

Les
ressources



FICHE TECHNIQUE

LES AIRES DE MOBILITÉ EN ZONES PEU DENSES



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PRÉSENTATION DE LA SÉRIE

La série « Boîte à outils - Mobilités en territoires peu denses » est une série de fiches présentant de façon synthétique les différentes solutions de mobilités collectives, partagées et solidaires pouvant être mises en œuvre sur des territoires peu denses. Ces services peuvent être mis en place, gérés ou financés totalement ou partiellement par les autorités organisatrices de la mobilité locale.

INTRODUCTION

Les pôles d'échanges multimodaux sont des lieux qui **réunissent plusieurs services de mobilité et constituent ainsi des points d'accès uniques et centralisés vers les différentes offres de transport du territoire. Ils sont aménagés de façon à faciliter l'intermodalité entre ces services de mobilité.**

En milieu urbain, les pôles d'échanges sont le plus souvent organisés autour de modes lourds (souvent ferroviaires) et de lignes de transport collectif à « haut niveau de service »¹. En territoires peu denses (ruraux ou périurbains), l'offre de transport collectif est moins dense, voire inexistante, et le développement des pôles d'échanges est plus récent. Dans ces territoires, l'organisation de l'intermodalité peut alors s'appuyer :

- sur une ligne de transport collectif, plus ou moins structurante pour le territoire, comme une ligne ferroviaire ou une ligne régionale de transport collectif. Lorsque les fréquences des trains et/ou des autocars sont modestes, l'aménagement d'un pôle d'échanges peut renforcer l'attractivité de la gare/halte ferroviaire ou routière ;
- sur différents services de mobilités partagées, actives et solidaires, sans nécessairement disposer d'une ligne régulière de transport collectif. **C'est ce que l'on peut appeler une « aire de mobilité ».**

¹ Le « haut niveau de service » est notamment caractérisé par de fortes fréquences, une large amplitude horaire et une bonne régularité.

SOMMAIRE

1 • Définition d'une aire de mobilité	p. 4
2 • Acteurs, coûts et financement d'une aire de mobilité	p. 7
3 • Exemples d'aires de mobilité	p. 10
4 • Conclusion	p. 13

1 • DÉFINITION D'UNE AIRE DE MOBILITÉ

1.1 Caractéristiques d'une aire de mobilité

Les **aires de mobilité** constituent une forme particulière de pôle d'échanges adaptée aux territoires peu denses. Elles s'organisent autour de la **convergence de services de mobilité partagée et active** (comme le covoiturage, l'autopartage ou les vélos en libre-service) en un même lieu accessible afin de valoriser les offres alternatives à l'autosolisme. Elles peuvent également intégrer un service de transport collectif régulier. Par exemple, une simple aire de covoiturage n'est pas considérée comme une aire de mobilité, mais peut le devenir en y associant d'autres services de mobilité et en l'aménageant afin d'en faire un lieu multimodal.

Contrairement aux pôles d'échanges traditionnels organisés autour de modes lourds, les aires de mobilité peuvent se caractériser par :

- des équipements légers voire modulables ;
- des investissements plus modestes ;
- des délais d'aménagements plus courts.

Selon les territoires, d'autres termes peuvent être utilisés pour désigner ces lieux comme « hub de mobilité », « hub multiservice », « station de mobilité » ou « point de connexion ».

En zones peu denses, une aire de mobilité peut, par exemple, être composée, en tout ou partie des éléments suivants :

- un arrêt ou une aire de covoiturage (ou borne dynamique de covoiturage) ;
- une station d'autopartage ;
- un parking pour voitures avec éventuellement des bornes de recharge pour véhicule électrique ;
- du stationnement sécurisé pour vélo ;
- un service de location de vélo ;
- un arrêt de transport collectif, à la demande ou solidaire.

La création d'une aire de mobilité nécessite ainsi l'aménagement d'emprise sur et hors voirie et l'implantation d'équipements nécessaires au fonctionnement de ces services de mobilité. L'aire doit être accessible de façon sécurisée pour l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes...) notamment les personnes à mobilité réduite (PMR).

Pour bien fonctionner, l'aire de mobilité doit être associée à des **services d'information sur les offres**

et services de mobilité du territoire: présence de supports physiques d'information dans le pôle d'échange, localisation du pôle sur les supports d'information multimodale (papier ou numérique) du territoire, etc. Par ailleurs, **les aménagements d'accès à l'aire doivent être anticipés** (cheminements piétons, voies cyclables, rond-point d'accès...)

