ou de continuer de rouler avec un véhicule diesel.

La filière du retrofit prend de l'ampleur avec le positionnement de certains acteurs, et notamment pourrait présenter une opportunité pour la filière des garagistes. Cette activité pourrait consolider des emplois sur le territoire. En effet, l'électrification progressive du parc de véhicules risque d'entraîner une baisse des activités d'entretien et de maintenance des garagistes (puisque le véhicule électrique, par nature même, nécessite moins d'entretien). En ce sens, le retrofit pourrait permettre à la filière de se renouveler, de se convertir progressivement à la mobilité électrique et de conserver un maximum d'emplois locaux.

Différentes entreprises se lancent dans l'activité retrofit.

Par exemple, l'entreprise Retrofuture à Bordeaux, propose de commercialiser des voitures clé en main, modifiées par ses soins, mais propose surtout aux amateurs d'électrifier une voiture dont ils seraient déjà propriétaires. Elle est spécialisée dans le segment des véhicules particuliers anciens et propose des opérations de retrofit pour des modèles de collection.



5.5 Fiche action 10 : Rendre les services de transport en commun plus adaptés aux besoins des habitants

Mesure 1 : Expérimenter l'ouverture des lignes scolaires à d'autres usagers.

Mesure 2 : Lancer un travail avec la région pour étudier la possibilité d'augmenter la fréquence de desserte des lignes de bus qui relient le territoire vers Agen

CONSTAT

L'offre de transport en commun existante sur le territoire s'avère insuffisante (très faible fréquence, longue durée du trajet, grille horaire restrictive). Les deux lignes de bus qui traversent le territoire sont gérées par la Région et ne sont pas adaptées pour des déplacements à l'échelle de l'intercommunalité. Il a été relevé que les solutions qui permettent d'aller à Agen (hors voiture individuelle) sont relativement peu utilisées du fait des horaires, et de la faible fréquence de ces transports. Il y a un enjeu pour que ces lignes existantes soient plus utilisées notamment pour les besoins de mobilité vers Agen.

RÉPONSE AUX ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

| | | | | | |
|---------------------------------|--|--------------------------------------|---|--|---|
| 1. Cohabitation et cadre de vie | | 3. Déplacements des actifs | X | 5. Offres de mobilité inclusives et adaptées | X |
| 2. Modes actifs | | 4. Pratiques partagées de la voiture | | 6. Evolution des ressources énergétiques | |

OBJECTIFS

- **Améliorer l'offre de transport existante** pour desservir le territoire,
- Proposer une offre efficace d'alternative à la voiture pour **répondre aux besoins pendulaires vers Agen**.

MESURES

→ Mesure 1 : Expérimenter l'ouverture des lignes scolaires à d'autres usagers :

GOVERNANCE

Pilote : Albret Communauté.
Partenaires : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Lavardac Ouest, Syndicat Intercommunal de Transports Scolaires (S.I.T.S.), Région.

CALENDRIER

Échéance : court terme.

ESTIMATION DU BUDGET

4 jours d'ETP chargé de mission.

L'ouverture du réseau de transports scolaires aux habitants du territoire (actifs, retraités) pourrait répondre aux besoins pendulaires de certains actifs. Cette mesure nécessiterait au préalable des discussions et accords avec la Région et les deux syndicats qui gèrent les transports scolaires :

- Le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Lavardac Ouest dont 6 communes sont membres (Barbaste, Lavardac, Mongaillard-en-Albret, Pompiey, Vianne et Xaintrailles). Cet établissement public syndical à vocation multiple est chargé de transporter les élèves vers le collège de Lavardac,
- Le Syndicat Intercommunal de Transports Scolaires (S.I.T.S.) est un syndicat de communes sur 34 circuits desservant différents établissements scolaires.

Il faudra identifier les circuits et lignes qui pourraient être pertinents d'ouvrir et communiquer sur le dispositif au grand public.

→ Mesure 2 : Lancer un travail avec la Région pour étudier la possibilité d'augmenter la fréquence des lignes de bus qui relient le territoire à Agen :

GOVERNANCE

Pilote : Albret Communauté
Partenaires : la Région (Keolis).

Les trois lignes de bus du territoire vont à Agen, en 2023 :

- la ligne N°441 : Lavardac>>Nérac>> Agen, qui propose 3 allers (arrêt de Nérac) : 6h34 - 9h37 - 12h44, et quatre retours (arrêt de Nérac) : 8h33 - 11h46 - 17h08 - 19h26.

CALENDRIER

Contacter la région en 2023.

