

DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DE PROXIMITÉS EN TERRITOIRES DE MONTAGNE

Propositions et fiches outils



Avec le soutien de :



Depuis plusieurs années, l'enjeu de la mobilité est crucial pour accéder aux services dans les territoires ruraux de montagne.

Les problématiques sont nombreuses :

- Eloignement géographique des services et la fermeture de guichets des services publics, au profit de services dématérialisés. Cet éloignement entraîne une nécessité pour les personnes ne pouvant utiliser une voiture, le recours aux réseaux informels, aux espaces de proximité comme France Services ou un non-recours aux droits. Cette problématique a été récemment mise en lumière par la Défenseure des droits Claire Hedon concernant le "dernier kilomètre des politiques publiques".
- Offre de transports peu développée en territoire peu dense, s'accompagnant d'une désertification du rail et abandon des petites lignes qui désenclavaient des territoires alpins.
- Des mobilités centrées sur l'usage de la voiture, ayant un impact fort notamment en termes d'empreinte carbone (30% des GES proviennent du transports dont 50% issus de la voiture individuelle), mais aussi de congestionnement des axes routiers (cf. saison de ski).
- Augmentation des coûts liés aux déplacements, touchant en priorité des publics précaires.

On constate une vraie "détresse" des habitant.e.s face à cet enjeu de la mobilité dans leur utilisation de services au quotidien, du recours aux droits et des choix contraints face à l'offre existante :

"Le déséquilibre est majeur entre territoires ruraux et urbains sur les choix des modes de transport à disposition des habitants. Seuls 19% des habitants des communes rurales affirment pouvoir choisir leur mode de transport contre 60% des habitants des agglomérations de +100 000 personnes. Néanmoins, dès lors que des actions de sensibilisation et de présentation de mode de transport alternatif existant sur le territoire sont menées auprès de ces derniers, 60% d'entre eux sont prêts à moins utiliser leur véhicule, 65% à utiliser les transports en commun et 40% à faire du covoiturage et de l'autopartage".
Cahiers de doléances et de propositions de l'AMRF, remis en 2019 au Gouvernement,

Pourquoi l'ADRETS s'intéresse à cette question ?



Nous ne sommes pas opérateurs de mobilité, ni une association d'usager.e.s, ni une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), cependant notre positionnement sur cette question tient à plusieurs raisons :

- l'ADRETS se situe à la croisée des chemins intégrant tous les acteurs.rices en charge de ces questions de mobilité (Région, Département, collectivités, associations d'usager.e.s, etc.). Cette posture nous amène à vouloir faire dialoguer toutes ces parties prenantes nécessaires pour construire des politiques de mobilité cohérentes, prenant en compte les déplacements du quotidien, transcendant les périmètres "administratifs" existants;
- l'accessibilité des services au public que nous avons matérialisée via la chaîne de l'accessibilité (cf. Etat des lieux ADRETS 2023) présente différents chaînons pour permettre d'accéder à ces services dont plusieurs ont été cités auparavant (coût, temps de déplacement, information, etc). A l'image du logement, la mobilité semble donc être l'élément clé pour permettre de développer l'habitabilité à l'année dans nos vallées alpines et cela notamment dans un contexte de changement climatique et de transition.

La “loi LOM”

La Loi D'orientation des Mobilités "Loi LOM" de 2019 a défini un nouveau cadre en matière de politiques de mobilité autour de 3 axes :

- INVESTIR PLUS ET MIEUX DANS LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN
- FACILITER LE DÉPLOIEMENT DE NOUVELLES SOLUTIONS POUR PERMETTRE À TOUS.TES DE SE DÉPLACER
- ENGAGER LA TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ PLUS PROPRE

L'une des conséquences les plus importantes de cette loi concerne le portage de la compétence mobilité par des communautés de communes. En effet, la loi LOM a offert la possibilité aux communautés de communes de prendre la compétence mobilité, tout en renforçant le rôle des régions en qualité de chefs de file de la mobilité. Les conseils communautaires avaient jusqu'au 31 décembre 2020 pour délibérer sur ce sujet. A noter que si l'intercommunalité ne s'est pas positionnée comme AOM Locale, c'est la Région qui assure cette fonction.



La rencontre Services et Territoires organisée par l'ADRETS en novembre 2023 a cherché à lever le voile sur cette problématique des mobilités des habitant.e.s en territoires ruraux alpins sous l'angle des marges de manœuvre des collectivités locales autour des enjeux des mobilités de proximité, que celle-ci soit AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) ou non. Mais comment cela se traduit-il vraiment en termes de politiques publiques ? Quelles sont les initiatives existantes ? Les stratégies de territoires sur ce sujet ?

Cette note vise à être une production-outil, mettant en avant des initiatives et des acteurs.rices engagé.e.s ainsi que les grands enseignements de ces deux journées de débats, d'échanges et d'émulation.