Comme pour un pôle d'échanges « classique », la qualité de service d'une aire de mobilité dépend de la qualité de chacun des services de mobilité qu'elle réunit, mais également des outils mis en place pour faciliter les usages multimodaux et intermodaux (tarification, billettique, information multimodale, signalétique, etc.) et du niveau de confort offert à ses utilisateurs. Par exemple, des espaces d'attente pour les usagers sont généralement utiles.

1.2 Principaux objectifs d'une aire de mobilité

L'aire de mobilité **regroupe et connecte des services de mobilité dans des zones peu maillées en transports collectifs réguliers**. Elle participe donc au désenclavement du territoire et à son attractivité.

L'aire de mobilité vise à **rendre visible et à faciliter l'usage de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme** :

- en offrant des points d'accès multimodaux, visibles et identifiés, vers les services de mobilité disponibles sur le territoire ;
- en facilitant et en améliorant la qualité des déplacements intermodaux.

Ces aires de mobilité peuvent ainsi avoir pour objectif de :

- permettre aux personnes n'ayant pas accès à un véhicule motorisé de se déplacer facilement et à moindre coût par l'intermédiaire de services de mobilité adaptés et connectés entre eux ;
- faciliter certains déplacements vers/depuis les pôles attracteurs du territoire: une gare ferroviaire, une zone d'activité ou d'emplois, un lieu touristique ou de loisirs...
- limiter la pratique de l'autosolisme par les personnes motorisées, réduire leur budget déplacements, et les encourager au report modal.

Pour développer son usage et renforcer son attractivité, l'aire de mobilité peut également inclure ou être adossée à des services et des commerces de proximité :

- point d'information multimodal (guichet physique, borne d'information voyageurs);
- atelier d'entretien et de réparation de vélos, station de gonflage...
- station de lavage ou d'entretien pour voiture...
- commerces, restauration, livraison de panier de fruits et légumes...
- point d'information ou guichets multiservices (points d'information médiation multiservice, maison France Service, guichets de services publics)...
- des services de conciergerie, de livraisons-consignes...
- des équipements divers (bibliothèque, crèche ou halte-garderie, café solidaire, associations culturelles, tiers-lieu...).

La présence de ces services et commerces est parfois identifiée dès l'origine du projet, au même titre que la présence des services de mobilité, l'objectif étant de conforter une centralité sur le territoire.

1.3 Les critères pour localiser et dimensionner une aire de mobilité

Selon le territoire et les objectifs du projet, l'aire de mobilité peut être implantée :

- en centre-ville ou centre-bourg;

- en périphérie d'une commune, à proximité d'axes structurants. L'aire de mobilité peut être développée autour d'une aire de covoiturage existante, ou d'un arrêt de car interurbain par exemple;
- à proximité d'un équipement comme une zone commerciale, une zone d'activité ou un secteur touristique ou de loisirs, etc.

Des aires de mobilité peuvent être installées à proximité des gares ou haltes ferroviaires sans pour autant nécessiter une intervention lourde, qui mobiliserait le foncier et les acteurs ferroviaires, comme c'est le cas pour les projets de « gros » pôles d'échanges. Dans ce cas, l'objectif est souvent de valoriser la présence du train, de redynamiser la fréquentation de la gare et d'en améliorer l'accès depuis le centre-bourg et les principaux générateurs de déplacements locaux.

Certaines collectivités mettent en place une stratégie de **maillage du territoire par des pôles d'échanges et aires de mobilité** afin de répartir les accès aux services de mobilité sur le territoire. C'est le cas notamment des projets de hubs de mobilité de la communauté de communes de Grand Sud Tarn et Garonne, des stations de mobilité du pays de Lumbres ou de la stratégie de la Plaine de l'Ain (cf. figure ci-après). Ces « réseaux » d'aires de mobilité permettent également d'unifier les équipements et la qualité de service des lieux. L'élaboration des « contrats opérationnels de mobilité » peut être l'occasion d'établir un tel **maillage à l'échelle d'un bassin de mobilité**.

