

Retours d'expériences de l'appel à partenaires « Plans de mobilité simplifiés en villes moyennes »

Enseignements et conseils pratiques pour l'élaboration d'un PdMS

RAPPORT D'ETUDE

Août 2024

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Retours d'expériences de l'appel à partenaires « Plans de mobilité simplifiés en villes moyennes »

Guide et conseils pratiques pour l'élaboration d'un PdMS

Auteurs :

Responsable du rapport

Mathias GENT – Département MEPS – Unité Politiques et services de mobilité
Tél. : +33(0)7 62 70 72 49
Courrier : mathias.gent@cerema.fr
Direction territoires et villes, 2, rue Antoine Charial, 69003 LYON

Contributeurs :

Gilles Bentayou et Emmanuel Perrin (Cerema Centre-Est),
 Noémie Koch (Cerema Centre Est),
 Odile Ledésert, Joël M'Balla (Cerema Occitanie),
 Sandrine Rousic (Cerema Méditerranée),
 Alexandre Strauss (Cerema Ouest).

Remerciements, pour leurs contributions et leurs relectures :

Communauté d'agglomération de Castres-Mazamet (Laura Exilie),
 Communauté d'agglomération de Dracénie Provence Verdon (Valérianne Ottaviani),
 Communauté de communes du Canton d'Erstein (Eddy Muller),
 CA de Meuse Grand Sud (Hippolyte Bronique),
 CA de Nevers (Patricia Chaumont),
 CC de Rives-de-Moselle (Mathieu Commard),
 CC de Serre-Ponçon (Anne-Claire Andrieux),
 Intercommunalités de France (Carole Ropars),
 Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (Camille Baudelin).

Références

N° d'affaire : 21-TV-0459

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Mathias Gent	MEPS, DTec TV	Auteur principal	23/8/2024	
Gérôme Charrier	MEPS, DTec TV	Direction d'étude	23/08/2024	

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

PDMS (Plan de mobilité simplifié)	Retours d'expérience
Villes moyennes	Tourisme
Elaboration	
Concertation	
Multimodalité	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- ☒ Accès libre : document accessible au public sur internet
- ☐ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- ☐ Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Contexte et objet de l'étude

L'élaboration du plan de mobilité simplifié (PDMS), issu de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 (LOM), a fait l'objet d'un guide méthodologique du Cerema en 2021.

Dans les territoires peu denses, suite à la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) par de nombreuses intercommunalités, le plan de mobilité simplifié se déploie. En juin 2024 on comptait, dans les EPCI de moins de 25 000 habitants, 11 PDMS approuvés et 30 en cours ou envisagés.

Autour des villes moyennes également, les PDMS connaissent une bonne dynamique. Dans les EPCI de plus de 25 000 habitants, 12 sont approuvés et 53 en cours, dont 17 comportent au moins une commune participant au programme « Action cœur de ville » (ACV).

Pour autant, dans ces territoires de villes moyennes, des méthodes et retours d'expériences complémentaires au guide sont nécessaires. C'est pourquoi le Cerema a réalisé un partenariat², afin de dégager et partager des enseignements pratiques sur l'élaboration d'un PDMS, dans ce type de contexte territorial. La démarche s'est déroulée en 2022 et 2023 avec 6 collectivités territoriales lauréates.

Ce rapport présente les projets de PDMS de ces collectivités, ainsi qu'une synthèse d'enseignements transversaux.

² Dans ce document, le partenariat pourra être nommé « AP PDMS », pour « Appel à partenariat Plans de mobilité simplifiés en villes moyennes »

Sommaire

IntroductionErreur ! Signet non défini.

1	Les spécificités des villes moyennes Erreur ! Signet non défini.	
1.1	Des transports collectifs, mais une automobile toujours très présente	10
1.2	Des enjeux multiples qui plaident pour le développement d'un bouquet de services de mobilitéErreur ! Signet non défini.	
1.3	Les territoires participant au partenariat PDMS en villes moyennes	13
2	Monographies des 6 territoires partenaires.....	14
2.1	Le contexte et le projet de la CA de Castres-MazametErreur ! Signet non défini.	4
2.2	Le contexte et le projet de la CA de la DracénieErreur ! Signet non défini.	8
2.3	Le contexte et le projet de la CC du Canton d'ErsteinErreur ! Signet non défini.	21
2.4	Le contexte et le projet de la CA de Meuse-grand-sudErreur ! Signet non défini.	4
2.5	Le contexte et le projet de la CA de NeversErreur ! Signet non défini.	7
2.6	Le contexte et le projet de la CC de Rives-de-MoselleErreur ! Signet non défini.	30
3	Enseignements transversaux Erreur ! Signet non défini.	3
3.1	Le lancement de la démarche d'élaboration d'un PDMSErreur ! Signet non défini.	3
3.1.1	Des questions à se poser au moment du lancementErreur ! Signet non défini.	3
3.1.2	Recrutement d'un prestataire : que mettre dans le cahier des charges ?Erreur ! Signet non défini.	6
3.2	Quelques conseils et retours d'expérience des territoires de l'AP PDMS sur le pilotage de l'élaborationErreur ! Signet non défini.	40
3.2.1	Au moment du lancement et du diagnosticErreur ! Signet non défini.	40
3.2.2	A d'autres phases de l'éborationErreur ! Signet non défini.	40
3.3	La mobilisation des partenaires et de la populationErreur ! Signet non défini.	41
3.3.1	Le volet réglementaire de la concertation : nécessaire mais pas suffisantErreur ! Signet non défini.	41
3.3.2	Une mobilisation à adapter au projet de PDMSErreur ! Signet non défini.	42
3.3.3	Retours d'expérience des territoires de l'AP PDMSErreur ! Signet non défini.	4
3.3.4	Exemple d'une démarche de concertation diversifiéeErreur ! Signet non défini.	6

3.3.5 Point focal : les acteurs de la mobilité touristique**Erreur ! Signet non défini.**7

3.4 La multimodalité : quelles solutions de mobilité ?**Erreur ! Signet non défini.**50

3.4.1 Les transports collectifs, un élément majeur du bouquet de services de mobilité : exemples de réalisations des territoires partenaires de l'AP PdMS**Erreur ! Signet non défini.**50

3.4.2 Point focal sur le covoiturage courte distance**Erreur ! Signet non défini.**52

3.4.3 Points de vue des territoires partenaires sur différents services de mobilité**Erreur ! Signet non défini.**53

4 Conclusion**Erreur ! Signet non défini.**6

5 Bibliographie**Erreur ! Signet non défini.**8

Introduction

Le PDMS est un document de planification de la mobilité, créé par la LOM³. Il offre la possibilité aux AOM des territoires ruraux et des villes moyennes de planifier, au sein d'un document souple et au cadre allégé, des solutions de mobilités pour les populations. Il n'est pas lié juridiquement aux autres plans ou documents d'urbanisme, et n'est pas opposable. Cependant, il peut tout à fait se nourrir des volets « mobilité » des autres démarches de planification concernant le territoire (PLUi, SCoT, PCAET, projet de territoire), et inversement ou en retour alimenter ces mêmes volets.

Le PDMS est élaboré sur l'intégralité du ressort territorial de l'AOM, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Mettre en œuvre un Plan de mobilité simplifié est une démarche volontaire, portée par le territoire dans lequel il va s'appliquer. Il est fait pour répondre aux problématiques locales en matière de mobilité, et son contenu technique est libre. Pour autant, son élaboration relève le plus souvent d'une méthodologie commune, qui a fait l'objet d'un guide du Cerema⁴.

En complément de cette méthodologie, et pour aller plus loin dans l'élaboration de ces PDMS lorsqu'ils concernent le territoire d'une ville moyenne, il est intéressant de se pencher sur les spécificités pratiques de la démarche dans ces territoires (d'autres travaux étant consacrés aux territoires de petites villes et aux zones rurales⁵).

C'est l'objet du partenariat qui a été conduit en 2022 et 2023 entre le Cerema et 6 territoires impliqués.

LE PDMS EN BREF

Pour les AOM des territoires hors des grandes agglomérations : villes moyennes et territoires ruraux

Non obligatoire

Objectif : la mobilité de demain, plus durable et plus solidaire

Un diagnostic et une stratégie pour asseoir la feuille de route du territoire

Un plan d'actions de mobilité concrètes à mettre en œuvre

Une dimension souhaitable de co-construction et une procédure de concertation réglementaire

Dispositif du partenariat

Le dispositif déployé en 2022-2023 se décompose en deux volets liés entre eux :

- d'une part l'accompagnement de plusieurs collectivités de manière individuelle dans l'élaboration de leur PDMS. L'accompagnement individuel s'est fait par une aide à la maîtrise d'ouvrage, réalisée par des chefs de projet locaux du Cerema ;
- d'autre part la montée en compétence collective sur la pratique, en partageant les enseignements et les connaissances acquis progressivement. Le partage collectif s'est fait par des temps d'échanges, avec en particulier des webinaires rassemblant l'ensemble des territoires participants et des intervenants du Cerema.

Le présent rapport propose une synthèse des enseignements acquis. Ils sont issus de ces cas particuliers, et ne peuvent être considérés comme valables dans toutes les situations. Ils illustrent néanmoins de manière concrète le pilotage de l'élaboration d'un PDMS, à destination des territoires qui souhaitent se lancer.

³ CF. article L1214-36-1 du Code des transports

⁴ ["Le plan de mobilité simplifié - Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux"](#)

⁵ Notamment le travail effectué par les cellules régionales d'appui France Mobilités, l'accompagnement réalisé avec les différentes éditions de l'appel à manifestation d'intérêt « AMI TENMOD »

Les 6 territoires partenaires ont été retenus sur la base de plusieurs critères⁶ :

- être un territoire de ville moyenne, avec pour référence une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants (ordre de grandeur) ;
- être dans la phase de lancement d'un plan de mobilité simplifié ;
- être intéressé par un ou plusieurs des axes spécifiques de travail abordés dans le partenariat :
 - la multimodalité : proposer un bouquet de services et d'actions alternatifs à la voiture individuelle ;
 - la mobilisation des partenaires et de la population : associer l'ensemble des acteurs de la mobilité, dans un esprit de co-construction ;
 - mobilité et tourisme : intégrer les enjeux des mobilités touristiques dans le système des mobilités du quotidien.

Le rapport est organisé comme suit : une première partie qui rappelle des éléments communs aux villes moyennes en matière de mobilité, et présente les territoires partenaires ; une deuxième partie qui décrit le projet de PDMS de chaque territoire partenaire ; une troisième partie qui synthétise les enseignements transversaux.

Le volet des marchandises

Selon l'article L.1214-36-1 du Code des transports, le PDMS « détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises ».

Encore peu développé dans les PDMS, le volet des marchandises n'a pas fait l'objet d'un développement spécifique dans ce partenariat. Il est cependant important de garder à l'esprit que, selon les situations, les enjeux peuvent être importants en villes moyennes.

Ainsi un des six territoires du partenariat, Dracénie Provence Verdon agglomération, y a consacré un des cinq axes stratégiques de son PDMS. Le sujet fait également partie du projet de PDMS de Quimper Bretagne Occidentale, qui a collaboré à l'AP PDMS.

⁶ Cf. le cahier des charges de l'appel à partenariat

1 Les spécificités des villes moyennes

Dans cette partie sont rassemblés des éléments communs relatifs à la mobilité qu'on peut observer dans les territoires de villes moyennes, puis certains enjeux qui en découlent. Enfin, cette partie présente chaque territoire partenaire au regard de ces enjeux spécifiquement identifiés.

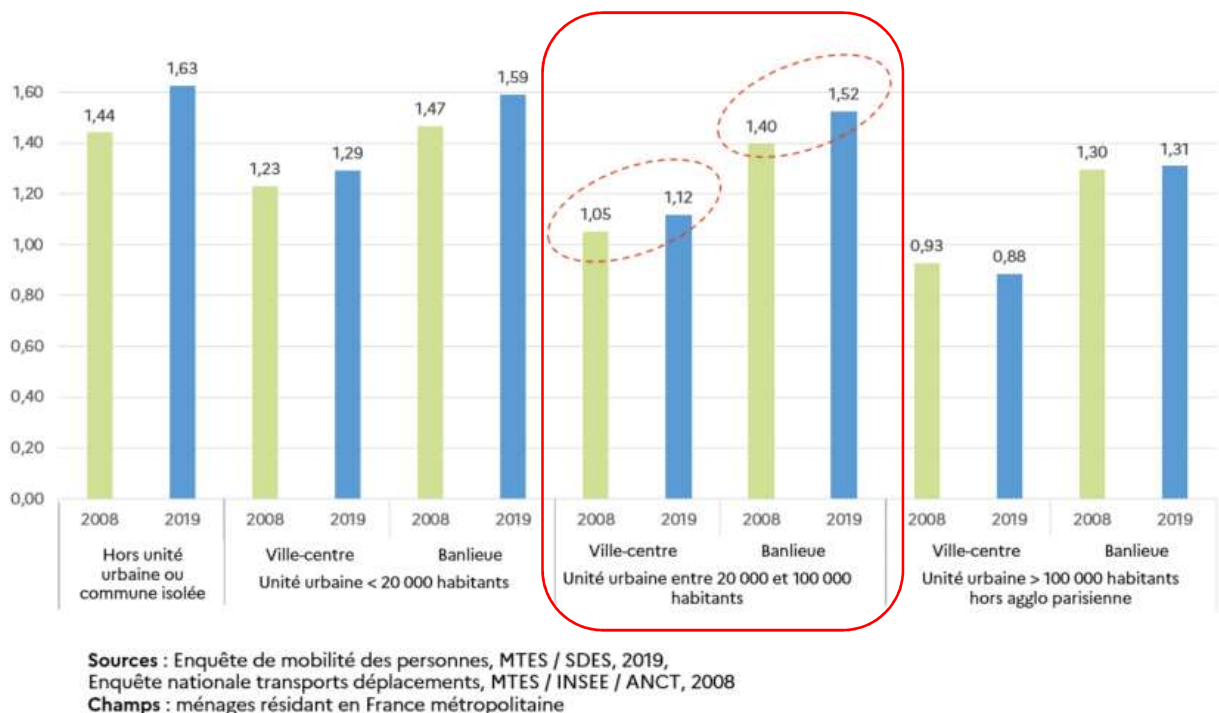
1.1 Des réseaux de transport collectif, mais une automobile toujours très présente