En amont de la rencontre, le film *Virage vers le futur* a fait l'objet d'une projection-débat. C'est un projet à l'initiative de 6 partenaires. Il s'agit d'un reportage-vidéo de sensibilisation aux alternatives à la voiture individuelle, axé sur un état des lieux de la mobilité sur des communes rurales d'Aveyron (12) et des alternatives déjà en place sur ce territoire et celles à développer. Ce film a vocation à être utilisé comme outil d'information et de sensibilisation afin de nourrir des débats, des animations auprès des citoyen.ne.s et des élu.e.s.

Plus d'informations : <https://virageverslefutur.fr/>

LES ENSEIGNEMENTS

Les maillons de la chaîne

Lors de la rencontre, nous nous sommes collectivement interrogé.e.s sur les leviers à activer pour permettre le développement de solutions de mobilité plus durables en territoires ruraux de montagne et de la place des territoires dans celui-ci. En voici quelques enseignements :

Repenser les usages et l'aménagement du territoire



S'interroger sur les mobilités actuelles dans les territoires ruraux alpins et les mobilités plus soutenables (écologiquement, socialement, économiquement parlant) ne doit pas être uniquement pris sous le prisme des avancées technologiques à venir (voitures électriques, véhicules à hydrogènes, etc.), mais nécessite de se pencher sur les dernières décennies et les facteurs ayant conduit à un usage prépondérant de la voiture en milieu rural. Comme l'a mis en avant Teresa RENNER avec le projet REACTEURS, la dépendance à l'automobile est liée à une addition de trois facteurs :

- un aménagement du territoire ces dernières années, avec un étalement des villes et une multiplication des zones périurbaines, centré autour de l'usage de la voiture individuelle,
- une désertification et un éloignement progressif des services dans les zones rurales,
- une pression sociétale et une injonction à une mobilité qui va "toujours plus vite et toujours plus loin".

Depuis l'après-guerre la voiture individuelle est devenue comme le souligne Aurélien Bigo "le couteau suisse de nos mobilités" et penser nos mobilités en 2024 nécessite de sortir de ce paradigme en repensant nos usages (utilisation de véhicules "doux pour les trajets courts", mutualisation) et les aménagements des territoires (relocalisation des services, itinérance, dé-mobilité, etc.).

Nous devons mettre en œuvre une réelle sobriété. L'enjeu, c'est de circuler moins, de réduire nos besoins de transport en relocalisant autant que possible notre économie et nos modes de vie, en recréant de la proximité entre les lieux de vie et les emplois, les commerces, les services, les loisirs.

Ensuite, l'usage de moyens de transport doit se faire en fonction des principaux usages du quotidien. Il existe un choix immense à combiner en fonction des trajets, de leur longueur, des charges à transporter, du nombre de voyageurs [...]
Aurélien Bigo,

Les enseignements présentés dans cette partie sont extraits de la table ronde organisée lors de la rencontre Services et Territoire 2023.



ZOOM

sur le projet REACTEURS
Teresa RENNER
(Université Grenoble
Alpes)
Aurore Flipo (ALEC 07)



ZOOM

sur le CEREMA
Sandrine Rouzic



ZOOM

sur le Laboratoire de
la Mobilité inclusive
Francis Demoz

SE DÉPLACER AUTREMENT

Les alternatives à la voiture individuelle en milieu rural

L'utilisation de la voiture individuelle en milieu rural est prédominante, elle représente 80% des trajets réalisés et 90% des ménages possèdent au moins une voiture (*Fake or not fake, Aurélien Bigo*). Les raisons de cette prépondérance sont multiples (aménagement du territoire, distances à parcourir pour accéder aux services, offre de transports en commun insuffisantes ou mal-adaptée aux usages, etc.), mais celle-ci pose de plus en plus de contraintes pour les habitant.e.s des territoires ruraux. Face à ce constat, certaines alternatives sont possibles et c'est notamment au travers de la projection du film *Virage vers le Futur* que ces alternatives ont été présentées.

Mobilité partagée : covoiturage et autopartage



Une des premières alternatives présentée concerne le partage de la voiture, selon plusieurs formes : covoiturage organisé via des plateformes (Rezopouce, Blablacar daily, etc.) ou informel entre voisin.es ou des voitures en autopartage (l'utilisation d'un même véhicule par plusieurs personnes/ménages différents). Ces formats permettent d'une part une mutualisation des véhicules, un partage des coûts d'entretien, mais également entretenir un réseau de solidarité dans les petits villages ruraux.

Transports collectifs



Souvent moins développés qu'en milieu urbain ou péri-urbain, les transports en commun permettent de pouvoir se passer de la voiture. Pour cela, il faut prendre en compte la diversité des formes possibles et adaptées à des territoires peu denses (type transport à la demande, utilisation des lignes scolaires existantes pour des transports du quotidien) et réfléchir au cadencement de ces derniers pour correspondre aux enjeux d'intermodalité ou de déplacement domicile-travail. Enfin, l'enjeu du coût et de la communication sur ceux-ci est essentiel pour augmenter leur fréquentation.

