

Si la question de la mobilité est récurrente dans les projets de PCAET et de transition écologique des territoires, elle peut avoir des réalités et des degrés d'ambitions variables. Certaines formes comme les mobilités actives ont été remises à l'honneur avec la crise du Covid et les initiatives des opérateurs et des collectivités sont nombreuses.

Cet évènement coorganisé par les partenaires du TEDDIF (Ademe IdF, AREC-IPR, Cerema IdF, Conseil régional IdF, DRIEE,) et le programme UNE VOIRIE POUR TOUS a permis de faire le point sur les dispositifs d'aides et de partager des initiatives franciliennes dans différents « champs » de la mobilité, mobilité active, mobilité partagée, sociale et solidaire, mobilité planifiée, etc. et de faire le lien avec les démarches de plan climat dans l'objectif d'améliorer encore la place de la mobilité dans les projets de transition écologique des collectivités.



Objectifs: Redonner place aux modes actifs et une attention particulière aux usagers les plus vulnérables. Partager plus, équilibrer l'espace (bien-être, sécurité, confort, usages, etc.).



Objectifs: Faciliter la transition écologique et énergétique des territoires d'Ile-de-France; favoriser le partage d'expériences et l'ouverture sur d'autres réseaux d'acteurs

Le programme a été organisé en plusieurs temps :

Séquence n°1 : Mobilités actives

Séquence n°2 : Mobilités sociales et solidaires

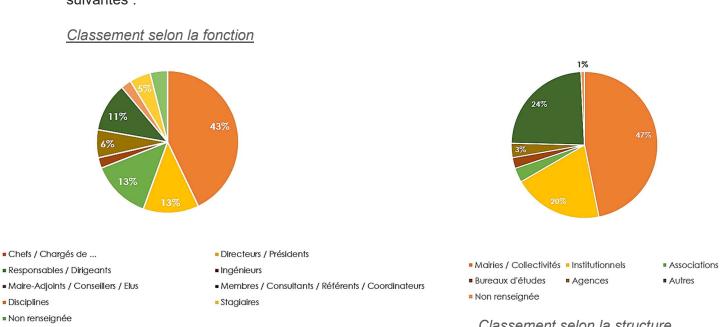
Séguence n°3 : Stratégie de mobilité

Au cours des différentes présentations, ce webinaire centré sur le sujet des mobilités a questionné les ODD suivants :



Le webinaire s'inscrit dans la Semaine Européenne du Développement Durable de 2020 et fait le lien avec différentes autres thématiques que les territoires abordent dans leurs projets de transition écologique.

70 participants en moyenne tout au long de la matinée, avec pour les inscrits les provenances suivantes:



Classement selon la structure

Impacts COVID-19: Quels sont les objectifs de demain?

- Développer des solutions de mobilité objectives ;
- S'adapter et anticiper l'après confinement : Limitation du recours aux Transports Collectifs (TC), modes doux, télétravail et déplacements/migrations vers les zones peu denses, etc.



Sur les territoires

Processus de contractualisation ralenti Prise de décision plus lente « alerte enjeux économiques » Intérêt croissant pour les modes actifs Territoires peu denses plus attractifs Baisse de la pollution de l'air Adaptabilité, forme d'agilité

Sur les acteurs

Actions suspendues Difficultés de mobiliser les collectivités Problématique du déconfinement dans les transports Inquiétudes des usagers dans les TC

Continuité du service public Limitation de la fréquentation des TC Fort usage du télétravail Des actions en faveur du vélo

SEQUENCE N°1 – MOBILITES ACTIVES

Emile Brunnquell - Conseil régional lle-de-France



Le contexte et les objectifs mettent en lumière deux paradoxes : La part modale faible du vélo, soit 2% des déplacements alors que la majorité des trajets fait moins de 5 km (soit un potentiel de 5 millions de déplacements), ainsi que les problèmes de continuités cyclables.

