

# LE COVOITURAGE

## DÉFINITION :

**Le covoiturage est l'utilisation par plusieurs personnes et à tour de rôle dans la position de conducteur (ou pas), d'une seule voiture pour effectuer le même trajet. De nombreux sites Internet et plateformes favorisent l'organisation de ce type de dispositif (70 millions d'utilisateurs sur le site « BlablaCar », leader mondial du covoiturage).**

## INCONVÉNIENTS :

La pratique du covoiturage entraîne une dépendance des trajets (itinéraires et horaires) proposés par les conducteurs, la possibilité d'annulation au dernier moment d'un trajet ou d'un retard important du conducteur (ou d'autres participants) ainsi que l'obligation de partager un trajet avec des inconnus, ce qui peut être un frein pour bon nombre de personnes. Il est possible que le covoiturage soit organisé avec des personnes qui se connaissent bien.

## AVANTAGES :

Le covoiturage offre la possibilité, à toutes échelles et sur toutes distances, de se déplacer à moindre coût (partage des charges à minima liées au coût du carburant et des frais de péage). La pratique du covoiturage contribue à la protection de la planète, en partageant son véhicule (et donc son impact écologique négatif). La possibilité d'effectuer un trajet irréalisable autrement qu'en voiture (pas de, desserte en transport en commun, éloignement) est également un argument de taille, tout comme le renforcement du lien social et l'entraide produite par ce dispositif.

## BONNES PRATIQUES POUR OPTIMISER LE COVOITURAGE :

- ▶ La collectivité peut concevoir un schéma territorial de covoiturage (avec création d'aires réservées au covoiturage, des solutions de rabattement vers les stations de transports collectifs, des parkings relais, etc.).
- ▶ Cibler une communication et un soutien dans les pôles d'emplois, comme les hôpitaux, les zones administratives ou les grandes zones d'activités. Egalement la possibilité d'organiser des rencontres entre potentiels utilisateurs (par exemple un speed dating), qui permettraient de lever les freins psychologiques au covoiturage et encourageraient le passage à l'acte.
- ▶ Cibler les regroupements de covoitureurs potentiels: en donnant la possibilité de limiter sa recherche en ligne au « cercle de confiance » de covoitureurs, à l'échelle de son entreprise, de sa zone d'activité, ou de son quartier.
- ▶ Une façon de donner des gages de qualité et de fiabilité est le système de « notation » des conducteurs et des passagers qui sont de fait interdépendants (déjà pratiqué par des sites de covoiturage).

# L'AUTOSTOP ORGANISÉ

## DÉFINITION :

**L'autostop est un moyen de transport informel, où un automobiliste seul ou accompagné accepte de transporter une personne ou plus faisant un signe conventionnel au bord de la route.**

**Le stop dit organisé, est aujourd'hui encouragé par une vingtaine de dispositifs publics ou associatifs en France, comme Rézo Pouce, ce qui permet de compléter les offres de transports collectifs et de légitimer une forme de covoiturage spontanée mais sécurisée. Les utilisateurs sont alors membres du même réseau d'autostop. Le dispositif fonctionne par des arrêts d'autostop signalisés.**

## INCONVÉNIENTS :

L'implantation du dispositif peut faire face à des blocages institutionnels, car son élargissement dépend de l'accord du Conseil départemental pour équiper les arrêts de bus mais aussi de ses financements. Le nouveau concept de stop sécurisé reste à intégrer, et doit passer par une mise en pratique par l'utilisateur. Les équipes organisatrices de l'autostop, constituées uniquement de bénévoles, connaissent des difficultés financières et d'essoufflement.

## AVANTAGES :

L'autostop a sa place dans les zones peu denses insuffisamment desservies par les transports en commun, pour la mobilité des jeunes et des personnes non motorisées en particulier. Il est particulièrement pertinent pour effectuer les derniers kilomètres depuis la station de transports publics. Ce système fonctionne bien là où les collectivités souffrent d'un manque de moyens pour développer d'autres services de mobilité. Le coût modéré du service apporté par la structure publique est, parallèlement aux préoccupations sociales et environnementales, un argument de taille pour les communes et départements du milieu rural.