Pédaler : les mobilités douces



70% de nos déplacements de 2 à 5 km se font en voiture en France et majoritairement en milieu rural, du fait d'infrastructures mal adaptées et ne garantissant pas la sécurité des usager.e.s de la bicyclette. Sur des petits déplacements du quotidien, le vélo peut être une alternative qu'il soit mécanique ou à assistance. De nombreux territoires lauréats du plan Avenir Montagne Mobilités se sont emparés de cette question, avec l'idée de développer l'usage du vélo dans les transports du quotidien (location VAE longue durée, réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés, formations à l'utilisation du vélo, etc.).

Intermodalité



Encore peu développée en milieu rural, l'intermodalité permet de pouvoir utiliser plusieurs moyens de transports différents pour rejoindre son point d'arrivée : utilisation du vélo pour arriver à une gare ou un arrêt de bus, voiture pour aller se garer à un parking park+ride et continuer avec un autre mode de déplacement. Pour se développer, l'intermodalité doit s'appuyer sur un diagnostic des usages et de déplacement des habitant.e.s du territoire pour que les "hubs" de mobilité (carrefour de rencontres) soient positionnés à des endroits stratégiques.

Innovation



À la frontière entre le vélo ou la voiture, les véhicules légers intermédiaires (ou Veloto comme dans le documentaire *Virage vers le futur*), actifs (à usage mécanique) ou passifs (mini-véhicules) sont autant d'innovations pouvant correspondre aux mobilités de demain. Pour se développer, ceux-ci ont besoin de pouvoir être prototypés et testés pour correspondre aux besoins des habitant.e.s et un travail sur les représentations et l'imaginaire doit être développé.

Parcours d'innovation XD ADEME sur les véhicules légers : <https://xd.ademe.fr/>

LES ENSEIGNEMENTS

Les maillons de la chaîne

2

Penser les mobilités rurales comme un modèle unique

Penser les mobilités en prenant des schémas ayant fonctionné sur dans des grandes villes ou des zones péri-urbaines ne peut pas s'appliquer en zones de montagne peu denses. Il existe un enjeu fort à relocaliser des activités économiques, des services à l'année pour permettre une équité territoriale. Cette relocalisation peut prendre de multiples formes (tiers-lieux, lieux multiservices, itinérance des services, politique d'attractivité pour attirer des professions médicales, etc.). Un des leviers peut être le numérique de par les nouveaux outils qu'il propose (travail à distance, télémedecine, plateforme de mise en lien de producteurs.rices/consommateurs.rices), mais celui-ci doit s'accompagner de lieux physiques ou d'une politique "d'aller-vers" pour prévenir les situations d'isolement dont bon nombre d'habitant.e.s de territoires de montagne souffrent.

3

Travailler la gouvernance et la mise en réseau ...

- **en améliorant la coopération entre les régions et les AOM**

La loi LOM a permis de créer des espaces de discussions entre le niveau régional et les Communautés de communes au travers de Comités de mobilité. Toutefois, le projet RE-ACTEURS a mis en évidence que pour les collectivités n'ayant pas pris la compétence, celles-ci pouvaient se sentir seules et manquer d'informations régulières face à des comités techniques bi-annuels jugés "descendants". Il est également nécessaire de veiller à une équité entre les AOM et les territoires ne disposant pas de ce titre pour que l'AOM reste dans son rôle de chef de file.

- **en permettant la mise en réseau des acteurs.rices autour de la mobilité**

L'intérêt de créer du lien entre les acteurs de la mobilité se fait ressentir. La rencontre Services & Territoires en a d'ailleurs été l'exemple premier car elle a permis de réunir une soixantaine d'acteurs.rices travaillant autour du sujet des mobilités sur l'ensemble du massif alpin. La mise en place de Comités de mobilité, de temps de rencontres réguliers entre les différents chargé.e.s de mission Mobilité, associations d'usager.e.es, collectivités, peuvent être envisagés pour permettre le partage de bonnes pratiques et/ou de difficultés, mais aussi mutualiser les idées et initiatives ainsi qu'amener à la mise en œuvre d'actions conjointes et collectives.

Des exemples:

- Le territoire Vanoise Tarentaise et sa mise en réseau autour du covoiturage du quotidien (cf. Fiche outil "*Gouvernance territoriale*")
- La Communauté de communes des Baronnies en Drôme Provençale et ses groupes de travail (covoiturage, etc.) (cf. Fiche outil "*Transformation des pratiques individuelles*")



LES ENSEIGNEMENTS

Les maillons de la chaîne



Pérenniser l'ingénierie

La prise en charge de la compétence mobilité par les Communautés de communes doit s'accompagner de financements et d'ingénierie au sein des collectivités. Le financement des postes repose aujourd'hui essentiellement sur des appels à projets ou des projets expérimentaux, ne permettant pas de garantir une continuité dans les équipes. Ce manque de compétences dans les petites collectivités peut-être pallié par des organismes tels que le CEREMA et les programmes d'accompagnements (par exemple, l'appel à projets en cours sur la surfréquentation touristique) ou des acteurs.rices locaux.ales (bureaux d'études, associations), mais *"ce report sur des associations expertes [...] n'est pas viable, car il crée de fortes inégalités entre les zones rurales pourvues et celles dépourvues"*. (Recommandations projet RE-ACTEURS)



Trouver l'échelle territoriale pertinente

Une des problématiques sur le développement des mobilités en zones rurales concerne le périmètre géographique pertinent. En effet, là où le périmètre régional semble trop vaste, l'échelle de la Communauté de communes ne permet pas toujours de prendre en compte les réalités de déplacement et la logique des bassins de vie. Il est essentiel de sortir des logiques et périmètres administratifs au travers notamment de coopérations départementales, intercommunales ou de mutualisations (cf. Enseignement 3).