La mobilité dans les villes moyennes demeure moins connue que celle des grandes agglomérations. Il est cependant possible d'en dégager certaines tendances :

- **Les villes moyennes sont en général dotées de réseaux de transports urbains, mais ceux-ci connaissent des fréquentations et des niveaux de performance (notamment en termes de fréquence, de couverture territoriale) variables selon les territoires.** Ils peinent parfois plus à trouver leur clientèle que dans les grandes agglomérations. Effectivement dans les villes moyennes les plus faibles densités urbaines, et un usage de l'automobile plus facile⁷, limitent leur intérêt et donc leur usage. D'où la nécessité de travailler sur différents types de services de mobilité complémentaires, et de développer les transports collectifs en cohérence avec ces services, dans une logique multimodale et intermodale ;
- **Peu d'actions spécifiques sont développées pour desservir les zones d'activité ou les zones commerciales périphériques**, autrement qu'en voiture particulière. Notamment peu d'actions complémentaires aux transports en commun, telles que : la mise en place d'un conseil en mobilité pour les entreprises et pour les habitants ou usagers occasionnels, de services partagés (autopartage, covoiturage, services vélo), de réseaux cyclables en dehors des pôles urbains. La logique d'un « bouquet de mobilités » complet, avec des offres de services complémentaires aux transports en commun, est encore peu appropriée ;
- **L'usage de la voiture y est en général moins contraint que dans les grandes agglomérations** : le stationnement est plus aisé, les encombrements sont moindres. Dès lors ce contexte incite peu à l'usage de modes alternatifs ;

⁷ Du fait de moindres concentration et massification des flux de mobilité, qui permettent une circulation plus fluide

- Durant la dernière décennie, la part modale de la voiture a baissé dans les agglomérations de taille moyenne, **le taux de motorisation a augmenté**. Cette hausse du taux de motorisation a concerné tous les territoires, à l'exception des grandes agglomérations. Dans les agglomérations moyennes, il est ainsi passé 1.05 à 1.12 véhicule par ménage dans les ville-centres, et de 1.40 à 1.52 dans les périphéries (cf. graphique ci-dessous). Face à ce phénomène, il y a ainsi des pistes de progrès pour les politiques de mobilité, en incitant à un usage plus partagé de la voiture mais aussi en développant l'offre de services de mobilité et en facilitant l'accès à ces services dans une optique de promotion de la multimodalité ;



Evolution du taux de motorisation moyen par ménage, de 2008 à 2019, dans les unités urbaines moyennes

- Dans les territoires de villes moyennes, les intercommunalités AOM ont en pratique plus de moyens techniques, avec du personnel dédié à la mobilité, et plus de ressources financières que dans les territoires ruraux. Cela leur permet **d'élaborer plus facilement un PDMS, et suivant différentes modalités** (de la régie totale à la prestation externalisée complète). Quand cela s'y prête, elles ont par ailleurs la possibilité de mieux affiner la connaissance des pratiques de mobilité avec des enquêtes de déplacements de type EMC2, trop coûteuses et moins adaptées aux territoires peu denses.

1.2 Des enjeux multiples qui plaident pour le développement d'un bouquet de services de mobilité

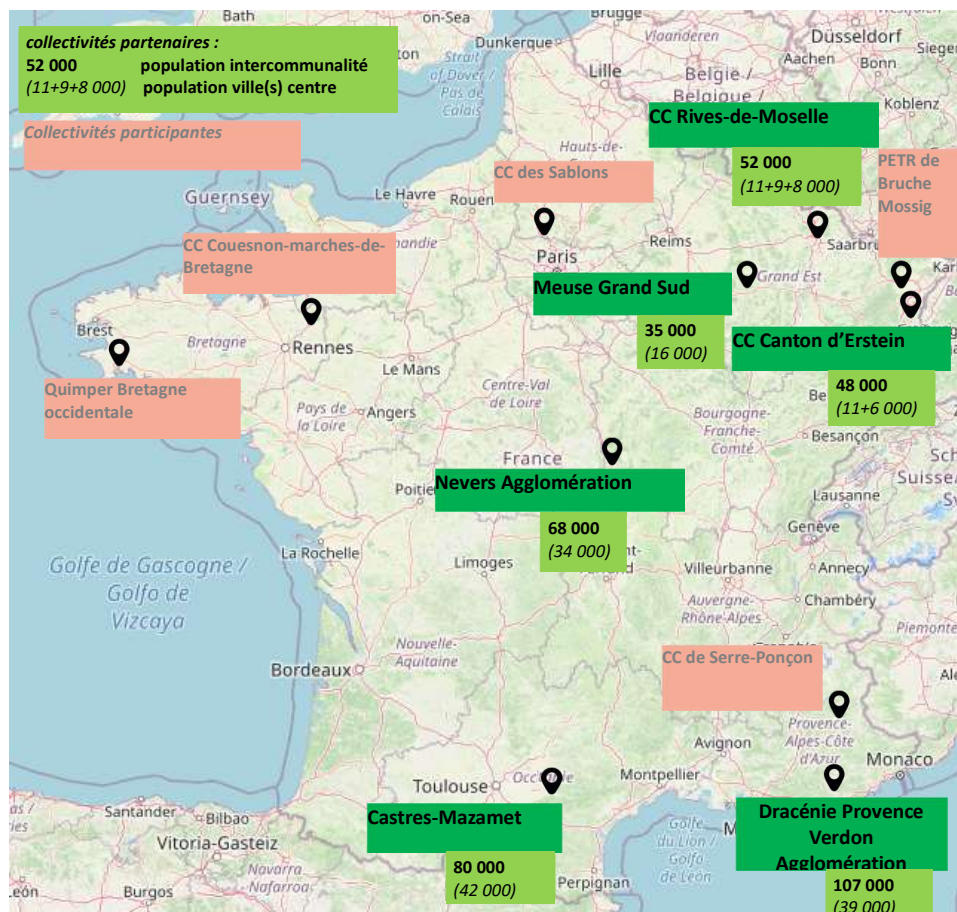
Les enjeux d'une trop forte utilisation de la voiture individuelle sont connus. Ils sont environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, nuisances sonores, occupation de l'espace

public et impact négatif sur la qualité de ce dernier), sociaux (inégalité d'accès à la mobilité, manque d'activité physique), ainsi qu'économiques, en matière de coût pour la collectivité et pour les ménages : en 2022, le transport était le 3^e poste de dépenses des Français avec 14% des dépenses, après le logement (31%) et l'alimentation (17%). Face au recours largement majoritaire à la voiture (2/3 des déplacements en villes moyennes en 2019), il est nécessaire de mettre en place un bouquet de services de mobilité (transports réguliers, à la demande, vélo, marche, covoiturage, autopartage, mobilité solidaire) ;

Les services mis en place doivent être simples à comprendre et à utiliser. En effet, le fait de remplacer la voiture par des alternatives de mobilité, même partiellement, est un effort pour l'utilisateur. Il est donc primordial de limiter au maximum le « coût d'entrée » des différents services, de proposer des solutions de mobilités attractives et faciles d'accès. Il est également essentiel de sensibiliser la population à l'intérêt d'un changement de comportement et de communiquer sur les services de mobilité à leur disposition.

Le rôle du PDMS est de **définir ce bouquet de services que l'on souhaite offrir aux habitants et aux usagers du territoire, et de le mettre en œuvre concrètement**. Il propose une feuille de route des mobilités, qui s'appuie sur une analyse du territoire de l'AOM pour établir une stratégie à moyen voire long terme.

1.3 Les territoires participant au partenariat PDMS en villes moyennes



Dans ce contexte propre aux villes moyennes, le partenariat visait à produire de la connaissance en matière d'élaboration d'un PDMS. Il propose avec ce rapport :

- des **exemples d'élaboration de PDMS en cours**, dans des territoires de villes moyennes de différentes régions, et de tailles différentes, à travers les monographies des 6 territoires partenaires ;
- **le retour d'expérience de ces territoires** concernant l'élaboration de leur PDMS, à leur stade d'avancement actuel ;
- mais aussi de **cinq autres AOM et territoires de villes moyennes** ayant participé à la démarche, lors des différents webinaires :

le PETR de Bruche Mossig (Bas-Rhin) ;
la communauté de communes de Couesnon-Marches-de-Bretagne (Ille-et-Vilaine) ;
Quimper Bretagne occidentale (Finistère) ;
la communauté de communes des Sablons (Oise) ;
la communauté de communes de Serre-Ponçon (Hautes-Alpes).

L'ensemble de ces retours d'expériences a nourri la partie « enseignements transversaux » de ce rapport. Ils sont aussi présents dans les échanges et documents produits lors de cette démarche (cf. bibliographie, en fin de rapport).

2 MONOGRAPHIES DES TERRITOIRES PARTENAIRES

Ces monographies ont pour but de présenter de manière factuelle les projets de PDMS des 6 territoires, dans leur état d'avancement respectif. Pour chacun elles décrivent d'une part le territoire et ses enjeux de mobilité ; d'autre part le PDMS en projet avec ses lignes de force, et le dispositif de mobilisation des partenaires et de la population qui est déployé (en sus de la procédure de concertation réglementaire).

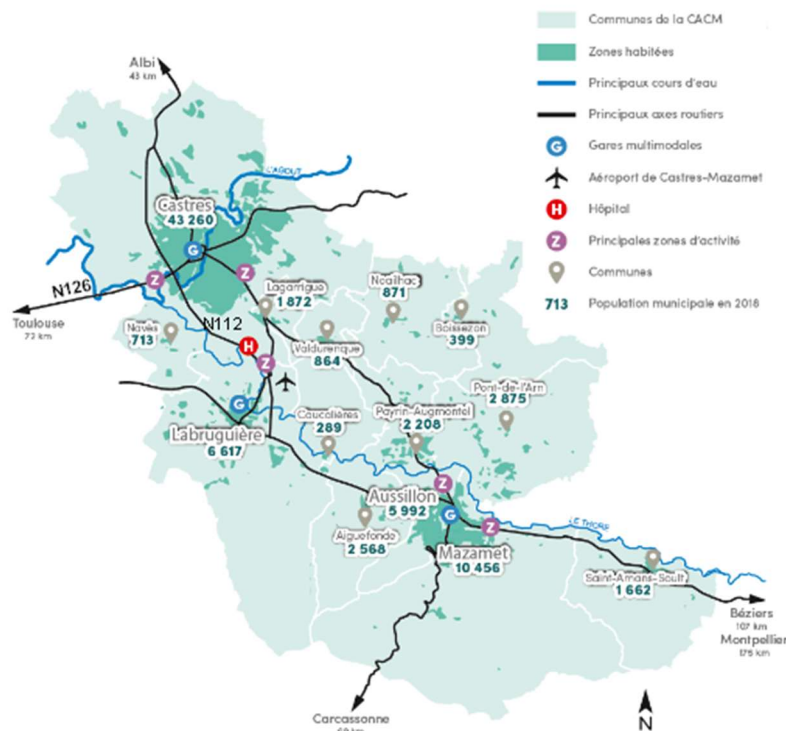
2.1 Le contexte et le projet de la CA de Castres-Mazamet

Le Territoire

Le territoire est traversé par deux cours d'eau principaux : le Thoré et l'Agout. Le Thoré se jette dans l'Agout au sud de Castres.

Plusieurs petits plans d'eau sont présents sur le territoire dont le Lac de Montagnès au sud de Mazamet qui accueille une base de loisirs.

Sans être exceptionnel, le relief est assez marqué, autour de 500 à 700 m d'altitude.



Les principaux éléments démographiques sont les suivants :

- 14 communes pour 78 500 habitants en 2020, stable depuis 2014
- Une population vieillissante : 34,3 % de la population a plus de 60 ans contre 28,6 % en 2009
- Densité de 193,3 habitants/km² en 2020

L'urbanisme du territoire est caractérisé par :

- 2 pôles majeurs : Castres (42 300 habitants) et Mazamet (10 450 habitants)
- 1 pôle intermédiaire : Labruguière (6 500 habitants)
- Une tendance à la périurbanisation des villes de Castres et Mazamet
- Le reste des communes qui appartiennent au monde rural

D'un point de vue économique, la majorité des emplois se situent sur les pôles de Castres et Mazamet mais aussi sur Labruguière, Aussillon et Saint-Amans-Soult. En 2020, le territoire dispose de plus d'emplois que d'actifs (103,1 emplois pour 100 actifs), ainsi 52,7 % des actifs ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence.