ESTIMATION DU BUDGET

2 jours d'ETP chargé de mission TEPOS.

- la ligne N°442 : Mont-de-Marsan>>Nérac>> Agen. Elle fait plusieurs arrêts dans les communes de l'Albret (Saint-Pé-Saint-Simon, Gueyze, Sos, Poudenas, Mézin, Andiran et Nérac). Cette ligne effectue deux allers : 11h33 - 14h28 (arrêt de Nérac), et quatre retours : 16h09 - 18h24 - 20h59 - 22h14 (arrêt de Nérac).

-la ligne N°531 : Agen >> Pau. Elle fait plusieurs arrêts dans les communes de l'Albret (Saint-Pé-Saint-Simon, Gueyze, Sos, Poudenas, Mézin, Andiran et Nérac). Cette ligne effectue deux allers : 9h00 - 16h16 (arrêt de Nérac) ; et un retour : 20h17 (arrêt de Nérac).

RETOURS D'EXPERIENCES ET EXEMPLES INSPIRANTS

❖ Ouverture de lignes scolaires à tous les usagers

FICHE REX**Des circuits de transport scolaire ouverts à tous les usagers**

CA du Grand Cognac (Charente)
70 000 habitants
56 communes

Depuis septembre 2020, Grand Cognac assure la gestion directe des transports scolaires pour les collégiens et lycéens sur le territoire et organise à ce titre 42 lignes de transport scolaire.

Dans ce cadre, afin de faciliter la mobilité de l'ensemble des usagers sur la communauté d'agglomération, **certaines lignes sont ouvertes au grand public, sur inscription préalable.**

Pour permettre au plus grand nombre d'accéder à un moyen de transport adapté à ses besoins, Grand Cognac met à disposition de tous les habitants **28 circuits de bus scolaires** desservant 46 communes.

EN PRATIQUE**Inscription et tarifs**

Ce service nécessite une inscription préalable auprès de Grand Cognac, dans la limite des places disponibles, une fois les élèves inscrits. Les administrés peuvent choisir entre :

- Un abonnement annuel (195 euros),
- L'achat de tickets à l'unité (1 euro / trajet).



