



ACTION 21 MOB.C

PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ POUR TOUS

PRIORITÉ ++++

COÛT €€€€

2021

2027

>> ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1.3 Inciter les entreprises à réduire leurs consommations

3.1 Développer les mobilités alternatives au « tout-voiture »

4.2 Mobiliser et sensibiliser les citoyens

>> ÉTAPES

Dès 2022 : étude de programmation pour la Mossig et le Vignoble, et la Vallée de la Bruche

À horizon 2023 : premières ébauches de bouquets de services

>> ACTEURS

LES PORTEURS

Autorités Organisatrices de la Mobilité (Communautés de Communes)

PETR pour l'expertise et l'accompagnement

LES PARTENAIRES

Prestataires

Région Grand Est (programme AdVenir)

État-France Mobilités

>> ENJEUX

Les transports en commun « classiques » ne peuvent être la seule option pour répondre aux problématiques de la mobilité et de pollution sur le territoire. Leur développement est cher et peu adapté aux villages excentrés pour lesquels un cadencement fort ne pourrait être garanti. Ainsi, la mise en œuvre de solutions multiples et adaptées à chaque situation est un complément qui permettrait l'accès à la mobilité pour tous, tout en limitant l'utilisation de voitures dormantes consommatrices de ressources et de surfaces.

Outre permettre une mobilité pour tous en tout lieu sur le territoire, les nouveaux services de mobilité doivent être lisibles et surtout ne doivent pas concurrencer les systèmes de transport collectifs aujourd'hui efficaces. La bonne articulation avec l'action MOB.B et l'action MOB.D est donc primordiale.

>> DESCRIPTIF SYNTHÉTIQUE

L'objectif est de proposer une solution alternative à l'usage du véhicule thermique seul à tout habitant et toute entreprise du territoire. Ces services doivent être cohérents, répondre à la demande, sans pour autant être en concurrence avec les autres modes. Il s'agit donc de lancer un programme de bouquet de services de mobilité à horizon proche.

4 solutions sont ici proposées :

- ✓ La mise en œuvre de services de Transport à la Demande complémentaires aux autres offres, et articulées de manière logique. Chaque système peut être différent, et s'adapte à la situation particulière de chaque territoire.
- ✓ Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre, par la création de systèmes et d'outils simples, sans pour autant concurrencer le réseau structurant et en évitant la surabondance de services illisibles pour la population.
- ✓ Accompagner le développement de la mobilité électrique.
- ✓ Expérimenter des stations d'autopartage dans les zones reculées.



>> PROPOSITION DÉTAILLÉE

Voir programme d'actions de l'étude mobilité Bruche Mossig - juillet 2021.

Les transports en commun « classiques » sont des éléments structurants du territoire. Mais ils ne répondent pas à la desserte de chaque commune du territoire nécessaire à l'évolution des pratiques de mobilité. De même, ils représentent un coût très important tant en investissement qu'en fonctionnement.

Ainsi, pour que chaque citoyen se sente concerné par le sujet de la mobilité et pour avoir un service proposé pour tous, il est nécessaire de proposer de nouvelles options qui permettront à chacun de se déplacer différemment. 4 solutions à intégrer dans un bouquet de services de mobilité ont été identifiées.

✓ Proposer des services de Transport à la Demande complémentaires aux autres offres

Le service Autocom existe déjà sur le territoire de la CCRMM. L'objectif est de faire évoluer ce service et d'en proposer d'autres sur le territoire, différenciés selon la zone et leur interaction avec les transports collectifs (détail disponible dans l'étude mobilité). Chaque système doit être pensé spécifiquement pour répondre au besoin de la population.

✓ Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre

Aujourd'hui, le taux de remplissage des voitures est de 1,2. Cela signifie que la très grande majorité des voitures ne présentent qu'une personne à leur bord. Le développement fort du covoiturage est donc un excellent levier de réduction du nombre de véhicules. Seulement le covoiturage est un sujet complexe à mettre en œuvre sur un territoire.

Il peut être organisé/anticipé ou réalisé de manière spontanée, informel ou via un opérateur de mise en relation, indiqué par panneau lumineux ou inclus dans une offre de stationnement, etc. Il existe pléthore d'opérateurs de covoiturage, correspondant à chacune de ces caractéristiques. Cela représente un système très difficilement lisible par le citoyen. L'objectif ici est donc de caractériser précisément le besoin du territoire, afin de trouver le ou les systèmes de covoiturage les plus cohérents, tout en ne concurrençant pas les autres modes.

Un bon moyen d'articuler transports en commun et covoiturage est la solution du covoiturage en ligne, proposé par les prestataires Ecov ou La Roue Verte par exemple, qui consiste à l'implantation de bornes de signalisation le long ou autour d'un axe prédéfini. La RD422 ou le rabattement vers la Vallée de la Bruche semblent être des lieux favorables pour cette implantation.

L'infrastructure adéquate, si nécessaire, doit être adaptée en conséquence pour que la visibilité du système soit bonne et le potentiel détournement des conducteurs soit le plus réduit possible.