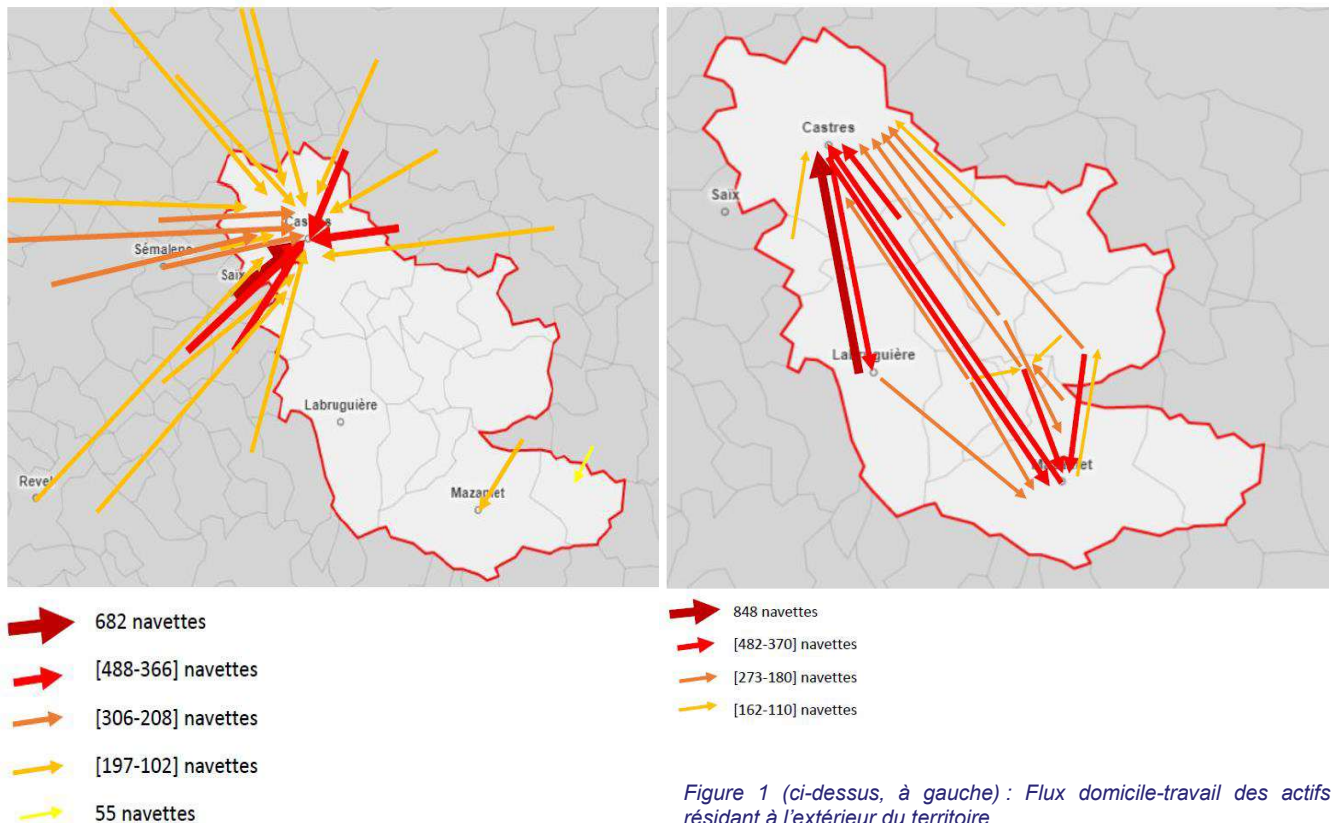


Figure 1 (ci-dessus, à gauche) : Flux domicile-travail des actifs résidant à l'extérieur du territoire

Figure 2 (ci-dessus, à droite) : Flux domicile-travail à l'extérieur du territoire

Les activités industrielles sont essentiellement localisées aux abords des RN112 et RN126, à proximité de la voie ferrée. L'industrie du bois est localisée à Labruguière à proximité de la gare et de la RD621.

Les services de santé et les activités commerciales sont en périphérie, proche des cœurs urbains, à l'exception du CHIC, premier employeur de la CACM.

En matière de mobilité, le réseau de transport urbain intercommunal est géré en régie où sont exploités dans le périmètre :

- Un réseau urbain gratuit pour tous les usagers composés de 10 lignes et d'une ligne pour effectuer des navettes en centre-ville de Castres ;
- Un service gratuit de transport à la demande sur réservation composé de 17 lignes en correspondance avec le réseau urbain ;
- Un service gratuit pour les personnes à mobilité réduite.

Le territoire de Castres-Mazamet est desservi par la ligne ferroviaire « Toulouse – Mazamet » et constitue pour le territoire une offre de déplacement vers la métropole régionale, alternative aux déplacements routiers. La desserte ferroviaire est actuellement assurée par un TER desservant 3 gares : Castres, Labruguière et Mazamet. C'est autour de ces gares ferroviaires que les villes de Castres et de Mazamet ont chacune créé un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) en regroupant gare routière interurbaine et urbaine, stationnements pour covoiturage et emplacements de taxis.

Le territoire dispose également d'un aéroport situé au cœur de l'agglomération à proximité du site "Le Causse-Espace d'Entreprises". Cet aéroport moderne offre un service de vol régulier vers Paris.

La réalisation de la future autoroute entre l'agglomération de Castres-Mazamet et la métropole toulousaine représente un enjeu majeur d'aménagement du territoire en Région Occitanie. Au-delà du territoire de Castres-Mazamet, ce futur axe autoroutier constitue un enjeu fort en termes de désenclavement, de développement et d'attractivité du sud du Tarn et également en termes d'accès rapide et fiable vers les soins spécialisés de l'agglomération toulousaine.

Contexte politique lié à la mobilité

La communauté d'agglomération de Castres-Mazamet est autorité organisatrice de la mobilité. En 2015, un PDU a été initié mais a été suspendu. Le souhait de se lancer dans un PDMS répond à plusieurs grands enjeux :

- *Concrétiser la mise en œuvre du Plan Climat avec une action forte sur la mobilité ;*
- *Être accompagné pour impulser une nouvelle dynamique en reprenant les travaux sur la mobilité engagée précédemment en 2015 par un PDU qui a été suspendu ;*
- *Définir un plan d'actions qui soit représentatif du territoire ;*
- *Travailler en collaboration avec les entreprises du territoire qui sont génératrices de solutions et dont certaines sont activement engagées dans une démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises.*

Les enjeux de mobilité

Ils sont présentés sous forme d'axes stratégiques :

- Améliorer la compétitivité de l'offre de transports en commun
- Faciliter et inciter à la pratique du covoiturage
- Améliorer l'accessibilité du territoire à vélo
- Communiquer efficacement et promouvoir les déplacements plus durables
- Favoriser l'utilisation des modes de déplacements actifs et partagés

Le PDMS : avancement de l'élaboration

Il est réalisé en régie.

- Lancement en 2022 d'un PDMS
- Novembre 2022 – juillet 2023 : Elaboration du diagnostic
- Mars 2023 : restitution des entretiens aux communes et entreprises enquêtées
- Octobre 2023 : Constitution du Comité des Partenaires de la Mobilité et présentation du diagnostic aux membres
- Mai 2024 : Organisation de l'Atelier Mobilité
- Juin – septembre 2024 : rédaction des fiches actions mobilité du PDMS
- (Prévision) : Concertation réglementaire et approbation prévues en 2025

Les dispositifs de concertation

- Entretien individuel avec toutes les communes et 16 entreprises en phase de diagnostic
- Enquête de terrain avec les habitants et les usagers
- Atelier mobilité réalisé en mai 2024 avec les élus et les techniciens sur des retours d'expériences et la proposition d'actions sur l'intermodalité et les modes collectifs, les modes actifs et les modes partagés

Les grandes lignes du projet de PDMS

pistes d'actions pressenties

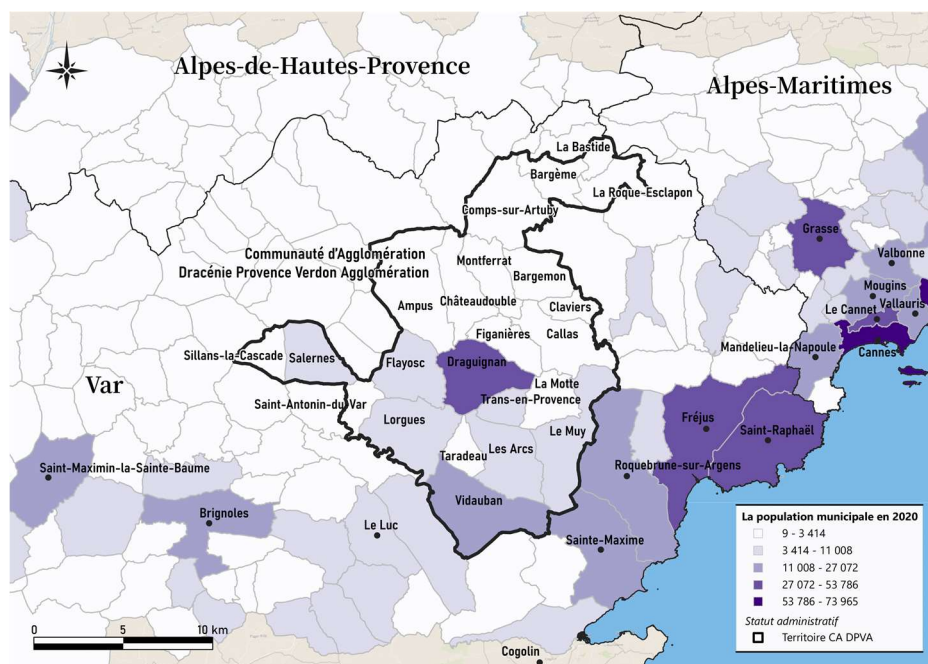
- Poursuivre les aménagements cyclables dans toutes les communes
- Réflexion à mener sur la mise en œuvre d'une action sur le covoiturage
- Renforcer le rôle du PEM de Castres-Mazamet
- Réflexion sur la mise en place d'un calculateur d'itinéraire
- Réflexion sur la nécessité de renforcer l'offre de transport sur l'axe Castres-Labruguière-Mazamet
- A destination des touristes, poursuite de l'aménagement de la piste cyclable traversant le territoire et reliant la Véloccitanie à la voie verte du chemin des droits de l'Homme

2.2 Le contexte et le projet de Dracénie Provence Verdon Agglomération (DPVA)

Le territoire

Le périmètre de Dracénie Provence Verdon Agglomération regroupe 23 communes (914 km²), comptabilisant un total de 108 000 habitants, pour une densité de population de 118 hab./km².

Ce chiffre cache de grandes disparités de densité entre la ville-centre de Draguignan, pôle principal très bien équipé (39400 habitants – 734 hab./km²), les pôles relais secondaires assez peuplés au sud du territoire (Vidauban, Le Muy, Lorgues, Les Arcs, Trans-en-Provence) légèrement supérieurs à la moyenne, et les villages perchés plus ruraux au Nord.



Territoire touristique, le territoire connaît une forte affluence en période estivale, avec des variations de population allant du double (Le Muy/Lorgues) au quintuple (au nord).

Concernant les déplacements du quotidien :

- Plus de 44 000 déplacements ont lieu à l'intérieur même de la Dracénie ;
- 67% des habitants de la Dracénie résident à moins de 10 min à vélo du centre-ville de leur commune, et 20% à moins de 10 min à pied ;
- Le caractère vallonné du territoire constitue un obstacle aux déplacements en modes actifs sur des distances moyennes ;
- La voiture reste prépondérante, avec 81,7% des habitants se rendent au travail en voiture et seulement 1,2% à vélo ;
- L'équipement en véhicules est important, avec 88% des ménages qui possèdent une voiture ;
- Les taux de chômage et de pauvreté sont supérieurs à la moyenne française, ce qui induit un potentiel de précarité énergétique plus élevé ;
- Les plus gros employeurs sont condensés sur la ville-centre Draguignan (grandes zones d'activités, armée, sous-préfecture, ville et agglo).

De nombreuses infrastructures de transport et une offre de mobilité développée mais des disparités sur le territoire :

- Au sud dans la plaine des Maures avec l'autoroute A8, la RDN7 et la voie ferroviaire qui relie Toulon à Nice,
- Le réseau de bus urbain de Draguignan a été restructuré en 2018 pour améliorer la fréquence de passage et l'amplitude horaire des lignes interurbaines : on compte 3 lignes urbaines, 7 lignes d'agglomération régulières et les 3 lignes TedBus (TAD),
- le service reste inégal sur le territoire entre le nord et le sud de la Dracénie.

Les problématiques de mobilité font partie intégrante du territoire depuis de nombreuses années. Les récentes études de planification (schéma vélo, EMC2 et le PDMS) viennent confirmer la volonté du territoire d'adapter la mobilité aux sujets d'aujourd'hui : décarbonation, « droit » à la mobilité, santé, budget transport des ménages...

Les enjeux de mobilité

- Réduction de la place de la voiture et apaisement des centres-bourgs (limitation de la vitesse et du stationnement gratuit, P+R, priorité modes actifs avec maillage complémentaire, stationnement vélo...)
- Favoriser le report modal : compétitivité des TC (fréquence, automate de ticket) et meilleure structuration du TAD avec des campagnes de promotion du réseau pour les néo-usagers
- Mieux structurer le covoiturage, facilité par le flux important de voitures : animation, aménagement des aires et déploiement de lignes
- Améliorer l'intermodalité au niveau des gares ferroviaires et prendre en compte le projet LNPCA⁸
- Concernant la démobilité, espaces de coworking, réseau de fibre très haut débit et maintien des services de proximité pour réduire le besoin de déplacement des habitants.
- L'armée, et d'autres acteurs économiques, réalisent leur plan de mobilité, et peuvent impulser une dynamique importante en Dracénie (forfait mobilités durables (FMD), aides pour les apprentis/jeunes actifs).

Un objectif du PCAET (en cours d'élaboration) : passer d'une part modale de la voiture de 81,7% en 2019 à 70% en 2030.