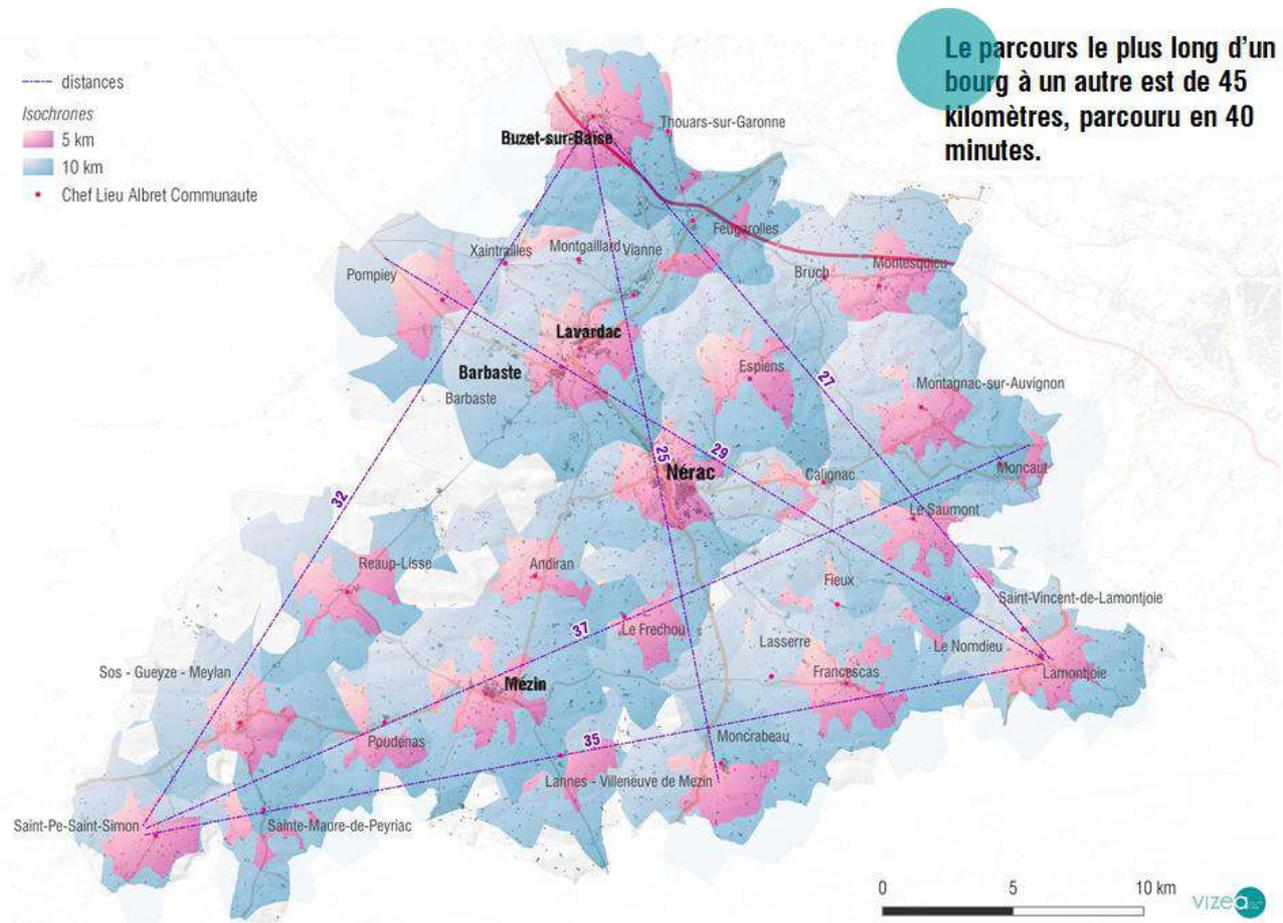
6 AIDES AUX TERRITOIRES

Dans la mise en œuvre du plan de mobilité durable, il sera nécessaire de conserver une relation périodique avec les acteurs qui proposent différents programmes d'aide visant à développer la mobilité durable sur les territoires : France Mobilité (notamment à travers le programme French Mobility - de Nouvelles Mobilités Durables expérimentées au sein des Territoires), L'ADEME, la Commission européenne (à travers le programme ELENA par exemple), l'état, la banque des territoires, la fabrique des mobilités, le réseau Mob'in...

Il est possible de s'informer des aides existantes pour les collectivités sur le site Aides Territoire qui recense les dispositifs et programmes d'aides selon différentes thématiques, notamment la mobilité.

ANNEXES

6.1 Cartographie des distances sur le territoire (rappel du diagnostic)



6.2 Retour d'expérience d'une plateforme de mobilité

FICHE REX



Plateforme de mobilité multimodale pour l'information

Début janvier 2020, la CC a mis en place une plateforme expérimentale de mobilité, COCM'obilité. Point d'information, elle renseigne et conseille sur les différentes solutions de déplacements du territoire: bus, TAD, itinéraires cyclables, chauffeurs bénévoles.

Véritable guichet unique, elle joue un rôle d'interface entre public et les partenaires de la mobilité du territoire.

Elle propose également des services d'accompagnement pour les habitants de la collectivité (conseils, location de véhicules à tarif social...)

CC Côte Ouest Centre Manche (Manche)
22 000 habitants
30 communes (ville centre 4000 habitants)

CHIFFRES 2020

121

Inscrits sur la plateforme

60

demandes de renseignements

108

diagnostics de mobilité réalisés

12

locations de véhicules



Gestion par la communauté de communes

6.3 Liste des entreprises intéressées pour réaliser un plan de mobilité entreprise

| DESIGNATION | ACTIVITE | EMPLOIS | LOCALITE |
|--------------------------|---------------------------------|-----------|------------|
| SYNGENTA | AGRICULTURE / SEMENCES | 200 à 299 | NERAC |
| EPI DE GASCOGNE | AGRICULTURE/CEREALES | 20 à 49 | FRANCESSAS |
| VIGNERONS DE BUZET | AGRICULTURE/VINIFICATION | 50 à 99 | BUZET |
| LIMAGRAIN | AGRICULTURE/SEMENCES | | NERAC |
| KWS | AGRICULTURE/SEMENCES | | BUZET |
| SANSAN | AGRICULTURE/CEREALES | 20 à 49 | NERAC |
| CADRALBRET | AGRICULTURE/GROS FRUITS LEGUMES | 10 à 19 | NERAC |
| TONNELLERIE SAINT-MARTIN | AGRICULTURE/TONNELLERIE | 20 à 49 | BUZET |
| SES VENDERHAVE | AGRICULTURE/SEMENCES | | CALIGNAC |
| MICHELETTI | AGRICULTURE/MACHINES AGRICOLES | 10 à 19 | FRANCESSAS |
| BABCOCK WANSON | INDUSTRIE/GENERATEURS VAPEUR | | NERAC |
| DANIVAL | INDUSTRIE/PRODUITS ALIMENTAIRES | | ANDIRAN |
| SBECM | INDUSTRIE/PIECES PLASTIQUES | | LAVARDAC |
| CRUANAS | INDUSTRIE/MECANIQUE | | LAVARDAC |
| CIB | INDUSTRIE/CHARPENTE MENUISERIE | | MEZIN |
| SOCIETE LIEGES HPK | INDUSTRIE/OBJETS BOIS LIEGE | | LAVARDAC |
| AUTOCARS CASTERAN | INDUSTRIE/TRANSPORT | | NERAC |
| TRANSPORTS PEBERAT | INDUSTRIE/TRANSPORT | | NERAC |
| 2 GARENI INDUSTRIE | INDUSTRIE/COMPRESSEUR | | CALIGNAC |
| ORDIMECA | INDUSTRIE/MECANIQUE | | LAVARDAC |

