



SOLUTIONS
CONSULTING
ANALYSIS
SERVICES
DIGITAL

Rapport de phase 4

PROGRAMME D' ACTIONS POUR LE TERRITOIRE DE VAL81



Avril 2018

1

FICHE DE LECTURE DES FICHES- ACTIONS

FICHE DE LECTURE

Grandes orientations stratégiques



RÉDUIRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS



DONNER LA POSSIBILITÉ DE SE DÉPLACER AUTREMENT QU'EN VOITURE THERMIQUE



LEVER LES FREINS À L'USAGE DES SERVICES DE MOBILITÉ

PUBLICS CIBLES



TOUT PUBLIC



ACTIFS



JEUNES, SCOLAIRES



SÉNIORS, PMR



PERS. EN SITUATION DE PRÉCARITÉ

PHASAGE



COURT TERME (2020)



MOYEN TERME (2023)



LONG TERME (2028)

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT

Chaque fiche-action sera détaillée de la façon suivante :

- **1^{RE} DIAPO : RAISONS D'ÊTRE ET DESCRIPTIF DE L'ACTION**
 - Descriptif de l'action
 - Raisons d'être
 - Publics cibles
 - Objectifs spécifiques (pour la collectivité)
 - Intérêts pour les habitants
 - Contexte / rappels du diagnostic
 - Degré de contribution de l'action aux 3 enjeux globaux (social, économique, écologique)
- **2^e DIAPO : MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE, DE FINANCEMENT ET D'ÉVALUATION**
 - Phasage
 - Ressources à mobiliser
 - Portage
 - Partenariats de projet
 - Estimations du budget prévisionnel
 - Possibilités de financement
 - Indicateurs de suivi
 - Clés de réussite

2

LE PLAN D'ACTION

RÉDUIRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS



1

Encourager les entreprises et les zones d'activité à engager des démarches de Plan de Mobilité (ou Plan de Déplacements Entreprises)



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

→ Inciter et aider les entreprises à mettre en œuvre des « Plans de Mobilité » (anciennement plan de déplacement entreprise ou inter-entreprises)

- ✓ La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique et pour la croissance verte fixe des objectifs en matière de mobilité et rend obligatoire le plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 travailleurs localisées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains.

Intérêts pour les entreprises

- ✓ Optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier
- ✓ Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture
- ✓ Un projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche Qualité ou dans un Système de management environnemental.

Contexte / Rappels du diagnostic

Même si les entreprises du territoire ne sont pas contraintes légalement de mettre en place un « plan de mobilité » - en raison de l'absence de PDU sur ce même territoire - une telle démarche permettrait de promouvoir l'usage des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail et professionnels.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Identifier les zones d'activités et entreprises susceptibles de faire l'objet d'un PDM ; puis, les rencontrer et les sensibiliser à la démarche, et leur proposer un accompagnement pour sa réalisation.

Des mesures concrètes pourront être mises en œuvre au sein des zones d'activité du territoire :

- **Le covoiturage inter-entreprises** via la mise en place d'une plateforme de covoiturage inter-entreprises ;
- **L'indemnité kilométrique vélo** (article 50 de la Loi) cumulable avec la prise en charge partielle de l'abonnement aux transports en commun (pour les rabattement en gare par exemple) permet la prise en charge des déplacements à vélo à hauteur de 0,25€ / km, plafonné à hauteur de 200 € par personne et par an [$IKV = 0,25€ \times distance\ domicile-travail\ A/R \times nb\ de\ jours\ travaillés\ dans\ l'année$] ;
- **L'achat par les entreprises de flottes de vélos** (article 39 de la Loi) permet aux « entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés [de] bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos » ;
- La **mise à disposition d'équipements pour favoriser la pratique du vélo** : abri-vélos, vestiaires, douches, vêtements de pluie, kit de réparation, équipements de sécurité (casques + gilet réfléchissant).
- Les **autres possibilités de réduction des déplacements** (vidéoconférence et télétravail par exemple)

Principe de fonctionnement du dispositif

Un PDM est généralement composé d'un diagnostic et d'un plan d'action :

- **Enquête mobilité** auprès de tous les salariés concernant les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels
- **Analyse de l'offre de transport** à proximité de l'entreprise
- **Elaboration d'un plan d'actions** comprenant des mesures diverses (promotion de l'usage du vélo, aménagement des horaires de travail, encouragement au covoiturage, information sur l'offre de transport à proximité, etc.)

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



Encourager les entreprises et les zones d'activité à engager des démarches de Plan de Mobilité (ou Plan de Déplacements Entreprises)



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Un **référént mobilité du PETR** sensibilisera les entreprises à l'intérêt d'une telle démarche et accompagnera la mise en œuvre de la démarche

Portage

- **Le PETR** afin de lancer la démarche sur l'ensemble du territoire et de mutualiser les coûts
- **La CC Val 81** : le chargé de mission développement économique de la CC permettra d'identifier les zones d'activités et les interlocuteurs des entreprises pouvant faire l'objet d'un PDE
- **Les entreprises des zones d'activités sur la CC Val 81, l'UMT, la Maison de Retraite.**

Partenariats de projet

- **La direction régionale Occitanie de l'ADEME** propose une assistance technique pour monter les projets de mise en place d'un plan de mobilité. [contacter Béatrice ARRURAULT - 05 62 24 00 23 - pour l'accompagnement dans la démarche]
- **L'Agglomération d'Albi** : service Aménagement et Développement Economique et service Mobilité Déplacements
- **La CCI Tarn** dans le cadre des « aides à la mobilité » (rôle de conseil et d'animation, et une aide au regroupement des PDM interentreprises)
- **Autres partenaires économiques**

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Pas de coût pour les collectivités
- Le site de covoiturage du Conseil Départemental du Tarn, www.covoiturage.tarn.fr, attire peu de covoitureurs et n'est pas adapté aux entreprises. Des logiciels de mise en relation pour le covoiturage régulier à destination des entreprises existent. On peut citer notamment :
 - www.klaxit.com
 - www.mktic.fr
 - www.idvroom.com

L'acquisition d'un outil « planning » de mise en relation des salariés pourrait être mutualisé à l'échelle du PETR

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre d'entreprises intéressées** par la démarche
- **Puis, nombre d'entreprises qui se sont lancées** dans la mise en œuvre d'un PDM.

Clés de réussite

- **Nécessité d'avoir une mobilisation forte des entreprises** afin qu'elles engagent des actions collectives
- Pour cela, il faut un **accompagnement** soutenu des entreprises dans la démarche.
- **Expérimenter** un Plan de Mobilité interentreprises avant de le généraliser sur l'ensemble du territoire



Mettre à disposition des associations des véhicules mutualisés



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Promouvoir la mutualisation de matériel existant en ayant recourt aux bus de la SPL disponibles en dehors des périodes de ramassage scolaires
- L'acquisition de véhicules propres par la collectivité permettra de :
- ✓ Limiter les émissions de CO2 et faire des économies à l'usage : dans le cadre de la loi sur la transition énergétique, les communes, dont le parc est constitué de plus de 20 véhicules, sont obligées d'intégrer une part de véhicules à faibles émissions à chaque renouvellement ou nouvelle acquisition.
- ✓ Proposer un déplacement, peu onéreux et faiblement émetteur de CO2, au service des associations et des manifestations locales ou publiques, ou périscolaires

Intérêts pour les habitants / associations

- ✓ Permettre le développement des actions conduites par les associations en facilitant les déplacements des adhérents pour des manifestations en lien avec les activités des association.

Contexte / Rappels du diagnostic

L'intercommunalité ne dispose pas de véhicules propres sur son territoire. En revanche, 4 points de recharges pour véhicules électriques sont présents à Valence d'Albigeois et Trébas.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action et principe de fonctionnement du dispositif

- Dans le cas où la collectivité acquiert un véhicule électrique et le loue aux associations, elle doit établir une **convention de mise à disposition** du véhicule qui détaille les conditions d'utilisation du véhicule :
 - Le type d'association pouvant y avoir recours, ainsi que les services de la collectivité ;
 - La précision de la gratuité du prêt ou de la demande d'une indemnisation au km ;
 - Le périmètre d'utilisation du véhicule ;
 - La démarche de réservation ;
 - La période de prêt du véhicule ;
 - Le montant du chèque de caution ;
 - Les questions d'assurance ;
 - Etc.
- Dans le cas où la collectivité fait appel à la SPL pour pouvoir utiliser les bus en dehors du ramassage scolaire (pour les activités scolaires ou périscolaires), elle devra rencontrer la SPL pour en **définir les modalités financières, administratives et juridiques**.

Remarque : dans le cadre de la mise à disposition de véhicule de plus de 8 places assises outre le siège du conducteur, se pose la question du conducteur possédant un permis D.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT

CO₂

ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



Mettre à disposition des associations des véhicules mutualisés



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Une mise à disposition du véhicule gérée par un service de la CC en lien avec les associations jeunesse, loisirs, seniors.

Portage

- L'intercommunalité

Partenariats de projet

- Le PETR dans le cadre d'un achat groupé avec les autres intercommunalités
- La SPL « D'un point à l'autre », qui gère les transports interurbains du Tarn

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Compter, par exemple, **16 000 € TTC** pour l'achat d'une Renault Zoe neuve
- **Un ou plusieurs achats de véhicule** peut être réalisé de manière **groupé à l'échelle du PETR** afin d'obtenir un meilleur prix
- Les collectivités territoriales bénéficient du **bonus écologique** et de la **prime à la conversion** valables sur l'acquisition d'un véhicule électrique neuf (voitures particulières, camionnettes, ou véhicules automoteurs spécialisés) :
 - **Montant du bonus*** : une aide de **6 000 €** qui ne peut pas excéder 27 % du coût d'acquisition TTC du véhicule pour l'achat ou la location de longue durée (+ de 2 ans) d'une voiture particulière ou d'une camionnette émettant jusqu'à 20 grammes de CO₂/km.
 - **Montant de la prime à la conversion*** : **2 500 €** c'est le montant de la prime à la conversion si le véhicule neuf acheté émet de 0 à 20 grammes de CO₂/km (= véhicule électrique).

** depuis le 1er janvier 2018*

Exonérations fiscales :

- Les véhicules électriques et hybrides rechargeables, dont les émissions sont inférieures à 60 g de CO₂/km, sont **exonérés totalement de TVS** ((taxe sur les véhicules de société).
- Les véhicules électriques sont entièrement exonérés de la **taxe sur la carte grise**

Possibilités de financement

- **Sponsoring publicitaire** des commerçants et entreprises locaux

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- Nombre de véhicules en dotation
- Nombre de demande de prêt de véhicules

Clés de réussite

Trouver des chauffeurs bénévoles au sein des associations ou du personnel communal pour pouvoir conduire les véhicules.

A LIVRÉ-SUR-CHANGEON (ILE-ET-VILAINE) : UN VÉHICULE À DOUBLE USAGE

Un véhicule à disposition des associations et également un service de rabattement sur les lignes interurbaines du réseau Illeenoo

- La commune de Livré-sur-Changeon a d'abord acheté un véhicule 9 places **pour la maison de retraite**. Elle l'utilise aujourd'hui également comme **service de rabattement sur les lignes interurbaines** du réseau Illeenoo : **Liv'bus**. Ce véhicule est aussi **mis à disposition des associations** pour des trajets vers des communes voisines.
- Ce service est organisé en **régie municipale** par la commune de Livré-sur-Changeon.
- L'inscription est obligatoire en mairie et la réservation se fait par sms ou téléphone
- Le service **Liv'Bus** fonctionne du lundi au vendredi en horaires et arrêt fixes déclenchés par réservation (3 aller et retour matin, midi et soir) au départ de Livré et en correspondance avec la ligne 9a à Saint-Aubin d'Aubigné
- Un aller simple coûte 0,75 € (un aller-retour entre Livré et Saint-Aubin revient ainsi à 1.50 € par usager).

Un coût de fonctionnement relativement bas, un public plutôt jeune pour des motifs scolaires ou de formation :

- En 2016, 210 voyages ont été effectués avec Liv'Bus
- Les **usagers** sont **plutôt jeunes de 12 à 30 ans** avec quelques adultes sans moyen de locomotion. Le motif de déplacement concerne en général des **trajets scolaires, des stages et des formations** (CAP...)
- Le coût de fonctionnement est de 1 422€ (**ce coût ne comprend pas l'ETP de l'agent communal conducteur**) et les recettes sont de 472€ (tickets + locations associations) soit un coût net pour la collectivité de 949€ et **un coût par voyage de 4,5€**
- **Attention, à ce type de service dont la vocation de transport public (payant et ouvert à tout type de public) appelle une clarification du statut actuel** (la collectivité n'est pas définie comme AO2 (AOT de « second rang ») via une délégation de compétences)

EXEMPLE DE VÉHICULE ACHETÉ PAR UNE COLLECTIVITÉ

UN VÉHICULE ACHETÉ VIA DU SPONSORING

A Mazamet, un véhicule gratuit pour les associations

- La commune de Mazamet met gratuitement un véhicule de 9 places à la **disposition des associations** (Régie sous la loi 1901) dont le siège social et l'activité sont situés à Mazamet, qui a pour vocation prioritaire **le transport dans la ville et sa région des enfants, des jeunes mais également des personnes âgées** aux différentes activités de loisirs et de sport.
- Une convention de location sur trois ans a été signée avec la société Visiocom qui a trouvé 14 partenaires financiers locaux.
- Le véhicule est pré-réservable sur internet : <http://www.ville-mazamet.com/reservation-vehicule-associatif.php>
- La réservation doit se faire au moins 15 jours avant la date d'utilisation.
- La réservation est validée par le service Jeunesse et Sport après réception de la convention dûment complétée.
<http://www.ville-mazamet.com/modules/reservation-vehicule/doc/Convention.pdf>

En cas de demandes multiples, la priorité est donnée à l'association ayant le moins utilisé le véhicule au cours de l'année.



SÉNIORS,
PMRPERS. EN SITUATION
DE PRÉCARITÉ

Soutenir la mise en place d'un transport solidaire



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- **Lutter contre l'isolement** des personnes, créer du **lien social** et diminuer l'impact **environnemental** de la voiture.
- **Proposer un service pour des besoins de déplacements non couverts** par des transports existants.

Intérêts pour les habitants

- Utiliser un mode de transport économique, flexible, responsable et solidaire
- ✓ **Permettre aux personnes isolées et en difficulté, privées de tout moyen de locomotion (matériel et financier)**, de se rendre chez le médecin, à la banque ou toute autre démarche administrative, à une activité de loisirs, ainsi que de faciliter l'accès à l'emploi (les frais de transport peuvent représenter jusqu'à 30 % de la part de salaire sur le mois).

Contexte / Rappels du diagnostic

Le territoire est impliqué dans une **démarche durable sociale et environnementale**.

Le diagnostic a mis en évidence un besoin de **favoriser les solidarités** entre travailleurs et actifs en emplois et personnes en rupture avec le monde du travail, ainsi qu'entre les habitants motorisés et ceux en difficulté pour se déplacer.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

- **Soutenir la mise en place d'un covoiturage solidaire via une association** (et donc géré par des bénévoles), afin d'apporter une autre solution de mobilité de porte à porte, intercommunale, aux personnes très isolées (personnes âgées, jeunes, personnes en recherche d'emploi, familles monoparentales). Ce service serait proposé en dehors des pôles et des jours - horaires de fonctionnement du TAD, et il ne serait pas concurrentiel avec les services existants (taxis et ambulances)
- **Un référent mobilité** (de la MSAP, ou en mairies) centralise les demandes et les chauffeurs volontaires.

Principe de fonctionnement du dispositif

- Proposer un trajet à un passager non motorisé ou n'ayant pas (ou plus) de permis et lui permettre ainsi de se déplacer sur des trajets de courte durée
- Adhésion au service : 3 à 5€ / an
- Un formulaire de proposition de déplacements partagés à remplir sur un site internet
- La personne qui a besoin de se déplacer contacte l'association (via un numéro de téléphone ou un site internet) qui lui transmettra les coordonnées du référent mobilité ou du transporteur volontaire.
- Une réservation 2 à 3 jours avant le jour du transport
- Une indemnisation aux frais kilométriques : 0,40 € / km. Un forfait minimum peut être appliqué pour un déplacement local aller-retour de moins de 5 ou 8 km (2€ à 3,20€).
- Le nombre de kilomètres est calculé à partir du domicile du chauffeur bénévole jusqu'au retour à ce même domicile.
- A l'issue du déplacement, la rémunération se fait directement auprès du conducteur en contrepartie d'un reçu ou coupon transport complété et remis à la personne transportée (pour dédommagement des frais kilométriques du bénévole).
- Chaque bénévole conserve les souches des reçus qu'il remet à l'association chaque trimestre.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE

FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



Soutenir la mise en place d'un transport solidaire



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- 1 personne du CCAS ou de la MSAP sera fortement mobilisée au début pour la mise en place de ce service et l'accompagnement de la création d'une association, mais ce service ne nécessitera pas un plein temps.

Portage

- L'intercommunalité

Partenariats de projet

- **Partenaires sociaux** : Maison des Services Publics, CCAS, Association d'aide à la personne, Association de Séniors, l'Action sociale Agirc-Arrco *

A titre d'exemple, la Communauté de Communes Les Portes de l'Anjou, en partenariat avec la Maison de Service Au Public du Baugeois Vallée, ont aidé à la création de l'association Trajet solidaire, en 2011, et au lancement du service de transport solidaire en 2012.

*La prestation « Sortir Plus » pour les plus de 80 ans met à la disposition des bénéficiaires un accompagnateur, véhiculé ou non, pour leur permettre d'aller faire des courses ou en promenade, de se rendre chez des amis, à la banque, chez le coiffeur, etc.

- **Partenaire coordinateur** : le PETR

A titre d'exemple, sur le bassin du Sundgau, le **PETR du Pays du Sundgau accompagne** les communes et structures qui veulent mettre en place ce service. Ainsi, les structures suivantes l'ont mis en place : l'Association Culture et Solidarité (sur 5 communes), le CCAS d'Aspach (sur Aspach ou une commune voisine), l'Association des Séniors du Sundgau (sur 7 communes).