La mise en œuvre d'un Plan Vélo : Viser les mobilités utilitaires et développer l'intermodalité - Le Plan Vélo a été adopté en 2016 et a permis l'élaboration d'une stratégie et d'un schéma cyclable des territoires pour créer des continuités (de l'existant au prévisionnel) tout en considérant les services annexes. Parallèlement, il y a besoin d'accompagnement et de communication sur la réparation et la location de vélos. A ce jour, 100 collectivités ont été accompagnées dans leur stratégie cyclable (ex : Généralisation des "zones 30" à PARIS).

Le projet RER-V:

- Un projet imaginé par le Collectif Vélo IDF, et calqué sur le réseau RER
- Principes de sécurité, confort, continuité, efficacité, lisibilité, capacité

Financement du projet

- La Région s'est engagée à financer 60% du coût du projet, soit jusqu'à 300 M€ d'un projet estimé à 500 M€.
- Un dispositif de soutien spécifique a été approuvé en mai 2020.

Gouvernance

- La Région a commencé à monter des comités d'axes, qui regroupent les maitres d'ouvrage de chaque ligne.
- Ces comités d'axe ont vocation à définir collectivement les caractéristiques de chaque ligne.

La nécessité d'un cahier des charges

- Chaque ligne regroupant plusieurs maitres d'ouvrage, un cahier des charges est nécessaire pour garantir le niveau de service.
- A ce stades des principes on été définis : tracé direct, possibilité de dépasser, revêtement de qualité...
- · Un cahier des charges précis est en cours de définition.





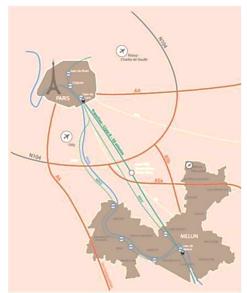
L'ouverture sur un projet de RER VÉLO imaginé par le collectif Vélo IDF: Réseau cyclable conséquent à haut niveau de service (itinéraires identifiés, sécurisés, visibles et continus) afin d'offrir un trajet confortable aux usagers pour se rendre d'un point A à un point B. L'objectif principal est de « regrouper » où il y a de la fréquence à proximité des réseaux de transports collectifs, de développer un réseau qualitatif et de faire lien avec les pistes provisoires post-COVID (créer des lignes et combler les discontinuités surtout de banlieue à banlieue - rocades en grande couronne manquantes). Possibilité de demander des subventions auprès de la Région IDF.

RER Vélo - Association de maîtres d'ouvrage, de collectivités, de communes / réflexion sur le découpage visant à associer l'intégralité des acteurs.

Le projet repose sur 3 critères :

- La définition de l'avancement ;
- La volonté d'implanter des ouvrages sur un tracé ;
- Des itinéraires stratégiques.

Frédéric Baillergeau - Service Mobilité Communauté d'Agglomération Melun Val-de-Seine



La CA MELUN VAL-DE-SEINE est située à 50 km au Sud-Est de PARIS, se compose d'espaces verts, de communes rurales et de plateaux agricoles, traversée par la Seine, pourvue d'un fort potentiel de développement.

Néanmoins le territoire est confronté à la problématique de la voiture particulière, notamment en milieu urbain très dense, d'où la mise en œuvre d'actions pour réduire ce trafic automobile.





COVER OF SERVE

L'exemple de la Vélostation Melivélo s'inscrit dans la politique de Développement Durable (DD) et dans la promotion d'alternatives à la voiture particulière, dans l'amélioration du cadre de vie et dans l'attention quant à l'aspect patrimonial.

En ce qui concerne la politique cyclable, son schéma directeur a été actualisé en 2018 et vise à développer une armature structurante pour rallier les villes et les grands pôles générateurs de flux, à créer des liaisons entre points d'intérêt au fur et à mesure (investissements répartis sur les différentes communes qui vont générer des problématiques de continuités à l'exemple de la gare de MELUN, du centre-ville ou de la ZA de VAUX-LE-PENIL) ; et dans le même temps, développer des services complémentaires à l'image de la Vélostation (location, stationnement, maintenance, réparation, conciergerie, réservation, etc.).