6.4 Retours d'expérience du TAD sur deux territoires

FICHE REX



Le transport à la demande (TAD) - circuit prédéfini

CC du Chardon Lorrain (Meurthe-et-Moselle)
10 000 habitants
39 communes (ville centre 1200 habitants)

Le transport à la demande fonctionne selon des destinations et des **horaires fixes et sur réservation préalable par téléphone** au plus tard la veille avant 16h. Il y a **6 lignes prédéfinies sur le TAD**. Assuré par des véhicules pouvant accueillir jusqu'à 8 passagers et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le passage de la navette est déclenché seulement si il y a une réservation.

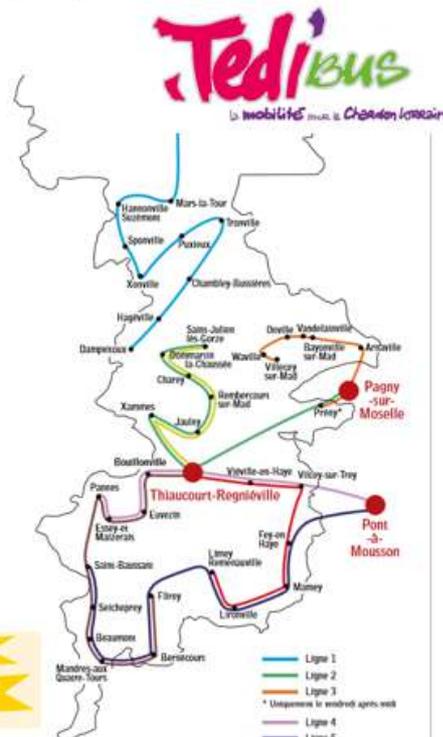
Il permet de rejoindre depuis le lieu d'habitation un bourg offrant des services de première nécessité (commerces, services de santé, services publics, etc.)



Gestion par la communauté de communes

1 ALLER SIMPLE : 2 €

1 ALLER / RETOUR : 3 €
valable sur tout territoire



FICHE REX



Le transport à la demande (TAD) - circuit libre

CC du Grand Guéret (Creuse)
28 000 habitants
25 communes (ville centre 15 000 habitants)

Service « Transport à la Demande » (Tad), qui fonctionne uniquement sur **réservation obligatoire. 160 POINTS D'ARRÊT DÉFINIS**, et horaires fixes. Les itinéraires des navettes sont fixés chaque jour en fonction des réservations et calculés pour garantir l'horaire d'arrivée.

Avec 3 types de navettes:

- **NAVETTE GUERET** : rejoindre directement Guéret (gare SNCF ou Hôtel de Ville) depuis l'un des 4 secteurs du Grand Guéret du lundi au samedi après-midi
- **NAVETTES EHPAD / SANTÉ**: relier Guéret aux EHPAD, établissements de santé et pôles de services situés sur les communes rurales du lundi au samedi midi,
- **NAVETTE PROXIMITÉ**: accéder, à l'intérieur de chaque secteur, aux pôles de services ou de santé du lundi au samedi midi.



Gestion par Agglo'bus, Grand Guéret Mobilité



6.5 Retour d'expérience Taxi Parents –Pays Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

Cahier d'expérimentations

TaxiParents pour les loisirs des enfants

TaxiParents est un réseau de parents qui partagent le transport de leurs enfants se rendant à des activités extrascolaires (soir, mercredi et week-end). Le transport des enfants des autres fait l'objet d'une assurance, via la création de l'association TaxiParents.