## EXEMPLES :

- ▶ Le dispositif est géré par un comité de pilotage très élargi du dispositif d'autostop, comprenant acteurs de la mobilité (AOT, SNCF...), de l'action sociale, des collectivités et des associations locales. Ce type de projet novateur devra bénéficier d'un portage politique pour s'institutionnaliser.
- ▶ L'autostop doit être envisagé comme une solution intégrée qui ne se substitue pas aux modes de transports collectifs classiques. Ce principe est au cœur du dispositif Rézo Pouce, avec par exemple des arrêts d'autostop en bout de ligne de transports urbains pour faciliter l'enchaînement des deux modes.
- ▶ Qu'elle soit à l'initiative d'une association citoyenne ou de la collectivité, le dispositif d'autostop ne peut fonctionner sans une campagne de communication visant à véhiculer une image positive de l'autostop, auprès des collectivités comme auprès des particuliers. La communication et l'animation régulières, grand public et disséminées sur l'ensemble du territoire sont cruciales pour créer une masse critique d'autostoppeurs. L'effort de communication intégré à la stratégie Rézo Pouce explique son succès comparativement à d'autres dispositifs.

# L'AUTOPARTAGE

## DÉFINITION :

**Service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture « à la carte », moyennant une adhésion préalable au service et la réservation avant chacune des prises du véhicule. Les membres d'un service d'autopartage se partagent l'usage d'un parc de véhicules dont ils ne sont pas propriétaires.**

## INCONVÉNIENTS :

Le besoin d'un véhicule de façon ponctuelle est potentiellement plus faible en zone rurale qu'en zone urbaine même s'il concerne tout de même une part non négligeable de la population. Le modèle classique de mise à disposition de véhicules (autopartage en libre-service, autopartage en boucle, organisé par la collectivité ou un opérateur) n'est donc pas recommandé aux territoires peu denses.

## AVANTAGES :

Cette forme de service permet de mutualiser les véhicules, et par là, de diminuer le nombre de véhicules par foyer. Ainsi les ménages sont incités à s'orienter au quotidien vers d'autres modes de transports et à ne recourir à la voiture qu'occasionnellement.

Les avantages sont nombreux : économies réalisées grâce à la mutualisation des charges, la possibilité d'effectuer un trajet irréalizable autrement qu'en voiture (pas de desserte en transport en commun, éloignement) renforcement du lien social et entraide, contribution à la protection de l'environnement, souplesse d'utilisation...

**L'autopartage entre particuliers** semble particulièrement adapté en milieu rural, par la mise en commun des seconds véhicules avec d'autres ménages.

## EXEMPLES :

- ▶ La collectivité peut mettre à disposition des citoyens adhérents à une association locale d'autopartage les véhicules des flottes publiques de la commune, pour l'utilisation privée le week-end quand ceux-ci ne sont pas utilisés par les employés municipaux.
- ▶ La collectivité installe un véhicule en autopartage, à destination des professionnels et/ou des habitants. La commune rurale Pélussin a tout juste mis à disposition de ses habitants et des employés municipaux une voiture accessible en libre-service au centre du village. Au-delà de la mise à disposition de cette voiture, la commune montre l'exemple et peut inspirer d'autres expériences entre particuliers.
- ▶ La collectivité lance un appel à projet citoyen sur la mobilité. La communauté de communes du Val d'Ille soutient et accompagne les initiatives privées d'autopartage, en particulier pour les aspects techniques (organisation pratique de l'autopartage), financiers (aide à l'acquisition du véhicule), et juridiques (conseils sur les responsabilités et les assurances, contrat privé).