✓ Accompagner les territoires sur les nouvelles énergies

La majorité des trajets parcourus en France, notamment sur le territoire du PETR, ne dépassent pas les 20 km. En parallèle, de nombreuses réglementations évoluent en France pour favoriser les énergies non fossiles. Mais l'aspect psychologique est encore très présent dans ce développement : peur d'une faible autonomie, aspects environnementaux non compris par la population malgré de nombreuses études y montrant un réel intérêt dans le cas où la transition énergétique est enclenchée, coût (bien que celui-ci soit inférieur au prix moyen des SUV en France), etc.

Selon le scénario de transition énergétique en France, le cycle de vie total (fabrication - utilisation - fin de vie/recyclage) d'un véhicule électrique en France est de 12 à 26 tCO₂ contre 33 à 46 tCO₂ pour l'équivalent thermique.

En effet, les gaz à effet de serre émis par la construction d'un véhicule électrique sont plus élevés qu'un véhicule thermique (moyenne de 10 tCO₂ contre 6 pour le véhicule thermique) mais sur son utilisation le véhicule électrique émet plus de 7 fois moins que son équivalent thermique ; sans compter l'impact sur la pollution de l'air.

Afin de réduire ces freins psychologiques, la mise en place d'un accompagnement sur le développement de l'électromobilité auprès des communes est à mettre en œuvre. Une aide sur le choix du matériel selon l'emplacement et la volonté de la collectivité est donc à diffuser : aucun équipement en centre-ville pour limiter la présence de la voiture, des bornes à recharge lente ou semi-rapide pour les zones d'emplois et équipements publics, des bornes rapides pour la proximité des centres commerciaux.

✓ Développer l'autopartage solidaire

La mobilité solidaire est souvent oubliée par les autorités organisatrices, malgré son intérêt. Il s'agit de définir une solution simple et efficace pour les personnes qui ont des difficultés pour se déplacer, ou qui sont en situation de précarité. Quelques associations ou entreprises sociales et solidaires comme Mobilex ou Wimoov proposent un accompagnement des collectivités sur ce sujet.

>> AMBITION

Proposer des bornes électriques (pour véhicules et vélos) sur les principaux lieux touristiques.

Définir un bouquet de mobilité pour la Vallée de la Bruche et le territoire de Mossig et Vignoble à horizon 2023, après une étude de programmation.

Mettre en œuvre des points de conseil à la mobilité sur quelques gares de la Vallée de la Bruche à horizon 2025.

>> FINANCEMENT

France Mobilités finance par appel à projet l'expérimentation de nouveaux services en milieu rural.

Dans le cas d'investissement, la DSIL et la DETR sont des moteurs intéressants de subvention.

Une partie de l'exploitation peut être financée par les billets ou contributions à la collectivité pour le covoiturage.

Climaxion et le programme Advenir financent la mise en place d'infrastructures de recharge.

Pour le sujet spécifique du TàD, le coût par voyageur et par trajet serait d'environ 10 €.

Pour des lignes de covoiturage, la mise en œuvre d'une ligne d'environ 20 km serait un coût pour la collectivité d'environ 40 000 € par année d'exploitation.

>> EXEMPLES

Agglomération Ardenne Métropole : 149 bornes électriques et 32 véhicules sont mis à disposition de la population. Chaque commune du territoire, à majorité rural, dispose d'au moins une borne publique. Le retour d'expérience d'Ardenne Métropole est le plus complet et ancien en France pour un territoire urbain/rural. Quelques informations complémentaires : ardenne-metropole.fr

Base de données France Mobilités : www.francemobilites.fr

Services d'autopartage : CLEM (Ardenne Métropole, Pays de Nexon, entre autres), Pelussin - Parc du Pilat (en régie), Tinchebray-Bocage (en régie)

Mise à disposition de vélos à assistance électrique : Commune de Guillestre (16 VAE), CC du Haut-Chablais (50 VAE), CC du Thouarsais (25 VAE + 9 vélos)

>> FICHES ACTIONS LIÉES

MOB.A - Affirmer les modes actifs comme solution de mobilité à part entière

MOB.B - Ancrer le réseau structurant de transports en commun

MOB.D - Intégrer la mobilité à la vie du territoire

PRO.A - Développer l'éco-tourisme et le tourisme de pleine nature

PRO.B - Valoriser les bonnes pratiques Climat-Air-Énergie des acteurs privés et publics

SEN.A - Communiquer et sensibiliser les habitants du territoire à la problématique Climat-Air-Énergie

SEN.B - Sensibiliser les industries et artisans à la plus-value économique des actions développement durable

SEN.D - Développer l'offre de télétravail-coworking, sensibiliser tous les acteurs

QUELQUES RESSOURCES UTILES

www.lagazettedescommunes.com/749910/comment-organiser-une-ligne-de-covoiturage

www.lagazettedescommunes.com/750901/covoiturage-les-collectivites-applees-a-la-rescousse

www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq

Séminaire sur les AOM et la mobilité inclusive : vincentthiebaut.fr

Avis de l'ADEME sur les véhicules électriques : www.ademe.fr/

Étude de la FNH sur le potentiel du véhicule électrique : presse.ademe.fr