- **Partenaire financier** : la Carsat

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Pas de coût car c'est une action fondée sur du bénévolat

Possibilités de financement

- **L'ADEME lance chaque année des appels à projet – En 2018, elle lance l'Appel à Manifestation d'Intérêt « French Mobility – Territoires d'Expérimentation de Nouvelles Mobilités Durables »** qui s'adresse aux territoires peu denses, ruraux et de montagne.
 - Date limite de pré-dépôt des dossiers : 15 mai 2018
 - Date limite de dépôt : 31 octobre 2018
- **LEADER : 48 % des investissements le cas échéant et communication** (minimum de 10 000 € de subvention)

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Le nombre d'adhérents** : personnes transportées, chauffeurs bénévoles.
- **Le nombre de demandes de renseignements**
- **Le nombre de mise en relation**
- **Le nombre de kilomètres parcourus**

Clés de réussite

L'association pourrait évoluer, par la suite, et **diversifier ses activités** en intervenant également auprès :

- **Des entreprises** : en organisant des événements tendant à promouvoir le covoiturage, voir même accomplir ainsi des prestations de services rémunérées, qu'il s'agisse d'actions de formation ou de prestations de conseil et d'interventions directes.
- **De collectivités publiques** : en gérant ou en exploitant la plateforme, le site internet, ou outil permettant de développer et mettre en œuvre des solutions de covoiturage à l'initiative des collectivités.
- Voir également en proposant la **location provisoire de véhicules** (voitures, scooters...) [Voir fiche action 18]

DU TRANSPORT SOLIDAIRE DANS L'OISE [1/2]

Objectifs :

- Un service de « Transport Solidaire » qui permet de mettre en relation des personnes rencontrant des problèmes de mobilité avec des bénévoles, pour des déplacements de la vie courante.
- Un territoire de 23 communes (11 800 hab.) desservi par seulement 2 lignes de bus interurbaines et une gare « Breteuil embranchement » à 7 km du centre-bourg de Breteuil.

Acteurs

- Le service « Transport Solidaire » est géré par le Secteur Animation Collective Familles du Centre Social du Canton de Breteuil. Il fédère le réseau de transporteurs volontaires au niveau du Canton de Breteuil.

Fonctionnement

- Service lancé en 2016, sous le nom « Transport solidaire » du Canton de Breteuil.
- Les bénéficiaires du service sont les habitants des **23 communes** du Canton de Breteuil, et plus particulièrement : les **personnes âgées du territoire** (à leur domicile ou en établissement) et d'autres **personnes qui auraient des besoins ponctuels** (habitants sans permis ou sans véhicule, jeune, mère ou père au foyer).
- Les déplacements concernent la ville de Breteuil et les communes du Canton dans un rayon de 30 km.
- Les déplacements doivent être réalisés pour les motifs suivants :
 - Les loisirs (activités du Centre Social), le marché de Breteuil, aller chez le coiffeur, faire ses courses ...,
 - les visites médicales (déplacement non pris en charge par les Caisses de Sécurité Sociale : rendez-vous chez le dentiste, le pédicure, le médecin traitant...);
 - Les démarches administratives, bancaires ou vers l'emploi ;
 - Les visites familiales ou amicales (si impossibilité pour la famille de venir chercher la personne).
- Le service fonctionne du lundi au vendredi (hors jours fériés), de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00. Le service peut fonctionner à d'autres horaires et également le week-end en fonction des disponibilités des volontaires.

DU TRANSPORT SOLIDAIRE DANS L'OISE [2/2]

Fonctionnement (suite)

- Le volontaire complète un planning toutes les trois semaines selon ses disponibilités qu'il remet au service organisateur et assure les déplacements sur les plages horaires convenues. Le bénéficiaire contacte directement le volontaire trois jours auparavant grâce au planning mis en ligne sur internet, ou alors le bénéficiaire appelle le secteur ACF qui transmettra les coordonnées de transporteur volontaire.
- A l'issue du déplacement, **3 coupons « reçu d'indemnité pour frais kilométriques »** sont complétés et signés par le volontaire et le bénéficiaire (un pour le bénéficiaire, un pour le volontaire et un pour le Centre Social), pour le dédommagement des frais kilométriques du volontaire.
- Coût pour le bénéficiaire : une **adhésion** de 5€/an/famille et une indemnisation des frais kilométriques : pour un déplacement de 5 kms ou moins, un forfait minimum de 2,00 € est appliqué. Ensuite, le kilomètre supplémentaire est fixé à 0,40 € / km. En plus des frais kilométriques, le bénéficiaire paye les frais de stationnement et de péage.
Le compte du kilométrage à rembourser se fait du départ du domicile du volontaire jusqu'au retour à ce même domicile. Lorsque plusieurs personnes sont transportées en même temps, les frais sont partagés entre elles.
- Coût pour les **volontaires transporteurs** : une adhésion de 5€/an/famille et il reçoit des indemnités de frais kilométrique directement de la part du bénéficiaire. Le volontaire lui remet un « reçu » sous forme de coupon en retour.

Usage

- 2017 : 23 bénéficiaires, 5 volontaires qui reçoivent une indemnité à hauteur de 40 centimes du kilomètre et 80 services rendus,
- Un service majoritairement utilisé par les seniors, bien qu'il s'adresse à tous ceux qui rencontrent des problèmes de mobilité, comme un père ou une mère de famille ne disposant pas de véhicule, ou des demandeurs d'emploi.
- L'action est soutenue financièrement par la Carsat (Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail).

EXEMPLE DE COVOITURAGE SOLIDAIRE

COVOITURAGE+ : UNE ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE DE PROXIMITÉ EN ILLE-ET-VILAINE

Acteurs

- A l'origine, c'est une association qui s'est créée en 2002 (association loi 1901) et qui est aujourd'hui composée d'un Conseil d'Administration constitué de bénévoles et d'élus, et d'une équipe de cinq salariées.
- Covoiturage+ porte un projet d'Economie Sociale et Solidaire partagé par les acteurs publics suivants :
 - Rennes Métropole,
 - Le Conseil Départemental d'Ile-et-Vilaine,
 - 17 Communautés de Communes en Ile-et-Vilaine
 - Des acteurs privés (50 sites d'entreprises partenaires).



* (Source : Auxilia, 2013)

Objectifs

- Promouvoir le **covoiturage de proximité** comme un nouveau réseau de transport, **créateur de lien social et de solidarités** entre citoyens du territoire.

Fonctionnement

Covoiturage+ anime 2 services :

- **Ehop : un réseau de covoiturage de proximité spécialiste des trajets domicile-travail** en région Bretagne - Pays-de-Loire. C'est un outil de mise en relation via une plateforme internet www.ehop-covoiturage.fr/. Il n'y a pas de frais de mise en relation mais un partage des frais de carburant.
- **Ehop Solidaires** : lancé en 2015 son objectif est d'apporter une solution de covoiturage **pour les personnes en situation de retour vers l'emploi ou de formation**. Il s'agit de mobiliser des actifs allant au travail en voiture pour covoiturer ponctuellement des personnes vers un entretien, les premiers jours d'un nouvel emploi, le temps d'une formation courte.

COVOITURAGE+ : UNE ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE DE PROXIMITÉ EN ILLE-ET-VILAINE

Usages en 2017

- 13 500 inscrits (+ 1 726 nouveaux inscrits par rapport à 2016 et + 4 000 par rapport à 2012)
- 9 900 trajets déposés sur le territoire d'Ille-et-Vilaine
- 1 800 mises en relation effectuées

Animations inter-entreprises

- Covoiturage+ effectue des interventions sur des zones d'activités : « café covoit », « speed meeting du covoiturage », « la zone fait sa pause »
- Mise en place d'un défi covoiturage en 2017 afin de permettre d'essayer ce mode de déplacement sans s'engager durablement dans cette pratique : « 1 mois pour tester le covoiturage » sur une zone inter-entreprises où un potentiel de 30% de covoiturage a été identifié pour seulement 8% de covoiturage déclaré (22 entreprises sollicitées dont 14 qui se sont engagées). 233 personnes se sont inscrites et 107 ont pu covoiturer

Covoiturage en zone peu denses

- Lancement, en 2017, par l'association d'un appel à manifestation d'intérêts afin de rechercher des territoires prêts à soutenir le projet de covoiturage en zone peu dense. Un investissement de 2 territoires qui a permis de mettre en place, début 2018, une étude visant à définir le futur service (modalités d'usage et modèle économique) aux habitants pour leurs déplacements quotidiens hors domicile-travail.

Bilan financier 2017

- Subventions d'exploitation : 210 650€ (34% des métropoles / agglomérations, 30% des Départements, 14% des Communautés de Communes, 10% d'aide à l'emploi, 12% d'autres subventions – ADEME, Caisse d'Epargne, AIER Bretagne etc.)
- Production vendue : 61 906€ (95% par les conventions employeurs, 5% par les adhésions)
- Charges : 262 130€
- Résultats : 10 426€



Mettre à disposition un tiers-lieu



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- **Revitaliser les centre-bourgs**,
- **Maintenir les cadres** sur le territoire
- Diminuer les déplacements domicile-travail, et ainsi **réduire les émissions de CO₂**
- **Améliorer la qualité de vie** des travailleurs indépendants et des salariés

Intérêts pour les habitants

- ✓ Créer du lien social
- ✓ Réduction des trajets domicile/travail
- ✓ Réduction du stress, de la fatigue et du temps perdu liés aux déplacements
- ✓ Réduction du budget transports
- ✓ Croissance de la productivité au travail
- ✓ Meilleure conciliation entre vie professionnelle et personnelle
- ✓ Organisation du temps de travail, autonomie

Contexte / Rappels du diagnostic

Le diagnostic a mis en évidence le besoin de **proposer un espace de travail de proximité** (espace de « coworking »), afin de maintenir les cadres sur le territoire et de proposer aux actifs qui le peuvent et le souhaitent la possibilité de faire du télétravail. Mais cela ne peut se faire que sous condition du développement du numérique.

Depuis 2014, la CCI du Tarn anime et coordonne un réseau tarnais des espaces de travail collaboratif, de télétravail et de coworking afin de professionnaliser ces lieux et de mailler le territoire. **Les 8 tiers lieux du Tarn sont portés et gérés par des acteurs privés, publics ou associatifs** (à Albi, Castres, Gaillac, et Mazamet) <https://coworking-tarn.com/>

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



Mettre à disposition un tiers-lieu



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Les tiers-lieux, appelés aussi espaces de travail collaboratifs, désignent des lieux de travail ouverts à tous, innovants, partagés, utilisables de manière flexible. Afin de mesurer au mieux la demande potentielle pour les tiers-lieux, il faut établir :

- **Un diagnostic socio-économique du territoire**
- **Une analyse du profil de la population active, des flux domicile/travail hors territoire, de l'implantation des travailleurs indépendants, ainsi qu'une enquête qualitative auprès des publics cibles** (la population active, les chefs d'entreprises et les travailleurs indépendants). Celle-ci doit être menée par la CC sur son territoire. Le questionnaire devra être :
 - Diffusé par mail auprès des entreprises (réseau d'entrepreneurs travaillant pour Airbus, imprimeurs, etc.), par la CCI du Tarn et le chargé de mission développement économique de la CC ;
 - distribué par flyer renvoyant vers le questionnaire par système de flashcode et également en indiquant le lien internet du questionnaire : sur les voitures stationnées en gare, et dans les lieux publics (MSAP, Mairies, CC, etc.)
- **Effectuer un état des lieux de l'offre disponible en matière d'immobilier de bureaux.** Il est difficile de mesurer le nombre d'utilisateurs potentiels d'un tiers lieu implanté sur un territoire rural et semi-urbain. Il convient donc d'envisager d'abord d'aménager un tiers-lieu de taille modeste associé à un autre équipement : une surface de 50 m² pourrait être envisagée dans un premier temps.
- **Sur les territoires ruraux du Val 81**, 1 ou 2 bureaux pourraient être mis à disposition dans les mairies ou espaces publics (médiathèque), sous condition d'une connexion internet haut débit, d'une configuration du lieu adaptée, et de la qualité des équipements.

Principe de fonctionnement du dispositif

- **Pour sa mise en place**, le tiers-lieu doit :
 - ✓ bénéficier d'une **connexion Internet très haut débit** (fibre optique ou hertzien d'au moins 20 Mbits), de préférence symétrique (upload et download) ;
 - ✓ être **implanté à proximité de commerces et services**, donc plutôt en centre-ville, et il doit comporter des emplacements de parkings ;
 - ✓ **comprendre un espace d'accueil, des espaces de travail partagés** (voir également des espaces de travail confidentiels), **une salle de réunion** bien équipée (visioconférence), un espace cafeteria, un **espace technique** pour la reprographie et les casiers ;
 - ✓ **être « animé »** par une personne référente de l'espace. Son rôle est d'accueillir et d'accompagner les usagers, de mettre en relation les utilisateurs entre eux en vue de créer des synergies, d'intégrer les nouveaux utilisateurs ;
 - ✓ **être associé à une communauté d'acteurs** qui fait vivre le lieu.
- Le Tiers-Lieux peut **regrouper également d'autres activités** tels que bar-concert, épicerie, micro-brasserie, restauration, etc.



Mettre à disposition un tiers-lieu



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Mode de gestion

Les deux modes de gestion qui sont les mieux adaptés aux projets de tiers-lieux, sont la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) et l'association.

Portage

- **L'intercommunalité**
- **CCI du Tarn** – Contact Lilian Fourcadier, Pôle TIC – 05 67 46 60 00

Le jeudi 5 avril 2018, les espaces de coworking du Tarn ont ouvert leurs portes pour faire découvrir et tester gratuitement leurs espaces de travail : « Les 12 heures du coworking dans le Tarn ».

- La **MSAP** qui fait partie d'un réseau départemental.

Partenariats de projet

- **La Commission Télétravail & Espaces Collaboratifs de La Mêlée** (association régionale fédérant les acteurs du numérique) met en réseau de nombreux tiers lieux à l'échelle de la région Occitanie www.tierslieuxoccitanie.com

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- **Pas d'estimation possible** : un exemple en annexe
- Un **Cabinet de Conseil spécialisé dans l'implantation et l'assistance à la gestion de tiers lieux en milieu rural / péri urbain** réalise des études territoriales afin de dimensionner les espaces en fonction du potentiel du territoire : www.relais-entreprises.fr (Dominique VALENTIN – 06.82.03.01.44 – d.valentin@relais-d-entreprises.com)

Possibilités de financement

- La **Région Occitanie** soutient le déploiement d'internet dans le Tarn via le **plan du Très Haut Débit**
- **Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)** en faveur du maillage des territoires en tiers-lieux
- Hors zones AMI : le **Département du Tarn** a obtenu un soutien de l'Etat via le Fonds pour la Société Numérique (FSN) afin de procéder à un aménagement numérique.
- La **Fondation Orange** a financé, à Albi, le FabLab Solidaire de l'Association pour la Culture Numérique et l'Environnement (ACNE), en 2016. En 2018, elle lance un appel à projets tiers-lieux et FabLabs solidaires (voir en annexe).
- **LEADER : 48 % des investissements et aménagements** (minimum de 10 000 € de subvention)

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre de bureaux identifiés** mis à disposition d'entrepreneurs et de télétravailleurs
- **Nombre de personnes bénéficiant du dispositif**

Clés de réussite

- Le projet doit être porté par **une communauté d'entrepreneurs et de télétravailleurs**. Cette communauté devra être l'animatrice du lieu ou, à minima, la principale co-animatrice avec le porteur institutionnel.
- La Communauté devra se charger de **mettre ces lieux en réseau et susciter les collaborations avec les acteurs clés du territoire ou voisins** (Universités, entreprises du territoire, écoles de la seconde chance, associations d'entrepreneurs, CCI...)

EXEMPLE DE TIERS-LIEUX EN MILIEU RURAL

LE TÉLÉCENTRE DE BOITRON (ORNE)



Fonctionnement :

- Installé depuis 2010 dans une **ancienne école rénovée**, à côté de la mairie.
- **Gestion et animation** réalisées par l'**association Boitron à très haut débit**, constituée de télétravailleurs ornaïens et d'élus de la communauté de commune du Pays d'Essay.
- Le télécentre met à disposition des télétravailleurs et des entreprises :
 - des **bureaux de passage** pour des télétravailleurs nomades
 - une **salle de réunion ou de formation** équipée de vidéoprojecteur
 - des **bureaux permanents** pour des salariés ou des indépendants qui ne souhaitent pas travailler à domicile mais ensemble au même endroit (un espace de coworking)
 - une **connexion internet très haut débit** (30 Mbit/s symétriques) et un hotspot **Wi-Fi**
 - **2 bureaux individuels**
 - un **coin détente/accueil de clients**
- Le télécentre est également un **lieu de formation et d'animations sur les thèmes de l'Internet** :
 - L'association qui gère le lieu a souhaité développer son activité en direction de la création d'entreprise et d'emplois à l'aide d'une structure baptisée l'Eclosierie Numérique. Ainsi, en 2015, 21 stagiaires de la 1^{ère} promotion de la formation gratuite* de développeurs web et mobile ont démarré leur cursus de 6 mois à l'Eclosierie numérique à Boitron (**1^{ère} formation de codeurs ruraux en France** organisée avec l'organisme spécialisé Simplon.co : une semaine en présentiel au télécentre et 3 semaines à distance, en priorité destinée aux demandeurs d'emploi du territoire).
- La 2^{ème} phase du projet fût d'agrandir un bâtiment voisin du télécentre pour construire une extension aux normes HQE. Ainsi, en 2016, avec le financement participatif de la Fondation Orange, **le FabLab** (laboratoire de fabrication) **de l'Eclosierie** a ouvert à côté du télécentre. Il s'adresse à tous, et en particulier aux scolaires, aux retraités et aux entreprises rurales. Il abrite des outils technologiques modernes à disposition du public pour réparer des objets (ou les refaire avec une imprimante 3D).