# LE TRANSPORT À LA DEMANDE

## DÉFINITION:

Le transport à la demande offre une nouvelle solution de mobilité aux zones rurales mal desservies par les transports en commun classiques, permettant une mobilité directement depuis le domicile jusqu'au lieu d'intérêt souhaité. Le Transport à la demande (TAD) est avant tout un mode de transport en commun, comme le bus. Mais contrairement à ces services, les itinéraires et les points d'arrêts des TAD sont fixés en fonction des réservations des usagers. Ces derniers vont ainsi réserver leurs trajets jour après jour, depuis leur domicile jusqu'à un quelconque lieu d'intérêt. Un opérateur (ou système automatisé) se charge alors de la réservation, de la planification et de l'organisation afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs concernés, soit à un point de rendez-vous, soit à domicile. Les opérateurs de transports à la demande utilisent généralement des voitures, des vans ou des minibus qui accueillent entre 4 à 20 passagers.

## INCONVÉNIENTS:

Pour certains transports à la demande, la réservation doit s'effectuer un jour ou plusieurs jours à l'avance.

## AVANTAGES:

Les services de transport public dits traditionnels éprouvent parfois des difficultés à desservir certaines zones rurales à faible densité: pas assez d'usagers, circulation complexe, etc. Le transport à la demande permet pour les collectivités territoriales d'assurer le déplacement et la mobilité des habitants du territoire (pour se rendre chez le médecin, aller au marché, se rendre à une gare...) sans pour autant développer une offre de transport public continue, parfois sous-utilisée et très coûteuse. Le transport à la demande va aussi intervenir dans le cadre du transport de personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, avec des chauffeurs formés, traduit comme un mode de déplacement secondaire et complémentaire.

Le TAD utilise de plus en plus de plateformes sur internet, ce qui permet de réduire les délais de réservations qui étaient auparavant parfois de plus de 48 heures (un service le dimanche devait être réservé le vendredi avant 17h00), à quelques minutes. Le service est parfois assuré par des taxis.

### Les différentes formes de transports à la demande (TAD)

Forme du TAD	Où et pour qui ?
Système de <b>ligne virtuelle</b> : un itinéraire relie des arrêts pré-définis, et desservis à la demande.	Le service est concentré géographiquement, moins coûteux en raison du kilométrage limité, mais moins adapté aux territoires multi-polarisés.
Système de <b>porte-à-porte</b> : le transporteur prend l'utilisateur à son domicile.	Plus coûteux, intérêt plutôt social qu'environnemental.
Desserte de <b>porte à arrêt</b> .	La prise en charge à domicile multiplie les détours. Permet d'amener des personnes non mobiles aux lieux de vie, de santé et d'achats et donc d'économiser des déplacements sanitaires à domicile.
Desserte d' <b>arrêt à arrêt mais horaires en fonction de la demande</b> .	Pertinent pour des milieux moyennement denses, en remplacement d'une ligne régulière par exemple.

## EXEMPLES:

- **Le service de Taxi TER à la demande (TAD)** assure l'acheminement des voyageurs entre certaines communes et la gare desservie la plus proche, et inversement. Il permet aux habitants de faciliter leurs déplacements en TER par un rabattement vers la gare la plus proche. En Bourgogne - Franche-Comté, il est possible de réserver ce taxi TER en appelant Mobigo. [viamobigo.fr](http://viamobigo.fr) - 30 communes en Bourgogne-Franche-Comté.
- **Lignes de marché dans la Nièvre et l'Yonne**: ce transport collectif emmène l'utilisateur dans la ville la plus proche pour se rendre au marché, faire ses courses, ses démarches administratives... Fréquences différentes selon les lignes.
- **Transport routier à la demande**: c'est un transport collectif en petits véhicules. L'utilisateur doit réserver son voyage à l'avance par appel téléphonique. Le conducteur vient le chercher à son domicile pour l'emmener au bourg le plus proche, que ce soit pour ses rendez-vous médicaux, ses loisirs, ses achats, ses courses, ses démarches administratives - près de 500 communes desservies par le transport à la demande dans le Jura - 226 communes dans la Nièvre.

# L'ACCOMPAGNEMENT ET LA SENSIBILISATION

## DÉFINITION :

Tous les retours d'expériences témoignent de l'importance déterminante des campagnes de communication et d'information locales et nationales pour le développement des mobilités alternatives. Pour familiariser une population à un nouveau service de mobilité ou redynamiser celui-ci, voire atteindre une masse critique d'utilisateurs, il convient de développer un plan de communication pour le lancement et le développement du dispositif. Mais il est possible d'être très inventif en la matière, voire de penser de vrais accompagnements individualisés ou de structures (entreprises, collectivité, associations...)!