Le PDMS : avancement de l'élaboration

- 2022-Février 2023 : cadrage et prédiagnostic, recrutement d'un bureau d'études
- Mars-juin 2023 : diagnostic et enjeux territoriaux
- Septembre-décembre 2023 : scénarios et définition de la stratégie
- Janvier-avril 2024 : programme d'actions
- 25 juin 2024 : arrêt avant consultations
- Fin 2024-début 2025 : adoption finale du PDMS (*prévision*)

⁸ Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

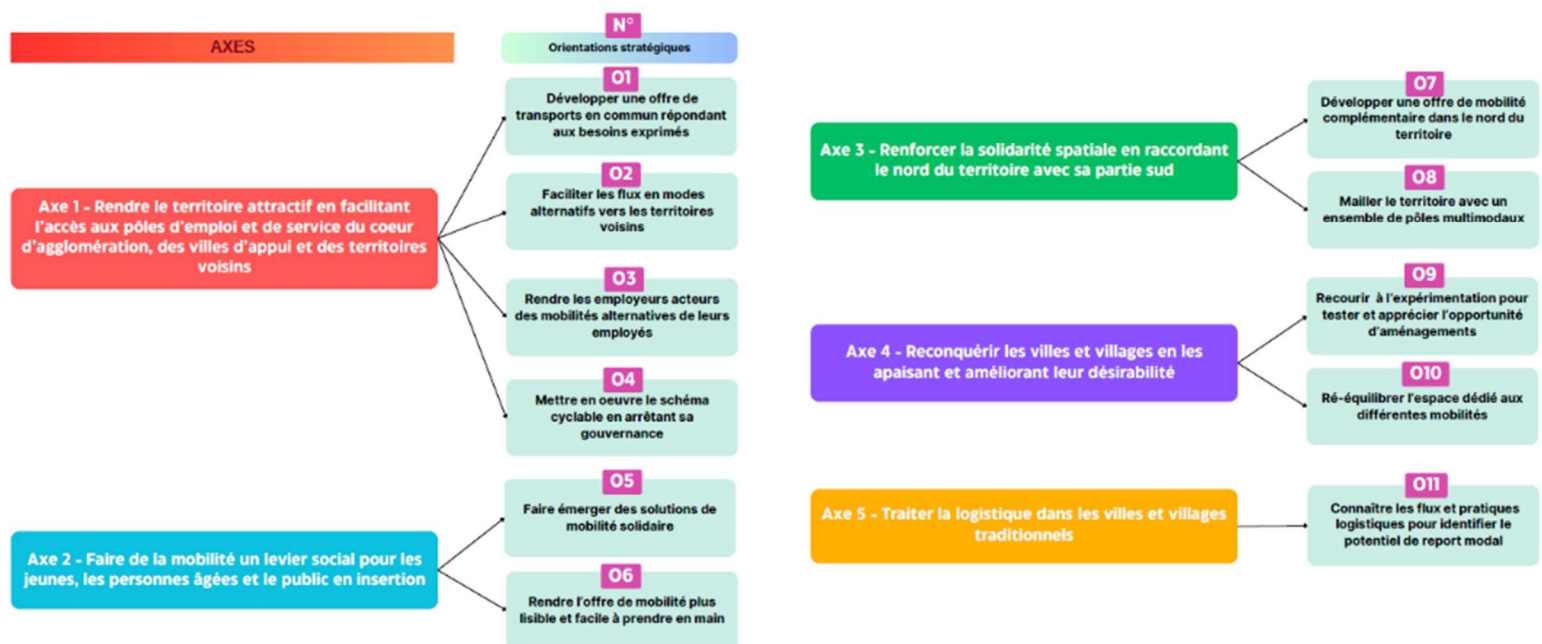
Les dispositifs de concertation mis en place

- En phase de diagnostic réalisation de réunions délocalisées : 4 ateliers répartis sur le territoire
- En phase stratégie : un comité de concertation citoyen en lien avec le PCAET en cours d'élaboration et deux ateliers élus
- Pour la phase "programmation du plan d'action" : identifier des actions avec des "groupes de travail" composés d'acteurs du territoire (institutions, employeurs, associations, acteurs du monde social) au cours de 5 ateliers thématiques.

Les grandes lignes du projet de PDMS :

Stratégie adoptée en 5 axes principaux et six principes directeurs :

- Changements structurels progressifs
- Expérimentation
- Travailler en partenariat
- Mesurer l'évolution des usages
- Programmation sur deux mandats (2024-2026 et 2026-2032)
- Communiquer et animer



2.3 Le contexte et le projet de la CC du Canton d'Erstein

Le territoire

La communauté de communes du Canton d'Erstein (CCCE) comptabilisant 48 327 habitants (INSEE 2020) dans 28 communes, soit une densité de population de 180 hab./km².

Le positionnement stratégique du territoire, à 20km au sud de Strasbourg et à 35 km au nord de Colmar, lui confère une dynamique de croissance démographique constante de plus de +8% depuis ces dernières années, marqué par une population jeune et active

Le territoire s'organise autour de 2 polarités majeures que sont Erstein et Benfeld, situées toutes deux sur l'axe Strasbourg-Sélestat, qui regroupe à elles-deux plus du tiers de la population du territoire (34%) et les 2/3 des emplois implantés → présence de zones d'activités de tailles importantes dont la ZAC de Krafft accueillant près de 100 entreprises industrielles et artisanales et la présence de l'industrie, avec l'implantation de la sucrerie « Erstein ».

La CCCE est majoritairement émettrice de flux où 40% des flux totaux sont sortants, essentiellement orientés vers l'Eurométropole de Strasbourg (67% des flux domicile/travail) et dans un second temps vers la CC de Sélestat.

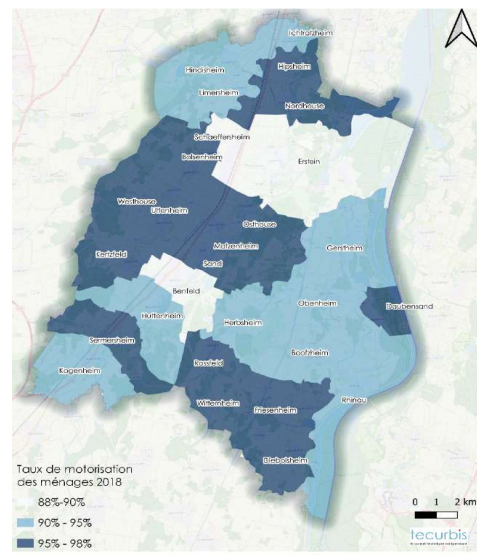
Le territoire est bordé à l'Est par le Rhin et donc frontalier avec l'Allemagne et est traversé par l'axe ferroviaire Strasbourg – Bâle, qui structure mais également qui coupe le territoire en deux.

De multiples offres de mobilité sont présentes :

- 5 gares situées sur le territoire de la CCCE, bénéficiant d'une offre TER assurant une connexion aux territoires voisins notamment en direction de l'Eurométropole de Strasbourg et de la CC de Sélestat - dont les gares d'Erstein et de Benfeld comptabilisant annuellement plus de 500 000 voyageurs chacune – une offre de développement significative avec le projet SERM
- Un TAD mis en place ;
- Une desserte interurbaine dont 2 lignes à forte fréquence ;
- Plus de 35 km d'aménagements cyclables grâce à une politique volontariste ;
- Des initiatives de mobilité solidaire ;

Mais pas de réseau TC urbain.

Malgré la présence d'infrastructures et de services, un territoire fortement motorisé, soit 91% des ménages. Dans le même temps, la part modale de la voiture représente 83% pour les déplacements pendulaires. Le reste des parts modales ne concernent qu'une infime part des pendulaires (moins de 10%). Dans le même temps, la mobilité des habitants de la CCCE est contrainte en termes de distance moyenne parcourue par déplacement avec 8.8km, soit deux fois plus que la moyenne départementale.



Les enjeux de mobilité

- Réduire la part modale de la voiture pour développer un panel de solutions de mobilité, tout en poursuivant celles déjà mises en place (aménagements cyclables, TAD, autopartage, ...)
- Améliorer l'intermodalité au niveau des gares ferroviaires tout en anticipant les besoins de l'offre du SERM notamment par davantage de solutions de rabattement
- Une meilleure desserte en transport en commun pour l'ensemble du territoire et plus compétitive
- Une vigilance sur l'adéquation entre moyens déployés et résultats attendus dans un territoire périurbain, à tendance rural
- La mobilité, un frein à l'emploi et au recrutement pour les entreprises implantées dans les ZAC dépourvus de solutions de mobilité

Le PDMS : avancement de l'élaboration

- 2020 : Etude de diagnostic préalable à la prise de compétence mobilité
- Juin 2021 : Délibération pour élaborer un PDMS, avec le choix initial de le réaliser en régie
- Janvier 2022 : Lancement du recrutement du BE
- 2022 : mise à jour du diagnostic, des enjeux et construction de la stratégie mobilité
- Octobre 2023 : Arrêt du projet au conseil communautaire
- Décembre 2023 – avril 2024 : lancement de la consultation obligatoire et à la demande
- 26 juin 2024 : adoption finale du PDMS

Les dispositifs de concertation mis en place

- Enquête en ligne
- Entretiens ciblés avec différents acteurs du territoire élus, Région, EMS, Missions locales, ...
- Atelier avec le comité des partenaires pour présenter le diagnostic du PDMS
- Table ronde avec les principaux employeurs de la communauté de communes
- Atelier de co-construction avec les élus sur l'évaluation de l'impact des actions et la hiérarchisation des actions via un budget fictif

Les grandes lignes du projet de PDMS

- Favoriser et encourager l'intermodalité sur toutes ses composantes : recherche de complémentarité avec le réseau Fluo de la Région, d'implantation de stationnements vélo sécurisés en lien avec cette nouvelle offre de transport et le renforcement de l'offre ferroviaire du SERM
- Compléter l'offre de services actuels : lancement d'études sur la création d'un réseau de transports urbains et de services de covoiturage (planifié ou spontané) sur le territoire
- Soutenir et accompagner aux changements de comportements : PDME, association de transport solidaire, écomobilité des scolaires
- Suivre concrètement chaque action, avec la présentation annuelle des résultats au comité des partenaires
- Lever le versement mobilité pour financer les services mobilités à hauteur de 0,5%⁹

⁹ Pour mémoire, l'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes. Par ailleurs, elle doit faire l'objet d'échanges au sein du comité des partenaires

AXE	ACTION	INDICATEURS
Renforcer les transports publics en complémentarité avec l'offre régionale	1. Développer des lignes complémentaires en rabattement vers les gares	• Nombre de communes desservies • Nombre de points d'arrêts proposés • Kilomètres parcourus • Nombre de voyages • Recettes • Voyages / kilomètres • Taux de satisfaction des usagers (à mesurer via une enquête de satisfaction)
Améliorer les conditions des mobilités actives	2. Implanter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport	• Liste des stationnements implantés • Campagnes régulières de comptages
	3. Encourager l'écomobilité des scolaires	• Liste des équipements distribués • Nombre de vélos réparés et mis à disposition • Evolution de la part modale du vélo sur le territoire
Favoriser le partage de la voiture	4. Etendre le service d'auto-partage	• Nombre de voitures proposées • Nombre d'inscrits au service • Nombre de trajets effectués • Kilomètres parcourus
Renforcer les mobilités solidaires	5. Soutenir la création d'une association de transport solidaire	• Nombre de bénévoles • Nombre de bénéficiaires • Nombre de trajets réalisés • Nombre de kilomètres parcourus
Transversal	6. Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur	• Nombre d'entreprises accompagnées • Nombre de salariés concernés • Pourcentage de salariés ayant adopté de nouvelles habitudes de déplacement

L'intercommunalité couvre la quasi-totalité du bassin de vie et d'emploi pour le Sud-Ouest de la Meuse. La part des actifs vivant et travaillant sur le territoire est donc significative avec plus de 80 % et de nombreux flux de migrations pendulaires se font avec les collectivités proches.

L'agglomération est desservie par un axe régional structurant, la N4 connectant Strasbourg à Paris, au sud du territoire. Ce réseau routier est complété par deux pénétrantes routières qui permettent un accès direct au centre de Bar-le-Duc : la RN 135 pour se connecter à Ligny-en-Barrois, second pôle du territoire et la D 635 en direction de Saint-Dizier.

Le territoire est desservi par une ligne ferroviaire marquée par des dessertes TER Grand Est (Nancy, Metz à l'est ou en direction de Paris à l'ouest) et quelques TGV en provenance ou à destination de Paris.

2 documents élaborés en même temps : le PDMS et le PLUi

Au regard des enjeux liés aux déplacements sur un territoire rural comme celui de la communauté d'agglomération, la mise en place d'un Plan de Mobilité est apparue comme un complément pertinent au déploiement d'un PLUi. Pour autant, le choix a été fait de ne pas mettre en œuvre un document unique au regard des échéances différentes de réflexion entre le PLUi et le PDMS. L'élaboration du PDMS s'est donc en grande partie basée sur les travaux menés pour le PLUi dans sa partie diagnostic.

Les enjeux de mobilité

- Améliorer les cheminements piétons, pour l'accès aux habitations, aux commerces et emplois et aux bourgs voisins.
- Poursuivre le maillage cyclable sur le territoire, notamment sur les axes structurants.
- Conforter l'offre alternative à la voiture individuelle.
- Renforcer l'accessibilité du territoire pour mettre en avant son potentiel économique et touristique voire résidentiel avec le développement du télétravail.
- Favoriser le développement résidentiel au sein des communes bien desservies en transports.
- Développer une offre de mobilité adaptée et flexible pour répondre aux besoins du quotidien afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, de lutter contre la précarité énergétique des ménages et de répondre au besoin de mobilité des ménages les plus fragiles.
- Faire cohabiter les espaces entre le stationnement et le cheminement piéton.

Le PDMS : avancement de l'élaboration

- 2021 : recrutement d'un bureau d'étude pour l'élaboration du PDMS
- 2022 : diagnostic territorial dans le cadre du PLUi
- 2023 : identification des enjeux et définition de la stratégie
- Courant 2024 : rédaction du programme d'actions en lien avec la traduction réglementaire du PLUi dans les OAP
- Fin 2024/début 2025 : arrêt du PDMS et PLUi (*prévision*)
- Septembre 2025 : approbation du PLUi et PDMS (*prévision*)

Les dispositifs de concertation mis en place

- Atelier avec les partenaires locaux du territoire en phase de diagnostic : acteurs du transport, instances publiques (Région, Département, DTT, PETR), office du tourisme
- Atelier de travail pour définir la stratégie PDMS
- Ateliers avec les élus lors de l'élaboration du PLUi
- Questionnaire mobilité auprès des habitants et usagers

Les grandes lignes du projet de PDMS

Les réflexions sont actuellement en cours de définition et les actions seront discutées et validées courant 2024.