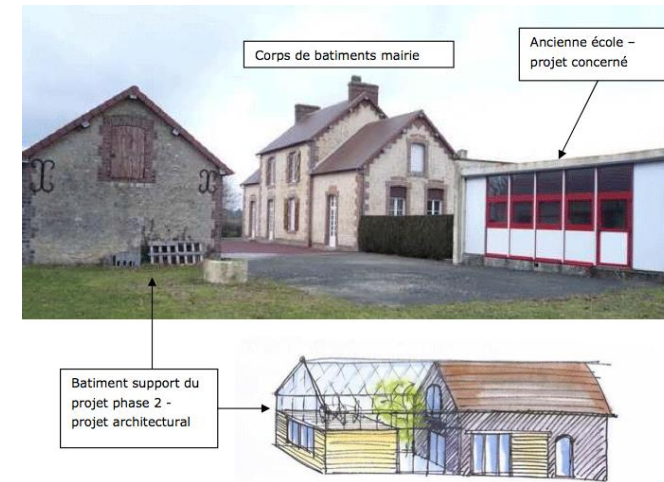
**Formation gratuite grâce au soutien de Pôle emploi (17 000 € via l'aide individuelle à la formation de Pôle emploi), la région Normandie (3 000 €) et un sponsor privé auprès de petites entreprises (3 000 €)*

EXEMPLE DE TIERS-LIEUX EN MILIEU RURAL

LE TÉLÉCENTRE DE BOITRON (ORNE)

Financement :

- La **commune** de Boitron (352 hab.) : 15 000 €
- La **Région** Normandie : 57 000 € pour le raccordement en très haut débit
- Le **Conseil Départemental** de l'Orne : 5 500 € pour l'aménagement des locaux
- La **Fondation Orange** a versé 8 000€ pour le FabLab



Tarifs :

	Par ½ journée	Par journée	Par mois (5j/ mois)	Par trimestre
Télétravailleurs réguliers	-	-	50€/mois	30€/mois
Télétravailleurs occasionnels	-	10€/jour	-	-
Salle de réunion / formation	50€	90€	-	-

TIERS-LIEUX ET FABLABS SOLIDAIRES

- **La Fondation orange lance un appel à projets « tiers-lieux solidaires »** qui est un programme pour l'insertion des personnes en grande difficulté (Dépôt avant le 15 mai 2018). Il permet d'équiper des lieux en matériel et en contenu éducatifs numériques, et d'accompagner la formation des jeunes sans qualification, des écoliers en difficulté, des femmes en situation de précarité, des personnes avec autisme...
- Cet appel à projets est à destination de villes en territoire rural d'environ 10.000 habitants.
- Les projets se font en partenariat avec la collectivité locale, le tissu associatif local et la Fondation Orange.

<https://www.fondationorange.com/Appel-a-Projets-Tiers-Lieux-Solidaires-2018>

FABLABS SOLIDAIRES

- **La Fondation orange lance un appel à projets « FabLab Solidaire »** qui est un programme à destination des jeunes en insertion professionnelle (sortis du système scolaire, en recherche d'emploi, accompagnés par des structures relais telles que les Missions Locales, les associations d'insertion, ...). C'est un outil d'apprentissage pour les jeunes, leur permettant une réelle montée en compétences techniques et transverses (gestion de projet, travail en collectif, autonomie, posture, ...)
- Dotation globale : 500 k€. Dépôt avant le 11 mai 2018
- <https://www.fondationorange.com/Appel-a-projets-FabLabs-Solidaires-en-France-2018>



Développer les circuits courts et soutenir les commerces itinérants



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

→ La **notion de circuit court** est motivée par son **impact économique** sur un territoire, par l'insertion sociale des acteurs de la filière, et l'**approche environnementale** marquée par la **réduction des transports** et du nombre d'intermédiaires.

- ✓ Maintenir et développer les activités en milieu rural
- ✓ Recréer du lien social
- ✓ Lutter contre la désertification
- ✓ Limiter les déplacements et ainsi émettre moins d'émissions carbone.

Intérêts pour les habitants

- ✓ Faciliter l'accès des habitants à une large gamme de services et de produits locaux ;
- ✓ Maintenir les personnes âgées à leur domicile.

Contexte / Rappels du diagnostic

On observe une **disparition des commerces itinérants**, notamment sur la CC Val 81 et la CC Centre Tarn. En revanche, ils se maintiennent sur les Monts d'Alban

Par ailleurs, de **nombreuses initiatives** fleurissent sur les territoires **pour développer les circuits courts** et répondre aux attentes des consommateurs. Le « **projet alimentaire territorial** », que mène actuellement le PETR, permet de donner un cadre officiel aux démarches multiples et de les coordonner dans une stratégie validée par l'ensemble des acteurs liés à l'agriculture et l'alimentation.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action et principe de fonctionnement du dispositif :

- **Développer les circuits courts** (en particulier dans l'agroalimentaire, ainsi que l'économie circulaire) en créant un système de « conciergerie », une sorte de **point relais multi-services**, en regroupant dans un même lieu (de dépôt et retrait) les produits et services de proximité. Il faut pour cela s'appuyer sur les producteurs et commerces locaux, les services nationaux (La poste, pôle emploi, Urssaf...). Cette conciergerie peut être installée **dans un bâtiment en dur ou être mobile** et proposer pour commencer les services suivants :
 - Une épicerie (produits frais locaux et produits de dépannage)
 - Un guichet services (ex : La Poste, photocopieuse, relais emploi itinérant pour accompagner dans la recherche d'emplois, etc.)
 - Un espace numérique (accès internet, commandes en ligne, impressions). Celui-ci peut-être mobile grâce à un bus équipé d'ordinateurs et d'une connexion internet par satellite.
- **Développer les commerces itinérants** : Une initiative qui peut être menée en parallèle des circuits courts afin de **maintenir les commerces itinérants existants et développer d'autres services** tels que :
 - les opticiens itinérants : consultation dans des maisons de retraite, ou à domicile, ou dans une salle polyvalente, et livraison à domicile.
 - les services culturels : livraisons de livres des médiathèques / bibliothèques.
 - les mécaniciens itinérants avec un camion-atelier : interventions comme la révision complète du véhicule, la vidange du moteur...

La camionnette peut être mutualisée et varier ainsi les services au fil des saisons : en période estivale, il peut être utilisé par l'office de tourisme ; hors saison, il peut être utilisé par le réseau d'assistantes maternelles et les bibliothèques de la communauté de communes.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



Développer les circuits courts et soutenir les commerces itinérants



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Une personne du PETR en charge du « **Projet Alimentaire Territorial** » et qui pourra mettre en place des conventions-cadre de définition des services pour les citoyens et des modalités de fonctionnement des services itinérants.
- Mise à disposition ou aide à l'achat d'un véhicule de livraison par la collectivité.

Portage

- **Le PETR**, dans le cadre du « **Projet Alimentaire Territorial** », qui permettrait de regrouper les producteurs entre eux. Les services itinérants peuvent être mise en place dans le cadre de démarches de coopération intercommunale

Partenariats de projet

- **Partenaires identifiés dans le cadre du « Projet Alimentaire Territorial »** du PETR (Chambre d'Agriculture, Chambre des Métiers et de l'Artisanat, etc.)
- **Producteurs locaux** en regroupement
- **Service « Mairie Conseil »** : La Caisse des Dépôts a créé ce service et lui a confié un rôle d'information et d'accompagnement auprès des élus des communes de moins de 10 000 habitants et des élus des structures intercommunales.
- **Associations locales**
- **Missions de services publics** : La Poste, CAF, Pôle emploi, MSAP, etc.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Exemple d'un projet, en cours, de **conciergerie mobile** dans le Pithiverais (dans le Loiret) qui est estimée à **100 000 €** : achat du véhicule, recrutement et formation du conducteur, etc. Chaque commune devra déboursier 96€ par mois pour profiter d'un passage hebdomadaire de la camionnette « couteau suisse », et 192€ pour 3 passages par semaine. Il faut au moins 10 municipalités partenaires pour lancer le projet dans 3 communautés de communes (Pithiverais, Pithiverais Gâtinais et Plaine du Nordloiret)
Services proposés : livraison de produits du terroir, de colis volumineux, aide pour réaliser des tâches quotidiennes, aide aux démarches administratives, accès aux nouveaux moyens de communication, etc

Possibilités de financement

- **Le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC)** est un dispositif national permettant de subventionner en partie des actions de redynamisation du commerce de centre-ville, centre bourg ou de quartiers. Il peut par exemple être mobilisé **pour le financement de matériel comme les véhicules de livraisons, modernisation ou reprise de locaux d'activité...**
- **La bpifrance** (banque des entrepreneurs) a aidé au financement de la conciergerie de Champdieu (dans la Loire) appelée aujourd'hui Comptoir de campagne de Champdieu. Celle-ci a également bénéficié d'une bourse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et d'un prêt bancaire

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre de points relais multi-services et de commerces itinérants présents et créés**

Clés de réussite

Il faut utiliser le maillage local, échanger avec tous les acteurs du territoire, avoir des partenariats solides, fonctionner en réseau (avec les élus, communes, habitants, entreprises)

Le projet peut être **combiné avec l'action d'aménagement de tiers-lieux**.

**DONNER LA
POSSIBILITÉ DE SE
DÉPLACER AUTREMENT**

6

Aménager des aires de covoiturage et rendre plus visible les aires existantes



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- **Faire connaître** les aires de covoiturage informelles
- **Inciter à l'utilisation** de ces aires

Intérêts pour les habitants

- ✓ Des économies d'énergie
- ✓ Une influence positive sur la santé publique (réduction à l'exposition aux émissions nocives polluantes et au bruit)
- ✓ Développement de liens sociaux

Contexte / Rappels du diagnostic

- ✓ Sur le territoire de la CC Val81, il n'y a pas d'aires de covoiturage labellisées ni d'aires spontanées / informelles. Elles ne sont donc pas forcément visibles.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Préalables à l'aménagement ou à la création d'une aire :

- ✓ Une politique d'implantation pertinente commence par le **recensement des pratiques** – les mairies et les services d'entretien des routes sont les mieux placés pour identifier les aires dites « sauvages ». Aux pouvoirs publics ensuite de les aménager et surtout de les sécuriser : stabiliser la chaussée, éclairer, si possible organiser une entrée-sortie et créer un sens de circulation, voire déplacer l'aire qui peut nuire à la vie de la commune.
- ✓ **Des lieux s'imposent naturellement** : intersection de routes fréquentées, proximité de giratoire, aire de repos près d'un échangeur. D'autres lieux peuvent partager une aire : un gymnase, une salle des fêtes, un parking d'une enseigne commerciale, etc.
- ✓ **L'implantation à côté d'un arrêt de car interurbain est un plus.**

Actions possibles à réaliser :

- ✓ A Valence-d'Albigeois: des places de covoiturage pourraient être aménagées **sur le parking face à l'église ou quelques places sur le parking du Spar**. Il faut, dans ce cas établir une convention partenariale entre le Département et le propriétaire de l'enseigne.
- ✓ D'autres aires de covoiturage pourraient être identifiées sur l'axe Requista-Albi : par exemple, à Valderiès, sur la place de la mairie en interconnexion avec le réseau TarnBus.
- ✓ Une concertation devra être menée avec le Département pour **labelliser et aménager** les aires de covoiturage identifiées.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT



FAIBLE



FORT



FAIBLE



FORT

6

Aménager des aires de covoiturage et rendre plus visible les aires existantes



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Cadre réglementaire

- **L'arrêté du 8 janvier 2016** (NOR : INTS1529357A) publié au JO du 17 janvier 2016, a mis fin à la pluralité des signalétiques en imposant des panneaux réglementaires.

Portage

- **Rôle de la CC du Val 81**: réaliser **une démarche concertée entre le Conseil Départemental du Tarn** pour la construction d'aménagements en faveur du covoiturage (en charge de l'implantation des panneaux de signalisation sur les routes départementales) **et les communes** ayant la compétence voirie (en charge de la maintenance des aires).

Partenariats de projet

- **En partenariat avec le PETR**, qui pilote l'étude opérationnelle d'implantation de signalisation économique et touristique sur le territoire du Pôle Territorial de l'Albigeois et des Bastides. Celle-ci s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de signalisation.
- **En partenariat avec Rezo Pouce**, des spots covoiturage peuvent être aménagés, ainsi les poteaux peuvent être mutualisés.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation de coûts

- Moyens matériels (ordre de grandeur de coûts à titre indicatif) :
 - Panneau de signalisation de position, de pré-signalisation, de signalisation directionnelle : 250 à 500€ HT
 - Aménagement d'une place de parking : 2 000 € HT / place ($\approx 100\text{€ HT/ m}^2$ la place), comprenant le terrassement, l'éclairage, le marquage au sol, pose du panneau standard « covoiturage ».

Ces coûts devront être affinés par la suite dans le cadre d'études techniques

- L'entretien courant des aires est à la charge du propriétaire du foncier

Possibilités de financement

- A voir avec le Conseil Départemental du Tarn car les aires de covoiturage sont implantées le long de routes départementales.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Effectuer un suivi de la fréquentation des aires de covoiturage** afin d'évaluer le taux d'occupation et le fonctionnement de ces aires.

Clés de réussite

Pour encourager la pratique du covoiturage et l'utilisation des aires, il faudrait parallèlement **lancer une campagne de communication**.



Déployer le système d'autostop organisé « Rézo Pouce »



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- **Lutter contre la précarité en matière de mobilité, et la dépendance des adolescents/jeunes aux « parents-taxis »**, en proposant une nouvelle solution de mobilité aux personnes non-motorisées (jeunes, personnes précaires, ...)
- **Désenclaver les zones excentrées et peu denses du territoire**, qui plus est à **moindre coût**
- **Valoriser la complémentarité des solutions de transport** sur le territoire, via la communication de RézoPouce autour de l'ensemble des offres de mobilité

Intérêts pour les habitants

- ✓ Une solution de mobilité pour les **personnes non-motorisées** (en particulier les jeunes et les personnes en situation de précarité)
- ✓ Une solution de mobilité **simple, gratuite, écologique**, et resserrant les **liens sociaux** avec ses voisins
- ✓ Une solution de mobilité alternative à l'autosolisme pour des **déplacements transversaux entre territoires peu denses** (contrairement aux transports publics essentiellement en rabattement vers Albi)
- ✓ Une solution de mobilité partagée s'affranchissant en partie des limites administratives (**continuité du dispositif vers l'Aveyron et le Tarn-et-Garonne, ...**)

Contexte / Rappels du diagnostic

Le système « RézoPouce » est mis en œuvre sur la 4C depuis **Septembre 2016**. De nombreuses intercommunalités limitrophes (Tarn et Garonne et Aveyron) ont par ailleurs déployé ce même dispositif, rendant ainsi possible une continuité du service par delà les frontières administratives.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

« RézoPouce » est un système d'autostop organisé, une sorte de **covoiturage spontané, sans prise de RDV**. Pour sa mise en œuvre, il s'appuie ainsi essentiellement sur des panneaux ou autocollants matérialisant les **arrêts d'autostop**, et un **registre d'inscription** des personnes (conducteurs et passagers).

Principe de fonctionnement du dispositif

Le principe est très simple : le passager se rend à un « arrêt sur le pouce » (sans besoin d'anticiper son trajet) et le conducteur s'y arrête s'il le souhaite. Après s'être assurés d'aller dans la même direction et s'être identifiés chacun comme membres de RézoPouce (avec la carte de membre et/ou la fiche destination pour l'autostoppeur, l'autocollant sur le pare-brise pour le conducteur), ils peuvent entamer leur trajet ensemble. L'utilisation de Rézo Pouce est soumise à une **inscription préalable, gratuite en mairie, sur le site Internet, ou encore via l'application pour smartphone**. Un kit mobilité (mode d'emploi, charte, ...) est délivré lors de l'inscription.

NB: La responsabilité de la collectivité n'est pas engagée en cas d'accident de la route. En effet, le passager est toujours couvert (par l'assurance du conducteur ou le cas échéant par le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages).

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT

SOCIAUX



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT

7

Déployer le système d'autostop organisé « Rézo Pouce »



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : **une personne à temps partiel dédiée à la communication et à l'animation** (stands d'information, baptêmes d'autostop, ...) autour du dispositif, la proportion de temps partiel dépendant essentiellement de la taille du territoire et pouvant ainsi aisément être mutualisée aux 5CC pour ouvrir un poste à temps plein
- Moyens matériels : **un espace d'accueil mutualisé** pour les personnes souhaitant s'inscrire au dispositif (un espace déjà existant et mutualisé avec d'autres dispositifs est amplement suffisant)

Portage

- Rôle des CC : **portage politique / administratif / technique du projet sur leur territoire**
- Rôle du PETR : **le poste mutualisé lié à l'animation / communication pourrait éventuellement être porté par le PETR**, voire être étendu à la communication autour de l'ensemble des solutions de mobilité et non seulement du dispositif Rézo Pouce

Partenariats de projet

RézoPouce, à la fois pour la formation initiale des référents internes au territoire, l'appui technique sur la localisation des arrêts, et l'accompagnement tout au long du développement du dispositif (notamment côté animation et communication) Le déploiement du dispositif se déroule en moyenne sur 6 mois. RézoPouce accompagne les collectivités tout au long du processus et surtout après, pour entretenir et faire évoluer le dispositif.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

Territoire	Budget d'investissement (année 1)		Budget de fonctionnement (années suivantes)	
	Scénario de dédoublement	Scénario de mutualisation	Scénario de dédoublement	Scénario de mutualisation
4C	NA (réalisé en 2016)		NC	
3C-S	21 000 € + 0,75 ETP	5 000 € (communication)	7 000 € + 0,5 ETP	5 000 € (communication)
CC Val 81	10 000 € + 0,75 ETP	+ 20 000 € (abo. RézoPouce)	4 000 € + 0,5 ETP	+ 11 000 € (abo. RézoPouce)
CC MAV	10 000 € + 0,75 ETP	+ 18 000 € (panneaux)	4 000 € + 0,5 ETP	+ 2 000 € (panneaux suppl.)
3C-T	13 000 € + 0,75 ETP	+ 1 ETP (animation)	5 000 € + 0,5 ETP	+ 0,75 ETP (animation)
Global	54 000 € + 3 ETP	43 000 € + 1 ETP	20 000 € + 2 ETP	18 000 € + 0,75 ETP

1 ETP qui ne sera pas dédié uniquement à la mise en place de Rézo Pouce mais également aux actions de communication, d'animations...