Développer le lien via les mobilités solidaires

Covoiturage, autopartage, auto-école solidaire, vélo-école, autant de solutions pouvant recréer du lien dans les territoires de montagne. Pour accompagner les collectivités, des acteurs.rices sont présent.e.s au niveau national. On trouve notamment :

- Le **Laboratoire de la Mobilité Inclusive** travaille sur la mise en lumière des inégalités croissantes, notamment sociales, intergénérationnelles, cognitives, et écologiques (13 millions de personnes en situation de précarité de mobilité en 2023). Le but du laboratoire étant d'expliquer tout ce qui empêche la mobilité et de montrer la nécessité d'une mobilité solidaire pour accéder aux biens et services du quotidien, accéder à l'emploi, à la formation, à l'apprentissage, faire des courses, etc.
- D'autres organismes comme **Mob'In** travaille à la structuration et le rassemblement du réseau des acteurs.rices de la mobilité solidaire, inclusive et durable pour une plus grande cohésion et cohérence. Cet organisme organise également ce maillage dans le but de proposer des solutions qui soient adaptées au plus près des territoires :



Pour en savoir plus

Tous
Mobiles



LES ENSEIGNEMENTS

Les maillons de la chaîne



Co-construire les politiques de mobilités avec les habitant.e.s

La prise en compte des habitant.e.s et des associations d'usager.e.s dans le dialogue avec les communes et communautés à l'image de ce qui existe pour les schémas directeurs cyclables est nécessaire pour recueillir une expertise d'usage. Penser des services avec celles et ceux les utilisant au quotidien, permet d'augmenter leur utilisation, de légitimer la politique travaillée, mais également la meilleure acceptation de nouveaux aménagements (piétonnisation, voies cyclables, etc.).

On peut citer des exemples type "hackatons" pour réunir les habitant.e.s ou la mise en place d'évènements festifs.



L'atelier d'étudiant.e.s du
Master IDATT de
l'Université Grenoble
Alpes, soutenu par
l'ADRETS à Veynes
(Hautes-Alpes)



Développer une offre lisible et une communication claire auprès des usager.e.s

Le dernier levier, mais pas des moindre, qui n'est pas propre aux services de mobilité est celui de la communication. Nous l'avons vu, développer des mobilités de proximités mobilisent de nombreux acteurs et différents types de service. Ce mille-feuille complexe reste souvent illisible pour l'usager.e (méconnaissance des services existants, des horaires, des aides disponibles, du périmètre concerné, des critères d'éligibilité). Il est important de pouvoir identifier tous les acteurs (institutionnels, associatifs et privés) présents sur les territoires pour les mettre à la connaissance des habitant.e.s et permettre une meilleure visibilité de l'offre et des actions existantes autour des mobilités. Il apparaît également essentiel de centraliser celle-ci. A ce titre la "Mobilité servicielle" ou *Mobility as a service* (Maas) visant à s'appuyer sur des outils numériques pour faciliter l'usage des services de mobilité couvrant plusieurs modes de transport semble une piste intéressante si celle-ci est adaptée au contexte local.

Pour creuser : CEREMA - Maas



LES FICHES OUTILS

1. PRÉSENTATION DE LA METHODOLOGIE DES ATELIERS



Lors de la rencontre Services et Territoires, des ateliers présentant des initiatives de territoires par et pour celles et ceux qui le font ont été proposés. Le but : permettre de présenter des initiatives autour de cinq axes :

- La place des communes dans les démarches de mobilité
- La gouvernance territoriale de ces projets
- La place et l'usage des données dans ces projets
- L'accompagnement aux transformations des pratiques individuelles
- La place des initiatives citoyennes à l'échelle du territoire

Les fiches outils suivantes présentent une synthèse des échanges des ateliers et des initiatives présentées et sont une invitation à aller plus loin, notamment en consultant les ressources associées et le territoire concerné.



2. QUELQUES EXPLICATIONS DES TERMES EMPLOYES

Pour faire émerger les éléments clés des initiatives présentées, nous avons choisi de nous appuyer sur la métaphore du vélo. Voici les éléments d'explication permettant la compréhension des fiches outils.

*Ce qui freine
(freins du vélo)*

Les difficultés et les obstacles rencontrés

*Ce qui est pris
(le panier)*

Les éléments indispensables pour la conduite du projet

*Ce qui fait avancer
(les pédales)*

Les éléments qui permettent au projet d'avancer

*Ce qui démultiplie
(la chaîne)*

Les leviers de développement, d'essaimage du projet sur d'autres territoires

*Ce qui guide
(le guidon)*

Les modes de gouvernance, les porteurs

*Ceux.elles qui appuient et soutiennent
(les rayons)*

Les parties prenantes du projet



FICHE OUTIL

PLACE DES INITIATIVES CITOYENNES

1. PRÉSENTATION DES PROJETS

Quelle place pour les initiatives citoyennes dans les politiques locales liées aux mobilités ?