2.5 Le contexte et le projet de la CA de Nevers

Le territoire

Située en région Bourgogne-Franche-Comté, à l'ouest du département de la Nièvre, l'agglomération de Nevers est limitrophe du département du Cher et de la région Centre, avec la Loire pour frontière naturelle. La communauté d'agglomération de Nevers regroupe 13 communes et 64 600 habitants en 2020, avec une densité de 260 habitants par km². Première aire urbaine de la Nièvre, elle rassemble à elle seule, un tiers de la population nivernaise. Sa ville centre Nevers est la ville Préfecture.

L'agglomération se caractérise par une population plutôt âgée avec 25% de personnes de 65 ans et + en 2023 que l'on retrouve principalement dans l'hypercentre de Nevers (31%) alors que dans le reste du territoire, la population est plus jeune (30% de moins de 24 ans). La taille des ménages présente également en 2023 des écarts entre l'hypercentre avec 57% de ménages constitués d'une seule personne contre 23% dans le reste de l'agglomération.

Ville médiane, Nevers est marquée par une déprise démographique importante (près d'1/4 de population en moins depuis 1982). Après avoir bénéficié du phénomène de périurbanisation, les communes périphériques sont elles aussi touchées par une perte de population, même si elle est moins importante.

Principal pôle de population de l'agglomération, avec 32 300 habitants en 2020, la ville de Nevers est également le principal pôle d'emploi, avec plus de 20 800 emplois, soit 40% des emplois du territoire. Nevers polarise ainsi fortement les déplacements liés au travail, avec plus de 80% des actifs de l'agglomération qui travaillent dans la ville-centre. Mais l'attractivité du territoire en termes d'activité dépasse également les frontières de l'intercommunalité, puisque 35% des emplois de l'agglomération sont occupés par des personnes qui habitent dans des territoires voisins.

L'agglomération est desservie par un axe principal Nord-Sud, avec l'autoroute A77 vers Paris utilisée aussi comme grande rocade de contournement et prolongée au sud par la N7 vers Moulins. Ce réseau routier est complété par cinq grandes pénétrantes routières qui permettent un accès direct au centre de Nevers. Par ailleurs, trois lignes ferroviaires proposent des dessertes Intercités et TER vers Paris, Dijon, Bourges, Clermont-Ferrand ou encore Lyon.

Les enjeux de mobilité

Enjeux dégagés du diagnostic du PDMS :

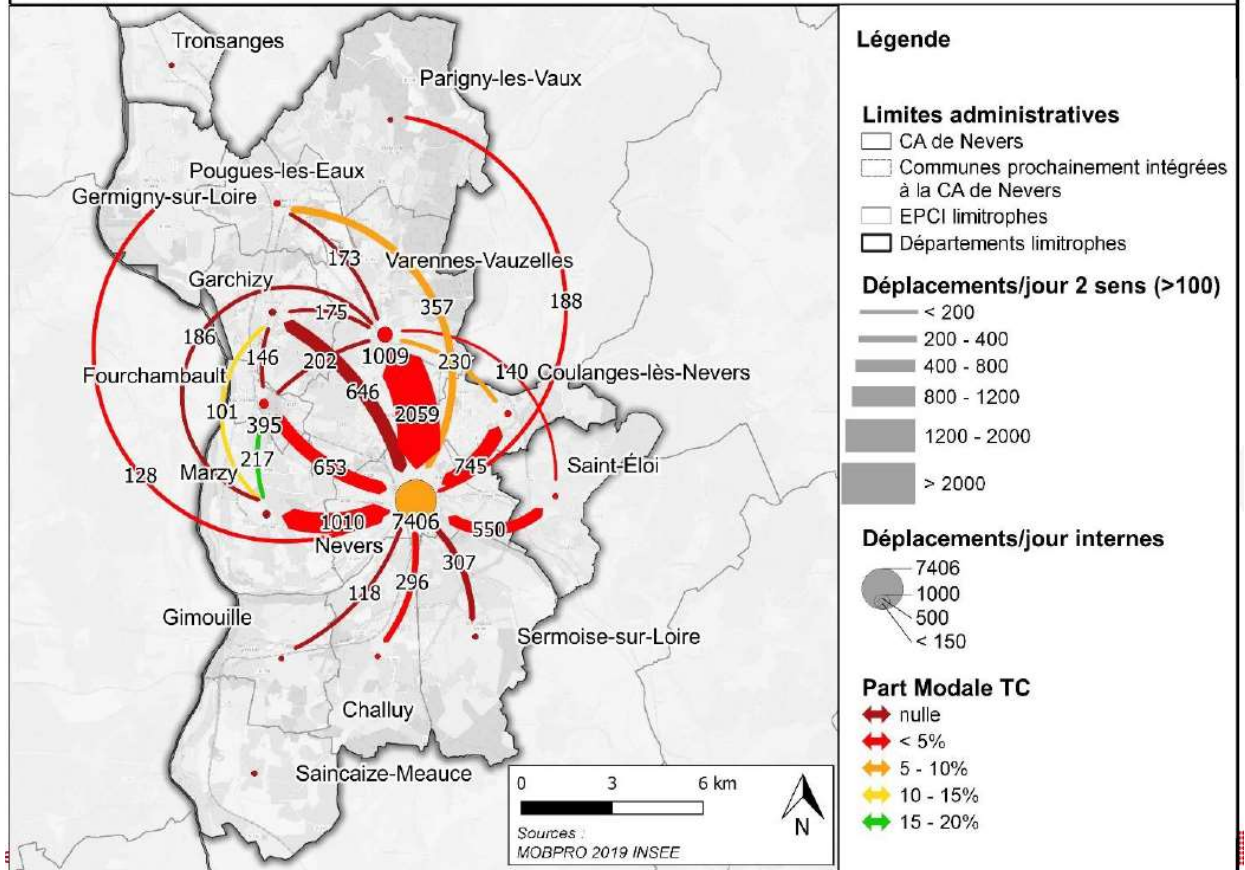
- Redéfinir la place de la voiture en conciliant son usage jugé indispensable, ses impacts néfastes (coût, problématiques environnementales, concurrence avec les autres modes) et l'introduction de nouveaux usages (covoiturage/autopartage)
- Réinterroger l'offre en transports en commun pour proposer des solutions adaptées aux usages attendus en matière d'accès aux services de la vie quotidienne (santé, alimentation, services publics...) et selon les types d'utilisateurs ciblés
- Promouvoir et développer les modes actifs qui présentent un véritable potentiel sur le territoire
- Améliorer la lisibilité et la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité existantes sur le territoire et favoriser leur articulation pour en améliorer l'accès
- Répondre à la vulnérabilité à la vulnérabilité énergétique et au poids de la mobilité dans le budget des ménages

AMO pour la réalisation du plan de mobilité simplifié de Nevers agglomération

Déplacements Domicile-Travail internes à l'agglomération

nevers
AGGLOMÉRATION

TTIR



Le PDMS : avancement de l'élaboration

- 2023 : recrutement d'un bureau d'étude pour l'élaboration du PDMS et engagement du diagnostic avec en parallèle la réalisation d'une enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²)
- Début 2024 : validation du diagnostic et construction des scénarios.

Les dispositifs de concertation mis en place

- Entretiens groupés avec des partenaires locaux : principaux employeurs publics et privés, AOM et communautés de communes limitrophes, associations des personnes handicapées, associations de l'action sociale, acteurs du transport, instances publiques (Région, syndicat mixte SCoT, Département, PETR)
- Enquête en ligne auprès des habitants de l'agglomération
- Ateliers avec les habitants (en phases de diagnostic et de construction des scénarios)
- Ateliers avec les élus

Les grandes lignes du projet de PDMS

Enjeux définis pour l'élaboration de la démarche de PDMS :

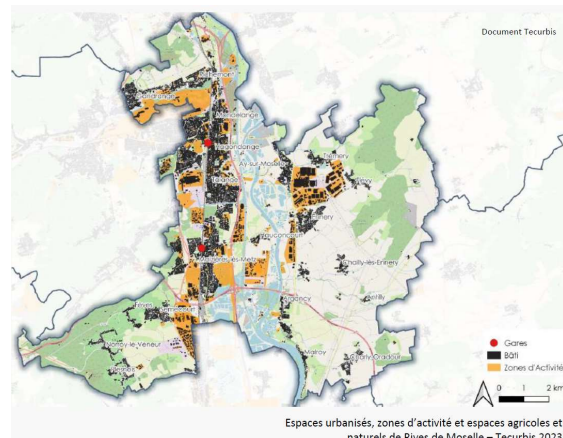
- Engager une démarche en faveur du développement et de l'aménagement du territoire
- Disposer d'un outil de référence stratégique répondant aux défis économiques, sociaux et écologiques sur le court et le plus long terme
- Garantir à tous les habitants un accès aux grands équipements et services du territoire
- Impliquer tous les acteurs via la démarche de concertation, permettant de cerner les spécificités locales et de construire une stratégie en accord avec les attentes des usagers
- Dynamiser le territoire, en renforcer l'attractivité et endiguer la déprise démographique
- Améliorer la qualité de vie, redonner une attractivité résidentielle, travailler à l'échelle plus locale des centre-bourgs
- Diminuer la précarité liée aux coûts de l'énergie en redonnant une place de choix aux modes alternatifs à la voiture particulière: transports en commun, modes actifs et partagés
- Proposer un maillage adapté aux déplacements du quotidien

2.6 Le contexte et le projet de la CC de Rives-de-Moselle

Le territoire

La communauté de communes Rives de Moselle (CCRM) regroupe 20 communes et 52 800 habitants. Elle se situe dans la vallée de la Moselle

- Au cœur de la conurbation dite de « Metz-Thionville » qui regroupe de l'ordre de 500 000 habitants et s'est formée autour de nombreux complexes industriels et miniers dont certains constituent aujourd'hui de vastes friches, réserves foncières stratégiques ;
- Au sein de l'aire d'attractivité et du bassin d'emploi et de vie de Metz et du Grand-Duché du Luxembourg où plus de 50 % de ces déplacements se font avec un autre territoire
- Équipée d'infrastructures autoroutières, ferroviaires et fluviales d'importance internationale
- Le territoire est coupé par la Moselle et ses infrastructures avec une Rive gauche densément urbanisée où se concentrent les commerces et services, et une Rive Droite constituée de bourgs isolés et leurs extensions récentes.
- La CCRM a la caractéristique de posséder 2 centres que sont Hagondange et Maizières-lès-Metz, tous deux pôles urbains d'équilibre à l'échelle du Scotam et, plus largement, entre Metz et Thionville.



Les principaux éléments de contexte de la CC Rives de Moselle

- Conséquence de l'importance des flux d'échange, la voiture et le TER sont les modes dominants ;
- La mobilité interne est une mobilité de proximité, largement réalisée à pied, mais peu à vélo. Pourtant, dès 1 km, la voiture devient le principal mode de déplacement ;
- Le travail est un motif important pour les flux d'échange, mais pas pour les déplacements internes pour lesquels « loisirs » et « achats » sont prédominants ;
- Les déplacements réalisés vers Rives de Moselle par les habitants des EPCI voisins sont très marqués par le travail et les achats, et les flux sortants (habitants de Rives de Moselle vers l'extérieur) par le travail, mais aussi les loisirs vers les territoires limitrophes.

Contexte politique lié à la mobilité

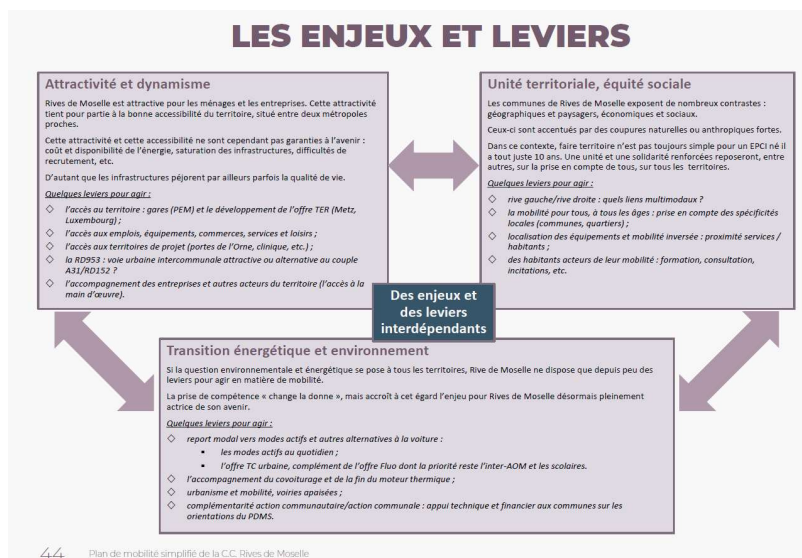
- En devenant AOM locale, la CCRM a souhaité établir sa stratégie globale et coordonnée vers une déclinaison opérationnelle (schéma directeur cyclable en cours en régie ; réflexions engagées sur une coordination facilitée entre la CC Rives de Moselle, l'EuroMétropole de Metz et la CC des Portes de l'Orne Moselle, ...)
-
- Données récentes et importantes (EMC² réalisée à l'échelle du SCoTAM (2013), études et habitudes de discussions avec les acteurs du territoire sur le sujet