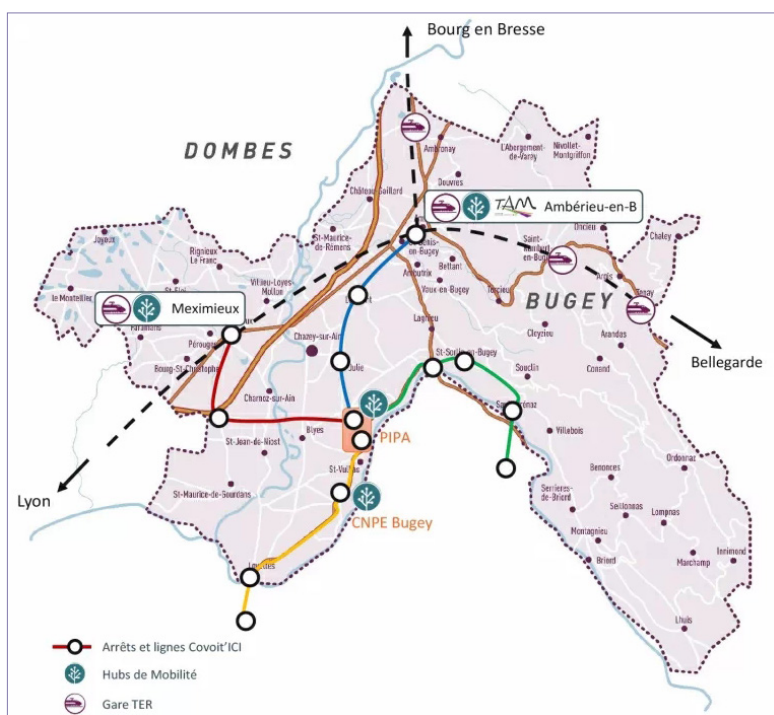


Schéma du maillage de la communauté de communes de Plaine de l'Ain (arrêts de covoiturage, hubs de mobilité et gares TER)
(Source : Communauté de communes de Plaine de l'Ain)

1.4 Dimensionnement d'une aire de mobilité

Le dimensionnement d'une aire de mobilité dépend du contexte territorial et de la demande potentielle (proximité des réseaux structurants entraînant un potentiel de « massification » des flux, facilité d'accès par les modes actifs, attractivité et « praticité » des services de mobilité selon la localisation du pôle). La réalisation d'une étude de diagnostic est donc indispensable pour identifier les besoins de services à déployer et de dimensionnement.

Certaines aires de mobilité en territoires peu denses n'incluent pas de parking pour voitures, à l'image des stations de mobilité du Pays de Lumbres et des hubs de mobilité de la Plaine de l'Ain : une centaine de mètres carrés suffit ainsi

pour installer les équipements. Dans d'autres cas, des surfaces de stationnement sont aménagées et nécessitent des emprises plus importantes (120 places de stationnement pour l'aire de mobilité de Héric en Loire-Atlantique, sur une emprise d'un hectare environ, incluant également deux quais bus, du stationnement sécurisé vélos, etc.).

L'intérêt de ces petits pôles d'échanges tient aussi à la possibilité de les concevoir de manière évolutive et modulable, notamment pour le stationnement vélos et voitures. Les services de mobilité et les aménagements associés sont parfois ainsi faiblement dimensionnés, avec l'objectif de les adapter et d'augmenter le service offert, selon les usages et le succès des premiers mois. Ce principe implique nécessairement un suivi et une évaluation des usages.