Intervenant et structure : Louis Didelle - L'escarpade

La démarche en bref : L'Escarpade est une association qui a pour but de proposer des aventures collectives autour d'événements sportifs et pédagogiques en proposant une approche favorisant les mobilités douces. Elle porte également un objectif politique en voulant proposer un livret blanc pour les élu.e.s en charge des mobilités.

L'atelier de co-développement avait pour but de s'interroger sur comment effectuer du plaidoyer auprès des élu.e.s pour défendre l'intérêt de ce projet.

Région : Auvergne Rhône Alpes
Echelle d'impact : Massif alpin

Contact : Louis Didelle - L'escarpade
mail : lescarpade@gmail.com

Intervenant et structure : Alexandra Pourroy - Mobil'Hautes Alpes

La démarche en bref : Le collectif Mobil'Hautes-Alpes est né fin 2020 de la nécessité de promouvoir un projet offrant aux Haut-alpin.e.s, mais pas seulement, des alternatives à l'usage de la voiture individuelle. L'objectif étant d'apporter une vraie réponse aux besoins du territoire et de protéger l'environnement.

L'atelier de co-développement avait pour objectif de se questionner sur la place de cette initiative associative sur le territoire des Hautes-Alpes et sur le plaidoyer auprès des élu.e.s pour avoir plus de soutien politique.

Région : Provence Alpes Côte d'Azur
Echelle d'impact : Département des Hautes Alpes

Contact : Alexandra Pourroy - Mobil'Hautes Alpes
Bénévole
mail : mobilhautesalpes@gmail.com

POUR ALLER LOIN



- [Facebook de l'Escarpade](#)
- [Ressources Mobil'Hautes Alpes](#)
- [Site Mobil'Hautes Alpes](#)
- [Un exemple de co-construction avec les habitant.e.s à Loos en Gohelle](#)



FICHE OUTIL

TRANSFORMATION DES PRATIQUES INDIVIDUELLES

1. PRÉSENTATION DES PROJETS

Comment permettre, soutenir et accompagner la transformation des habitudes de mobilités des habitant.e.s en territoire peu dense ?

Intervenant et structure : Robin Cukierman - Wimoov 05

La démarche en bref : L'association Wimoov est une association nationale et qui est implantée depuis peu dans les Hautes Alpes. L'objectif de Wimoov est de lever les freins liés à la mobilité et permettre l'accès à l'emploi.

Sur orientation, les conseiller.e.s mobilité de Wimoov accompagnent les personnes via un test de Mobilité. Ce test doit déterminer les freins et les solutions à mettre en place pour permettre l'accès à l'emploi (accompagnements pédagogiques, aides matérielles ou financières, etc.). Pour accompagner les bénéficiaires Wimoov s'inscrit dans un réseau de partenaires acteurs de socio-économiques, du service public de l'emploi et acteurs.rices de la mobilité.

Région : Provence Alpes Côte d'Azur
Echelle d'impact : Département des Hautes Alpes

Contact : Robin Cukierman - Wimoov 05
Conseiller Mobilité Insertion
mail : robin.cukierman@wimoov.org

Intervenant et structure : Mathilde Cota - Communauté de communes des Baronnie Provençales

La démarche en bref : La Communauté de communes des Baronnie s'est engagée dans le cadre de son Plan Climat Air Energie Territorial et en tant que lauréat du plan Avenir Montagne Mobilité dans une réflexion globale pour favoriser des alternatives à la voiture individuelle sur son territoire et accompagner les habitant.e.s dans ce changement à travers différentes actions.

La CCBDP a mis en place plusieurs actions autour de l'usage du vélo (location VAE longue durée, prêt de vélos occasionnel, challenge mobilité, formations, etc.), le tout en s'appuyant sur le tissu associatif existant pour toucher un maximum d'habitant.e.s et notamment les ménages les plus précaires.

Région : Auvergne Rhône Alpes
Echelle d'impact : Communauté de communes des Baronnie Provençales

Contact : Mathilde Cota - Communauté de communes des Baronnie Provençales
Responsable du Pôle Aménagement
mail : m.cota@cc-bdp.fr

POUR ALLER LOIN



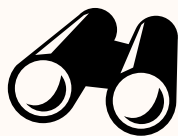
UN OUTIL : LA FRESQUE DES PROXIMITÉS

Conçue par la chaire ETI de l'Université Paris Panthéon Sorbonne, la fresque des proximités peut-être utilisée comme un outil de concertation territoriale pour amener les habitant.e.s à réfléchir à leurs habitudes en matière de déplacements quotidiens et les leviers possibles pour transformer ceux-ci.