Les enjeux de mobilité

Attractivité et dynamisme : l'accès au territoire dans contexte transfrontalier avec le Grand-Duché du Luxembourg / Une dynamique de projets multi-partenariaux autour de l'accès frontalière (A31, schéma Mobilité Transfrontalière, ZFE) dans laquelle il est impératif de s'intégrer ; La présence de plusieurs gares au sein du sillon lorrain qui nécessite d'être organisés pour faciliter l'intermodalité ; l'accroissement prochain de la capacité des TER vers Metz et Luxembourg-Ville (2025), puis accroissement de la fréquence (2030) (SERM) ; l'anticipation de l'arrivée prochaine d'une clinique du groupe Elsan dimensionnée à l'échelle du bassin de vie de Metz et Thionville

Unité territoriale et l'équité sociale : la création de connexions multimodales Rive gauche/ Rive droite de la Moselle limitant la bipolarité du territoire ; la problématique de l'accès à la mobilité à la fois pour les seniors et ménages de plus en plus présents sur le territoire, l'accès à l'emploi, dans un contexte de zones d'emplois importantes mais avec une réelle difficulté de recrutement notamment liée à la mobilité limitée de nombreux publics

Transition énergétique l'environnement : le développement des modes actifs, la réflexion sur la création d'un réseau de transport en commun à l'échelle de la CC et en lien avec les territoires limitrophes, l'aide au changement de comportements



44 Plan de mobilité simplifié de la CC Rives de Moselle

Source : CCRM, Aguram

Le PDMS : avancement de l'élaboration

- Juin 2021 : Délibération pour élaborer un PDMS, avec le choix initial de le réaliser en régie
- 2023 : Choix d'externaliser le PDMS en faisant appel à l'agence d'urbanisme AGURAM pour reprendre le document stratégique
- 08 février 2024 : Adoption du projet au conseil communautaire
- 25 Juin 2024 : adoption finale

Les dispositifs de concertation mis en place

- Atelier avec les principales entreprises du territoire pour évoquer le lancement du PDMS
- Atelier avec le comité des partenaires pour présenter le projet de PDMS avant arrêt

Les grandes lignes du projet de PDMS

3 axes prioritaires définis sous 13 actions ciblées :

- le développement des mobilités actives comme 1^{er} axe pour se déplacer sur un territoire de mobilité apaisée et attractif – avec la volonté de créer un réseau d'aménagements cyclables ambitieux et d'élaborer une stratégie voirie et marche à pied pour travailler sur le rééquilibrage de l'espace public, tout en accroissant l'attractivité et la sécurité des parcours piétonniers.
- Le développement de l'usage des TC pour un territoire accessibilité à tous : poursuivre les réflexions sur un futur réseau TC, lancer des expérimentations de lignes TC, engager des aménagements sur les 2 PEM du territoire que sont Hagondange et Maizières-lès-Metz
- Faire évoluer les changements de comportements mobilité au travers d'aide à l'achat de vélo, plan mobilité interne à la CC, accompagnement des entreprises et administrations avec les acteurs de la mobilité locale, communiquer, travailler sur des réflexions de mobilité inversé en impliquant davantage les structures sociales et les commerçants

L'ensemble de ces mesures seront l'objet de suivi, d'évaluation et d'observation, notamment sur les attentes des usagers.

Le PDMS a également mis en avant la nécessité de structurer une équipe mobilité au sein de l'EPCI pour la mise en œuvre et la réussite de cette stratégie. Actuellement seul un chargé d'études mobilité s'occupait de cette thématique. L'ambition est donc de dimensionner les ressources internes.

3 ENSEIGNEMENTS TRANSVERSAUX

Dans cette partie sont présentés des enseignements pratiques sur l'élaboration d'un PDMS, issus en particulier de l'expérience des 6 territoires partenaires, mais aussi de démarches de PDMS conduites dans d'autres territoires cités au chapitre 1.3.

Il est intéressant de se pencher en premier lieu sur la préparation du lancement d'un PDMS, à travers notamment les questions à se poser avant de démarrer et la méthodologie pour la rédaction du cahier des charges de recrutement d'un prestataire. Ces éléments sont complétés par des retours d'expérience des 6 territoires, au moment du lancement mais aussi dans la suite du processus. Seront ensuite développés les deux principaux axes thématiques du partenariat : la mobilisation des partenaires et de la population, et la multimodalité. Le troisième axe, mobilité et tourisme, moins présent dans les démarches des 6 territoires partenaires de l'AP PDMS, sera néanmoins abordé ici à travers un rappel des acteurs habituellement impliqués dans ces enjeux, dans le chapitre consacré à la mobilisation des partenaires et de la population.

3.1 Le lancement de la démarche

3.1.1 Des questions à se poser au moment du lancement

Le contexte de démarrage d'une démarche de PDMS peut dépendre en particulier de plusieurs paramètres :

- Quelle est la situation de l'AOM en matière de déploiement de services de mobilité ?

Dans les villes moyennes, des alternatives à l'usage de la voiture individuelle existent déjà : il est fréquent de disposer d'une offre de transports collectifs voire d'autres services de mobilité. Pour autant, l'existence de ces offres alternatives ne suffit pas forcément à concevoir une véritable politique de mobilité, qui coordonne les différents services et actions, et qui organise une réponse adaptée aux besoins de l'ensemble des usagers.

Le PDMS prend alors son sens pour développer et organiser cette politique de mobilité, en renforçant les services existants et en conduisant une réflexion stratégique sur les autres solutions qu'il serait pertinent de développer. C'est une des réussites du PDMS de la communauté de commune des Sablons, qui a permis de dépasser une politique initiale de déplacements essentiellement axée sur les transports collectifs pour concevoir une politique de mobilité plus diversifiée, en agissant sur les modes actifs, l'intermodalité, le covoiturage.

Outre le déploiement d'une approche résolument multimodale et moins carbonée, **le PDMS peut également permettre de développer une réponse territoriale plus fine et plus complète aux problématiques de mobilité locales** : en mettant en avant la spécificité des différentes parties du territoire, en identifiant les secteurs dans lesquels les alternatives sont manquantes ou défaillantes, et en adaptant les réponses aux besoins spécifiques de chaque territoire.

- Comment fonctionne l'écosystème local de la mobilité ?

Même si l'AOM a déjà mis en œuvre des actions diversifiées, elle n'est pas seule à intervenir sur son territoire en matière de mobilité. La Région, le Département, les communes, les gestionnaires d'infrastructures de transport interviennent chacun, au titre de leurs compétences respectives¹⁰, dans l'organisation et le fonctionnement du système de mobilité. Selon les territoires, cet écosystème local

¹⁰ Notamment

de la mobilité fonctionne de manière plus ou moins fluide et coordonnée. **Le PDMS peut être une bonne occasion de renforcer le dialogue et la collaboration entre ces différents acteurs, en travaillant à l'élaboration d'une stratégie concertée.** Il peut également permettre d'engager une dynamique de travail constructive avec les AOM limitrophes.

La façon dont la politique de mobilité connaît et prend en compte les besoins de mobilité des habitants et usagers du territoire est aussi une dimension à intégrer lors des réflexions préalables au lancement d'une démarche de planification. **Le PDMS peut aider à améliorer cette connaissance et cette prise en compte afin de mieux répondre aux besoins, tout en se montrant à la hauteur des enjeux portés par la question des mobilités, qui invitent généralement à des changements de comportement.** Pour affiner la connaissance des pratiques de mobilité et travailler avec les différents acteurs locaux (habitants, associations, acteurs économiques...), l'agglomération de Nevers s'appuie notamment sur une enquête de mobilité de type « EMC² » et a engagé une démarche de concertation volontaire dans l'élaboration de son PDMS. Pour identifier les partenaires à associer, et organiser la gouvernance de son PDMS, Dracénie Provence Verdon agglomération (DPVA) a réalisé un diagramme complet des partenaires (cf. ci-dessous).

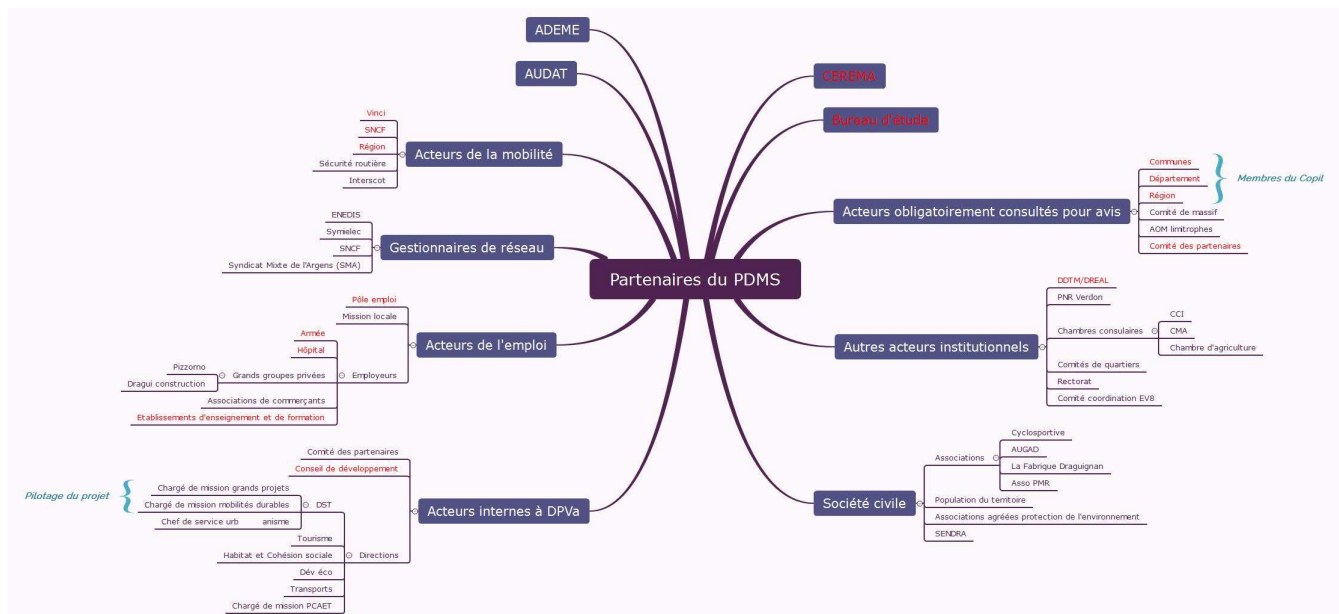


Diagramme général des partenaires de l'agglomération de Dracénie Provence Verdon pour son PDMS

Enfin, s'il doit permettre de réfléchir aux partenaires à associer¹¹ et à l'importance de la concertation à mener, le lancement de la démarche doit également prendre en compte les habitudes et la culture locale en matière de planification. En effet, entre une AOM qui pilote pour la première fois une démarche de planification de la mobilité et une AOM qui a déjà une expérience en la matière, les modalités de conduite et d'élaboration du PDMS peuvent être adaptées, notamment pour tenir compte des besoins en termes de sensibilisation et de pédagogie.

- D'autres démarches traitant de mobilité sont-elles en cours ?

Au moment d'élaborer un PDMS, l'intercommunalité AOM peut se trouver déjà engagée dans de telles démarches, ou sur le point de s'y engager. Il peut s'agir d'un Plan climat air énergie territorial (PCAET),

¹¹ Notamment avec le comité des partenaires, à mettre en place si ce n'est déjà fait. Il peut constituer une instance de dialogue au niveau local et permettre de pérenniser la démarche.

d'un Plan local d'urbanisme (PLU, PLUi), d'un Schéma de cohérence territoriale (SCOT), ou encore d'un schéma directeur cyclable. Dans cette hypothèse, il est nécessaire **de s'interroger sur l'interaction entre les différentes démarches : comment certaines parties des études et de l'élaboration des documents peuvent être mutualisées, comment se coordonnent les calendriers respectifs. Les acteurs locaux risquent également d'être sollicités pour les différentes démarches**, ce qui peut nuire à leur participation dans le cas de trop nombreuses demandes. En ce sens, DPVA a choisi de faire appel au comité de concertation citoyen du PCAET pour organiser un comité spécial "mobilité", plutôt que de créer un nouveau comité de concertation citoyen.

Il peut par ailleurs être intéressant de s'informer des démarches de mobilité des territoires voisins, qui peuvent être concernés par des enjeux communs (par exemple des flux pendulaires dépassant le territoire de l'AOM), ou qui peuvent être engagées dans des démarches de mobilité sur des territoires ou avec des problématiques comparables.

- Elaborer son PDMS en régie ou bien recourir à un prestataire ?

Par rapport à de plus petites AOM qui se lancent dans l'élaboration d'un PDMS, les villes moyennes, du fait de services techniques plus étoffés, et éventuellement d'une politique de mobilité déjà existante, ont plus de ressources en interne. Bien que ce ne soit pas le cas le plus fréquent, elles peuvent ainsi choisir de **réaliser leur PDMS en régie**. C'est le cas de la CA de Castres-Mazamet, qui peut s'appuyer sur un historique important en matière de stratégie de mobilité et d'actions de mobilité durables : initiation d'un PDU en 2015, volonté de réalisation d'un PDMS en cohérence avec le PCAET et le SCOT en cours, collectivité pionnière en matière de gratuité des transports, et expérimentée en développement de services (présence de gares multimodales, développement des mobilités actives, de bornes de recharge pour les véhicules électriques).

Le choix le plus fréquent est de recourir à une structure technique externe. Il peut s'agir d'un **partenaire que l'AOM sollicite par un accord de type convention** : en particulier une agence d'urbanisme, comme cela a été le cas pour la CC Rives de Moselle, ou encore un PETR (Pôle d'équilibre territorial et rural). Il peut également s'agir de **prestataires privés (bureaux d'études), que l'AOM recrute** pour tout ou partie de l'élaboration du PDMS. Si un prestataire externe peut parfaitement assurer l'ensemble de la mission, il peut être aussi mobilisé sur certaines parties spécifiques, comme par exemple le volet mobilisation des partenaires et de la population, ou encore pour des champs techniques plus larges, mais ne couvrant pas la globalité du travail. C'est le cas de Dracénie Provence Verdon Agglomération. L'élaboration de son PDMS est fortement portée, pour l'ensemble de la démarche, par les services techniques avec une chargée de mission mobilité (l'élaboration du PDMS représente 30% de son temps), tout en étant appuyée par un prestataire externe dont la mission a débuté après le pré-diagnostic réalisé en interne.