Au sein d'un village, les parents sont organisés par plage horaire, évitant les temps d'attente trop longs pour les parents comme pour les enfants. Les « tours » de TaxiParents sont répartis équitablement entre les familles. Au-delà de l'organisation entre parents, TaxiParents pense l'implication et le confort des enfants (qui savent toujours à quel adulte s'adresser, qui « animent » eux-mêmes la communauté, etc.).

1. Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire :

- Les trajets des parents pour les activités extrascolaires sont vécus comme une contrainte
- La complexité/lourdeur des trajets pour ces activités limite l'accès aux activités elles-mêmes
- Les parents se rendent aux mêmes endroits, en même temps, dans des voitures séparées
- Les activités extrascolaires créent des groupes de personnes ayant des intérêts communs.

2. Quels sont les besoins que nous avons identifiés :

- Valoriser et outiller l'entraide informelle entre parents, pour :
- Limiter la multiplication des trajets individuels
 - Favoriser l'accès de tous aux activités
 - Dégager du temps libre pour les familles
 - Limiter les dépenses en carburants

Comment tester cette solution ?

1. Identifier une activité ou un pôle d'activité (conservatoire, stade, etc.) volontaire.
2. Organiser une discussion, à l'initiative de l'association/ groupe d'associations, avec des parents et des enfants venant d'un secteur donné.
3. Présenter l'idée, recueillir leur parole sur les «manques» au sein des pratiques informelles.
4. Établir avec les parents les différents trajets et créer un planning test sur le secteur.
5. Écrire la charte des conducteurs
6. Établir des règles, incluant les « contreparties » que peuvent fournir des parents qui ne peuvent se déplacer souvent
7. Étudier les meilleures modalités juridiques permettant d'assurer le transport (souplesse + couverture 100 %)
8. Pour poursuivre : identifier d'autres types de groupes de personnes ayant des déplacements en commun. (paroisse, marché par exemple)

Note : Le terme « outiller » signifie doter d'outil pour la gestion et l'organisation du covoiturage (tableur Excel, planning...).

6.6 Opportunités d'un service d'autopartage de véhicules sur le territoire

L'autopartage est une initiative communautaire qui repose sur deux principes :

- L'autopartage en tant que **coopérative de moyens** : Un groupe d'utilisateurs s'associe en vue de l'achat et du partage de véhicules. C'est le cas des entreprises et collectivités qui mettent à dispositions des véhicules pour ses employés et agents.
- L'autopartage en tant que **service** ; un service de location de (très) courte durée, à l'heure ou la journée, de véhicules à des clients inscrits comme abonnés au service.

| | L'autopartage particuliers | entre L'autopartage en boucle | L'autopartage en libre-service intégral ou autopartage flottant |
|---------------------------------------|--|--|---|
| Description | Il permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture, et aux locataires de disposer de voitures de tous genres, volumes et âges. L'emplacement des voitures est aussi plus souple puisque le service se développe partout où des particuliers proposent des véhicules. | Les véhicules sont liés à une station fixe où l'on peut les prendre et où l'on doit les retourner. | Pas besoin de réservation, l'utilisateur prend et rend un véhicule dans une vaste zone, souvent à l'échelle d'une ville entière, là où la signalisation le permet. Un site internet et/ou une application smartphone permettent d'accéder au véhicule et de le rendre en fin de trajet. |
| Opportunité pour le territoire | Forte il y a des véhicules qui sont rarement utilisés (personnes âgées, seconde voiture d'un ménage). | Moyenne le service proposé est intéressant mais doit être implanté sur un lieu stratégique du territoire. | Faible Le territoire est trop étendu. |

6.7 Retour d'expérience de véhicule électrique en autopartage

FICHE REX



Véhicules électriques en autopartage libre-service

CC du mont des Avaloirs (CCMA)(Mayenne)
16 000 habitants
26 communes (ville centre 2300 habitants)

Depuis 2017, la CC possède **2 voitures électriques en autopartage dans deux communes**, utilisables entre 6h et 22h. Elles ont des emplacements réservés dans les deux communes et une **borne de recharge permet de récupérer les clés avec un code reçu par SMS**.

Pour les usagers, cela revient à 5 € la demi-journée et 8 € la journée, avec une autonomie permettant de parcourir 120 km.

Pour la collectivité, ce service représente environ 50 000 € d'investissements, financés par le TEPOS: véhicules, borne de recharge et borne clé et plateforme informatique).

Quant au frais de fonctionnement, cela revient à la collectivité à 150 € par mois, hors location des batteries



Gestion par la communauté de communes

AR Prefecture

047-200068948-20230920-DE_092_2023-DE
Reçu le 26/09/2023