## INCONVÉNIENTS :

Un usager potentiel éprouvera de l'intérêt pour un service après en avoir entendu parler un certain nombre de fois. Il faut donc s'armer de patience pour que de nouvelles initiatives infusent les esprits! De plus, la communication ne résout pas tous les problèmes et les changements de pratiques passe souvent par le temps long, des incitations ou encore un accompagnement individualisé.

## AVANTAGES :

La communication ou l'accompagnement sera d'autant plus efficace qu'il abordera les atouts des nouvelles pratiques afin de sensibiliser différents profils: les économies réalisées (pour l'usager, les entreprises); les émissions évitées (climat et pollution de l'air et santé); la diminution de la congestion; la convivialité; la santé.

Mais le meilleur entraînement reste celui qui est fait par un proche, un amis, un parent, qui propose de découvrir la pratique!

## EXEMPLES :

- ▶ **Concours, challenges ou défis de la mobilité**, on retrouve partout en France ce type d'initiatives, organisées sur une ou plusieurs journées. Des appellations différentes, des modalités de participation spécifiques à chaque territoire mais un seul but commun: sensibiliser et valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.
- ▶ **Semaine européenne de la mobilité, festivals...**: les meilleures opérations de communication restent les actions de rue (débarquement d'ours blancs, pièces de théâtre...), les jeux et tests autour des services de mobilité, les tirages au sort, etc.
- ▶ **Les maisons, plateformes ou agences de mobilité** sont des centres tous publics dédiés à la mobilité. Elles proposent de l'information via un centre d'appels et des services à la mobilité (conseils, formations, prêt de véhicules, covoiturage, aides financières). Leur objectif principal est de garantir le droit à la mobilité pour tous et de diminuer le recours à la voiture et l'autosolisme. Et pourquoi rendre ces maisons plus... mobiles, pour toucher le plus grand nombre?!
- ▶ **Accompagner les ménages** de façon individualisée, en 4 phases: 1) bilan des déplacements en termes de coûts et d'émissions pré- et post-expérimentation, 2) proposition d'alternatives, 3) suivi régulier et individuel, 4) travail en groupe.
- ▶ **Communication ponctuelle**, articles dans les médias, lettres communales, affichage, radio... Mais aussi supports de communication pertinents: kit du covoitreur, charte graphique visible, campagnes ludiques et positives...

# L'INTERMODALITÉ ET LES CENTRALES DE MOBILITÉ

## DÉFINITION:

Les aires de regroupement multimodales sont des surfaces aménagées et sécurisées pour les véhicules des covoiturés. Les aires multimodales accueillent aussi les voyageurs venus à vélo (dans des box) ou les usagers des bus (arrêt accolé à l'aire de covoiturage, ce qui permet de mutualiser les abris).

Une centrale de mobilité est un lieu d'information destiné à répondre à la demande des usagers des transports à l'échelle d'une agglomération, de la communauté de communes, du département ou de la région. Elle diffère des agences ou maisons locales de la mobilité qui sont un lieu d'information physique.

La mission de la centrale de mobilité consiste à donner des informations sur tous les modes de transports collectifs pour tous les types de trajets et ainsi faciliter les déplacements des usagers sans recours à la voiture individuelle. En Bourgogne-France-Comté, le site [viamobigo.fr](http://viamobigo.fr) joue ce rôle.

## INCONVÉNIENTS:

Certaines collectivités craignent la dispersion des informations et des potentiels usagers du covoiturage avec la multiplication des sites de mise en relation et d'information. L'enjeu réside donc dans la synchronisation et le partenariat des différentes centrales. Il est indispensable que les centrales de mobilité se coordonnent pour fournir des informations fiables et actualisées, voire même circonstanciées (pour celles fonctionnant en temps réel).