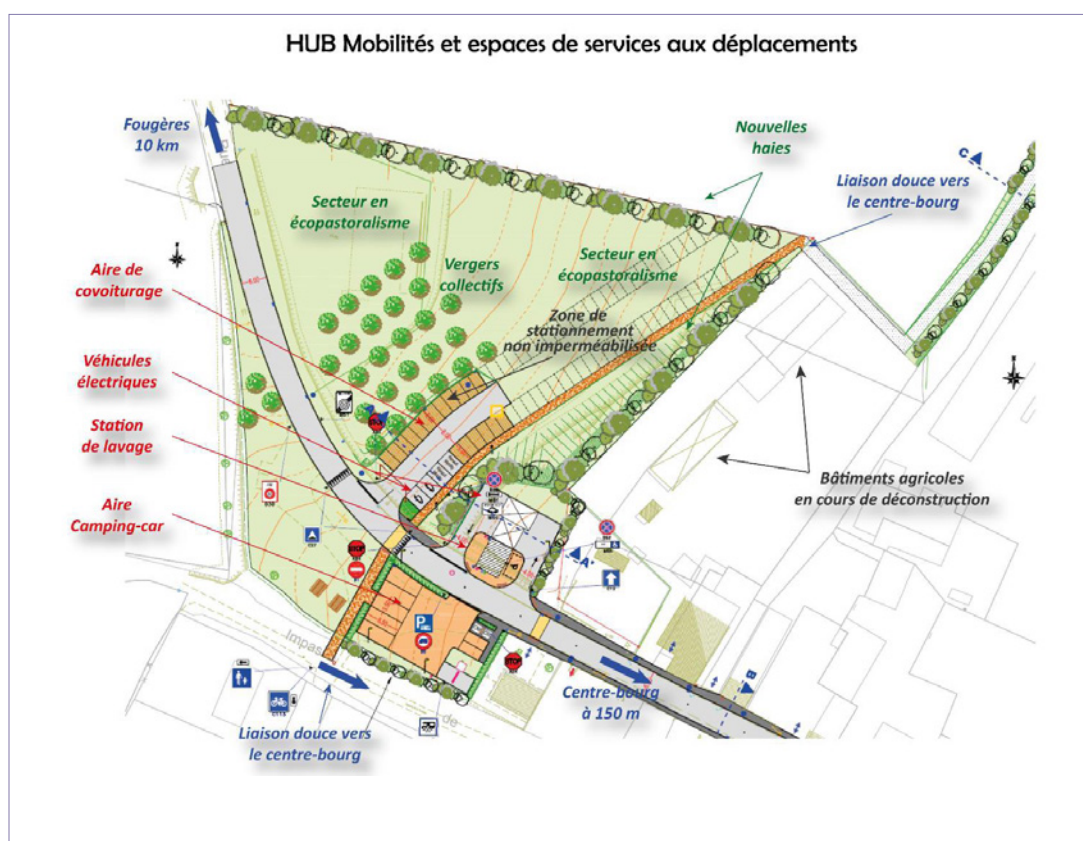


Schéma d'aménagement du hub de mobilité de Luitré-Dompierre (source : Commune de Luitré-Dompierre)
La parcelle d'environ deux hectares n'est occupée qu'en partie par les services de mobilité puisque le projet de la commune est de maintenir un secteur dédié notamment à des vergers collectifs.

2 • ACTEURS, COÛTS ET FINANCEMENT D'UNE AIRE DE MOBILITÉ

2.1 Acteurs d'un projet d'aire de mobilité

Un projet d'aire de mobilité nécessite le développement d'infrastructures, d'équipements et de services de mobilité, dont les compétences sont détenues par des acteurs distincts.

Ce type de projet est donc partenarial et associe notamment :

- le porteur de projet, qui agit au titre d'une compétence qu'il porte (mobilité, stationnement, etc.); il peut s'agir par exemple de la commune, de l'intercommunalité ou de l'AOM locale;
- les gestionnaires de voiries (à ce titre, il est très fréquent que le département soit partie prenante) et les collectivités détentrices de la compétence stationnement;
- les propriétaires et gestionnaires des emprises foncières, des bâtiments et équipements;

- l'autorité organisatrice de la mobilité du territoire (AOM locale) qui peut être l'intercommunalité ou la Région;
- souvent la Région, en tant que chef de file des mobilités et en tant qu'AOM régionale;
- les exploitants des services de mobilité ou des services à l'utilisateur.

Il est aujourd'hui de plus en plus fréquent que des représentants des usagers-cibles soient associés à la conception de l'aire de mobilité : les entreprises pour la desserte d'une zone d'activité, l'office de tourisme pour la desserte d'un lieu touristique, etc. À Luitré-Dompierre, les habitants ont été consultés à plusieurs reprises lors de cafés-citoyens et lors d'une enquête mobilité afin de définir les services à développer dans le projet d'aire de mobilité.



Aire multiservice de l'Embrunais

Cette aire a été réalisée en 2014 sous maîtrise d'ouvrage conjointe du Département des Hautes-Alpes et de la Communauté de communes de l'Embrunais. Cette aire représente un investissement de 400 000 € pris en charge à hauteur de 30 % chacun par la Région, le Conseil général et la Communauté de communes. Elle est équipée d'une aire de covoiturage avec parking vélos et voitures (70 places), arrêt de bus, aire de chaînage, aire de repos, w.-c., point d'eau, zone de pique-nique et point d'information numérique.