Lancement du service Melivélo

Le projet de la station s'est fait en un temps très court, en exploitant le potentiel de la gare, par étapes

- Elaborer un programme ;
- Définir et concevoir le projet ;
- Définir le montage et les procédures ;
- Lancer l'ensemble des procédures de marchés ;
- Développer la communication.

- > Un service géré par SPC Mobilités (filiale Transdev), depuis son lancement en janvier 2020.
- Un lancement de service difficile dans le contexte de crise sanitaire : l'activité a réellement débuté, en mai, après le confinement.
- Création d'un logo et d'une identité visuelle, repris pour toutes les campagnes de communication, et mise en place d'un site internet



- Quelques repères sur le démarrage du service :
 - Un parc de 105 vélos en location + accessoires (remorque, sièges enfant, casques, ...)
 - 114 vélos loués sur les 3 derniers mois (juin à août) ;
 - 70% de location pour des durées supérieures à 1 mois ;
 - Une quinzaine de prestations d'entretien par mois ;

Un démarrage encourageant avec de nombreuses demandes en attente pour combiner location de vélo et stationnement en consigne à la gare.







La méthode PEPA (Petits Espaces Publics Autrement) se focalise sur les espaces disséminés et délaissés à partir d'un travail ponctuel et temporaire : Il s'agit de reconquérir la voirie dédiée à l'automobile en la transformant en espaces publics dédiés aux cyclistes et aux piétons et visant le bien-être, le bien social et une image méliorative du cadre de vie.

En concertation avec les habitants, ce sont le plus souvent des opérations modestes et des interventions choisies en fonction des remontées et des recensements effectués sur le terrain qui ont pour but de redonner vie à l'espace, de réattribuer du lien social à la ville et dans la ville.

A partir d'investissements faibles, cette initiative permet d'égayer les quartiers afin qu'ils soient pleinement réappropriés par leurs habitants.

6

Mobilités actives L'exemple de Montreuil





Placette de Valmy : un lieu marginal transformé



Rue Navoiseau après : au niveau des deux sections qui encadrent la par piètonne, reprise de la chaussée et organisation du stationnement sur une hande latérale panctuée par des plantations d'arbres





Rue Navoiseau après : Les enfants ont trouvé un nouvel espac d'expression et de loisirs devant la porte de leur maison



Rue Navoiseau : après. Scénario retenu à l'issue de la concertation. La réduction du nombre de places de stationnement au profit d'un espace central piéton, a été voté à l'unanimité par les riverains

Téléchargement gratuit sur cerema.fr

 $\underline{https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voirie-tous-uvt-rues-espaces-publics-vivre}$

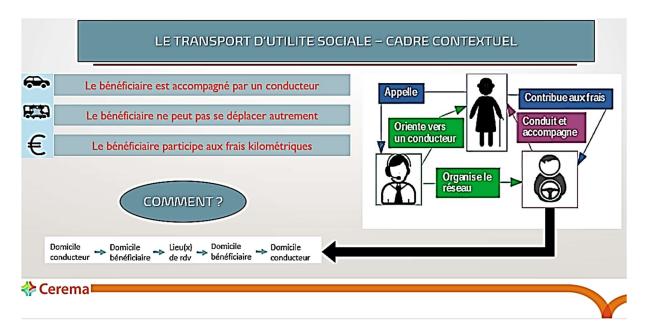
SEQUENCE N°2 – MOBILITES SOCIALES ET SOLIDAIRES

Adrien Lefevre - Cerema

La mobilité pour tous s'inscrit dans un cadre inclusif et solidaire en proposant des solutions diverses aux catégories de populations exclues. Elle repose sur une approche non discriminante et déploie des services segmentés. C'est dans ce contexte qu'est né le Transport d'Utilité Sociale (TUS), un outil destiné à rompre l'isolement, à résorber les difficultés d'accessibilité, et à générer du lien social.