Accès aux ressources

Contact : Illian Masson / ilian.masson@chaire-eti.org





FICHE OUTIL

TRANSFORMATION DES PRATIQUES INDIVIDUELLES

2. ANALYSE

Ce qui freine

- Des infrastructures encore peu développées pour des mobilités hors voiture individuelle
- Des besoins en investissement conséquents avec un manque de financements
- Un manque de visibilité/communication de l'offre existante
- Un problème de fracture digitale pour l'utilisation de certains services
- Une mobilité pensée "en silo" et non globalement (services aux publics, attractivité du territoire)
- Sur certains territoires, un manque de volonté politique

Ce qui est pris

- Les éléments indispensables pour l'accompagnement de la transformation des pratiques individuelles sont :
- Un tissu associatif maillé pour mieux orienter les publics
 - Une veille financière
 - Des services pensés selon les critères d'adaptabilité et de polyvalence

Ce qui fait avancer

- La proximité avec les bénéficiaires
- Une volonté politique et l'appui notamment des EPCI
- La mise en réseau
- La diversité des espaces de communication (numériques, espaces dédiés Maisons de l'habitant, réseau France Services, etc.)

Ce qui démultiplie

- Une implication des acteurs.rices socioprofessionnel.le.s
- La place laissée aux expérimentations
- Des événements grands public et des supports de communication clairs
- Une évolution des écosystèmes

Ce qui guide

- La Région en tant qu'AOM
- Une variété d'associations travaillant en réseau
- L'animation du réseau
- Les entreprises
- Les EPCI comme "guichet unique" et/ou "porte d'entrée" (veille, sensibilisation, promotion)

Ceux.elles qui appuient et soutiennent

- Les opérateurs (comme le vél)
- Les EPCI
- Les prescripteurs service public de l'emploi
- L'association Wimoov
- Le programme AVelo 1

POUR ALLER LOIN



- Flyer Wimoov Hautes-Alpes
- Site internet Wimoov
- Ressources Communauté de communes des Baronnie en Drôme Provençale
- Leader France projetothèque projet ACCESS'R initiatives Mobilités
- CEREMA Fiches pratiques mobilités durables en zones peu denses
- La Fabrique des mobilités Changer les pratiques des mobilités



FICHE OUTIL

GOVERNANCE TERRITORIALE



1. PRÉSENTATION DES PROJETS

Quelle gouvernance territoriale pour porter un projet de mobilité à l'échelle départementale ?

Intervenant et structure : Valentine Loquais - Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise

La démarche en bref : Pour faire face au risque de conventionner avec différents opérateurs pour la mise en place d'une solution de covoiturage du quotidien et permettre d'atteindre l'effet de seuil suffisant pour utiliser le service, les chargé.e.s de mission mobilité du département savoyard accompagné par la SPL Agence Eco-Mobilité Savoie Mont Blanc, ont décidé de travailler ensemble sur cette thématique. Cela a abouti à la mise à disposition et exploitation d'une application de covoiturage "Blablacar Daily" avec une campagne d'incitations financières à destination des usager.e.s sur le département de la Savoie.

Région : Auvergne Rhône Alpes
Echelle d'impact : Massifs de la Tarentaise et de la Vanoise

Contact : Valentine Loquais - Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise
Cheffe de projet Avenir montagne Transition des mobilités
mail : valentine.loquais@tarentaise-vanoise.fr

Intervenant et structure : Olivier Hébreard - Département des Hautes Alpes (05)

La démarche en bref : Afin de proposer une solution homogène d'autostop organisée "Rezo Pouce" sur l'ensemble du département, le Département des Hautes-Alpes a mis en place un conventionnement avec Mobicoop (covoiturage libre et gratuit) pour la première année de déploiement du service (diagnostic, investissements dans des panneaux arrêts stop, création d'une plateforme numérique, formation des territoires), et un conventionnement avec les 9 EPCI du département pour qu'ils prennent en charge le service à l'issue de cette première année. Le dispositif prévoit aussi une animation territoriale du service.

Région : Provence Alpes Côte d'Azur
Echelle d'impact : Département des Hautes Alpes

Contact : Olivier Hébreard - Département des Hautes Alpes (05)
Conseiller en mobilité
mail : olivier.hebreard@hautes-alpes.fr



FICHE OUTIL

GOVERNANCE TERRITORIALE

2. ANALYSE

Ce qui freine

- L'effet rebond
- Le détournement des usager.e.s à l'utilisation des transports en commun
- Le manque de cadre et de gouvernance

Ce qui est pris

- La nécessité d'une organisation à l'échelle départementale
- La sollicitation du réseau de chargé.e.s de mission mobilité

Ce qui fait avancer

- Les opérateurs (Blablacar daily, Mobicoop, ...)
- Les financements
- L'implication des usager.e.s

Ce qui démultiplie

- Utilisation des relais locaux

Ce qui guide

- Le contexte législatif avec la loi LOM et le fonds vert
- Dans le cadre du conventionnement Mobicoop, le département des Hautes-Alpes (05)
- Dans le cadre de covoiturage en Savoie, le syndicat mixte et l'Assemblée du Pays de Tarentaise Vanoise
- La coopération entre les technicien.ne.s



POUR ALLER LOIN



- [Ressources Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise](#)
- Conseil départemental Hautes-Alpes - [Présentation Rezo Pouce](#)
- [Webinaire PVD Comment faciliter les mobilités durables dans mon territoire ?](#)
- [CEREMA Gouvernance et Planification de la mobilité](#)



FICHE OUTIL

PLACE DES COMMUNES



1. PRÉSENTATION DES PROJETS

Les projets de mobilité à l'échelle communale : quelle intégration de ceux-ci à une échelle intercommunale ou plus large et quelles stratégies adopter ?