2.2 Coûts d'une aire de mobilité

Les coûts d'aménagement d'une aire de mobilité en zones peu denses (coûts d'investissement) varient notamment selon :

- les caractéristiques du site sur lequel il est aménagé;
- les ambitions d'aménagement de l'espace public;
- les opportunités de réhabilitation d'anciens bâtiments;
- les services de mobilité implantés.

À titre d'exemple, parmi les projets de pôles d'échanges multimodaux situés en communautés de communes, lauréats de l'appel à projets 2021 « Transport collectif en site propre et pôles d'échanges multimodaux », les quatre projets qui ne sont pas adossés à une gare ferroviaire ont un coût d'investissement inférieur à 1 300 000 €.

Ci-après sont présentés quelques repères sur les coûts des « modules » d'une aire de mobilité :

- stationnement vélo² :
 - consigne collective permettant le stationnement sécurisé de vélos, avec badge ou code d'accès : 1 700 € à 2 000 € / emplacement vélo,
 - abri vélo (couvert mais ouvert) : environ 800-900 € / emplacement vélo ;

- abri voyageur : 2 000 € pour un abri de type Abribus simple à 20 000 € pour un espace d'attente de 30 m² ;
- borne de recharge pour véhicule électrique : 10 000 € à 30 000 € pour une borne < 50 kVA (incluant les coûts de génie civil, du matériel, de l'installation et du raccordement).
Dans certains cas, une partie des coûts de raccordement peuvent être réduits (borne prévue dans le cadre d'un schéma directeur IRVE). Un investissement de 5 000 € supplémentaire est à prévoir pour la mise en accessibilité PMR de la borne (obligatoire dans certains cas).

Il convient également d'anticiper les coûts liés à l'aménagement des accès à l'aire de mobilité : cheminement piéton, piste cyclable, signalétique, modification de carrefours, mise en accessibilité PMR, etc.

À ces coûts d'investissements s'ajoutent les coûts d'exploitation des lieux : entretien de la voirie, des infrastructures, des équipements, etc.

2.3 Financement d'une aire de mobilité

Selon les modalités de coopération et de portage du projet définies, et selon leurs compétences, la commune, l'intercommunalité, le département et la région peuvent participer au financement du pôle d'échanges.

Un projet d'aire de mobilité en zones peu denses peut également bénéficier d'aides pour financer des aménagements ou des ressources humaines qui contribueront à la définition et à la mise en œuvre du projet, parmi lesquelles :

- des appels à projets France Mobilités (TENMOD) qui permettent de financer la définition et la mise en place de services de mobilité (par exemple un poste de chargé de mission mobilité) ;

- le programme « AVELO », dont la 2^e édition 2021 a permis de financer le recrutement de chargés de mission mobilité active ainsi que l'expérimentation de services vélos ;
- le programme « ALVÉOLE PLUS », qui finance du stationnement sécurisé pour vélos ;
- les fonds européens Feder (qui peuvent financer des actions en matière de mobilité, d'intermodalité et de décarbonation) et Leader (tournés vers les zones rurales) ;
- le programme « ADVENIR » qui finance l'implantation de bornes de recharge pour véhicule électrique.

² Source : *Le coût des politiques vélo*, Club des villes et territoires cyclables, novembre 2020

2.4 Démarche de projet d'aire de mobilité

L'aménagement d'une aire de mobilité en zones peu denses est variable dans son déroulement selon la situation dont on part : présence ou non d'équipements, services de mobilité préexistants, gare ferroviaire, arrêt d'autocars interurbains, site vierge, etc.

Un projet d'aire de mobilité implique toujours de bien cibler les besoins de mobilité que l'on cherche à satisfaire. Ainsi, **un diagnostic de mobilité** (plus ou moins approfondi selon les ambitions du projet) est nécessaire à cette fin, s'il n'a pas déjà été réalisé dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité. La phase de diagnostic et de définition du projet peut être organisée en mobilisant les partenaires et les usagers.

Les projets d'aires de mobilité en zones peu denses peuvent :

- se faire de **manière itérative, en expérimentant** des services ou des aménagements,

- ou impliquer une mission de conception architecturale ou de design pour l'agencement des différents modules.