## AVANTAGES:

Les centrales de mobilité doivent aller vers un système de recherche d'itinéraires d'adresse à adresse le plus simplifié et direct possible, tout en combinant la totalité des modes et services de transports disponibles sur le territoire: TER, autocars et lignes départementales, transports urbains (métro, bus, tram), transport à la demande, navettes, covoiturage, vélo, autopartage ou vélo en libre-service, parking relais.

La région semble être l'échelle la plus pertinente pour construire une centrale d'information multimodale intégrée, à condition que toutes les autorités organisatrices coopèrent!

## EXEMPLES:

- ▶ **La centrale de mobilité MOBIGO** est l'un des systèmes d'information multimodale (SIM) régional les mieux intégrés en France. Il vous aide à organiser vos déplacements, quel que soit le mode emprunté (train, bus, tram, car, vélo, covoiturage, autopartage, taxi, transports à la demande...) et vous donne toutes les informations relatives au transport public et alternatif à la voiture individuelle? C'est aussi une centrale d'appels, disponible du lundi au samedi de 7h à 20h.
- ▶ **L'originalité de « PACA Mobilité »**, comme chez d'autres régions côtières, réside dans la possibilité d'intégrer le bateau dans la recherche d'itinéraire. La région a déjà mis en place une carte unique « Zou! » pour les trains et les transports interurbains sur certains territoires. Par exemple: 33 €/mois pour voyager en illimité sur les TER Provence-Alpes-Côte d'Azur et en tramway et bus sur les lignes à tarification urbaine du territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur.

# LES VÉHICULES AUTONOMES

## DÉFINITION :

**Un véhicule autonome est un véhicule automobile apte à rouler, sur route ouverte, sans intervention d'un conducteur. Aujourd'hui, il existe de nombreuses expérimentations en France comme à l'étranger visant à déployer dans un avenir proche les véhicules autonomes sur les territoires.**

**Il convient de distinguer un usage particulier des véhicules autonomes des différents usages partagés. Plusieurs types de mobilité autonome sont ainsi envisagées par les expert.e.s, les industriels et les pouvoirs publics: des voitures autonomes individuelles, des navettes autonomes disponibles à la demande transportant plusieurs personnes, des transports en commun (bus, mini-bus, etc.) autonomes, véhicules de livraison autonome...**

## RISQUES :

Le déploiement des véhicules autonomes soulève de nombreuses questions techniques, légales, juridiques et sociétales qui restent non résolues et en traitement, par exemple, la question de la responsabilité juridique en cas d'accident, la protection des données personnelles des utilisateurs, la possibilité du piratage informatique des véhicules, l'avenir professionnel des chauffeurs.

Les participants à un récent débat citoyen en France, un des risques principaux identifié et que l'usage de ces véhicules sans conducteurs soient réservés aux plus nantis, car à l'achat ces véhicules sont plus chers. Une attente forte exprimée est que ces véhicules permettent une meilleure mobilité pour tous.

## BÉNÉFICES ATTENDUS :

Lors de ce même débat citoyen, il est apparu que les habitants des territoires ruraux étaient plus ouverts à ce type de véhicules que ceux des villes. Plusieurs explications sont avancées: le niveau de service actuel dans les territoires ruraux est faible, et les véhicules autonomes n'ayant pas de coût de conduite, ils pourraient être une opportunité pour mettre place de nouveaux services. En milieu rural, le déploiement des véhicules autonomes pourrait rendre la mobilité plus accessible, par exemple pour les personnes ne pouvant pas ou plus conduire (les enfants, les personnes âgées). En complément des transports en commun, un système de navettes autonomes pourrait permettre la liaison entre les zones d'habitations et les bouts de lignes de transport public ou les centres des bourgs. Il pourrait aussi permettre des livraisons.