Possibilités de financement

- Mode de financement interne : **financement intégral de chaque CC pour son territoire, ou bien participation des communes au prorata de leur population**
- **Subventions mobilisables : Etat, Europe, fondations, entreprises**
- **LEADER 48 % : panneaux, adhésion, communication, 1ère année d'animation**

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre de personnes inscrites au dispositif sur le territoire** (sachant ceci dit que le système peut tout à fait être utilisé sans inscription, et que les personnes peuvent s'inscrire au dispositif via un autre territoire), et en particulier le nombre de personnes inscrites en tant que passagers
- **Enquête de satisfaction et de fréquence d'utilisation** du dispositif auprès des personnes inscrites
- **Nombre de personnes informées/touchées via les animations réalisées** (tenues de stand, baptêmes d'autostop, ...) et nombre d'animations réalisées

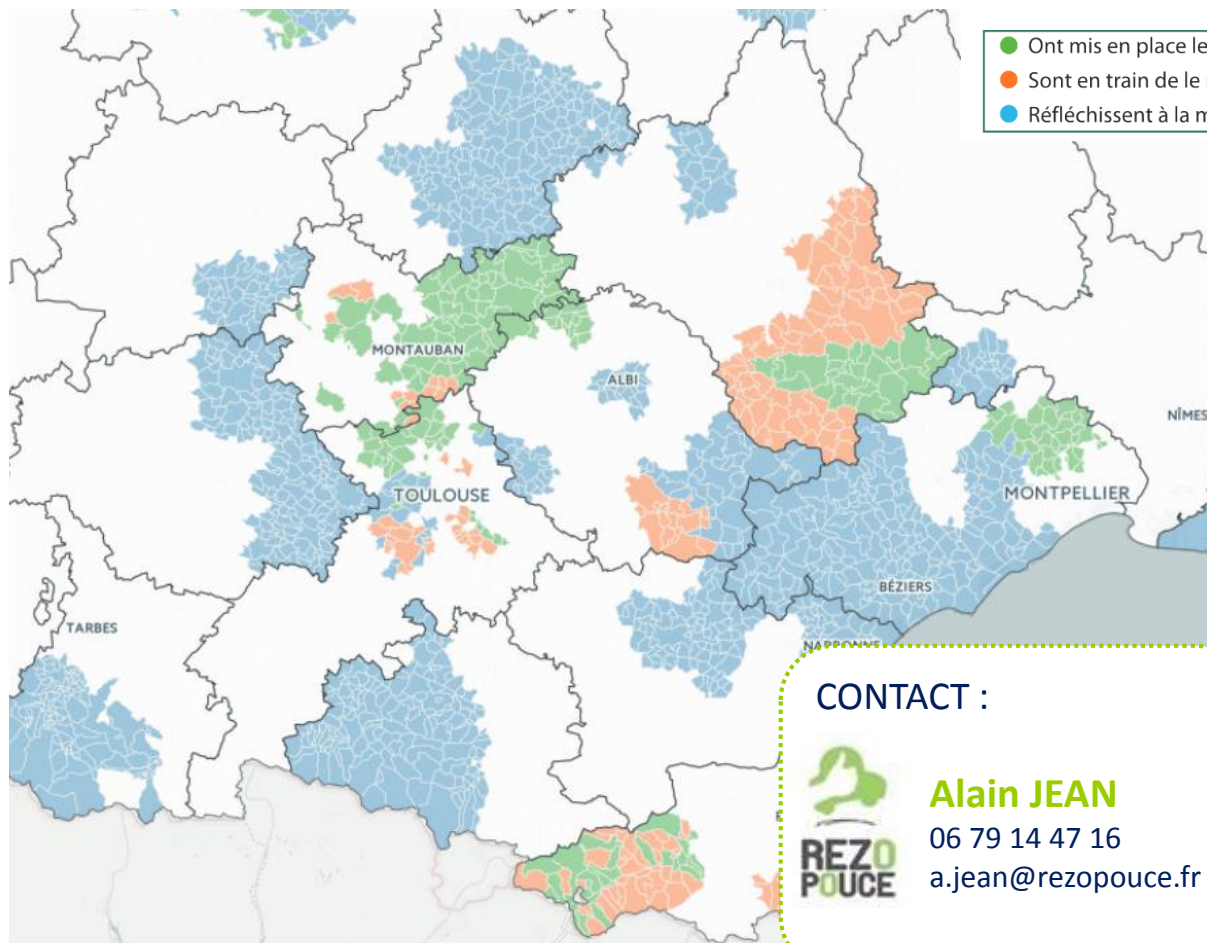
Clés de réussite

La communication et l'animation : le succès du dispositif repose à 90 % sur ces deux étapes essentielles. Le plan de communication doit tenir compte du fait que Rézo Pouce, comme tout nouveau dispositif de déplacement, suppose un changement de comportement de la part des utilisateurs, demandant un temps d'adaptation et d'expérimentation avant de devenir une habitude et d'être ainsi optimisé. Animations, rencontres sur le territoire, partenariats privés et institutionnels, publicité sont autant de moyens de faciliter l'appropriation du dispositif par les habitants et de les motiver à s'y inscrire.



RÉZOPOUCE, UN RÉSEAU NATIONAL NÉ EN OCCITANIE

Mai 2017



Déploiement :

- En **2010**, RézoPouce a été le premier réseau d'autostop organisé à être lancé en France par des communes à cette échelle
- C'est aujourd'hui un **réseau national** déployé ou en cours de déploiement dans **plus d'un millier de communes**, dont en Occitanie sur le Tarn-et-Garonne (lieu de naissance du réseau), Tarn, Aveyron, Haute-Garonne, Hérault et Pyrénées Orientales
- Le **PTAB** deviendrait le **trait d'union** entre **Montauban** et **Montpellier**



8

Réadapter le service de TAD



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Limiter les coûts de fonctionnement du service actuel
- Lutter contre l'isolement des personnes en situation de précarité (adultes/familles non-motorisés)
- Lutter contre la perte d'autonomie des personnes âgées
- Proposer une alternative aux « parents-taxis », pour soulager les proches des personnes non-motorisées des déplacements liés à l'accompagnement aux activités sportives, de loisirs, aux soins de santé,...

Intérêts pour les habitants

- ✓ Disposer d'une offre de transport public pour subvenir à leurs besoins essentiels (se nourrir, se soigner, ...), et conserver ou développer ainsi une certaine autonomie vis-à-vis des proches devant parfois jouer le rôle de taxi
- ✓ Conserver / développer un lien social et des activités de loisirs

Contexte / Rappels du diagnostic

4 des 5 CC du territoire gèrent un système de transport sur réservation. Ils ont des fonctionnements très différents les uns des autres (en porte à porte / en rabattement, sur une plage horaire ou avec des horaires précis, ...) et sont globalement peu connus (et donc peu utilisés) par la population.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Il dans un premier temps nécessaire de réaliser une étude spécifique à la mise en œuvre opérationnelle du TAD, et d'évaluer finement les moyens (véhicules, conducteurs, ...) d'ores et déjà à disposition, afin de pouvoir décider des caractéristiques précises du service et de son mode d'exploitation (en régie ou via une délégation de service public).

Principe de fonctionnement du dispositif

Les caractéristiques suivantes visent à optimiser l'équilibre entre coût pour la collectivité et service rendu à la population :

- Service proposé à l'ensemble des habitants de la CC
- En fonctionnement 4 demi-journées par semaine (notamment calées sur les marchés et les temps d'activités extra-scolaires), avec un rabattement vers :
 - Valence d'Albigeois et Trébas, 2 ou 3 aller-retour par semaine (selon la commune d'habitation)
 - Alban et Réquista (pour les habitants du sud-est de la CC), 2 aller-retour par semaine
 - Valdériès (pour les autres habitants de la CC) 1 aller-retour par semaine
- Sur réservation par téléphone (voire internet si possible), au plus tard la veille du déplacement
- Tarification alignée sur le prix d'un ticket du réseau Tarnbus

Pour plus de détail, se référer au rapport transmis sur le projet d'harmonisation des fonctionnements des TAD à l'échelle de l'ensemble du périmètre étudié.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX





Réadapter le service de TAD



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Modalités d'exploitation

Le service peut être opéré **en régie par la CC, ou bien par un prestataire via une délégation de service public**. Dans ce 2e cas, souvent privilégié, le marché doit bien comprendre : l'accueil téléphonique pour l'enregistrement des réservations, la vente de titres de transport, l'organisation et la réalisation des transports avec les moyens adaptés, ainsi que la restitution des comptes-rendus d'activité. La rémunération du prestataire peut par ailleurs être de 3 types : forfaitaire, variable (en fonction du service rendu) ou un mixte des deux. **Proposer un intéressement du prestataire sur la base du nombre de voyages** (plutôt que sur celui du nombre de kilomètres parcourus) **permet de l'inciter à l'optimisation du service**.

Ressources à mobiliser

Les moyens humains et matériels à affecter à la réalisation et/ou au suivi du service seront **extrêmement différents selon le mode d'exploitation finalement choisi** (régie ou DSP). La **régie** mobilisera bien **plus de moyens humains** (pour la gestion du service et pour sa réalisation), et nécessitera peut-être l'achat d'un ou plusieurs **véhicule(s)** qui pourront être **réutilisés** pour d'autres besoins avec les autres services intercommunaux (pour les seniors et les jeunes). La **DSP** s'avère donc souvent **financièrement plus avantageuse**, en particulier lorsque le nombre de courses réservées est relativement important

Portage

- **Rôle des CC** : portage politique + suivi technique du projet (+ éventuellement exploitation du service, si c'est l'exploitation en régie qui est préférée)
- **Rôle du PETR** : recueil et valorisation des informations liées au fonctionnement de l'offre mise en place à l'échelle du territoire

Partenariats de projet

La **SPL** « d'un point à l'autre » peut potentiellement être un **partenaire**, que ce soit pour l'assistance à la maîtrise d'ouvrage dans la définition opérationnelle du niveau d'offre, et/ou dans l'exploitation du service.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

Concernant le budget d'investissement, le service peut éventuellement nécessiter l'achat d'un ou plusieurs véhicules si c'est le mode de la régie qui est choisi (Coût d'un minibus accessible PMR entre 30 000 € et 60 000 € selon la taille).

Il est **extrêmement difficile d'estimer les coûts de fonctionnement d'un nouveau service de TAD étant donné le nombre d'inconnues** ayant un fort impact sur la facture finale : mode d'exploitation, nombre de courses réservées, ... Au regard des hypothèses choisies pour le territoire, on pourrait estimer le coût d'exploitation **autour de 15-20000 € par an pour 6 A/R proposés par semaine**. **Ce à quoi il faut ajouter le coût d'une centrale de réservation et les moyens humains mis à disposition**, très variables en fonction du mode d'exploitation choisi.

Pour plus de détail, se référer au rapport transmis sur le projet d'harmonisation des fonctionnements des TAD à l'échelle de l'ensemble du périmètre étudié.

Possibilités de financement

- Modes de financement possibles : CC + Communes (au prorata de la population)
- Subventions mobilisables : Région (dans le cadre de la thématique « innovante et expérimentale » ou dans le cadre de la mise en place du Parlement de la Montagne)
- LEADER 48 % des investissements et communication (hors cout de fonctionnement)

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre d'utilisateurs annuels**
- **Nombre de courses déclenchées dans l'année**
- **Enquête de satisfaction** auprès des usagers, avec recueil de verbatim

Clés de réussite

Le TAD est un système de transport destiné en priorité aux personnes non-motorisées et qui n'est donc pas voué à une fréquentation très forte. Tout l'enjeu de ce service réside d'ailleurs dans **l'accompagnement de ce public fragile**, de manière à **informer** du dispositif puis **lever les craintes** des personnes pouvant être intéressées. Un **bilan à l'année N+1** est de plus essentiel pour optimiser le dispositif.



Renforcer l'intermodalité entre les différentes offres de transport public au sein du territoire et améliorer le rabattement vers les pôles de mobilité



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Contexte / Rappels du diagnostic

Sur le PTAB, le réseau TarnBus est plutôt attractif et utilisé par les habitants du territoire : il est plébiscité par les automobilistes comme la meilleure alternative à l'automobile pour se rendre à Albi. Mais, par ailleurs le territoire du PETR ne dispose **pas d'une couverture complète en transport collectif**, du fait de l'étendue du territoire et de la faible densité de population. De plus, **l'offre ferrée est peu compétitive et sous-exploitée** : 3 gares/haltes sont présentes sur le territoire dont une ayant une offre relativement faible (Tanus), une dont la liaison au centre-bourg principal est problématique (Cordes-Vindrac), et une qui est en concurrence tarifaire avec une offre routière attractive vers Albi (Carmaux).

Sur la CC du Val 81,

- Le territoire ne dispose **pas de gare ni de halte ferroviaire**
- **5 communes** sur 19 sont **desservies par les lignes interurbaines TarnBus** :
 - la ligne 706 qui dispose d'une offre de proximité moyenne (3 à 4 courses / jour de semaine selon le sens dont 1 course en HPM)
 - La ligne 716 qui dispose d'une offre à vocation scolaire plutôt faible (2 courses / jour de semaine et aucune en HPM)
- Le territoire dispose d'un **service TAD** de prise en charge au domicile et de rabattement vers Valence, Valdériès et certains arrêts Tarnbus. Le service a été repris par la CC après dissolution du syndicat intercommunal SIMINVAL.
- Il n'y a **pas d'aire de covoiturage aménagée et pas d'aire informelle recensée** excepté du covoiturage professionnel entre agent sur le parking de la CC Val 81. D'après l'enquête réalisée auprès des habitants, 10% des enquêtés souhaiteraient la création d'aires de covoiturage.
- Le territoire dispose également d'**aménagements cyclables** : une piste cyclable à Valence d'Albigeois en lien avec l'UMT, une véloroute dans la vallée du Tarn (avec quelques sections dangereuses). D'après l'enquête réalisée auprès des habitants, 7% souhaiteraient un service de location de vélos électriques.
- La **CA d'Albi** exerce une **forte attractivité pour les déplacements Domicile-Travail (DT)**, et quelques flux DT sont également réalisés avec la CC Carmausin Ségala. Valence d'Albigeois est le principal pôle d'attractivité local pour les autres motifs.

Objectifs

- Compenser la faible couverture spatiale par le réseau de TC en **améliorant le rabattement et l'intermodalité avec le réseau Tarn Bus**.
- **Faciliter les échanges d'un mode à un autre** en un minimum de temps et un maximum de confort
- Diminuer l'utilisation de la voiture et développer les modes alternatifs

L'organisation de l'intermodalité nécessite de **raisonner en terme de service** (et non plus de mode), et en terme de **chaîne de transport de bout en bout**.

9

Renforcer l'intermodalité entre les différentes offres de transport public au sein du territoire et améliorer le rabattement vers les pôles de mobilité



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

- **Développer les infrastructures cyclables à l'échelle du PETR** en référence aux possibilités de rabattement sur les réseaux de transports, dans un souci de construction d'une offre intermodale transport/vélo, permettant de cumuler les avantages de ces deux modes et d'accroître de manière substantielle la zone de chalandise des transports en commun.
 - **Sécuriser, parallèlement, les cheminements piétons et vélos** afin de développer les déplacements intra-communaux en modes actifs plutôt qu'en voiture.
 - **Aménager les autocars de façon à pouvoir transporter son vélo** : le vélo peut servir de mode de rabattement pour se rendre vers un arrêt d'autocar, à l'image de ce qui se pratique sur le réseau départemental Trans'Gironde où un rack amovible fixé à l'arrière du car permet le transport de 8 vélos.
 - Le Système TAD mis en place sur la CC doit veiller à proposer **un rabattement vers les lignes interurbaines (Tarn Bus) en correspondance avec les horaires** de ces lignes.
 - **Organiser l'intermodalité aux points d'arrêts majeurs** du réseau TarnBus :
 - En proposant des emplacements de stationnement vélos pratiques et sécurisés pour que le vol et la dégradation des vélos ne soient pas un frein à leur utilisation
 - En aménageant des aires de covoiturage à proximité des arrêts TarnBus et en installant une signalétique si l'arrêt n'est pas visible depuis le parking.
 - Concernant les flux vers et depuis Albi, engager une concertation avec l'Agglomération d'Albi concernant les aménagements prévus dans le PDU du Grand Albigeois, et notamment la création de nouveaux parkings relais / covoiturage (avenue Albert Thomas, RN88 Lescure, échangeur route de Castres) en lien avec le réseau de bus.
- **L'arrêt TarnBus « Salle des fêtes » à Valence d'Albigeois constituerait un premier point intermodal sur le territoire :**
- Aménagement / matérialisation de places de covoiturage sur le parking à proximité des arrêts TarnBus ;
 - Aménagement, sur ce même parking, d'emplacements de stationnement vélos ;
 - Implantation d'une signalétique directionnelle indiquant l'arrêt TarnBus (l'arrêt n'étant pas visible depuis le parking) ;
 - Sécurisation du cheminement piéton et vélos pour se rendre à l'arrêt de bus ;
 - Interconnexion entre les horaires du TAD et des lignes interurbaines ;
 - Information horaires des lignes TarnBus.

Fiche action n° 8, 10 et 12

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT



FAIBLE



FORT



FAIBLE



FORT

9

Renforcer l'intermodalité entre les différentes offres de transport public au sein du territoire et améliorer le rabattement vers les pôles de mobilité



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Moyens / étapes de mise en œuvre :

Fixer des **temps de travail (réunions) entre les Communautés de Communes concernées et la Région** afin de :

- Travailler sur l'identification des points d'arrêts à renforcer
- Porter une réflexion sur les types d'aménagements souhaités ou possibles
- Réaliser une étude de faisabilité , étude foncière le cas échéant
- Définir les étapes de mise en œuvre : répartir les financements et établir le calendrier
- Validation des hypothèses / des grilles horaires retenues, voire étude si besoin
- Signature d'un avenant avec le ou les exploitants concerné(s)
- Mise en place du service

Rencontrer le Grand Albigeois concernant l'aménagement des parkings relais / aires de covoiturage aux entrées de ville.

Portage

- **Maîtrise d'ouvrage** à définir entre les communes, Communauté de Communes

Partenariats de projet

- **Le PETR** pour la mise en cohérence d'une intermodalité sur l'ensemble du PTAB
- **La Région, notamment dans le cadre du SRADDET** (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires)

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Les coûts de mise en œuvre ne peuvent être évalués car il est nécessaire de mener une étude au cas par cas.
- Des coûts unitaires indicatifs sont donnés dans les fiches actions sur le covoiturage (n°6), ou sur les aménagements cyclables (n°10)

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Création / aménagement d'aires de covoiturage**
- **Nombre d'emplacements de stationnement vélos posés**
- **Taux de remplissage des emplacements de stationnement (retour référent site)**
- **Possibilité d'intermodalité horaire ou non**
- **Aménagements cyclables réalisés**

Clés de réussite

- Une coopération durable entre les différents acteurs ;
- L'articulation entre les modes de transport ;
- Le maillage du réseau ;
- La mise en œuvre d'actions de communication sur les offres de transport et sur l'accompagnement au changement des pratiques.