L'organisation partenariale du projet et le montage financier constituent une étape clef pour assurer la réalisation du projet. Il est préférable d'éviter une conception partielle et morcelée du projet et de privilégier un schéma d'ensemble validé par les différents partenaires (maîtres d'ouvrage notamment).

Le projet nécessite d'être **évalué et suivi dans le temps** afin de procéder aux ajustements qui sont nécessaires : après la mise en service du projet, des « corrections » peuvent être apportées aux aménagements, équipements, services prévus, notamment grâce à l'observation attentive des pratiques des usagers sur le site en fonctionnement, ou à la réalisation d'enquêtes qualitatives auprès des usagers.



Vue aérienne de l'emplacement du pôle d'échange de Liffré (©GoogleEarth)

Le projet est situé sur une parcelle vierge non occupée, dont la ville de Liffré disposait de la maîtrise foncière. Acté fin 2018 (délibération validant le schéma communautaire des déplacements incluant l'aménagement d'un « arrêt de connexion intermodale à Liffré »), les travaux ont débuté au 1^{er} semestre 2022 et la mise en service est prévue début 2023. Une subvention a été sollicitée auprès de l'État courant 2021 dans le cadre de l'Appel à projet « transport collectif en site propre et pôles d'échanges multimodaux ».

3 • EXEMPLES D'AIRES DE MOBILITÉ

Aires de mobilité en service (date de mise en service)	Services et infrastructures de mobilité	Autres services	Maître d'ouvrage	Coûts
Aire multimodale de l'Embrunais (2014)	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt de bus • Covoiturage • Parking voiture recouvert par une ombrière photovoltaïque depuis 2019 • Borne de recharge pour véhicule électrique • Stationnement vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • Espace d'attente abrité • Sanitaires • Aire de chaînage • Zone de pique-nique • Une borne d'information numérique avait été installée initialement mais non maintenue 	CC de Serre-Ponçon Conseil départemental 05	<p>Aire multimodale: 400 000 €</p> <p>Ombrière photovoltaïque (réalisée après la mise en service de l'aire): 469 000 €</p>
Hubs de mobilité de la Plaine de l'Ain (2020)	<ul style="list-style-type: none"> • Covoiturage (Lignes et bornes Eco'v) • Vélos en libre-service (sur certains hubs) 	<ul style="list-style-type: none"> • Espace d'attente • Borne d'information voyageur (désactivée depuis) • Bagagerie connectée (sur certains hubs) 	CC Plaine de l'Ain Syndicat mixte du parc industriel de la Plaine de l'Ain	Non précisé
Hub Mobilités de Luitré Dompierre (2020)	<ul style="list-style-type: none"> • Location de vélos à assistance électriques (VAE) • Autopartage (2 véh.) • Aire de covoiturage (> 20 places) • Borne de recharge pour véhicule électrique • Arrêt de bus 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanitaires publics • Laverie automatique • Projet de verger collectif • Aire pour les camping-cars • Station de lavage écologique 	Commune de Luitré Dompierre	<p>Aménagement du Hub Mobilités: 570 000 € (60 % de subventions)</p> <p>Autopartage et VAE: 200 000 € (75 %)</p> <p>Aménagement d'une liaison douce: 150 000 € (75 %)</p>
Stations de mobilité du Pays de Lumbres (2020) (réseau de 7 stations)	<ul style="list-style-type: none"> • Autopartage électrique • Location de vélos à assistance électrique • Point de RDV pour un service de transport solidaire (transport d'utilité sociale) 	Non précisé	CC du pays de Lumbres	<p>Coût d'investissement et fonctionnement, hors participation au transport solidaire: environ 420 000 €</p> <p>Ademe: 80 835 €</p> <p>Département: 86 548 € au titre de la contractualisation</p> <p>MSA: 40 000 € au titre de l'appel à initiatives mobilité et ruralité</p> <p>Communes: 40 000 €</p> <p>CCPL: 172 617 €</p>
Pôle d'échanges multimodal Tivaut-Héric	<ul style="list-style-type: none"> • Parking relais/ covoiturage (120 places) • Arrêt de bus (2 quais) • Abri vélos sécurisé (26 places) • Totem de réparation de vélo • Arrêt de stop minute 	Non précisé	CC d'Erdre et Gesvres	Non précisé



Aire multimodale de l'Embrunais
<https://www.ccserreponcon.com/>



Hubs de mobilité de la Plaine de l'Ain
 (source : <https://www.cc-plainedelain.fr>)