En cas de recours à un prestataire externe, il est important de **bien choisir ce dernier**, selon ses compétences en mobilité et son expérience en matière de démarche de planification dans des territoires comparables, mais aussi en fonction de sa faculté à s'adapter aux spécificités du territoire, à intégrer les enjeux locaux, à être à l'écoute des attentes des acteurs locaux et à mener un travail partenarial dans la conduite de la démarche.

Concernant les territoires partenaires de l'AP PDMS : sur les six, un seul l'élabore entièrement en régie. Les 5 autres ont recours à un prestataire, parmi eux une collectivité envisageait au départ de le faire en régie et a fait appel par la suite à un prestataire.

Dans le choix d'une élaboration en régie, certains points de vigilance sont à signaler :

- l'investissement en temps est important, et peut constituer un risque en matière de délais ;
- les éléments de diagnostic à disposition peuvent être insuffisants, ce qui nécessite un investissement supplémentaire pour les compléter ;
- il peut être intéressant de bénéficier du regard d'un prestataire spécialisé et extérieur, la mobilisation des partenaires pouvant être plus aisée à partir de ses productions.

3.1.2 Recrutement d'un prestataire privé : que mettre dans le cahier des charges ?

Dans le cas du recrutement d'un prestataire privé, une étape clé est celle de la définition de la demande de l'AOM, qui va se matérialiser dans la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres.

Pour pouvoir s'atteler à la rédaction, un travail préalable est nécessaire pour le pilote technique de la démarche, au sein de l'AOM :

- S'interroger sur ce qu'on attend du PDMS : définir les objectifs de la démarche, en débattre avec les collègues, élus et partenaires concernés ;
- S'interroger et échanger également sur l'ambition souhaitée en matière de concertation et de travail partenarial.

Ces premières réflexions vont permettre de nourrir le cahier des charges, qui pourra ensuite être rédigé.

Voici ci-après une proposition de synthèse des éléments techniques à faire figurer dans le cahier des clauses techniques particulières (CCTP), établie sur la base des CCTP des lauréats de l'AP PDMS, et de leur retour d'expérience sur le travail réalisé avec leurs prestataires au cours de leur mission. On se place ici dans l'hypothèse d'une prestation de réalisation complète d'un PDMS et de sa concertation, certaines parties peuvent donc être retirées ou réduites, en fonction du périmètre de la prestation envisagée.

LES POINTS A ABORDER DANS LE CCTP

• **Objet de la consultation**

- objet : réaliser un PDMS pour la collectivité AOM ;
 - citer les grandes parties d'un PDMS (diagnostic, stratégie, plans d'actions), le besoin de mobilisation des partenaires et du public.
- Volume dans le CCTP : 0,5 page maximum

• **Le contexte territorial**

- situation de la collectivité dans la région, composition de la CA ou de la CC (nombre de communes), population et évolution, densité de population, les différentes entités géographiques/urbaines/économiques du territoire, évolution passée et dynamique actuelle du territoire ;
- le cas échéant : métropoles ou grandes agglomérations à proximité, zones touristiques majeures ;

Volume dans le CCTP : 2 pages maximum, des cartes sont indispensables

• **Le contexte en matière de mobilité, les acteurs**

- date de la compétence mobilité, les plans et schémas de mobilités existants, l'offre de mobilité existante (services, actions, infrastructures de mobilité, existants ou en projet), les autres démarches de planification ou de stratégie (PCAET, SCOT, projet de territoire, ...) importantes pour le PDMS, existence d'une enquête ménage-déplacement récente de type « EMC2 », ou enquête prévue prochainement ;

- le cas échéant : AOM limitrophes importantes pour le territoire ; pratiques de mobilité (informations principales connues) ;

Volume dans le CCTP : 1 à 3 pages, une ou deux cartes peuvent être intéressantes

- **Les objectifs du PDMS**

- objectifs théoriques : rappeler brièvement les éléments fondamentaux d'un PDMS :

Définition réglementaire, ou rappel des grands principes : établir une stratégie et un programme d'actions concret pour développer un système de mobilité durable sur l'ensemble du territoire de l'AOM, en lien avec l'extérieur, pour l'ensemble des usagers et habitants du territoire, en les associant – ainsi que les acteurs de la mobilité - à l'élaboration du PDMS ;

- objectifs pour mon PDMS : quelle tonalité particulière, du fait du contexte local ou de l'intention que l'on souhaite donner à la démarche de PDMS ?

Exemples de tonalités : PDMS en priorité tourné vers les acteurs et la population / volonté de construire un projet avec les élus du fait d'absence de stratégie de mobilité existante / réponse à une problématique de mobilité majeure du territoire (par ex : coupures géographiques, paupérisation du territoire, implantation de nouveaux grands équipements tels qu'un hôpital) / nécessité avant tout d'intégrer les services et projets existants.

Citer les attentes de la collectivité en matière de mobilité, si elles ont été formulées (dans une délibération, dans le projet de territoire, ...)

Volume dans le CCTP : 1 page maximum

- **Mission du titulaire**

Concertation, mobilisation des partenaires et du public :

- rappel des enjeux de la concertation pour ce projet de PDMS (notamment rappel des obligations de concertation, et des spécificités liées au territoire : par exemple identification d'acteurs majeurs ou de catégories de population à associer impérativement) ;

- le cas échéant : demande de proposition d'un dispositif global de concertation, ou de propositions complémentaires par rapport à ce qui est souhaité par la Collectivité (cf. infra) ;

- phase¹² de diagnostic, enjeux :

-- quels sont les éléments et études à disposition [ici, ou en annexes du CCTP], quelles sont les données de mobilité – notamment issues d'enquêtes réalisées (cf. également supra « le contexte en matière de mobilité, les acteurs »), et les données territoriales dont on dispose, quels sont les éléments supplémentaires à produire ? Investigations souhaitées (enquêtes, entretiens, observations de terrain, ...) ;

-- réunions à prévoir : avec les pilotes politiques, les pilotes techniques, les partenaires et le public (réunions, ateliers, ou autres formes d'organisation) ;

-- livrables ;

- phase de stratégie : modalités prévues de construction de la stratégie, livrables, le cas échéant : demande d'élaboration de différents scénarios ;

- phase du plan d'actions : dispositifs de travail souhaités (ateliers, débats, ou autres), livrables dont description et contenu des fiches actions (quels champs obligatoires, préciser les éléments d'évaluation, si souhaité : demande de hiérarchisation dans le temps des actions (court-moyen-

¹² Concernant les différentes phases de l'élaboration d'un PDMS, cf. le [guide PDMS](#)

long terme), si souhaité : tonalité particulière des actions (ex : privilégier des actions transversales, des actions mettant en avant l'intermodalité, des actions valorisant l'existant) ;

Volume dans le CCTP : 3 pages maximum

NB : En matière de dispositif de mobilisation des partenaires et de la population, il est possible de demander à chaque bureau d'étude candidat de faire des propositions complètes sur le dispositif à retenir, de détailler les stratégies et les modalités de concertation. Mais il est également possible d'indiquer d'emblée le dispositif souhaité par la collectivité dans le CCTP, tout en précisant si on le souhaite que le candidat peut faire des propositions alternatives ou complémentaires.

- **Pilotage**

- qui va piloter et suivre la démarche : pilotage politique (COPIL, « commission mobilité » ou autre instance existante, ...), pilotage technique (chargé de mission mobilité, DGS, élu référent, COTECH, ...) ;
- dans l'équipe du titulaire : demande de désignation d'un interlocuteur de référence/du chef de projet de la prestation, précisions souhaitées sur ses modalités d'intervention (présentiel/distanciel) aux différentes étapes le cas échéant ;
- autres prestataires techniques le cas échéant ;
- liste d'acteurs à associer à la démarche (ou : demande au prestataire d'établir/de compléter cette liste) ;
- moments prévus dans le calendrier de la démarche, pour des validations politiques et techniques (ex : validation politique du programme d'action par la commission mobilité, intervention des pilotes techniques à certaines étapes comme le diagnostic ou la construction des actions de mobilités du PDMS)

Volume : 2 pages maximum

- **Calendrier**

- en sus du calendrier indicatif produit par la collectivité, demande d'un calendrier détaillé précisant les phases de l'élaboration du PDMS, les tâches principales par phases (env.3-5), les coûts par phase ;
- date maximale de rendu des livrables finaux, éventuellement également des livrables intermédiaires. Ou : durée maximale de la mission ;
- format des livrables (format de fichiers) ;

Volume : 0,5 page maximum

- **Annexes**

- sous forme de liste, enrichie d'éléments de synthèse pour certains si nécessaires :
Stratégie de mobilité en vigueur ou ancienne ; schéma de modes actifs ou de vélo existants, enquêtes de mobilités existantes, documents d'urbanisme existants, des documents stratégiques de politiques sectorielles diverses (PCAET, PLH, ...), projet de territoire ;
- éventuellement : carte(s) du territoire.

Volume total à prévoir

15 pages maximum

La rédaction du CCTP sert ainsi à définir de la manière la plus juste possible la demande technique de la collectivité. Le choix du prestataire se fera quant à lui à l'étape de l'analyse des offres. Au vu de l'expérience des 6 territoires de l'AP PDMS, on pourra retenir qu'un **critère déterminant de sélection** des candidats est **l'expérience dans des démarches similaires** : réalisation de PDMS ou de stratégies de mobilité dans des territoires comparables (villes moyennes, contexte territorial approchant, ...). Il est intéressant également d'analyser si le candidat est polyvalent ou présente une « spécialisation » (par exemple en matière de modes actifs, d'enquêtes, de méthodes d'animation, ...), et si ces spécialités correspondent au besoin de la collectivité.

3.2 Quelques conseils et retours d'expérience des territoires partenaires, sur le pilotage de l'élaboration

Afin de compléter les éléments précédents, voici ci-dessous quelques conseils et retours d'expérience des 6 territoires, concernant la phase de lancement du PDMS, mais aussi concernant d'autres étapes. Ils sont issus des situations qu'ils ont vécues, et sont présentés sous forme de points majeurs à retenir.

3.2.1 Au moment du lancement du PDMS et du diagnostic

- Importance de la **communication amont** pour aller au plus près des habitants ;
- Importance **des échanges avec les différents acteurs** : les partenaires institutionnels ; les acteurs socio-économiques et associatifs ; le grand public ;
- **Bien choisir son prestataire** ;
- investir dans le diagnostic, afin d'aboutir **à des enjeux clairs**. Y consacrer le temps nécessaire ;
- Bien **inventorier les projets** déjà existants portés par l'AOM (ou par ses partenaires, et qui concernent l'AOM), mais qui ne sont pas rassemblés dans une stratégie d'ensemble, et les prioriser selon l'importance de leurs enjeux ;
- Identifier soigneusement les **besoins de mobilité des différents publics** (ne pas s'arrêter à la description de l'existant). Si nécessaire, faire des ateliers par secteur géographique pour partager le diagnostic et faire émerger des besoins.

3.2.2 A d'autres phases de l'élaboration du PDMS

NB : dans les conseils ci-dessous, il est précisé à quel niveau est préconisée l'action : COTECH, COPIL, ou instance décisionnaire (Conseil communautaire de l'intercommunalité ou bureau communautaire)

- **Mobiliser et entraîner les élus** dans la démarche (notamment en leur proposant un phasage de la démarche en lien avec leur mandat).
Pour un des territoires, des élus initialement sceptiques quant à l'intérêt de la démarche ont été associés au suivi du PDMS et sont devenus convaincus, ce qui a renforcé l'engagement collectif pour le succès du PDMS ; (COTECH)
- Bien **hiérarchiser les enjeux** (COPIL ou instance décisionnaire) ;
- Définir une **stratégie claire**, pour guider la mise en œuvre, lancer des actions s'inscrivant dans la vision à long terme du territoire. Cette phase est importante, à ne pas négliger et y consacrer le temps nécessaire ; (COPIL)
- Définir un programme d'**actions à la fois réaliste budgétairement et efficace** ; (COTECH et COPIL)
- Durant toute l'élaboration, **prendre du recul sur la méthode du bureau d'étude** et évaluer la bonne adaptation de son travail aux objectifs de la Collectivité ; (COTECH)
- Persévérer dans l'animation locale pour **maintenir la dynamique initiée** ; (COTECH)

3.3 La mobilisation des partenaires et de la population (Axe thématique de l'AP PDMS)

Une AOM met en œuvre un PDMS pour bâtir ou structurer sa politique de mobilité, et répondre au mieux aux problématiques de déplacements quotidiens de son territoire en proposant des solutions adaptées. Pour parvenir à cette bonne adaptation de la politique de mobilité à son territoire, il est nécessaire d'associer les partenaires et les usagers à son élaboration. Le cadre légal du PDMS prévoit une phase de concertation réglementaire. Mais en pratique de nombreuses collectivités éprouvent le besoin d'aller plus loin, en synergie avec ses acteurs et administrés, dans une dynamique de co-construction.