Dans les faits, les usagers sont des personnes en incapacité de conduire, en situation de précarité financière, ou isolées géographiquement. Cette aide est le plus souvent initiée par des associations, et dans une moindre mesure par des Centres Communaux ou Intercommunaux d'Action Sociale (CCAS / CIAS), des centres socio-culturels, des Mutualités Sociales Agricoles (MSA), ou des EPCI, et proposent un service de transport pour différents motifs.



Ce service prend racine dans la constitution d'un réseau de conducteurs et de référents, s'adressant à des personnes en besoin d'accompagnement, pour des trajets inférieurs à 100 km. Lorsqu'un demandeur sollicite un transport, un référent réceptionne la demande, et l'association identifie un conducteur en mesure de l'accompagner, de l'attendre et de le ramener à son domicile, avec, pour contrepartie, une participation financière. Il existe 2 formes possibles : Soit l'association assure la prestation en achetant des véhicules, soit les bénévoles organisent un « système » en utilisant leur propre voiture.

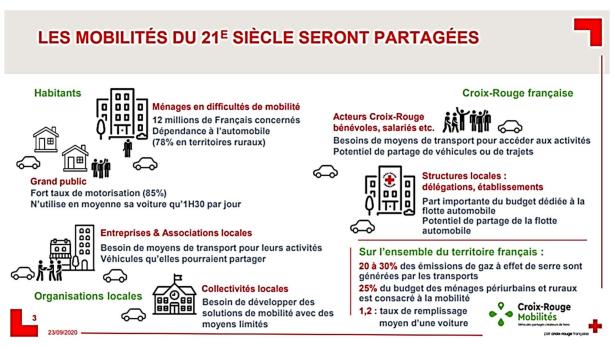
Du point de vue réglementaire, la Loi GRANDGUILLAUME de 2016 prévoyait déjà la création de ces services avec, trois ans plus tard, une officialisation par décret précisant les modalités de fonctionnement relatives à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, et les prestations sociales des ayants droit. Depuis 2019, les associations « peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique », selon un plafond de participation aux

coûts de déplacement fixé par le Ministère chargé des Transports à 0,32 centimes d'euros maximum par kilomètre parcouru et des informations relatives à l'activité pratiquée.

Dans notre pays, les initiatives restent pour l'instant isolées, reposant sur des adhérents qui donnent de leur temps. A ce jour, les retours d'expérience sont à partager pour améliorer la connaissance et pour contribuer à faire évoluer le service.

Cyprien Noble - Croix-Rouge Mobilités





Les objectifs de la Croix-Rouge Mobilités ne sont autres que :

- Agir pour la mobilité inclusive, en développant des solutions accessibles à tous notamment aux publics vulnérables;
- Développer la mobilité solidaire, en proposant des offres d'engagement dans le champ des mobilités ;
- Accélérer la transition écologique, en favorisant des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement.

Les solutions de mobilité



Les offres d'engagement



Prêt automobile solidaire

Mise à disposition de véhicule à destination de personnes modestes non véhiculées ou dont le véhicule est hors d'usage



Covoiturage solidaire

Partage de trajets locaux réalisés par les acteurs Croix-Rouge avec les véhicules Croix-Rouge ou avec leurs véhicules personnels



Transport solidaire

Transport et accompagnement de personnes dépourvues de solutions de mobilité et ne pouvant pas conduire



Partage automobile

mobilisation de véhicules de la Croix-Rouge française ou d'autres acteurs pour leur mise en partage à des membres de la communauté.



Animation de la communauté bénévole

Communication locale, accueil de nouveaux bénévoles, organisation d'événements locaux