Hub Mobilités de Luitré Dompière
<https://luitre-dompiere.fr>

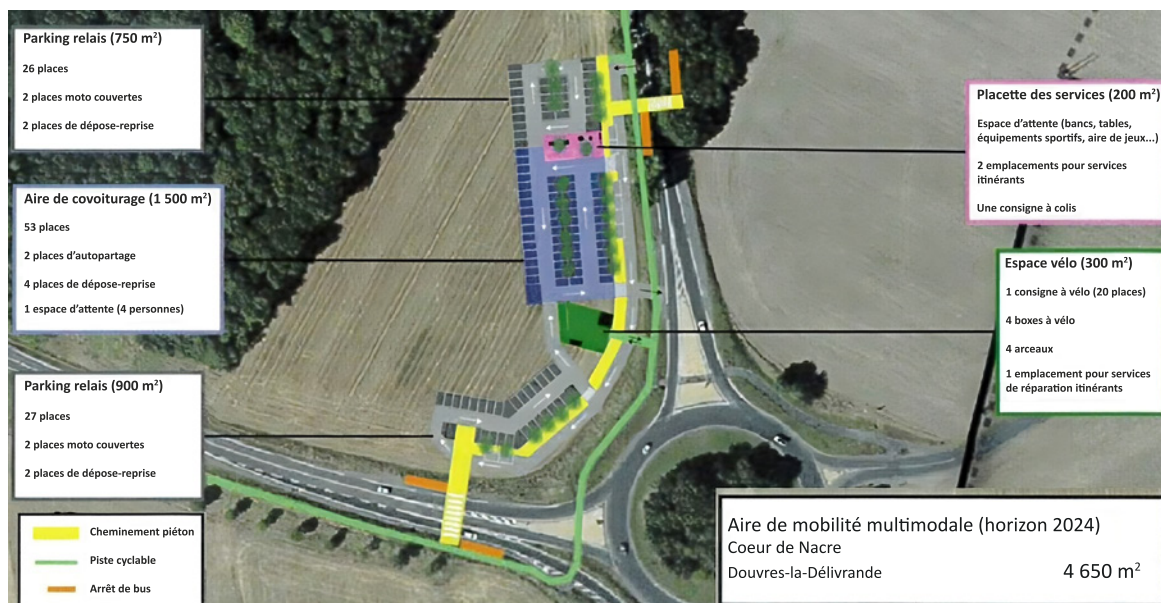


Stations de mobilité du Pays de Lumbres
 (source : <https://cc-paysdelumbres.fr>)



Pôle d'échanges multimodal Tivaut-Héric
 (source : <https://www.cceg.fr/>)

Projet d'aires de mobilité (date de mise en service prévisionnelle)	Services et infrastructures de mobilité	Autres services	Maître d'ouvrage	Coûts
Arrêt de connexion intermodale de Liffré (en projet - 2023)	<ul style="list-style-type: none"> • 2 Abris bus • Abris vélos sécurisés (30 places) • Parking VL de 49 places • Aménagements et créations de voiries et accès • Liaisonnement du PEM avec les cheminements doux communaux et intercommunaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Zone d'attente sécurisée, confortable • Zones piétonnes éclairées • Sanitaires publics envisageables 	Communauté de communes Liffré-Cormier Communauté	455 000 € HT (investissement prévisionnel)
Aire de mobilité multimodale de Cœur de Nacre (en projet - 2024)	<ul style="list-style-type: none"> • Parking relais • Aire de covoiturage • Autopartage • Stationnement sécurisé vélo (consignes, boxes, arceaux) • Arrêt de car 	<ul style="list-style-type: none"> • Espace d'attente • Consigne à colis • Services itinérants • Atelier itinérant de réparation de vélos 	Communauté de communes de Cœur de Nacre	Coûts d'investissement prévisionnel : 950- 970 k€ Coûts d'exploitation prévisionnels : 50 k€/an + entretien et nettoyage
Hub de mobilité de Dieupentale (en projet) (projet de réseau de 8 hubs routiers)	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt de ligne régulière régionale • Abri vélos • Borne de recharge pour véhicules électriques • Parking voiture • Projet d'expérimentation de ligne de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> • Non précisé 	Communauté de communes Grand Sud Tarn et Garonne	163 900 € (investissement prévisionnel)
Pôle d'échanges multimodal de Le Vigan (en projet - 2024)	<ul style="list-style-type: none"> • Plateforme cars/ bus • Parking VL (mutualisé avec stationnement résidents) + espaces de dépose minute • Espace pour l'autostop • Mobilités douces : <ul style="list-style-type: none"> • 1 consigne vélos sécurisée (12 places) • 16 emplacements vélos extérieurs • 1 station de gonflage • 1 consigne sécurisée et recharge 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanitaires • Fontaine à eau • Tables de pique-nique 	Communauté de communes du Pays Viganais	923 000 € HT (investissement prévisionnel)