## EXEMPLES D'EXPÉRIMENTATION EN MILIEU RURAL :

Les expérimentations et projets en cours concernent plutôt des territoires restreints au sein des villes (comme par exemple les navettes autonomes sur les campus universitaires à Lille et Rennes), quelques initiatives naissent dans les territoires ruraux :

- ▶ L'expérimentation « Inventons une mobilité durable pour les territoires ruraux » dans la Communauté de Communes Loire, Vignobles et Nohain et son bassin de vie (30 communes au total), en Bourgogne-Franche-Comté, vise à mettre en place sur le territoire différents modes de transports innovants, et comprend l'étude d'un déploiement de véhicules intelligents, autonomes (Navette, transport à la demande basé sur des véhicules autonomes...)
- ▶ Dans la stratégie lancée en 2018 par la Métropole de Rouen Normandie, un des principaux enjeux de l'expérimentation sur le territoire est de trouver de nouvelles solutions pour desservir la part de 40 % de ses habitants qui n'ont pas accès aux transports collectifs, notamment en milieu rural.

# L'ACCÈS AUX SERVICES

## DÉFINITION :

Face aux enjeux de déplacements, les réponses ne sont pas toujours directement liées au développement de dispositifs alternatifs aux véhicules motorisés.

La réflexion passe également par les politiques d'aménagement du territoire afin de réduire les besoins de déplacements et des distances à parcourir pour accéder à l'emploi, mais aussi consommer, se soigner, se divertir, accéder aux différents services, etc. Les Conseils régionaux sont compétents en matière d'aménagement du territoire, de développement territorial. Ils interviennent dans le champ de l'accès aux services sur leur territoire.

## EXEMPLES :

- ▶ **Le commerce itinérant** se déplace d'un bourg à l'autre pour vendre un ou plusieurs types de produits ou services. Aide aux personnes isolées et non motorisées, le prix des produits tient néanmoins compte du coût du transport. Ce type de service relève de l'initiative privée mais la collectivité peut se positionner comme facilitatrice, en mettant à disposition du commerçant un véhicule adapté par exemple ou en communiquant sur le sujet. Autre service qui se développe: la livraison à domicile (alimentation, santé...)
- ▶ **Le point multiservices** est un « espace de services » installé dans une entreprise commerciale ou artisanale à dominante alimentaire (épicerie, restaurant, boulangerie) situé dans une commune de moins de 2000 habitants. Il met à la disposition de la population, grâce à un partenariat établi au niveau régional avec des organismes privés et publics, une gamme de services en complément de son activité: relais SNCF, petites annonces, info transport, retrait d'argent, téléphonie mobile... En Auvergne, 100 entreprises hébergent un Point Multi-Services. Chaque Point Multi-Services est équipé d'une signalétique type, d'une imprimante et d'un ordinateur.
- ▶ **Les centrales de services publics** donnent accès à différents services essentiels sous forme de guichet unique. Cela requiert un travail de coordination d'acteurs de domaines différents que la collectivité locale peut jouer dans le cadre de sa politique communale sociale ou intercommunale. 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
- ▶ **L'incitation au télétravail**, qui peut être envisager au domicile des salariés et travailleurs, mais également au sein de télécentres, ou grâce au développement de tiers lieux, notamment dans les territoires périurbain ou ruraux. Au-delà de bénéfices certains sur la qualité de vie, le télétravail reste discuté sur deux points: sa capacité à réduire significativement nos émissions de gaz à effet de serre globales et sa restriction à certaines catégories d'emplois.

## POINTS DE VIGILANCE :

Afin de limiter les déplacements en voiture, il est souhaitable de localiser les points multiservices et les centrales de services à proximité d'un arrêt de transport collectif de type transport à la demande ou bien une halte TER en milieu périurbain.

# AIDE FINANCIÈRE

## DÉFINITION:

**Des aides sont actuellement mises en place pour aider financièrement les citoyens dans leurs déplacements au quotidien, ainsi que pour les encourager à acquérir des véhicules favorisant des pratiques plus écologiques.**

## EXEMPLES D'AIDES:

Chèques/tickets mobilité: des chèques qui peuvent être déclinés de différentes manières: pour indemniser les salariés dépendant de leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail, un chéquier mobilité à utiliser dans les transports en commun pour favoriser les déplacements des personnes en recherche d'emploi...