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Aménager des infrastructures sécurisées, lisibles, un espace public partagé, des équipements pour stationner les vélos
- Sensibiliser à l'usage des modes actifs
- Exemplarité des institutions

Intérêts pour les habitants

- ✓ Disposer d'itinéraires sécurisés,
- ✓ Une facilité d'accès au centre-bourg
- ✓ Une amélioration de l'accessibilité pour les PMR.

Contexte / Rappels du diagnostic

Le diagnostic a mis en évidence qu'il fallait encourager la pratique des modes actifs pour les trajets de courte distance.

D'après l'enquête réalisée auprès de la population du PTAB, 43% des enquêtés utilisent la marche tous les jours (31% au moins une fois par semaine) et 3% des enquêtés utilisent le vélo tous les jours (11% au moins une fois par semaine).

Les aménagements sur le territoire sont essentiellement à vocation de loisirs (2 Voies Vertes, 4 itinéraires Véloroute). Des réflexions sont en cours autour de la création de nouveaux axes à aménager.

Le PETR est engagé dans un projet de Territoire à Energie Positive pour la croissance verte (TEPCV). Dans ce cadre, plusieurs actions seront mises en œuvre jusqu'en 2019, et notamment le développement des initiatives innovantes comme la mobilité électrique (véhicules, vélos...), et la création de nouvelles liaisons cyclables.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Poursuivre les actions initiées sur le territoire :

- le PETR a mis en place une opération groupée d'accompagnement des projets d'aménagement des communes avec le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) : « Pour aménager, restons groupés! » qui portait, notamment, sur la création de cheminements doux (piétons, cycles), et aménagement d'espaces publics.
- Le Plan Climat-Energie élaboré sur le territoire du PETR qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre en développant les déplacements et liaisons douces dans les espaces publics

Dans la continuité, de ces actions, il faudrait engager la réalisation d'un schéma directeur des déplacements en modes actifs à l'échelle du territoire du PETR dans l'objectif de :

- **Aménager un maillage des itinéraires cyclables** sur le territoire, avec le moins possible de discontinuités / ruptures, afin d'améliorer et de structurer le réseau des voies cyclables à l'échelle du PETR et de rendre plus attractive la pratique du vélo de différents usagers (actifs, collégiens / lycéens, et touristes). L'aménagement de voies cyclables rapides (20 minutes de trajet maximum) et la mise à disposition de services (parking à vélo, service de réparation...) favoriseraient le développement de la pratique du vélo de la population active.
- **Développer le stationnement vélo** à proximité des grands équipements / zones d'emploi / commerces, pôle d'échange, etc., ou dans les logements dans le cadre des PLU (inciter dans les constructions neuves, sous la forme d'un guide de conseils, l'aménagement d'un espace de stationnement avec un box dédié pour les vélos électriques).
- **Aménager et sécuriser les cheminements doux** : faire un état des lieux du cheminement piéton et réaliser un programme d'aménagement de l'usage des voiries publiques.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT

SOCIAUX



FAIBLE



FORT

ÉCONOMIQUES

CO₂

FAIBLE



FORT

ENVIRONNEMENTAUX

10

Améliorer les infrastructures nécessaires à l'usage des modes actifs (vélo, VAE, marche à pied)



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Action suivie par un chargé de mission du PETR, notamment dans le cadre du TEPCV, afin de mener une politique sur l'ensemble du territoire du PETR et de mutualiser les actions (achat, communication, partenariat...)

Portage

- **PETR** : sensibilisation, information, coordination et suivi

Partenariats de projet

- **Département du Tarn** (aménagement de voies vertes intégrant les besoins des déplacements à pied ou à vélo du quotidien)
- **Intercommunalités** : s'appuyer sur le projet d'aménagement cyclable Carmaux-Cordes pour développer la pratique localement (services, jalonnement...)
- **Communes dans le cadre du PAVE** (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics)
- **Offices de tourisme**
- **FFC** dans le cadre des espaces labélisés pour les VTT
- **L'ADEME dans le cadre de l'opération "Ecomobilité"** qui vise à valoriser la mise en place d'actions éco-responsables en matière de mobilité. Le Pôle Territorial est territoire « Relais Ecomobilité ». Dans ce cadre il peut accompagner votre commune pour être labellisée « Acteur Ecomobile 2017 ».

Cadrement juridique

- **Obligation de mise aux normes d'accessibilité** du mobilier urbain et de l'espace public (loi du 11/02/2005)
- **Obligation de réalisation d'itinéraires cyclables** lors de la rénovation ou de la création de voies urbaines (article L. 228-2 du code de l'environnement)

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Données de coûts :

- **Etude spécifique pour un schéma directeur** : 30 000 à 40 000 € TTC
- **Notion de coût unitaire pour la réalisation d'une :**
 - piste cyclable : 100 à 150 € HT / mètre linéaire
 - Bande cyclable : 15 à 30 € / mètre linéaire
- **Notion de coût pour le stationnement vélos :**
 - Environ 300 € par arceau simple (pose comprise)
 - Entre 5 000 et 10 000 € pour un abri de 10 places couvert (pose comprise)

Possibilités de financement

- **Le fond de soutien pour l'investissement public local** constitue une autre source de financement. Ce fond de soutien porte également sur l'application de la loi relative à la transition énergétique.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre de km d'aménagements cyclables**
- **Nombre d'emplacements** de stationnement vélo posés
- **Taux de remplissage** des emplacements de stationnement (enquête comptage sur site)

Clés de réussite

L'aménagement des infrastructures cyclables doit s'accompagner d'une sensibilisation auprès des usagers

- Auprès des lycéens / collégiens
- Auprès des employeurs

Inciter les collectivités à proposer de la location de vélo / VAE (voir fiche action suivante)

11

Mettre en place un système de location de vélos classiques et à assistance électrique (VAE) de courte et moyenne durée



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Permettre l'expérimentation des vélos à assistance électrique, à la fois pour les habitants et les touristes
- Susciter l'envie d'acquérir un vélo à assistance électrique

Intérêts pour les habitants

- ✓ Permettre aux habitants et aux touristes de **modifier leurs pratiques de déplacement**, de réaliser des économies d'énergie et de limiter les émissions de gaz à effet de serre

Contexte / Rappels du diagnostic

Le PETR est engagé dans un projet de Territoire à Energie Positive pour la croissance verte (TEPCV). Dans ce cadre, plusieurs actions seront mises en œuvre jusqu'en 2019, et notamment le développement des initiatives innovantes comme la mobilité électrique (véhicules, vélos...), et la création de nouvelles liaisons cyclables.

Contexte législatif

Jusqu'au 31 janvier 2018, il existait un dispositif national d'aide à l'achat d'un VAE : 20% du prix d'achat plafonné à 200 euros. Mais **depuis le 1er février 2018**, les règles ont changé. Un décret est paru au Journal officiel le 31 décembre 2017 qui modifie les conditions d'attribution : l'aide de l'État est dorénavant réservée aux seules personnes physiques non redevables de l'impôt sur le revenu. Il faut également résider dans une collectivité ayant instauré une aide similaire.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

La Communauté de Communes pourrait **proposer en expérimentation, la location, de courte et longue durée**, de vélos et de VAE, **via des partenaires locaux**.

Cela permettrait de viser un large **public : local** (afin d'initier à l'usage du VAE et d'impulser l'achat d'un VAE) et **touristique** (location à la journée ou sur plusieurs jours auprès de loueurs).

S'appuyer sur le retour d'expériences sur le territoire :

- Sur le territoire de la CCMAV, l'office de tourisme Vallée du Tarn et Monts de l'Albigeois (à Ambialet) propose en période estivale, depuis l'été 2017, la **location de 10 de VAE** :
 - 25€ la journée
 - 15€ la demi-journée,
 - 15€ le tarif groupe à partir de 5 vélos / journée.
 - Sur le territoire de la 4C, à l'occasion de la fête de la St-Jean du 24 juin 2017, le groupe "Vaour en transition" a tenu un stand pour permettre aux habitants de tester le vélo électrique. Suite à cette action, 5 personnes se sont dotées d'un nouveau vélo. L'achat ayant été réalisé de manière groupé, ces personnes ont bénéficié d'une réduction, mais également de la prime de l'Etat de 200 euros qui était encore possible en 2017.
- A Vaour, le loueur Oubike propose de **réserver des vélos directement sur le site internet et de les livrer à l'adresse de son choix** (dépôt et reprise des vélos compris dans le tarif) : 20€ la journée ((tarif dégressif en fonction du nombre de jours).

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT

SOCIAUX



FAIBLE



FORT

ÉCONOMIQUES



FAIBLE



FORT

ENVIRONNEMENTAUX

11

Mettre en place un système de location de vélos classiques et à assistance électrique (VAE) de courte et moyenne durée



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Action suivie par un chargé de mission du PETR, notamment dans le cadre du TEPCV, afin de mener une politique sur l'ensemble du territoire du PETR et de mutualiser les actions (achat, communication, partenariat...

Portage

- **Le PETR**, dans le cadre du TEPCV et dans le cadre du label Ecomobilité 2018 de l'Ademe

Partenariats de projet

- **OT**
- **Loueurs de vélos**
- **Intercommunalités** dans le cadre d'achat de VAE ou d'aide à l'achat de VAE

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- **Pas de coûts d'achat de vélos** si l'action s'appuie sur des **partenaires locaux**. En revanche, prévoir des frais de communication ou des frais événementiels pour informer, sensibiliser et encourager la pratique du vélo.
- Si la CC souhaite acheter des VAE pour les mettre en location auprès d'un office de tourisme, **le coût d'un VAE est compris entre 1 100 et 1 500 €**
- **La collectivité peut également aider au financement de VAE**. Les villes ou agglomérations françaises qui subventionnent les VAE le font en pourcentage sur le prix TTC d'achat du VAE. Elles donnent un plafond à ne pas dépasser : celui-ci varie de 100 à 500€. Il n'y a pas de règle, c'est en fonction du budget des collectivités.

Possibilités de financement

- **Dans le cadre du Label Ecomobilité 2018 délivré par l'Ademe**, la CC peut bénéficier gratuitement d'une boîte à outils de communication pour rendre les actions plus visibles : logo, dépliant, affiche, charte pour le logo, etc.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre de vélos loués ou achetés**

Clés de réussite

- **Créer des événements** pour faire essayer le vélo électrique
- **Communiquer sur les bénéfices du vélo et du VAE** : intérêts pour la santé, intérêts économiques, etc.

EXEMPLE D'INITIATIVE EN MILIEU RURAL

DANS LE THOUARSAIS, UNE LOCATION DE VÉLO CHEZ L'ÉPICIER OU LE GARAGISTE

Une initiative réalisée dans le cadre d'un appel à projets TEPCV

- Depuis juin 2016, la **Communauté de Communes du Thouarsais** (31 communes, 36 400 habitants) propose une offre de transport alternative aux touristes et aux habitants du territoire : la **location de vélos « T'Vélos »** sur l'ensemble de son territoire, à l'exception de Thouars où des offres de location de vélos existent déjà.
- Pour cela, elle **s'appuie sur des gestionnaires** qui acceptent d'assurer les formalités de location des vélos en signant une convention de mise à disposition (location, caution, contrat, vérification de l'état des vélos à leur retour, entretien annuel).
- En 2016, la CC a **acheté 29 vélos avec accessoires pour 26 730 € HT : 19 vélos électriques** (1 500€ TTC le vélo), **10 vélos classiques** qu'elle a réparti sur 7 communes dans des points de location : épiceries, garagistes, hôteliers, bases de loisirs communautaires... L'investissement a été pris en charge à 80% dans le cadre du TEPCV dont une partie dédiée à l'achat de vélos et à la création de stationnements (54 000 €). Quelques VAE servent aux déplacements professionnels des agents de la CC.
- L'acquisition du parc a été attribué par appel d'offres à un magasin de vélos situé sur le territoire
- La CC met à disposition **gracieusement les vélos et accessoires** (casque, gilet jaune, compteur, panier, siège bébé) **et le gestionnaire assure la location et l'entretien des vélos**, suivant le carnet d'entretien fourni, à ses frais. En contrepartie, il conserve les recettes de la location. La convention précise les règles de mise à disposition et de restitution des vélos avec le gestionnaire.
- Tarifs de location :**

Durée	Vélo	VAE
½ journée	5€	8€
Journée	8€	13€
Semaine	15€	25€
Mois	30€	50€

Tarifications de novembre à avril		
Semaine	10€	
Mois	20€	
3 mois	50€	

Caution :

- Vélo : 400 €
- Vélo à assistance électrique : 1 200 €

La durée de location est fixée à 3 mois consécutifs maximum

Les clients s'engagent à payer les réparations liées aux détériorations dont ils sont responsables



DANS LE THOUARSAIS, UNE LOCATION DE VÉLO CHEZ L'ÉPICIER OU LE GARAGISTE

Une initiative réalisée dans le cadre d'un appel à projets TEPCV

- **Bilan** 4 mois après : les vélos sortent en toute saison, y compris sur de longues durées, avec une légère baisse en hiver. **38 contrats de location** ont été souscrits (électriques et classiques), la plupart pour une durée d'1 mois. A la suite de cette location 2 personnes ont acheté un vélo.
- **En mai 2017, l'intercommunalité a fait l'acquisition de nouveaux vélos à assistance électrique.** Ainsi, 28 vélos à assistance électrique et 10 vélos classiques sont disponibles à la location sur tout le territoire.

RÉSULTATS

En un peu plus de 3 mois (bilan au 30 octobre) :

- 38 contrats de location signés
- 80% pour des vélos à assistance électrique
- 55% pour des locations de 1 mois ou plus
 - o 20 contrats de 1 mois (1 personne a signé 4 contrats de 1 mois)
 - o 1 contrat de 2 mois

On constate donc une préférence pour des tests de longue durée.

- Typologie des clients :
 - o Alors que les touristes en vacances sur le territoire étaient la cible attendue, le service a plutôt bénéficié aux habitants du département et du territoire pour leurs déplacements touristiques sur et en dehors du territoire. Certains ont emmené leur vélo sur leur lieu de vacances.
 - o 1 contrat pour un usage domicile/travail.
 - o 3 touristes étrangers (Allemagne, Angleterre)
- Recette totale du service : 1356€
 - o Recette moyenne par loueur : 271,20 €
 - o Recette du loueur de vélos (6) : 106€
 - o Recette du loueur de VAE (4) : 550€
 - o Offres d'entretien autour de 40 euros par vélo.

12

Développer une signalétique indiquant les temps d'accès en marche et en vélo



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- ✓ Un faible coût en infrastructures,
- ✓ Un impact environnemental : limiter l'usage de la voiture et ses nuisances (sonores, pollution, consommation d'énergie)
- ✓ Une contribution au maintien du petit commerce

Intérêts pour les habitants

- ✓ Un coût dérisoire par rapport à la voiture,
- ✓ Des effets bénéfiques sur la santé (activité physique, amélioration de la qualité de l'air...)
- ✓ Une autonomie des personnes sans voiture

Contexte / Rappels du diagnostic

La **marche à pied** est souvent le parent pauvre des politiques de déplacements parce que ce mode est perçu comme évident. Et pourtant, c'est le **2^e mode utilisé après la voiture**. D'après l'enquête réalisée auprès de la population du PTAB, 43% des enquêtés utilisent ce mode tous les jours et 31% au moins une fois par semaine.

L'enquête a également permis de mettre en évidence une **part modale importante du vélo** sur le territoire : 3% des enquêtés utilisent ce mode tous les jours et 11% au moins une fois par semaine.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Commencer dans un 1^{er} temps sur la commune de Valence-d'Albigeois

Réalisation d'1 ou 2 plan de ville indiquant les temps de déplacement à pied ou à vélo / VAE entre les différents points remarquables de la commune.

Ces plans ont pour objectif de **développer l'usage de la marche ou du vélo en ville**. Les déplacements en milieu urbain font souvent moins d'un kilomètre, soit environ 12 minutes de marche à pied (vitesse moyenne de 5km/h pour un piéton).

La représentation des temps de parcours permettra de **faire prendre conscience** que, sur de courtes distances en ville, le piéton est bien souvent plus rapide que la voiture.

Principe de réalisation des plans :

- **Définir les points d'intérêt sur la commune** (écoles, équipements culturels ou sportifs, pôles d'activité ou commerciaux, transports, espaces naturels, etc) permettant de dégager **des itinéraires cyclables** que l'on **chronomètre** ensuite **pour connaître les temps de parcours**.
- **Un diagramme des temps piétons ou vélos** peut compléter l'information

Diffusion des plans :

- **Imprimer des exemplaires à destination des écoles et des principaux lieux de fréquentation**

Dans un 2^e temps sur le territoire de la CC

- Sur le modèle des itinéraires de randonnée, communiquer via une signalétique (panneau de direction, marquage au sol...) sur les temps de parcours, en vélo ou en VAE, entre les principaux pôles d'attractivité du territoire.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT

12

Développer une signalétique indiquant les temps d'accès en marche et en vélo



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- S'appuyer sur les bénévoles d'une association

Portage

- **Le PETR qui pilote une étude de signalétique économique et touristique**, dans le cadre du schéma global de signalisation.

Partenariats de projet

- **La commune de Réalmont** : identification des points remarquables de la ville, implantation des panneaux
- **La Communauté de Communes** : identification des principaux pôles d'attractivité du territoire.
- Des **associations / collectifs citoyens**

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- **Pas de coûts si les plans sont réalisés par les bénévoles d'une association** (ex : le Collectif Cycliste 37 a réalisé 4 cartes de temps de trajets à vélos sur différentes communes de l'agglomération tourangelle, à partir de cartes en libre accès).
- **Estimation de coûts pour la réalisation par un prestataire** d'une carte de représentation des temps de parcours sur une commune = 1 000 €
- **Coûts d'impression des plans à ajouter** en fonction du nombre d'exemplaires.
- **Coût unitaire pour une signalétique physique** : mât de 2 mètres + panneaux avec mentions + cartouche : entre 150 € et 200 € HT (hors main d'oeuvre)

Possibilités de financement

- Pas de financement mais **un appui technique** possible. Par exemple, l'agglomération de Béziers a réalisé des plans dans le cadre d'une démarche spécifique « marchez, bougez dans la Ville et dans l'Agglo », qui s'inscrit dans le Programme National Nutrition Santé, mais aussi dans le cadre de la démarche « Vivons en Forme ».