Esquisse du projet d'aire de mobilité multimodale de Douvres-la-Délivrande (hypothèse de travail)
(source : communauté de communes Cœur de Nacre)

4 • CONCLUSION

Les aires de mobilité permettent de mettre en visibilité, de coordonner, et d'améliorer l'accès aux services de mobilité d'un territoire. Ce type d'aménagements constitue le support de développement d'un bouquet de service multimodal adressé à l'ensemble des habitants du territoire.

Le Cerema peut vous accompagner pour la définition de votre stratégie de mobilité, intégrant par exemple l'aménagement de l'espace public et d'aires de mobilité ainsi que le développement de services de mobilité.



Station de mobilité du Pays de Lumbres (source : Communauté de communes du Pays de Lumbres)

Pour en savoir plus

Cerema, *Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable*, guide, 2017.

Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/poles-echanges-au-service-intermodalite-ville-durable>

Cerema, *Des pôles d'échanges au service de l'intermodalité*, fiche, 2019. Disponible sur <https://www.cerema.fr/fr/actualites/boite-outils-intermodalite-fiches-pratiques-organiser>

Centre de ressources du Cerema sur l'intermodalité et les pôles d'échanges
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/gares-poles-echanges-multimodaux-centre-ressources-lieux>

Dossier « Le Cerema accompagne les collectivités lauréates des bonus " PEM situés en communautés de communes " et " Articulation Urbanisme-Transport " du dernier appel à projets TCSP-PEM ».

Vidéos des événements disponibles sur <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-accompagne-collectivites-laureates-bonus-pem-situes>

Site internet France mobilités recensant notamment des exemples d'aires de mobilité et les dispositifs de financement de projets de mobilité
<https://www.francemobilites.fr>

La série de fiches : Boîte à outils - Mobilités en territoires peu denses

- **Fiche n° 1 : Les aires de mobilité en zones peu denses**
- Fiche n° 2 : Le transport à la demande en zones peu denses
- Fiche n° 3 : Les services de transport scolaire en zones peu denses
- Fiche n° 4 : L'autopartage en zones peu denses
- Fiche n° 5 : Les services de covoiturage en zones peu denses
- Fiche n° 6 : Les services de transport régulier urbain en zones peu denses
- Fiche n° 7 : Les services de vélo en location longue durée en zones peu denses
- Fiche n° 8 : Le transport d'utilité sociale s'appuyant sur les véhicules de bénévoles en zones peu denses

LE CEREMA, DES EXPERTISES AU SERVICE DES TERRITOIRES

Le Cerema est un établissement public qui apporte son expertise pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires. Grâce à ses 26 implantations partout en France, il accompagne les collectivités dans la réalisation de leurs projets. Le Cerema agit dans 6 domaines d'activité : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Téléchargez nos publications sur doc.cerema.fr

LES AIRES DE MOBILITÉ EN ZONES PEU DENSES



Hub de mobilités (source : Commune de Luitré-Dompierre (35))

CONTRIBUTEURS

Coordination :

Florence Girault (Cerema)

Rédacteurs :

Gilles Bentayou, Florence Girault, Sylvain Michelin, Cyprien Richer et Alexandre Strauss (Cerema)

Relecteurs :

Lucas Cazin (CC du Pays de Lumbres), Aurélie Charton (CC Serre-Ponçon), Gérôme Charrier et Christian Sautel (Cerema), Pierre Soulié (DGITM), Romain Cipolla (Gart)

CONTACTS

Cerema Territoires et ville
mobilities@cerema.fr



EXPERTISE & INGÉNIERIE TERRITORIALE | BÂTIMENT
| MOBILITÉS | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT |
ENVIRONNEMENT & RISQUES | MER & LITTORAL