Intervenant et structure : Claire Belet - Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard (SMAPS)

La démarche en bref : L'initiative présente un exemple d'accompagnement et de supervision d'une commune par le Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard. Il s'agit de la réalisation d'un plan de mobilités pour le centre-bourg de la commune de Novalaise (73) en lien avec les habitant.e.s via l'instauration de réunions publiques régulières sur les avancées du projet.

Le SMAPS a pour objectif principal de repenser et d'organiser les mobilités durables en Avant Pays Savoyard et de soutenir les communes dans leurs réflexions.

Région : Auvergne Rhône Alpes

Echelle d'impact : Avant Pays Savoyard

Contact : Claire Belet - Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard

Chargée de mission mobilité vélo

mail : claire.belet@avant-pays-savoyard.com

Intervenant et structure : Vincent Sindirian - Ville de Veynes et Communauté de communes du Buëch Dévoluy

La démarche en bref : Au sein de la Communauté de communes Buëch Dévoluy et en lien avec le programme Petites Villes de Demain porté par la commune de Veynes (05), un plan d'actions à horizon 2026 a été travaillé autour de grands axes (amélioration de l'existant, développement d'une stratégie à l'échelle de l'EPCI, développement des mobilités douces et de l'intermodalité). Celui-ci se traduit par des chantiers prioritaires, dont certains tournés autour de la "ville-centre" Veynes avec pour enjeux majeurs la promotion d'une ville qui soit davantage pedestre et une facilitation de l'accessibilité du centre ville historique de la commune.

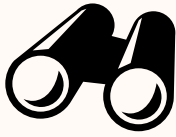
Région : Provence Alpes Côte d'Azur

Echelle d'impact : Communauté de communes du Buëch Dévoluy

Contact : Vincent Sindirian - Ville de Veynes et Communauté de communes du Buëch Dévoluy

Chargé de mission Petites Villes de Demain et Développement des mobilités

mail : v.sindirian@ccbd.fr



2. ANALYSE

Ce qui freine

- Une multiplication des sujets traités au niveau communal et un manque de priorisation dans les actions "mobilité" à mettre en oeuvre
- Une mauvaise connaissance/coordination de tous les projets en cours
- Les coûts des projets à absorber pour les communes
- Un besoin de formation sur les sujets de mobilité
- Des réticences, voire résignations face à la complexité du sujet des élu.e.s locaux.ale

Ce qui est pris

Les éléments indispensables pour la bonne conduite des projets de mobilité sont :

- Avoir une feuille de route claire sur du temps long (ensemble du mandat politique de 6 ans)
- Avoir un temps de partage des constats et diagnostics, avant de lancer des actions

Ce qui fait avancer

- Le rattachement à une stratégie globale et une mise à l'agenda politique
- Proposer une expérimentation avant un projet définitif éventuel (processus itératif)
- La prise en compte des sujets mobilité sous un autre prisme et le travail avec d'autres services (services à la population, développement économique, tourisme, etc.)

Ce qui guide

- S'inspirer via des visites de terrain
- Pousser la mobilité à l'échelle de la Communauté de communes peut importe les compétences
- L'existence d'un Schéma de Cohérence Territoriale

Ceux.celles qui appuient et soutiennent

L'aide principale vient des élu.e.s et de la réalité ou non du portage politique du sujet "mobilité" et du partage des problématiques communales . Viennent ensuite l'appui des acteurs socio-pro (et notamment des entreprises) et des collectifs citoyens.

POUR ALLER LOIN



- Le détail des expérimentations présentées :
 - [Syndicat mixte Avant-Pays Savoyard \(SMAPS\)](#)
 - [Territoire Veynois](#)
- [Site internet du SMAPS](#)
- [Petites villes de demain Veynes](#)
- [Présentation offre de services PVD](#)
- [Cartographie France Mobilités](#)
- [Ressources mobilité Comm'un service](#)
- [Cellule régionale France Mobilités \(Youtube\)](#)



FICHE OUTIL

PLACE ET USAGE DES DONNÉES

1. PRÉSENTATION DES PROJETS

Quelle place de l'ouverture et l'accès à l'information sur les données de mobilité pour les territoires dans le but de proposer une meilleure offre aux citoyen.ne.s ?

Intervenant et structure : Arthur Sarazin - Dataactivist

La démarche en bref : Dataactivist est une structure qui se donne pour mission de rendre les données accessibles et notamment les données de mobilité, ainsi que de réaliser un travail de sensibilisation des acteurs.rices locaux.ales sur ces enjeux. Il.elle.s ont notamment travaillé avec l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise pour initier les agent.e.s à l'ouverture des données de transports pour permettre une meilleure visibilité et maillage sur l'offre de service proposée sur ce territoire.