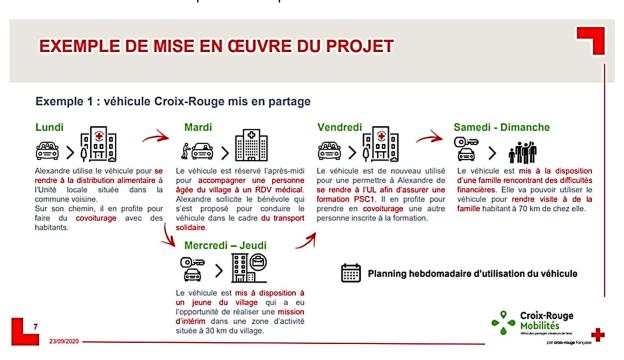


Conduite solidaire

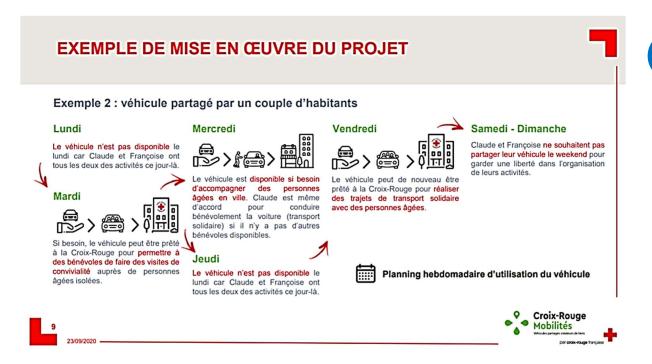
Réalisation de trajets de covoiturage solidaire ou de transport solidaire

Présentation de 2 exemples :

• <u>Véhicule Croix-Rouge mis en partage</u>: Grâce aux financements possibles dans le cadre du projet, la structure locale acquiert un nouveau véhicule: Une voiture électrique ou hybride qu'elle positionne dans un village de son territoire où elle n'a pas encore d'implantation. Le véhicule partagé est géré par Alexandre, bénévole de la Croix-Rouge habitant le village. Grâce à la communication locale autour du projet, deux autres habitants du village se proposent comme bénévoles: Un pour aider Alexandre dans la mise à disposition du véhicule et la communication locale, et un comme conducteur si besoin pour le transport solidaire.



• <u>Véhicule partagé par un couple d'habitants</u>: Claude & Françoise sont un couple de retraités du village dans lequel la Croix-Rouge a mis en partage un véhicule. Ils souhaitent soutenir cette action mais ne souhaitent pas devenir bénévoles réguliers. Disposant de deux voitures, ils sont d'accord pour mettre ponctuellement à disposition leur deuxième voiture lorsqu'ils n'en ont pas besoin. C'est leur manière de soutenir la Croix-Rouge. Lorsque la structure locale a besoin d'un véhicule supplémentaire dans le village, elle sollicite Claude & Françoise qui donnent (ou pas) leur accord pour prêter leur voiture à la Croix-Rouge, en étant défrayés selon un barème kilométrique dans le cadre d'une fiche-mission.



SEQUENCE N°3 – STRATEGIE DE MOBILITE

Hadjer Guendouzi - Service Déplacement Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire



CA de l'Est francilien autour de MARNE-LA-VALLEE (77) - Inclusion des mobilités dans le PCAET pour limiter les nuisances et améliorer la qualité de l'air, tout en visant à limiter les déplacements en voiture.

MARNE ET GONDOIRE EN QUELQUES CHIFFRES :

- ☐ Population: 106 900 habitants
- ☐ 20 communes situées à 25 kms de Paris
- ☐ Territoire en forte croissance démographique +10,61% entre 2012 et 2017
- ☐ 2 plateaux autour de la vallée de la Marne

MOBILITÉ EN MARNE ET GONDOIRE :

- ☐ 2 Lignes ferroviaires RER A et Transilien ligne P
- $\hfill \square$ 3 gares Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe, Lagny-Thorigny-Pomponne



Analyse des déplacements domicile-travail :

- Omniprésence de la voiture (60%)
- Une offre de transport en commun en progression (30%)
- Modes actifs marginaux (0,5% pour les deux roues)
- La portée du trajet influence peu sur les pratiques de mobilités
- Augmentation relative de la part vélo

Les infrastructures de transport sont au coeur du développement du territoire et au coeur des stratégies de planification : Les transports sont traités en priorité au travers du déploiement des aménités, de l'accessibilité, des transports en commun et de l'encouragement à l'usage multimodal.