Indemnités kilométriques vélo: la possibilité de prise en charge de la part des entreprises du secteur privé de la totalité ou d'une partie des frais engagés par le salarié pour ses déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre sa résidence habituelle et son lieu de travail.

Des aides financières au permis de conduire:

- Pôle emploi prend en charge totalement ou partiellement, sous certaines conditions, les frais d'apprentissage du permis de conduire (permis B). Cette aide est une aide financière à la recherche d'un emploi: elle doit lever le frein à la reprise d'un emploi que représente le fait de ne pas être titulaire du permis de conduire.

- Les Missions locales - Elles disposent de crédits pour donner des aides financières, notamment dans le cadre d'un projet professionnel particulier. A chacune ses propres critères, il est parfois nécessaire d'avoir obtenu son code de la route au préalable.

- Les collectivités territoriales - Les communes, Départements ou Régions peuvent également participer au financement du permis de conduire des personnes en recherche d'emploi et dont le projet professionnel nécessite l'obtention de celui-ci.

Deux types d'aides à l'acquisition d'un véhicule sont mis en place par le gouvernement:

Le bonus écologique: Si vous êtes majeur et domicilié en France, une aide, dite bonus écologique, vous est versée lors de la 1<sup>re</sup> immatriculation en série définitive d'une voiture particulière ou d'une camionnette électrique neuve achetée ou louée (avec option d'achat ou pour une durée d'au moins 2 ans) ainsi que d'un 2 roues, d'un 3 roues ou d'un quadricycle électrique neuf acheté ou loué (avec option d'achat ou pour une durée d'au moins 2 ans).

La prime à la conversion: elle est applicable pour l'achat ou la location d'une voiture particulière (ou camionnette, 2 ou 3 roues ou quadricycle électrique) si, dans le même temps, vous mettez à la casse un ancien véhicule diesel ou essence. Le nouveau véhicule peut être une voiture particulière ou une camionnette, ou un 2 ou 3 roues ou un quadricycle électrique. Cette prime s'ajoute à l'aide dite bonus écologique.

## EXEMPLES :

- ▶ Le **Val de Marne** a mis en place un chéquier mobilité: une aide mensuelle au transport pour favoriser les déplacements des personnes en recherche d'emploi. Cette aide se présente sous la forme d'un chéquier d'une valeur de 72 euros, comprenant 9 chèques de 8 euros chacun, à utiliser dans les transports en commun d'Île-de-France.
- ▶ La tarification solidaire TER en **Bourgogne-Franche-Comté**: cette tarification solidaire est valable sur l'ensemble des trajets TER en Bourgogne Franche Comté, y compris sur la liaison entre Dijon, Laroche-Migennes et Paris. Elle se décline en deux offres:
  - La carte « tarif réduit solidaire »: pour les bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C), et les jeunes en Parcours Contractualisé d'accompagnement vers l'Emploi et l'Autonomie (PACEA) ou bénéficiaires de la Garantie Jeune avec une mission locale de Bourgogne-Franche-Comté. Gratuite et valable un an, elle offrira 75 % de réduction sur tous trajets en TER, quel que soit le motif de déplacement.
  - Le billet à « tarif réduit recherche emploi »: pour tous les demandeurs d'emploi inscrits dans une agence Pôle emploi de Bourgogne-Franche-Comté. Il offrira 75 % de réduction pour des trajets allers-retours en TER effectués dans le cadre d'une recherche active d'emploi (entretien d'embauche, prestation Pôle emploi, etc.).
- ▶ Le département des **Pyrénées-Atlantiques** a mis en place une Aide au permis (B). En fonction des ressources, cette aide est à hauteur de 400 €, 800 € ou 1 200 €. Elle est attribuée aux jeunes de 17 à 25 ans sous conditions de ressources et appartenance aux catégories suivantes: diplômés (liste des diplômes éligibles sur le site [aidepermisdeconduire.fr](http://aidepermisdeconduire.fr)), suivi en mission locale ou en mission de service civique.
- ▶ La **Métropole Nice Côte d'Azur** met en place un dispositif d'aide face à la hausse des prix des carburants. Cette aide peut être allouée aux résidents de Nice, dont le revenu brut est inférieur ou égal à deux fois le smic, se trouvant dans l'obligation d'utiliser leur voiture pour se rendre sur le lieu de travail (se trouvant à minimum 10 km de leur domicile).