Région : Auvergne Rhône Alpes
Echelle d'impact : Région

Contact : Arthur Sarazin - Dataactivist
Chercheur en systèmes d'information, spécialisé en design science
mail : arthur@dataactivi.st

Intervenant et structure : Jean-Christophe Becquet - APITUX

La démarche en bref : APITUX a pour but de former à l'usage de logiciel libre (dont Open Street Map) et à l'ouverture des données pour les territoires. Jean Christophe Becquet a travaillé avec le Parc Naturel Régional du Vercors pour essayer de rendre les données accessibles aux habitant.e.s autour des différentes services/offres de mobilité pour accéder au plateau, tout en réduisant l'utilisation de la voiture individuelle.

Région : Auvergne Rhône Alpes
Echelle d'impact : Massif alpin

Contact : Jean-Christophe Becquet (APITUX)
Expert conseil - le logiciel libre et les données ouvertes au service des territoires
mail : jcb@apitux.com





FICHE OUTIL

PLACE ET USAGE DES DONNÉES



2. ANALYSE

Ce qui freine

- L'accès à la donnée
- Les données au bon format
- La résistance aux changements
- Les efforts humains

Ce qui est pris

Les éléments indispensables pour la bonne conduite de l'ouverture des données et leurs usages sont :

- Le gain de temps
- La facilité d'information pour les usager.e.s

Ce qui fait avancer

- Le site transport.data.gouv.fr

Ce qui démultiplie

- L'ouverture des données

Ce qui guide

- Le fichier GTFS (Une base de données relationnelle permettant de décrire un réseau de transports)

Ceux.elles qui appuient et soutiennent

- Les collectivités
- Les élu.e.s
- Les collectifs
- Les citoyen.ne.s
- Les étudiant.e.s

POUR ALLER LOIN



- Focus sur le projet APITUX pour le PNR du Vercors
- Site internet Dataactivist
- Ressources CEREMA "Mobility as a service (MAAS) et données de mobilité"
- Site du gouvernement : transport.data.gouv.fr
- Article Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires "Le partage des données de mobilité"

- Fiches pratiques CEREMA Données de mobilités pour la modélisation des déplacements
- Fabrique des mobilités Ouverture des données de mobilité
- Un exemple de l'ouverture de données - Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur

EN CONCLUSION

Les prochains pas

Les deux journées l'ont montré, le chemin est encore long et présente encore quelques obstacles pour permettre aux territoires ruraux et montagnards de développer des mobilités de proximité, soutenables, solidaires et adaptées aux quotidien des habitant.e.s. Il n'existe pas un modèle, mais de multiples modèles possibles. Penser les mobilités pour habiter le territoire aujourd'hui, mais surtout pour les années à venir, doit passer par une réflexion globale et par plusieurs questionnements indispensables :

Quelle échelle pertinente ? Quelle gouvernance mettre en place ? Quels liens entre AOM et communes ? Quelle place des habitant.e.s et associations locales ? Quels moyens dédiés (matériels, humains, financiers) ? Quel accès à l'information ?

Pour mener à bien cette transformation de nos habitudes de déplacement, le travail en réseau, le lien avec les services de l'Etat et ses agences (CEREMA), les régions, l'inspiration et la curiosité sur ce qui se passe à l'échelle du massif sont autant de leviers à disposition des territoires. C'est ce qu'a pu révéler et initier la rencontre Services et Territoires, car la coopération est la clé de voûte des enjeux identifiés. Il semble essentiel de penser cette coopération à l'échelle du bassin de vie, voire du bassin de mobilité défini dans la loi LOM.

A ce titre, d'autres dynamiques d'acteurs.rices en 2024 seront à suivre (Etats généraux de la transition du tourisme, les travaux de la commission "transports et mobilité" du Comité de massif des Alpes, l'avancée des actions au sein des territoires lauréats du Plan Avenir Montagne et TENMOD), pour continuer de développer les mobilités de proximité dans les territoires ruraux alpins. De son côté, l'ADRETS continue de s'associer aux réflexions autour des mobilités et à l'échelle de l'association continue son initiative autour de l'éco-mobilité afin de réduire l'impact carbone de l'association.

Bibliographie complémentaire

- Rapport d'information du Sénat (2021) [" Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui"](#)
- Banque des Territoires (2019) ["Se déplacer autrement dans les territoires peu denses"](#)
- Site Vie publique (2021) [Transports : le défi écologique des nouvelles mobilités](#)
- [Aurélien Bigo Voitures Fake or not ? \(2023\)](#)



Rédaction finale et mise en page :

Lucie Oliveres - loliveres@adrets-asso.fr

Noémie Lechat - nlechat@adrets-asso.fr



adrets@adrets-asso.fr

<https://adrets-asso.fr/?Accueil>



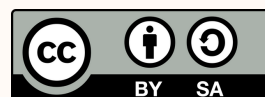
Avec le soutien de



FONDS NATIONAL
D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE
Massif des Alpes



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Licence CC-BY-SA ADRETS