MODALITÉS D'ÉVALUATION

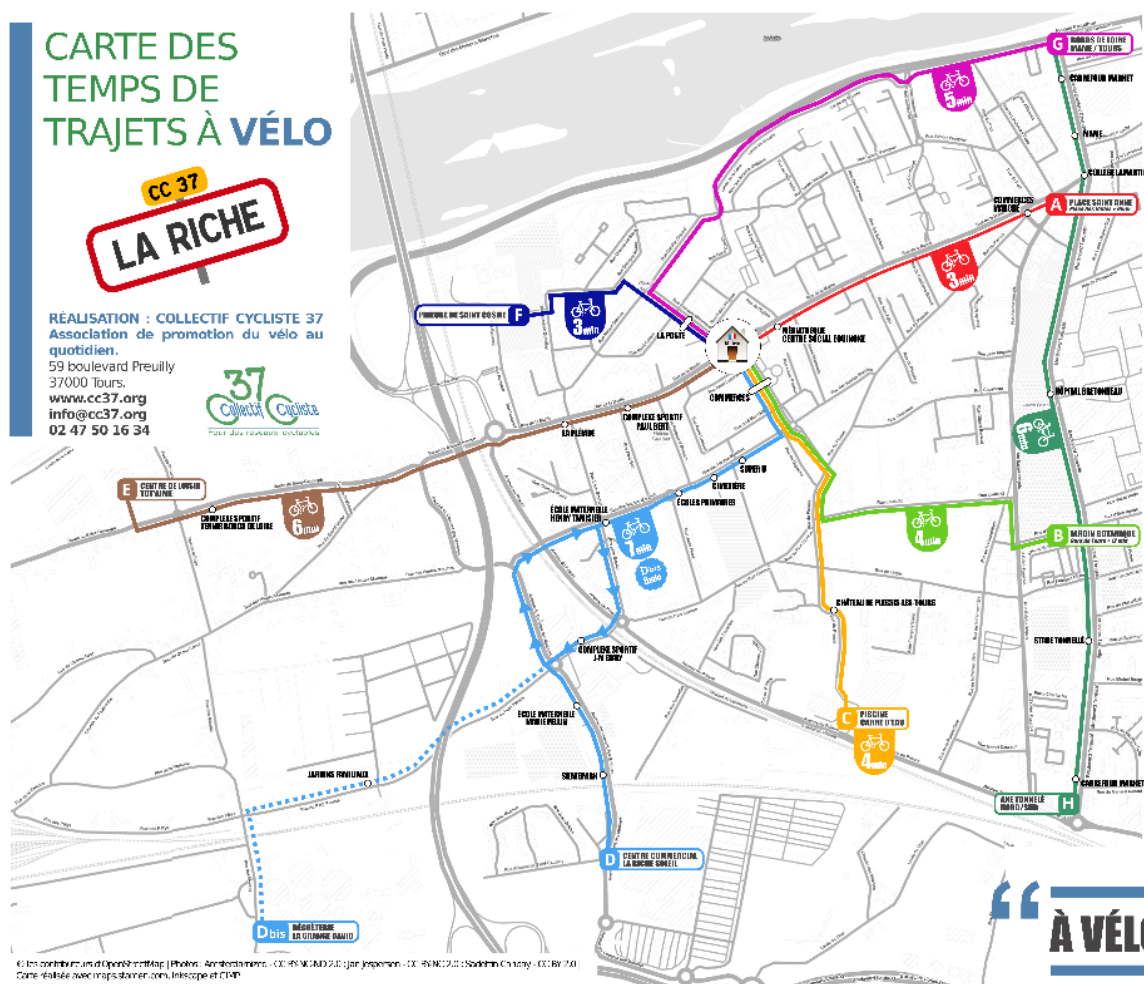
Indicateurs de suivi

- **Réaliser une enquête spontanée** dans la rue afin de tester auprès des gens s'ils ont connaissance des plans piétons, leur mode de déplacement, et leur éventuel report vers la marche à pied ou le vélo.

Clés de réussite

Par la suite, la commune pourrait **jalonner l'ensemble des parcours** par des panneaux de signalisation spécifiques aux piétons et vélos. Ces panneaux permettraient d'afficher le temps de déplacement à pied pour se rendre à tel ou tel endroit de la ville

L'EXEMPLE D'UNE ASSOCIATION D'USAGERS DU VÉLO EN INDRE-ET-LOIRE DES ITINÉRAIRES ET PLANS RÉALISÉS PAR DES BÉNÉVOLES



POURQUOI LE VÉLO ?

LA BICYCLETTE EST UN MOYEN DE TRANSPORT EXCELLENT POUR LA SANTÉ, EFFICACE ET TRÈS ÉCONOMIQUE.

Se déplacer à vélo, c'est gagner du temps lors de ses trajets, tout en contribuant à améliorer sa qualité de vie... et celle des autres !

La ville de La Riche est partiellement adaptée à la pratique du vélo : commerces et bâtiments publics faciles d'accès, nombreuses rues en zone 30 et absence de viaduc. Tous les éléments sont réunis pour rendre votre trajet à vélo agréable et pertinent.

POURQUOI CETTE CARTE ?

PARCE QUE NOUS SOUHAITONS DÉMONSTRER QUE LE VÉLO PERMET DE SE DÉPLACER AVEC EFFICACITÉ.

À La Riche, quelques minutes de vélo seulement sont nécessaires pour vous rendre dans un commerce, à la bibliothèque ou au travail !

Pour obtenir des temps de parcours représentatifs, tous les itinéraires ont été testés et chronométrés par plusieurs cyclistes ayant chacune un profil différent : âge, sexe, condition physique, type de vélo.

VOUS HÉSITEZ ? ESSAYEZ !

LA FORCE DU VÉLO EST D'ÊTRE SIMPLE ET ACCESSIBLE À TOUS. ENVIE D'ESSAYER ? ALORS TESTEZ L'UN DE NOS TRAjets ET FAITES-VOUS PART DE VOS IMPRESSIONS !

Si vous appréhendez d'être confronté à la circulation automobile, commencez d'abord par effectuer des trajets hors des heures de pointe.

Si vous souhaitez être accompagné pour prendre confiance en vous et savoir bien circuler en ville, ou apprendre tout simplement à faire du vélo : le Collectif Cycliste 37, situé à deux pas de La Riche vous propose un stage de vélo-école pour adultes !

Plus d'information : www.cc37.org ou 02 47 50 16 34

À VÉLO, VOUS Y SERIEZ DÉJÀ !

Source: Collectif Cycliste 37 pour la commune de La Riche (10 400 hab.)

13

Encourager la mise en place de pédibus / vélobus



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Améliorer la circulation et la sécurité aux abords des écoles aux heures d'entrée/sortie des écoles
- Réduire les besoins de stationnement aux abords des écoles
- Développer la vie de quartier/centre-bourg

Intérêts pour les habitants

- ✓ **Santé** : les enfants pratiquent une activité physique régulière
- ✓ **Sécurité** : les abords de l'école sont moins encombrés de véhicules, ce qui est moins dangereux pour les enfants
- ✓ **Autonomie** : l'enfant devient plus autonome et apprend les règles de circulation à pied et à vélo
- ✓ **Convivialité** : les enfants et les parents apprennent à mieux se connaître, ce qui développe aussi la vie de quartier
- ✓ **Environnement** : réduction de la pollution de l'air aux abords des écoles et diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre
- ✓ **Concentration** : les expériences ont montré que les enfants venant à pied ou à vélo ont un temps de concentration plus long que les enfants venant en voiture
- ✓ **Gain de temps** : les parents se déplacent moins souvent pour accompagner leurs enfants à l'école, puisque le relais est assuré le reste de la semaine

Contexte / Rappels du diagnostic

- La marche et le vélo, définis comme des modes actifs, sont deux modes de transport à prendre en compte comme solution de mobilité
- 40% des trajets quotidiens parcourus en voiture ont une distance inférieure à 2 km.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

La mise en œuvre du dispositif nécessite 3 étapes, dans lesquelles la collectivité peut fournir son appui :

1. **Identifier** les parents d'élèves intéressés par la démarche et futurs référents, via l'organisation de réunions et/ou la passation de questionnaires
2. **Accompagner** les parents d'élèves référents dans le projet
3. **Fournir une aide financière** pour la mise en œuvre du dispositif, sous forme d'une mise à disposition de gilets jaunes et/ou casques de sécurité

Principe de fonctionnement du dispositif

Basé sur le même principe qu'un **ramassage scolaire**, l'objectif des Pédibus/Vélobus est de permettre à un maximum d'enfants d'aller à l'école à pied ou à vélo, en toute **sécurité** et en même temps de les **sensibiliser à la mobilité durable**.

Sachant que **chaque famille effectue de 8 à 16 trajets par semaine** pour amener son enfant à l'école, le pédibus peut fonctionner :

- Un ou plusieurs jours par semaine, avec un itinéraire déterminé par les parents,
- Avec des arrêts marqués aux moyens de panneaux,
- Avec un horaire affiché et choisi en début d'année scolaire en fonction des besoins des familles
- Avec des pilotes parents d'élèves bénévoles qui se répartissent les trajets 1 à 3 fois par semaine chacun,
- Avec des passagers, les enfants, sont ainsi accompagnés quotidiennement sur le chemin de l'école,
- Les enfants et adultes doivent être équipés de gilets réfléchissants

Le vélobus s'organise de la même manière que le pédibus mais sous forme de groupe d'enfants à bicyclette. Il est nécessaire que l'établissement scolaire prévoit des abris avec des accroches vélos au sein du bâtiment afin de pouvoir stationner les vélos durant la journée.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT

SOCIAUX



FAIBLE



FORT

ÉCONOMIQUES



FAIBLE



FORT

ENVIRONNEMENTAUX

13

Encourager la mise en place de pédibus / vélobus



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : accompagnants
- Moyens matériels : potelets, gilets jaunes / brassards, et/ou casques de vélo

Portage

- **Parents d'élèves, regroupés en association** loi 1901 qui en portera la responsabilité pénale (art. 121-2, alinéa 1 et 2 du code pénal). 1 parent pour 8 enfants est nécessaire pour encadrer les enfants
- La **communication** et l'**animation** du dispositif auprès des établissements scolaires du territoire peuvent être au choix portées **par le PETR, ou par chacune des CC** s'il n'existe pas de poste mutualisé.

Partenariats de projet

- **Les établissements scolaires** : relais d'information concernant l'écomobilité, ils participent à l'enseignement et à la sensibilisation sur les problématiques environnementales auprès des enfants et des parents
- **Les CMJ** (Conseil Municipal des Jeunes) dans le cadres des projets citoyens
- **Les communes** : elles peuvent intervenir si le passage d'un pédibus nécessite des travaux sur les voiries, pour l'installation de panneaux d'arrêts et pour l'achat de gilets réfléchissants
- **L'ADEME** suit et soutient les démarches d'écomobilité scolaire au niveau national.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Expérimentation :

Une **expérimentation** pourrait être menée **pendant 1 an** avec 2 ou 3 établissements scolaires pilotes sur la base du volontariat ou d'un appel à projet. Au terme de cette expérimentation, un bilan serait effectué avec le référent mobilité pour reconduire ou apporter des mesures correctives à cette démarche

Estimation de coûts d'investissement (ordre de grandeur) :

- Fourniture et pose de panneaux Pedibus sur potelet : 500 € par panneau
- 100 gilets réfléchissants : 800 €
- 500 brassards fluorescents : 2 000 €

Possibilités de financement

- Modes de financement possibles : EPCI et/ou commune concernée
- Appels à projets annuel du Plan Départemental de Sécurité Routière (PDASR) de la Préfecture du Tarn

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- Nombre de pédibus/vélobus en fonctionnement
- Nombre d'enfants accompagnés à l'école

Clés de réussite

La réussite du dispositif dépend principalement du **degré d'implication des personnes référentes** : celle chargée de la communication et animation du dispositif au sein de la collectivité, et celle(s) chargée(s) de la mise en œuvre concrète de l'action au sein de l'établissement scolaire, à savoir les parents d'élèves référents.

LEVER LES FREINS À L'USAGE DES SERVICES DE MOBILITÉ



14

Communiquer de manière pédagogique, et via des canaux diversifiés, autour de la palette d'offres alternatives à la voiture



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Valoriser l'ensemble des offres de mobilité mises en œuvre sur le territoire, par les collectivités publiques et les opérateurs privés
- Participer à **changer les mentalités**, en déconstruisant les idées reçues autour des modes alternatifs à la voiture

Intérêts pour les habitants

- ✓ Connaître les différents types de solutions existantes
- ✓ S'approprier leur fonctionnement
- ✓ Connaître les avantages tarifaires existants
- ✓ Réaliser l'étendue des bénéfices liés à l'usage des mobilités partagées, collectives et actives
- ✓ Se faire conseiller sur les choix les mieux adaptés à sa situation

Contexte / Rappels du diagnostic

Il est ressorti au travers de l'enquête que **les habitants connaissent pour l'instant peu les offres de mobilité existantes** sur le territoire. Ils ont par ailleurs déclaré attendre avant toute autre chose de l'information à ce sujet, et ce via divers canaux (internet, prospectus, téléphone). **La communication est, en effet, plébiscitée comme la 1re attente de la population, loin devant toute mesure d'amélioration ou de création d'offres de mobilité :**

- **53% des enquêtés attendent en priorité de l'information** sur les différentes offres de mobilité.
- 25% des enquêtés souhaitent la diffusion de prospectus sur les offres de transport existantes ;
- 23% la création d'un site internet sur ces offres.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT

CO₂

ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



14

Communiquer de manière pédagogique, et via des canaux diversifiés, autour de la palette d'offres alternatives à la voiture



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Il faut mettre en place un **Plan de Communication** pour diffuser l'information sur les offres de mobilité locale. Pour cela, il faut :

- créer un support de communication en adoptant une charte graphique identique sur tous les supports de communication en reprenant les logos existants ;
- Mobiliser les relais locaux (Poste, mairies, entreprises, médiathèques, MSAP, commerces d'alimentation locaux,...) pour diffuser les informations ;
- Mettre en ligne l'information transport sur les sites internet des CC, mairies, etc. et sur la plateforme régionale d'information multimodale ;
- Organiser des séances d'information au sein des écoles, des entreprises, etc.

Etapes de mise en œuvre

- **Rencontrer les partenaires**
- **Dresser une note de cadrage de la communication choisie** : choix de l'information à véhiculer (pour tout public ou cibler publics), choix des canaux de diffusion (support papier / numérique), format, charte dédiée / logo, programme de diffusion (fréquence d'actualisation), etc.

Contenu de l'information

- Les **différentes solutions de mobilité existantes (publiques et privées) ainsi que leur fonctionnement** (tarification, règles d'usage, etc.), en ciblant l'information utile pour les habitants c'est-à-dire par commune
- Les **avantages tarifaires existants** en matière de mobilité (remboursement de 50% du prix des abonnements TC par l'employeur, prime à l'achat de VAE / scooter électrique, ...)
- Les **bénéfices liés à l'utilisation des modes alternatifs** à la voiture (bienfaits environnementaux, santé, sécurité / diminution des risques d'accidents, économie, coût de possession d'une voiture pour les familles ayant 2 véhicules, valorisation du temps passé, ...).
- Les **droits et devoirs en matière de mobilité** (port de gilets jaunes, de casques, etc). S'appuyer sur la campagne nationale de la FUB (Fédération Française des Usagers du Vélo) : « cyclistes brillez » qui se tient chaque année au mois de novembre.

*Le maître mot doit être la simplicité de compréhension de l'information, c'est pourquoi la communication doit absolument être réalisée de manière **synthétique, pédagogique, et homogène** sur l'ensemble du PETR.*

Canaux de diffusion

Internet :

- Des rubriques dédiées aux offres de mobilité sur les sites internet des communes, des communautés de communes, et du PTAB
- Une intégration des offres à la plateforme régionale d'information multimodale Mobimipy (rubrique « les arrêts autour de moi ») à celle de TarnBus

Papier :

- Des prospectus clairs et attractifs, à distribuer sur les marchés ou dans les lieux recevant du public
- Des encarts réguliers dans les bulletins municipaux
- Un guide de la mobilité qui recensera et actualisera toutes les informations relatives aux services de transports et aux dispositifs d'aide à la mobilité. Le guide peut être disponible et téléchargeable sur les sites Internet du PETR, des CdC, des communes et des partenaires, et également distribué dans la boîte aux lettres de tous les habitants.
- D'autres objets physiques distribués aux habitants type calendriers, agendas, dans lesquels seront intégrées des informations sur la mobilité...

Bouche à oreille :

- Un réseau de personnes-clés, les « ambassadeurs de la mobilité », ayant été préalablement formées (une demi-journée par an) pour pouvoir diffuser autour d'eux des informations claires et des témoignages

*Un **ambassadeur de la mobilité** se définit comme toute **personne motivée et volontaire pour être référente** sur le sujet de la mobilité : par exemple bénévole d'association, parent d'élève, personne en contact avec la population de par son métier (facteur, soignant, commerçant, secrétaire de mairie, personnel de MSAP / Pôle Emploi, etc...)*



14

Communiquer de manière pédagogique, et via des canaux diversifiés, autour de la palette d'offres alternatives à la voiture



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : 0,5 ETP (**à mutualiser avec les autres actions de communication**) :
- Compétence en communication
- Expertise bureau d'étude/graphiste éventuelle pour l'identité visuelle
- Environ 1 semaine pour concevoir une page internet et son contenu
- Mise à jour à prévoir régulièrement (tous les mois à minima, post – pré projet, travaux,...)

Portage

- **Rôle du PETR** :
 - **Service communication** en lien avec le ou les chargés de mission transports / déplacements des CC.
 - Un chargé de mission du PETR chargé de **la formation et l'animation du groupe d'ambassadeurs de la mobilité**, de manière à assurer une information homogène pour tous les habitants du territoire,

Partenariats de projet

- **Les CC** : remontée des modifications d'offres de mobilité sur leur territoire auprès du PETR
- La Région
- **Organismes sociaux, CCAS, Pôle Emploi**
- Les **ambassadeurs de la mobilité** (bénévoles d'associations, secrétaires de mairie, commerçants locaux, personnels des MSAP, facteurs, parents d'élèves,...) sont des partenaires essentiels du projet.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Intégrer le budget du Plan de Communication à celui des collectivités
- Compter des coûts de frais d'impression et de distribution du guide, de flyers et prospectus :
 - Notion de coûts pour une plaquette de communication A4 pliée couleur 1500 exemplaires : 225€
- Si souhait d'adhérer à la plateforme Mobimipy : coûts à voir avec la Région car aujourd'hui ne sont présents que les réseaux Régionaux, Départementaux et Urbains.
- Si souhait d'adhérer à la plateforme TarnBus : coûts à voir avec la SPL (fonction du nombre d'habitants,...)