Les CTE (Contrat de Transition Ecologique) et PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial) sont 2 outils stratégiques permettant une programmation sur le long terme, déclinant le PDU IDF (Plan de Déplacements Urbains) à une échelle plus locale. Ce sont des documents réalistes et effectifs à horizon 2030, sachant que le PCAET est en cours de finalisation et que le CTE a été signé en février 2020. Plusieurs ateliers thématiques ont été organisés pour enrichir les approches et identifier une concordance avec le projet de territoire et les orientations prises.



Le schéma directeur vélo a été accéléré, l'axe mobilités / transports étant décliné en 8 priorités (le domaine des transports étant le plus gros émetteur de GES).

ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE CYCLABLE:



L'approche doit se faire au plus près des préoccupations citoyennes (900 réponses pour la dernière enquête sur la pratique cyclable) ce qui conforte l'engouement et la préoccupation des habitants sur cette thématique, admettant que la démarche doit avant tout être initiée par une demande.

Durée 1 mois Cible tous publics Large communication

Objectifs:

Etat des lieux des pratiques cyclables ; Evaluer la politique cyclable de Marne et Gondoire ; Affiner les besoins des habitants et usagers.

Par ailleurs, les questions de l'autopartage, du covoiturage et de la mobilité solidaire s'illustrent par la volonté citoyenne et la proposition de services, d'itinéraires depuis des points spécifiquement aménagés sous forme de « plateformes » (REZO POUCE) : La nécessité de réaliser un diagnostic en amont permet d'élaborer une étude de pertinence sur la localisation des arrêts et des points de ralliement.







1 fois sur 2, moins de 5 minutes d'attente



L'autostop ça rapproche ! C'est convivial et en plus... C'est gratuit



Pour que ces démarches fonctionnent, il faut qu'elles soient soutenues par des moyens financiers et humains / Les PCAET et CTE obligent à la sollicitation des partenaires pour créer une dynamique selon une échéance, fixer un horizon et un bilan de l'état d'avancement du projet. Ces outils restent une plus-value pour les élus afin de les conforter dans leurs orientations ou d'alimenter le déploiement de services, sans omettre pour autant les avis des habitants (intérêt et croisement des différentes démarches, doublés de l'importance de la participation citoyenne).



Aurore Fabre-Landry - Sustainable Mobilities

VVE : Choix délibéré de garder un outil simple accessible à tous / Précision de l'échelle territoriale lors de l'inscription. Cet outil gratuit, accessible en ligne, vise à accompagner les collectivités dans les politiques de mobilité : L'outil aborde les 10 thématiques d'une politique de mobilité durable pour créer un autodiagnostic - Plusieurs questions sur la thématique pour mettre en débat (en moyenne 5 questions par thème).



Vve: POUR QUI? POUR QUOI?

Vve = un outil en ligne gratuit d'auto-diagnostic écomobile d'un territoire, disponible sur ordinateur et sur smartphone

Qui a participé au projet ?

- Sustainable Mobilities et l'Arbre Mobile
- ADEME : soutien financier
- 3 collectivités partenaires (cahier des charges / phase de test)
- Nombreux experts dont France Mobilités, GART, CEREMA, ADEME...

A qui s'adresse Vve ?

- Collectivités: élus, chargés de mission Mobilité ou Développement Durable, services en charge de la mobilité, de la voirie, de l'urbanisme et aménagement. Villes ou intercommunalités
- Associations et citoyens

Quelles collectivités ?

- 1. Villes petites et moyennes
- 2. Toutes



Diagnostic éclair qui ouvre sur un tableau de bord : Possibilité d'affiner le diagnostic écomobilité à partir de nouveaux thèmes. Chaque critère d'auto-évaluation s'accompagne d'un texte explicatif, et à la fin de chaque thème, nouvelle visualisation détaillée du tableau de bord (possibilité de le télécharger au format PDF).

Accès aux ressources en fonction des thématiques depuis le tableau de bord :

- LIENS UTILES de toutes sortes / aux sites ;
- BONS EXEMPLES à partir de photos ;
- CHIFFRES CLÉS aident à la communication ;
- FONCTION HISTORIQUE pour comparer.