# LES MOBILITÉS DOUCES

## DÉFINITION:

Les principaux modes actifs (qui font appel à l'énergie musculaire) ou mobilités douces sont la marche et le vélo. Aujourd'hui le vélo est identifié comme un moyen de déplacement en plein essor dans les villes mais qui n'a pas sa place dans les milieux peu denses. Alors qu'il y a 20 ans, les centres urbains étaient trop dangereux pour la pratique du vélo tandis qu'elle représentait un moyen de transport économique dans les campagnes. Si le vélo ne peut remplacer la voiture à lui tout seul en territoire rural, il peut certainement se développer dans le cadre d'une mobilité intermodale (l'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement).

Depuis dix ans, les vélos électriques ainsi que des vélos « augmentés » (pour transporter les enfants par exemple) se développent fortement. Ils ont permis d'augmenter significativement les distances pouvant être parcourues avec moins d'effort, et de rendre le vélo plus compétitif sur des distances de 10 km et plus, y compris en territoires vallonnés.

## INCONVÉNIENTS:

Les itinéraires cyclistes sont souvent insuffisants pour offrir un transport de substitution efficace à la voiture et trop peu connus et coordonnés avec les politiques locales et régionales pour jouer un rôle dans la transition énergétique au niveau local. En milieu peu dense, les zones d'habitations et d'emploi étant dispersées sur le territoire, il est difficile de grouper des actifs souhaitant effectuer un même trajet à vélo (dans le cadre de la pratique des bus cyclistes par exemple, permettant à des personnes de se regrouper pour aller au travail à vélo).

## AVANTAGES:

Les avantages de se déplacer à vélo sont nombreux:

- ▶ c'est bon marché: pas besoin de faire le plein, pas de taxes ou d'assurances, peu de frais d'entretien ou de réparation, pas de parking coûteux;
- ▶ c'est bon pour la santé: permet de réduire les accidents cardio-vasculaires et l'obésité, augmentent l'espérance de vie en bonne santé;
- ▶ c'est bon pour l'environnement: pas de rejets de gaz à effet de serre, de microparticules ou d'émanation toxiques, pas de bruit, amélioration de la qualité de vie de tous;
- ▶ c'est bon pour l'économie de proximité;
- ▶ c'est le complément idéal des transports publics.

## EXEMPLES :

- ▶ En parallèle du travail d'aménagement et de sensibilisation pour le développement des modes actifs, la communauté de communes du Val d'Ille a mis en place un parc de 80 vélos à assistance électrique, réservables pour différentes périodes entre un mois et un an. L'entreprise peut prendre en charge la moitié du coût au titre du remboursement obligatoire de 50 % des abonnements aux services publics de location de vélos. Environ 80 % des vélos sont loués pour parcourir des distances longues de 5 à 10 km généralement sur des trajets domicile-travail pour 80 % des utilisateurs.
- ▶ Le schéma régional de véloroutes et voies vertes de la région auvergnate prévoit de mailler le territoire de façon à relier villes et territoires ruraux, en particulier là où il n'y a pas de transports collectifs.
- ▶ La Communauté de communes Marenne Adour Côte Sud dans les Landes a suivi ces orientations pour aboutir à un maillage cohérent de liaisons douces sur le territoire. Ainsi les 23 centres bourgs sont reliés entre eux et vers les principaux pôles structurants et d'intérêts (économiques, de loisirs, touristiques, éducatifs...) du territoire, ainsi que vers les gares TER et les territoires voisins. Elle a de plus veillé à sécuriser des itinéraires attractifs.

## MOTS CLÉS

**Les véloroutes** sont des itinéraires cyclistes de moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les territoires entre eux et traversant les agglomérations dans des conditions de sécurité.

**Les voies vertes** sont des aménagements polyvalents en site propre, réservés aux déplacements non motorisés, à visée touristique.