Possibilités de financement

- **L'ADEME** dans le cadre des « aides au changement de comportement »

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- Listing des sites internet (PETR, EPCI, communes, ...) mis à jour avec les informations utiles pour le territoire concerné
- Listing des « ambassadeurs de la mobilité » formés , et bilan qualitatif (avec un verbatim) des personnes touchées
- Nombre de parutions dans les journaux communaux, sur les radios locales, ...

Clés de réussite

La clé d'une communication efficace tient notamment dans la **simplicité et cohérence des messages diffusés**, un grand soin doit donc être apporté à la réalisation de « contenus communicants » et à l'élaboration d'un **plan annuel de communication**. Le meilleur moyen de communication reste ensuite le bouche-à-oreille, c'est pourquoi la **qualité de la formation des ambassadeurs de la mobilité et de l'animation du groupe** sera déterminante dans le degré d'implication de ces acteurs et ainsi dans le degré de connaissance de la population sur le sujet de la mobilité.



15

Faciliter l'expérimentation des mobilités alternatives à la voiture et réaliser des opérations de sensibilisation auprès du grand public



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- **Faire comprendre** l'intérêt et **faire connaître** les solutions de mobilité alternative à la voiture
- **Créer le déclic** du changement d'habitudes

Intérêts pour les habitants

- ✓ Pouvoir expérimenter un nouveau mode, sur une plus ou moins longue durée, avant de décider d'en changer ou non.

Contexte / Rappels du diagnostic

Un **important travail de communication et de pédagogie** est à entreprendre pour faire comprendre l'intérêt de ne pas utiliser uniquement la voiture pour les déplacements.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

Afin d'aider les personnes à sauter le pas, il doit leur être proposé la **possibilité d'essayer chacun des nouveaux modes** auxquels elles aspirent. Il peut ainsi être envisagé d'offrir les possibilités suivantes :

- Mise à disposition d'un « **ticket découverte** » du réseau Tarnbus (**1 aller-retour gratuit**) pour les automobilistes en faisant la demande
- **Prêt et/ou location de vélos électriques, voir de trottinettes électriques** de courte et longue durée → ex: expérience à Cordes-sur-Ciel pour l'essai de VAE, ou de location de VAE avec l'office de tourisme de la Vallée du Tarn et Monts de l'Albigeois, ou également dans le PNR du Gâtinais (test gratuit de VAE pendant 1 semaine)
- **Prêt et/ou location d'accessoires pour vélos et cyclistes** → ex : opération « Vélo de courseS » de l'agence écomobilité Savoie
- **Location de voitures électriques**
- Organisation de « **baptêmes de l'auto-stop** », de « **cafés de l'auto-stop** », de « **rallyes de l'auto-stop** »
- Organisation d'un **défi mobilité** ou d'une **journée challenge sur la mobilité** « Au travail j'y vais autrement ! » [sous entendu plutôt que seul.e dans une voiture thermique] → ex: En 2017, la Communauté de Communes du Thouarsais (Deux-Sèvres) des familles ont participé pendant 3 mois au défi avec comme objectif de réduire leurs consommations de carburant en limitant les déplacements en voiture, en utilisant d'autres modes de transport et en adoptant des éco-gestes au volant.
- Proposer au sein de chaque **entreprise** de **faire passer un kit trottinette électrique** financé par la collectivité avec un essai pendant 1 mois. Ce kit pourrait tourner chaque mois pour pouvoir être essayé par un autre salarié.

Des moments clés

Tous ces moments où les routines sont cassées, et les choix modaux potentiellement remis en question :

- Rentrées scolaires
- Pénuries d'essence
- Pannes de voiture (partenariat à nouer avec les garagistes)

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



15

Faciliter l'expérimentation des mobilités alternatives à la voiture et réaliser des opérations de sensibilisation auprès du grand public



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : Une moitié d'ETP chargé de la communication (à mutualiser avec les autres actions de communication)

Portage

- Rôle du PETR : le service communication en lien avec le ou les chargés de mission transports / déplacements des CC.

Partenariats de projet

- ADEME
- Fédération Française de cyclotourisme
- Entreprises locales
- Associations locales

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Le coût va dépendre des opérations de sensibilisation choisies.

L'Agence de Mobilité Nord Isère a par exemple chiffré, pour l'année 2017, un budget de **24 500€** pour l'organisation de plusieurs événements régionaux ou nationaux au niveau local :

- La fête du vélo (sur une journée),
- La semaine de la mobilité,
- Le challenge mobilité (sur une journée) intégré au challenge régional « au travail j'y vais autrement »,
- Le challenge scolaire « Marchons vers l'école » (4journées consacrées sur 4 semaines).
- Les Rendez-vous de la Mobilité (1 journée) : sensibilisation des élus et de la société civile aux questions de mobilité ; et réflexion sur certains sujets clés pour la mobilité.

- Données de coût :

- Pas de coûts d'achat de vélos si l'action s'appuie sur des partenaires locaux.
- Achat d'un VAE : compris entre 1 100 et 1 500 €

Possibilités de financement

- L'ADEME dans le cadre des « aides au changement de comportement »
- Un appui technique possible (mais pas financier) dans le cadre d'une démarche spécifique « marchez, bougez autrement », qui s'inscrit dans le Programme National Nutrition Santé, mais aussi dans le cadre de la démarche « Vivons en Forme ».

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- Nombre de participants aux animations de sensibilisation
- Nombre de personnes ayant fait la demande d'un « ticket découverte »
- Nombre de personnes ayant eu recours à un prêt ou une location de vélo, véhicule électrique, etc.

Clés de réussite

Associer cette action aux Plans de Mobilité pour permettre d'intégrer les entreprises dans la démarche.



16

Apprendre la mobilité via les vélo-écoles, les ateliers de mobilité, les baptêmes d'auto-stop ou de TAD



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- **Faciliter l'accès et l'usage des transports en commun** aux jeunes, à des populations vulnérables, en insertion, et aux seniors.
 - Les vélo-écoles ont une **vocation sociale** : animation de quartier, santé, insertion sociale et professionnelle, amener vers plus d'autonomie dans le cadre de la mobilité (accès à l'emploi, services, vie quotidienne)
 - **Faire découvrir** les services à la mobilité proposés sur le territoire
- La communication et la sensibilisation ne suffisent pas forcément, **il faut également accompagner certains publics en :**
- Identifiant la nature des freins liés à la mobilité ;
 - initiant les personnes n'empruntant jamais ou peu les transports en commun, l'autostop ou le vélo ;

Intérêts pour les habitants

- ✓ Une meilleure connaissance de son territoire (mieux l'appréhender, savoir se repérer)
- ✓ Savoir rechercher et repérer un lieu
- ✓ Prendre conscience de sa mobilité
- ✓ L'expérimentation de solutions de mobilité
- ✓ L'entraide qui se crée via la dynamique de groupe

Contexte / Rappels du diagnostic

Il est ressorti des ateliers que certains publics ont une appréhension avant la 1ère pratique d'un mode de transport (personnes âgées, personnes précaires, jeunes). Ils peuvent également avoir un manque de compétences pour utiliser les services de mobilité et emprunter les TC (savoir lire une fiche horaire, un plan...).

Par ailleurs, les jeunes sont souvent dépendants des « parents-taxis »

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



FAIBLE



FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE



FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE



FORT



16

Apprendre la mobilité via les vélo-écoles, les ateliers de mobilité, les baptêmes d'auto-stop ou de TAD



DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

- Proposer, via des partenaires, des **formations de vélo-école et des stages de réparation de vélos**, notamment pour les élèves du primaire mais aussi pour les adultes afin de se (re)mettre en selle (ou à défaut organiser un rabattement pour les cours de la vélo-école d'Albi)
 - **268 associations de promotion du vélo existent en France et proposent cette activité** (elles peuvent passer par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette pour être formées)
 - Les vélo-écoles fonctionnent principalement **grâce aux bénévoles** (pour plus de 50% des structures)
 - Les cours sont **encadrés par des éducateurs diplômés d'Etat en cyclisme, d'animateurs sportif, et de volontaires en service civique.**
 - La vélo-école de l'Agglomération d'Albi, mise en place en **partenariat avec la Maison du vélo de Toulouse**, permet de former chaque année une soixantaine de stagiaires.
 - Des sessions sont proposées, aux adultes et aux enfants, pour apprendre le vélo ou gagner en confiance quand on circule en ville (stage de [re]mise en selle) : 20€ pour 4 cours d'1h. Les vélos et le matériel nécessaires sont mis à disposition,
 - Des cours de mécanique vélo sont également proposés : 5€ ou gratuit pour les participants aux cours de vélo.
 - **Cette action doit être associée aux Plans de Mobilité** dans lesquels peuvent être proposés des stages de remise en selle aux salariés d'administrations ou d'entreprises.
- Proposer, via des partenaires, des **ateliers pour (ré)apprendre à utiliser les transports en commun**, et se rassurer avant la 1re utilisation : lecture de fiches horaires et plans, compostage de billets, ...
 - S'appuyer sur des ambassadeurs de la mobilité et des bénévoles** de la police municipale / gendarmerie / pompiers / médecin, etc. pour animer ces ateliers
 - Réaliser un kit pédagogique** avec des fiches explicatives, des exercices de base et des fiches méthodologiques
 - Déroulement de la séance** : évaluation des acquis par la mise en situation, apport de nouvelles connaissances & compétences (réalisation d'une feuille de route), phase pratique : mise en situation sur le terrain
 - A l'issue de la séance, un « **certificat de mobilité** » est remis à chaque participant.
 - **Cette action pourrait également s'inscrire dans le programme pédagogique scolaire portant sur l'environnement** : au même titre que l'apprentissage du tri des déchets, il pourrait y avoir un apprentissage de la mobilité.
- Proposer, via des partenaires, des « **baptêmes** » **d'autostop ou de transport sur réservation** (1er voyage accompagné d'un bénévole) aux personnes très anxieuses de franchir le pas, de manière à diminuer leurs appréhensions. Inscrire également cette action dans le programme pédagogique scolaire portant sur l'environnement.
 - Des **animateurs de RézoPouce** proposent une fois par mois aux personnes qui le souhaitent de **s'essayer à l'auto-stop** en les **accompagnant physiquement** dans leur parcours ;
 - Un **challenge** « viens en stop ! » pourrait être proposé. L'agence de Mobilité Nord-Isère a organisé plusieurs animations pour faire connaître son **réseau « Stop'n Go »** inauguré sur la plaine de l'Ain : un **baptême d'auto-stop** consistant à accompagner des personnes sur leur premier trajet sur le réseau et également un **défi** qui proposait de parcourir le réseau en auto-stop pour récupérer des indices et remporter les catégories : meilleur auto-stoppeur, plus beau selfie avec son automobiliste...



16

Apprendre la mobilité via les vélo-écoles, les ateliers de mobilité, les baptêmes d'auto-stop ou de TAD



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : 0,5 ETP pour trouver les partenaires et associations, pour communiquer sur les animations et les intégrer à des journées thématiques

→ **Mutualisation avec les autres actions de communication**

Portage

- Rôle du PETR : **rôle de concertation**
- Rôle des CC : selon politiques sectorielles

Partenariats de projet

- **Agglomération d'Albi** : la vélo-école d'Albi
- **Directeurs d'établissements scolaires et parents d'élèves**
- **CCAS, Centres Sociaux**
- **Action sociale Agirc-Arrco** (prestation « Sortir Plus »)
- Action vélo-écoles réalisée avec le soutien de **l'ADEME**.
- **Associations de promotion du vélo** accompagnés par **La FUB** (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette)
- **Ambassadeurs de la mobilité / bénévoles** de la police municipale, gendarmerie, pompiers, médecin, etc.

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Des actions qui font surtout appel à des **bénévoles**
- Pour le baptême d'auto-stop, les coûts sont intégrés dans le déploiement du système RézoPouce qui inclut l'accompagnement tout au long du développement du dispositif.
- **Expérimenter le dispositif** de stages de « vélo-écoles », lors de journées thématiques (par exemple, la **semaine européenne de la mobilité** qui se tient chaque année en septembre) afin de **mutualiser les coûts et l'organisation avec plusieurs intercommunalités**
- Coûts de communication : à préciser mais il peut être limité par la mobilisation de partenaires associatifs

Possibilités de financement

- La moitié des vélo-écoles françaises bénéficient du **soutien d'une collectivité locale** (commune ou CA concernée) par le biais de subventions, par la mise à disposition d'un local, de vélos ou d'un lieu d'apprentissage

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- Nombre de stage et d'ateliers organisés
- Nombre de participants

Clés de réussite

- Identifier les publics cibles
- Effectuer une communication
- Diversifier les animations



17

Proposer des « chèques mobilité » aux publics vulnérables



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

- Proposer des « chèques mobilité » à l'attention des publics qui ont de réelles contraintes financières, qui sont en situation d'isolement ou de handicap, au point de se sédentariser plus ou moins complètement

Intérêts pour les habitants

- ✓ Aider les personnes à se déplacer grâce aux taxis afin de rompre l'isolement

Contexte / Rappels du diagnostic

- ✓ Lors du diagnostic et des ateliers, il est ressorti qu'une part des habitants de la CC ne possède pas de voiture ou n'ont pas les moyens d'utiliser un taxi
- ✓ Un dispositif, appelé « SORTIR PLUS », existe déjà dans le Tarn pour les personnes âgées de 80 ans et plus, relevant de l'AGIRC-ARRCO*. Ces personnes peuvent bénéficier de chèques pré-financés pour régler des prestations d'accompagnement (véhiculées ou non). Ces CESU pré-financés sont utilisables auprès des Services à la Personne, association ou entreprises, qui acceptent les chèques "SORTIR PLUS".

*AGRIC : Association générale des institutions de retraite des cadres

ARRCO : Association des Régimes de Retraites Complémentaires

- ✓ En revanche, il n'existe pas d'autres dispositifs pour les autres publics vulnérables.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

- ✓ Ce service permet aux personnes qui éprouvent des difficultés de déplacements temporaires ou non, de faire appel à un taxi partenaire à un coût atténué, grâce à un système de chèquiers

Principe de fonctionnement du dispositif

- ✓ Des modalités d'attribution à définir par l'instance en charge de ce service :
- Soit en fonction de la situation des demandeurs (personnes non imposables, sans moyens de transports, en situation d'isolement, personnes à mobilité réduite, personnes en insertion professionnelle / en recherche d'emploi...);
 - Soit en tenant compte uniquement des ressources annuelles
- ✓ Un carnet de chèques (d'une valeur totale à définir : 10 €, 25 € ou 50 €), pour des déplacements témoignant d'un réel besoin (médecin, hôpital, pour faire des courses, accéder à une gare), sur lequel le conducteur note les coordonnées de la personne, le montant, le jour de la course afin de se faire payer.
- ✓ Une aide financière qui représente 1/3 ou 2/3 du prix d'une course. Le transporté prend à sa charge le restant de la course.

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE

FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE

FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE

FORT



17

Proposer des « chèques mobilité » aux publics vulnérables



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : **0,1 ETP chargé de collecter et traiter les demandes**
- Moyens matériels : **Edition de chéquier**

Portage

- **Rôle des CC** : acteurs sociaux de la Communauté de Commune (MSAP, CCAS, Centres Sociaux, EVS (Espaces de Vie Sociale...))

Partenariats de projet

- **Familles Rurales, Association de personnes âgées, etc.**

A titre d'exemple, dans la CC Sud Morvan, l'opération a été montée en partenariat :

- avec les taxis partenaires de l'opération,
- également, avec la Plateforme Mobilité du Nivernais Morvan, le centre social de Moulins-Engilbert et ses environs et la Maison médicale de Moulins-Engilbert.

- **L'Action sociale Agirc-Arrco** dont la prestation « Sortir Plus » donne droit à des chèques pour des aides à la mobilité, en partenariat avec l'ADMR

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

- Exemple de coût dans la CC Sud Morvan :
 - La première année de fonctionnement (en 2010) 25 chèquiers* ont été distribués pour un coût total de 6 500 € financés ainsi :
 - 2 000 € d'aide du Pays Nivernais Morvan
 - 2 000 € d'aide du Conseil Départemental de la Nièvre
 - 2 500 € par la CC Sud Morvan
 - En 2018, le budget de ce dispositif se monte à 10 000€ (pour la nouvelle CC créée).

*un chéquier contient 25 chèques d'une valeur de 5€ chacun

Possibilités de financement

- Le dispositif « SORTIR PLUS » est délivré sous la forme de chèques emploi service universels (Cesu), pré-financés et nominatifs, attribués par les caisses de retraite complémentaire

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Nombre de chèquiers commandés et nombre de chèques utilisés**
- **Nombre de bénéficiaires**

Clés de réussite

La communication de ce dispositif sur le site de la CC, dans la presse locale et auprès des acteurs sociaux du territoire.



18

Proposer la location solidaire de véhicules (voitures, scooters, mobylettes...)



RAISON D'ÊTRE DE L'ACTION

Objectifs pour les collectivités

→ Donner la possibilité aux demandeurs d'emplois et aux personnes en formation d'**accéder à un emploi à moindre coût**.

Intérêts pour les habitants

→ Pour les personnes fragilisées, les questions de mobilité sont souvent **un frein à l'insertion sociale et professionnelle**. Cette solution permettrait d'y **remédier**.

Contexte / Rappels du diagnostic

Il est ressorti du diagnostic la **nécessité de faciliter les déplacements des personnes en insertion vers le lieu de travail ou de formation par la mise à disposition de véhicules**.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

Contenu de l'action

- **Proposer la location de véhicules** (voitures, scooters, mobylettes, cyclomoteurs, vélos...) **aux demandeurs d'emplois et aux personnes en formation**. Ces personnes doivent être adressées par les structures d'emploi et d'insertion dans le cadre de prescriptions
- La plupart des structures qui proposent ces services sont **des associations**, gérées par la maison de l'emploi et de la formation, des CCAS...
- Cette association combine souvent un **atelier** de travailleurs en insertion qui effectuent des **réparations** (mécaniciens en contrats aidés et un responsable de structure) et la **location de véhicules**

Principe de fonctionnement du dispositif

- Les critères d'accès sont limités aux personnes sans moyen de transport, dans l'impossibilité d'en acquérir par manque de ressources, et qui doivent se rendre à un stage de formation, entretien d'embauche, lieu de travail, voire un examen médical.
- Le véhicule est mis à la disposition d'une personne pour une durée limitée (2 à 6 mois), avec un plein d'essence, un casque et un antivol.
- Une caution et une participation financière sont demandées

DEGRÉ DE CONTRIBUTION DE L'ACTION AUX ENJEUX GLOBAUX



SOCIAUX

FAIBLE

FORT



ÉCONOMIQUES

FAIBLE

FORT



ENVIRONNEMENTAUX

FAIBLE

FORT



18

Proposer la location solidaire de véhicules (voitures, scooters, mobylettes...)



MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Ressources à mobiliser

- Moyens humains : **1 personne en charge de la location**, voire si possible de la réparation et entretien de véhicules
- Moyen matériel : **1 garage pour entreposer et réparer les véhicules**

Portage

- **CCAS, Maison des Services Au Public**

Partenariats de projet

- Conseil Départemental (dans le cadre d'appels à projets ou d'appels à initiatives en faveur de la mobilité)
- Conseil Régional
- Communes
- Organismes prescripteurs : Pôle Emploi, Mission Locale, Agences d'interim, Entreprises d'Insertion.
- Le réseau National des Garages Solidaires

MODALITÉS DE FINANCEMENT

Estimation du budget prévisionnel

Pour démarrer :

- Une gestion assurée par le CCAS, ou la Maison des Services Au Public
- Un parc automobile constitué à partir de dons (particuliers, ou véhicules de réforme de collectivités) ou grâce à des fondations. Des exemples :
 - En 2017, la **fondation Norauto** a accompagné l'action de Mobilité 07-26 sur l'acquisition de 3 nouveaux véhicules
 - La **fondation Vinci** a donné 20 000€ pour l'achat d'une voiture et de sept scooters neufs à la Mission Mobilité à Louhans (71),
 - La **fondation PSA** a offert, à l'association MOB 60, 10 scooters (pour permettre la location de deux roues à moindre coût) et 1 voiture (pour assurer la livraison et le petit entretien des scooters chez les bénéficiaires).

Possibilités de financement

- Les associations de location solidaire peuvent être soutenues par des **fondations dans la cadre d'appels à projets** (ex: PSA Fondation, Fondation Auchan pour la jeunesse, Fondation Norauto, Commission Insertion Danone, Fondation Vinci...)
- **Programme opérationnel national Fonds social européen pour l'emploi et l'inclusion en Métropole 2014-2020** (<https://www.tarn.fr/Fr/Breves/Pages/Appel-%C3%A0-projets-N%C2%B0-5-de-l-Axe-3--Lutter-contre-la-pauvret%C3%A9-et-promouvoir-l%E2%80%99inclusion,-objectif-th%C3%A9matique-9.aspx>)

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Indicateurs de suivi

- **Evolution du nombre d'adhérents**
- **Nombre de jours de mise à disposition des véhicules**

Clés de réussite

- Dans son évolution, **l'association pourra prendre en charge d'autres services de mobilité** : garage associatif, accompagnement vers l'utilisation des transports collectifs, ateliers pédagogiques de mécanique de base, covoiturage, Auto-Ecole associative, voire même une Plateforme de Mobilité locale

EXEMPLE DE L'ASSOCIATION CLUB MOB À AUXERRE

- **Présentation de l'association :**
 - **Créée en 1995**, l'association a pour objectif la **mise à disposition de cyclomoteurs, de scooters et de voitures** afin de permettre à des personnes inscrites dans un **parcours d'insertion professionnelle** la concrétisation de leurs étapes de **formation** et/ou de **retour à l'emploi**.
 - **Les bénéficiaires :**
 - Ils ne possèdent pas de moyen de transport et les lieux dans lesquels ils doivent se rendre, ne sont pas desservis par des transports en commun ou mal desservis aux heures de début et /ou fin de poste (horaires décalés).
 - Dans certains cas, la mise à disposition permet aux bénéficiaires de prendre le temps nécessaire à la réparation de leurs véhicules personnels.
 - Dans certains cas, en particulier dans des zones rurales, il peut s'agir de personnes n'ayant pas de véhicule pour effectuer leurs démarches de recherche d'emploi.
- **Les modalités de location**
 - **Sur prescription des référents sociaux** (agents d'insertion du Conseil Général, conseillers des structures telles que Pôle Emploi , la Mission Locale, le CCAS, COALLIA, les référents SIAE, accompagnateurs PLIE...) **la personne, munie d'une fiche de liaison, sollicite le parc de mobilité** qui s'engage à mettre à disposition un deux-roues (avec couverture d'assurance, antivol et casque homologués) ou une voiture (avec une couverture d'assurance) en contrepartie d'une adhésion annuelle, d'un dépôt de caution et d'une participation financière.
 - **Un contrat de mise à disposition** est signé entre le bénéficiaire et le représentant de CLUB MOB. La mise à disposition de voitures est prioritairement réservée aux allocataires du RSA.
 - Les locations se font **sur une durée d'environ 4 à 6 mois**.

LA LOCATION DE VÉHICULES POUR FACILITER LE RETOUR À L'EMPLOI

EXEMPLE DE L'ASSOCIATION CLUB MOB À AUXERRE



- **Les participations financières des bénéficiaires**
 - Pour les cyclomoteurs :
 - 6 € par semaine pour un contrat de travail $\leq$ 30 heures/semaine.
 - 11 € par semaine pour un contrat de travail $>$ 30 heures/semaine.
 - Pour les mobylettes, une caution de 60 € en espèces est versée par l'utilisateur (ou un chèque est déposé par la structure sociale chargée de son suivi).
 - Pour les scooters :
 - 7 € par semaine pour un contrat de travail $\leq$ 30 heures/semaine.
 - 13 € par semaine pour un contrat de travail $>$ 30 heures/semaine.
 - Une caution de 100€ doit être versée.

La révision hebdomadaire des deux-roues est obligatoire

 - Pour les voitures :
 - 150 € par mois.
 - Une caution de 230 € est versée par le bénéficiaire (chèque non encaissé) ou par la structure sociale chargée de son suivi.
 - La révision mensuelle des voitures est obligatoire
 - Une adhésion annuelle de 5 € est demandée pour toute mise à disposition de véhicule.
 - L'association reçoit également des **dons de véhicules***. Ceux-ci ne sont pas loués mais revendus aux bénéficiaires. Dans le cadre d'un don, l'association étant reconnue d'intérêt général depuis 2014, elle remet un reçu fiscal, pour que 66% du montant du don puisse être déduit des impôts du bénéficiaire

**Dons de particuliers ou d'administrateurs (le Conseil Départemental a remis, en 2013, des véhicules de réforme à l'association).*

LA LOCATION DE VÉHICULES POUR FACILITER LE RETOUR À L'EMPLOI

EXEMPLE DE L'ASSOCIATION CLUB MOB À AUXERRE



- **Pièces à fournir :**
 - Une fiche de liaison dûment renseignée
 - Le Contrat de travail (dernier bulletin de salaire si contrat en cours),
 - Un ordre de mission ou convention de stage
 - Un justificatif d'inscription à Pôle Emploi ou justificatif RSA
 - Une pièce d'identité
 - Un justificatif de domicile + une attestation d'hébergement si besoin
 - Pour la mise à disposition d'un deux-roues :
 - une autorisation parentale pour les mineurs (à signer à l'association)
 - Le BSR ou permis AM pour les personnes nées à partir du 1er Janvier 1988
 - Pour la mise à disposition d'une voiture : le permis de conduire
- **Le parc de véhicules est composé de :**
 - 12 Voitures
 - 27 Scooters
 - 23 Cyclomoteurs
- **Profil des bénéficiaires :**
 - 82% d'hommes contre 18% de femmes
 - Situation :
 - Bénéficiaires du RSA : 26 %
 - Demandeurs d'emploi < 1 AN : 42 %
 - Demandeurs d'emploi > 1 AN : 27 %
 - Autres : 5 % (non inscrits à Pôle Emploi, jeunes sortant du système scolaire, etc)
 - **Age :**
 - < 18 ans : 2%
 - 18 / 25 ans : 18 %
 - 26 / 29 ans : 15 %
 - 30 / 39 ans : 35 %
 - 40 / 49 ans : 20 %
 - 50 / 60 ans : 10 %

LA LOCATION DE VÉHICULES POUR FACILITER LE RETOUR À L'EMPLOI

EXEMPLE DE L'ASSOCIATION CLUB MOB À AUXERRE



- **Fonctionnement de l'association**
 - L'association emploie :
 - un mécanicien, en CUI CAE à temps plein, en charge de la maintenance et des réparations,
 - une comptable, en CDI à temps partiel, chargée des finances
 - une chef d'agence / coordinatrice, en CDI à temps plein, chargée des relations avec les partenaires et les adhérents.
 - La cotisation de l'adhérent représente 20% des recettes de l'association, le reste étant financé par l'Etat, la Région, le Conseil Départemental, les communes d'Avallon et Auxerre.
- **Budget de l'association :**
 - Charges : 141 000€ (dont 80 400€ de charges de personnel)
 - CA : 38 000€
 - Subvention :
 - Communauté d'Agglomération : 17 500€
 - Conseil Départemental : 40 000€
 - Région : 14 200€
 - Communes : 6 000€
 - Autres : organismes sociaux, ASP (emplois aidés) : 12 000€

3

SYNTHÈSE DES ACTIONS

HIÉRARCHISATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

N° action	Orientations ou objectifs	Budget	Financement	Echéancier de mise en œuvre
 RÉDUIRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS				
R1. Mutualiser les besoins de mobilité, en favorisant la mise en relation des personnes et ainsi le lien social				
1	<i>Encourager les entreprises et les zones d'activité à engager des démarches de PDE / PDIE</i>	Mutualisation de l'achat d'un outil planning à l'échelle du PETR	Entreprises	 COURT TERME (2020)
2	<i>Mettre à disposition des associations des véhicules mutualisés</i>	16 000 € TTC pour l'achat d'une Renault Zoe neuve -> Réaliser un achat groupé - Bonus écologique (6 000 €) et Prime à la conversion (2 500 €) - Exonérations fiscales	Sponsoring publicitaire	 MOYEN TERME (2023)
3	<i>Soutenir la mise en place d'un covoiturage solidaire</i>	Pas de coût pour les collectivités (bénévolat)	ADEME : appels à projet	 COURT TERME (2020)
R2. Maintenir / Développer les services et emplois sur le territoire				
4	<i>Mettre à disposition un tiers-lieu</i>	Nécessite un devis établi par un cabinet de conseil spécialisé dans l'implantation et l'assistance à la gestion de tiers lieux	- Région Occitanie - ADEME : appels à projet - Le Département du Tarn (soutien de l'Etat via le FSN) - Fondation comme la Fondation Orange	 MOYEN TERME (2023)
5	<i>Développer les circuits courts et soutenir les commerces itinérants</i>	Le coût est fonction de la solution choisie. Ex : conciergerie mobile dans le Pithiverais : 100 000€	- Le Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC) - La bpifrance	 MOYEN TERME (2023)

HIÉRARCHISATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

N° action	Orientations ou objectifs	Budget	Financement	Echéancier de mise en œuvre
 DONNER LA POSSIBILITÉ DE SE DÉPLACER AUTREMENT QU'EN VOITURE THERMIQUE				
D1. Développer les nouveaux types d'usages de la voiture (covoiturage, autopartage, électromobilité, ...)				
6	<i>Aménager des aires de covoiturage et rendre plus visible les aires existantes</i>	Nécessite des études techniques. Ordre de grandeur de coûts : - Panneau de signalisation de position, de pré-signalisation, de signalisation directionnelle : 250 à 500€ HT - Marquage au sol : 100€ HT / place - Entretien courant des aires à la charge du propriétaire du foncier	Conseil Départemental du Tarn	 COURT TERME (2020)
7	<i>Déployer le système d'autostop organisé « Rézo Pouce »</i>	Investissement (année 1) : CC : 10 000 € + 0,75 ETP (emploi civique pour commencer) Mutualisation interco des moyens : 5 000 € (communication) + 20 000 € (abo. RézoPouce) + 18 000 € (panneaux) + 1 ETP (animation)	- Intercommunalité ou participation des communes au prorata de leur population - Subventions mobilisables : Etat, Europe, fondations, entreprises	 COURT TERME (2020)
D2. Améliorer les offres de transport public (fermé, routier sur réservation ou non)				
8	<i>Créer un service de TAD</i>	- Coût d'un minibus accessible PMR : 30 000 € à 60 000 € - Coût d'exploitation autour de 15-20 000€ par an pour 6 A/R proposés par semaine	- CC + Communes (au prorata de la population) - Subventions mobilisables : Région	 COURT TERME (2020)
9	<i>Renforcer l'intermodalité entre les différentes offres de transport public au sein du territoire et améliorer le rabattement vers les pôles de mobilité</i>	Etude au cas par cas		 COURT TERME (2020)

HIÉRARCHISATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

N° action	Orientations ou objectifs	Budget	Financement	Echéancier de mise en œuvre
 DONNER LA POSSIBILITÉ DE SE DÉPLACER AUTREMENT QU'EN VOITURE THERMIQUE				
D3. Développer les solutions de mobilités actives (marche, vélo, ...)				
10	<i>Améliorer les infrastructures nécessaires à l'usage des modes actifs (vélo, VAE, marche à pied)</i>	- Etude spécifique pour un schéma directeur : 30 000 à 40 000 € TTC - piste cyclable : 100 à 150 € HT / mètre linéaire - Bande cyclable : 15 à 30 € / mètre linéaire - Environ 300 € par arceau simple de vélo (pose comprise) - Entre 5 000 et 10 000 € pour un abri de 10 places vélos couvert (pose comprise)	Fond de soutien pour l'investissement public local	 MOYEN TERME (2023)
11	<i>Mettre en place un système de location de vélos classiques et à assistance électrique (VAE) de courte et moyenne durée</i>	- Pas de coûts d'achat de vélos si l'action s'appuie sur des partenaires locaux - Frais de communication/événementiels - Coût d'un VAE est compris entre 1 100 et 1 500 € - La collectivité peut aider au financement de VAE	Appui communication via le Label Ecomobilité 2018 délivré par l'Ademe	 MOYEN TERME (2023)
12	<i>Développer une signalétique indiquant les temps d'accès en marche et en vélo</i>	- Pas de coûts si les plans sont réalisés par les bénévoles d'une association - Réalisation de cartes par un prestataire : 1 000 € - Coûts d'impression des plans à ajouter - Coût unitaire pour une signalétique physique : mât de 2 mètres + panneaux avec mentions + cartouche : entre 150 € et 200 € HT (hors main d'œuvre)	Appui technique dans le cadre de la démarche « Vivons en Forme » (VIF)	 MOYEN TERME (2023)
13	<i>Encourager la mise en place de pédibus / vélobus</i>	- Fourniture et pose de panneaux Pedibus sur potelet : 500 € par panneau 100 gilets réfléchissants : 800 € 500 brassards fluorescents : 2 000 €	- Intercommunalité ou communes concernées - Appels à projets annuel du Plan Départemental de Sécurité Routière (PDASR) de la Préfecture du Tarn	 COURT TERME (2020)

HIÉRARCHISATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

N° action	Orientations et actions	Budget	Financement	Echéancier de mise en œuvre
 LEVER LES FREINS À L'USAGE DES SERVICES DE MOBILITÉ				
L1. Faire connaître et promouvoir les différentes solutions de mobilité sur le territoire				
14	<i>Communiquer de manière pédagogique, et via des canaux diversifiés, autour de la palette d'offres alternatives à la voiture</i>	- Coûts de frais d'impression et de distribution du guide, de flyers et prospectus : non évalué - Coûts pour une plaquette de communication A4 pliée couleur 1500 exemplaires : 225€ - Adhésion à la plateforme Mobimipy : coûts à voir avec la Région - Adhésion à la plateforme TarnBus : coûts à voir avec la SPL (fonction du nombre d'habitants,...)	L'ADEME dans le cadre des « aides au changement de comportement »	 COURT TERME (2020)
L2. Susciter l'intérêt pour les mobilités partagées, collectives ou actives				
15	<i>Faciliter l'expérimentation des mobilités alternatives à la voiture et réaliser des opérations de sensibilisation auprès du grand public</i>	- Coût opération de sensibilisation variable selon celles choisies - Pas de coûts d'achat de vélos si l'action s'appuie sur des partenaires locaux. - Achat d'un VAE : compris entre 1 100 et 1 500 €	- L'ADEME dans le cadre des « aides au changement de comportement » - Appui technique dans le cadre de la démarche « Vivons en Forme » (VIF)	 COURT TERME (2020)

HIÉRARCHISATION DES ENJEUX DU TERRITOIRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

N° action	Orientations et actions	Budget	Financement	Echéancier de mise en œuvre
 LEVER LES FREINS À L'USAGE DES SERVICES DE MOBILITÉ				
L3. Accompagner les individus dans l'apprentissage des compétences nécessaires à l'usage des différentes solutions de mobilité				
16	<i>Apprendre la mobilité via les vélo-écoles, les ateliers de mobilité, les baptêmes d'auto-stop ou de TAD</i>	- Des actions qui font surtout appel à des bénévoles - Baptême d'auto-stop : coûts intégrés dans le déploiement du système RézoPouce - Mutualiser les coûts et l'organisation de journées thématiques avec plusieurs intercommunalités - Coûts de communication : à préciser mais il peut être limité par la mobilisation de partenaires associatifs	Soutien d'une collectivité locale pour les vélo-écoles	 MOYEN TERME (2023)
L4. Adapter les offres de mobilité existantes aux capacités financières				
17	<i>Proposer des « chèques mobilité » aux publics vulnérables</i>	Exemple de coût dans la CC Sud Morvan : - Année 1 : 6 500 € 8 ans après : 10 000€	Dispositif Agirc-Arrco « SORTIR PLUS » pour les plus de 80 ans.	 COURT TERME (2020)
18	<i>Proposer la location solidaire de véhicules (voitures, scooters, mobylettes...)</i>	Pas de coûts car un parc automobile constitué à partir de dons (particuliers, ou véhicules de réforme de collectivités) ou grâce à des fondations	- Des fondations dans le cadre d'appels à projets - Programme opérationnel national Fonds Social Européen pour l'emploi et l'inclusion en Métropole 2014-2020	 COURT TERME (2020)