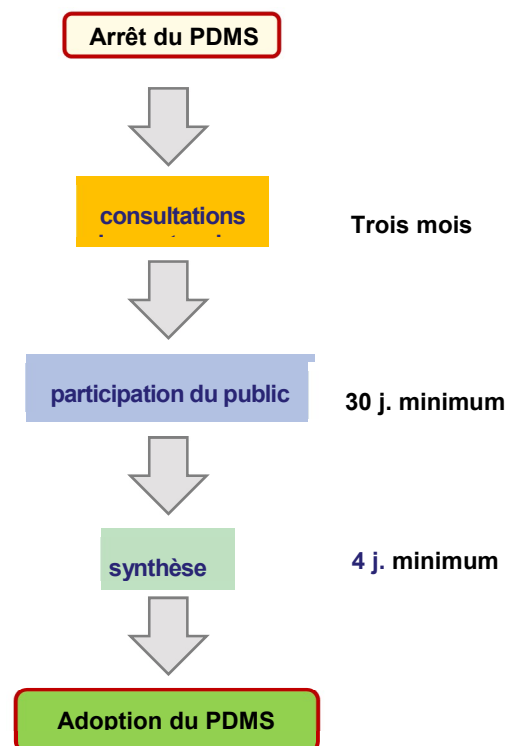
3.3.1 Le volet réglementaire de la concertation : nécessaire mais pas suffisant

Le volet réglementaire de la concertation, pour l'élaboration d'un PDMS, comprend 4 obligations :

- Une **soumission pour avis** aux communes, départements, région, comités de massifs et AOM limitrophes ;
- Une **consultation « à leur demande »** d'un certain nombre d'organismes¹³ sur le projet de document ;
- Une procédure de **participation du public** sur le projet de plan arrêté (selon les dispositions du § II de l'article L.123-19-1 du Code de l'environnement) ;
- Une consultation obligatoire du **comité des partenaires*** de l'AOM avant l'adoption du document.

Il doit se dérouler entre l'arrêt et l'approbation du PDMS, avec un délai théorique minimum d'un peu plus de 4 mois.

Dans la réalité, il est le plus souvent plus long, du fait notamment des tâches à accomplir avant et après la procédure de participation du public. Il est plus juste de viser une période effective de **5 à 6 mois**.



Ce dispositif est nécessaire, mais certaines limites apparaissent vite :

- il est prévu dans un temps limité, qui arrive en fin d'élaboration du document, lorsque le projet est déjà défini pour une très grande part ;
- il prévoit simplement de consulter un nombre d'acteurs définis, et non de co-construire avec eux.

Or, **les partenaires institutionnels** concernés par les politiques de mobilité ont vocation à **porter financièrement et techniquement, ou à participer, à des actions qui seront inscrites dans le PDMS** : Région (AOM régionale), Département (voirie, action sociale, tourisme...), EPCI limitrophes

¹³ Cf. L1235-1 du Code des transports

(AOM), services de l'État (accompagnement des territoires), communes (voirie, pouvoir de police de la circulation et du stationnement, aménagement...). **Une consultation ponctuelle en fin de procédure risque de ce fait d'être très insuffisante** : ces partenaires ont vocation à être associés à la conduite de la démarche, afin de pouvoir construire certaines actions partenariales avec eux. Le PDMS étant un outil qui ne s'impose pas aux autres démarches et aux autres documents stratégiques, la réussite de certaines mesures dépend fortement du degré d'association des partenaires. Par exemple la construction d'axes structurants vélo nécessite une co-construction avec les gestionnaires de voirie concernés.

Par ailleurs, les acteurs socio-économiques et associatifs expriment des attentes et ont une connaissance pratique **utile à partager**, ils peuvent être **impliqués dans les actions à mener** : exploitants divers, entreprises, équipements grands générateurs de déplacements, chambres consulaires, associations d'usagers... **Il est donc important que le dispositif de concertation les inclue suffisamment tôt dans la démarche, et dans tous les cas avant l'élaboration du plan d'action du PDMS.**

Enfin, une concertation **avec la population** menée plus en amont que la procédure formelle de « participation du public » peut nourrir la démarche d'élaboration du projet de différentes manières :

- En permettant de mieux connaître les **pratiques et besoins** de mobilité des habitants et usagers du territoire ;
- En donnant à **entendre le point de vue** de celles et ceux qui ne s'expriment pas d'habitude, en utilisant pour cela des dispositifs adaptés ;
- En détectant les signes et les possibilités d'une évolution **des comportements** de déplacements ;
- En donnant la possibilité de **tester** des pistes d'actions et de les faire évoluer de ce fait ;
- **En favoriser la connaissance et l'appropriation ultérieure** des solutions qui seront proposées.

3.3.2 Une mobilisation à adapter au projet de PDMS

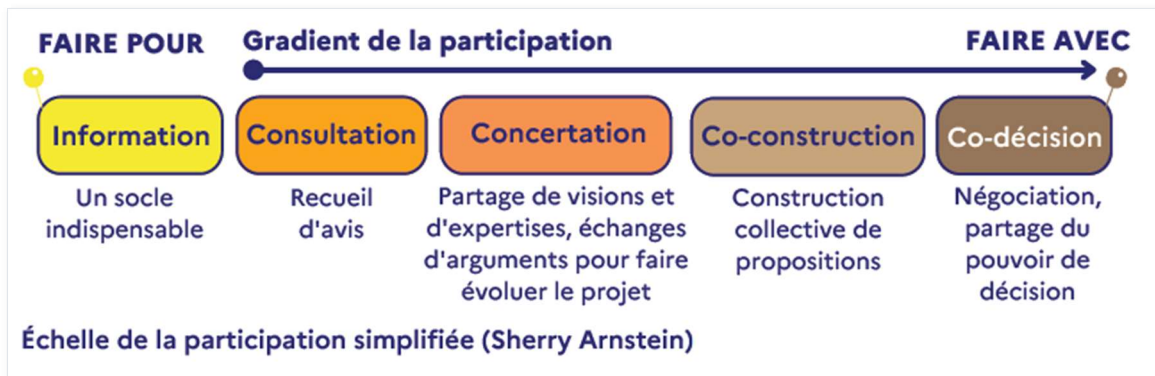
Pour répondre au mieux aux problématiques spécifiques à son territoire, la mobilisation des partenaires et de la population est à adapter :

- à l'ambition des élus en matière de concertation

Comme vu précédemment, le volet réglementaire de concertation applicable au PDMS constitue le minimum à mettre en place. Mais inversement, tous les territoires ne souhaitent pas nécessairement se lancer dans un dispositif de concertation très ambitieux. Le bon niveau est à trouver en fonction du temps et des moyens dont dispose l'AOM, en fonction du degré d'association souhaité des partenaires à la démarche.

Le schéma¹⁴ ci-dessous donne un aperçu des niveaux de participation possibles :

¹⁴ Source : Cerema



S'il est rare que des collectivités s'engagent dans une logique de codécision entre élus et administrés, ce schéma a pour avantage de rappeler qu'à l'autre bout de la chaîne l'information constitue un niveau élémentaire, indispensable, de toute démarche de concertation. Par ailleurs, il peut être intéressant d'avoir à l'esprit que consultation, concertation et co-construction sont des dynamiques distinctes, mais que les trois sont utiles aux différents moments de l'élaboration d'un PDMS.

- au territoire

Les territoires possèdent des spécificités propres en matière de tissu économique, de pôles ou d'équipements générateurs de déplacements ou encore de dynamique associative. Les intercommunalités ont des expériences de travail variables avec leurs territoires voisins, avec les acteurs socio-économiques de leurs territoires, ainsi qu'en matière de mobilisation de la population et de la société civile. Cette expérience s'est en général forgée à l'occasion d'autres démarches menées antérieurement (PCAET, PLU ou PLUi, projet de territoire, etc.).

Il est donc nécessaire de s'interroger, pour définir les principes de concertation que l'on souhaite mettre en œuvre lors de l'élaboration de son PDMS, sur les associations incontournables, sur les gestionnaires de grands équipements, sur les partenaires relais ou sur les instances intéressantes à mobiliser dans la démarche.

- aux différentes phases de l'élaboration du PDMS et aux objectifs poursuivis

Le schéma suivant¹⁵ présente la pertinence de différents dispositifs de concertation en fonction des objectifs poursuivis. Les objectifs d'information seront forts au début de la démarche, mais seront importants également à la fin et au cours de l'élaboration du PDMS. Les objectifs d'affinage de la connaissance seront précieux durant la phase de diagnostic du PDMS¹⁶, ceux d'animation du débat et de gain en pertinence lors de la construction de la stratégie et des actions du PDMS.

¹⁵ Source : Cerema

¹⁶ On peut notamment enrichir les données générales du diagnostic des mobilités d'un PDMS par l'expérience individuelle. Par exemple en réalisant des focus group avec un petit nombre de personnes, et qui permettent de recueillir des perceptions, des comportements de mobilité, des besoins en mobilité. Ils peuvent également se faire dans l'espace public, et prendre la forme de visites de territoires ou de diagnostics en marchant, à vélo, ou en utilisant les transports collectifs.

Objectif pour la puissance publique	Informar, faire connaître		Affiner sa connaissance, son diagnostic			Animer, faire vivre le débat		Gagner en pertinence	
	Informar sur les enjeux et l'avancement du PDU	Vulgariser les aspects techniques des déplacements	Mieux connaître les pratiques de mobilité	Recueillir des observations de terrain	Identifier des besoins, des attentes	Favoriser le débat, l'expression pluraliste	Favoriser l'acculturation aux politiques de mobilité	Faire émerger des idées nouvelles	Vérifier l'acceptabilité de certaines mesures
Réunion publique	...	...		..	.	..			.
Groupe de travail thématique		...			...		.		
Atelier en mini-public		...	..	.	..	..	...	..	...
Enquête Internet	..		..	..	..			..	...
Enquête téléphonique	.		...	.	.				...
Conférence-débat		...			.	...	...		
Réseau social cartographique			.	..	..			..	
Diagnostic en marchant			.	...	..			.	

Dispositif

- assez adapté
- .. adapté
- ... très adapté

3.3.3 Retours d'expérience des territoires de l'AP PDMS, au stade d'avancement actuel de leurs projets de PDMS

Sont présentées ici des exemples de dispositifs mis en œuvre par les territoires, en plus de la concertation réglementaire, afin de mobiliser les partenaires et la population.

❖ La mobilisation des partenaires institutionnels

Exemples de dispositifs mis en place :

- Organisation d'échanges avec les **communes du territoire** : **entretiens individuels** avec chacune des communes lors du diagnostic du PDMS (CA de Castres-Mazamet) ; **ateliers de partage du prédiagnostic délocalisés** dans le ressort territorial de l'AOM, par secteurs, et avec les partenaires majeurs dont les grands employeurs (DPVA) ; intégration d'un certain nombre **d'élus de différents types de communes au comité des partenaires**, avec par exemple un représentant pour la ville centre, pour les communes urbaines, pour les communes périphériques, pour les communes rurales (CC Canton d'Erstein) ;
- Création d'un **collège institutionnel au comité des partenaires** incluant, en sus des communes du territoire : la Région, le Département. Outre ce collège de 9 personnes, le comité des partenaires comprend un collège d'employeurs publics et privés et de représentants des employeurs (8 personnes, dont les représentants des chambres consulaires), un collège de représentants des usagers, des associations, des structures d'aides à l'emploi, d'habitants (8 personnes) (CC Canton d'Erstein) ;
- **Invitation de la Région et du Département aux COPIL/COTECH** (CA de Nevers) ;
- **Entretiens individuels avec les AOM limitrophes** du ressort territorial, lors du diagnostic du PDMS (CC Canton d'Erstein) ;
- **Atelier avec les principales entreprises du territoire** pour évoquer le lancement du PDMS (CCRM) ;
- **Entretiens groupés avec différents partenaires locaux** : principaux employeurs publics et privés, AOM et communautés de communes limitrophes, associations des personnes

handicapées, associations de l'action sociale, acteurs du transport, instances publiques (Région, SM SCoT, Département, PETR) (CA Nevers) ;

- Intégration des **acteurs sociaux** et des **chefs d'établissements scolaires** à la démarche, en les invitant à des ateliers thématiques (CC Sablons, hors APPDMS).

Quelques retours des lauréats sur ces dispositifs :

Apports

- La participation des élus à la démarche, en particulier les élus de la collectivité AOM porteuse du PDMS, est indispensable. Il est nécessaire de favoriser leur mobilisation, dans des proportions raisonnables, en accord avec le calendrier institutionnel chargé ;
- La délocalisation d'ateliers dans plusieurs bassins du territoire permet une plus forte mobilisation des acteurs et une participation plus active des participants au regard des groupes plus restreints ;
- La participation des élus des communes du territoire, porteurs d'enjeux différents de ceux de la commune centre, enrichit le PDMS ;
- La bonne intégration des projets déjà lancés, au sein de la construction du PDMS, est une source supplémentaire de mobilisation des élus ;
- La contribution d'acteurs variés et nombreux permet de construire une stratégie de mobilité adaptée aux territoires ;

Points de vigilance

- L'invitation à ces différents dispositifs ne garantit pas la présence des acteurs, ou leur présence en nombre suffisant. Cela peut nuire à l'approfondissement nécessaire de certaines thématiques (exemple rencontré : absence de représentants du milieu scolaire) ;
- Un trop grand nombre de sollicitations à différents stades du PDMS peut fragiliser la bonne participation au fil des mois.

❖ **La mobilisation de la population**

Exemples de dispositifs mis en place :

- **Ateliers avec les habitants**, en phases de diagnostic et de construction des scénarios (Nevers) ;
- À défaut d'échanges directs avec certains publics fragiles, qui peuvent être difficiles à mobiliser, association du **CIAS** (Centre intercommunal d'action social), acteur-clé du domaine social (Bar-le-duc) ;
- Sollicitation du comité de concertation citoyen du PCAET, avec l'organisation d'un comité spécial "mobilité" (DPVA) ;
- Enquête mobilité en ligne auprès de la population (DPVA).

Quelques retours des lauréats sur ces dispositifs :

- La communication amont est essentielle et doit permettre d'aller au plus près des habitants (par exemple en participant à des événements locaux où on les informe avec des flyers commentés) ;
- Les représentants des habitants sont parfois durs à mobiliser, notamment dans le cadre du comité des partenaires (dans certains territoires il y a eu très peu de réponses lors de l'appel à candidatures), bien qu'ils fassent partie des acteurs à y intégrer obligatoirement.

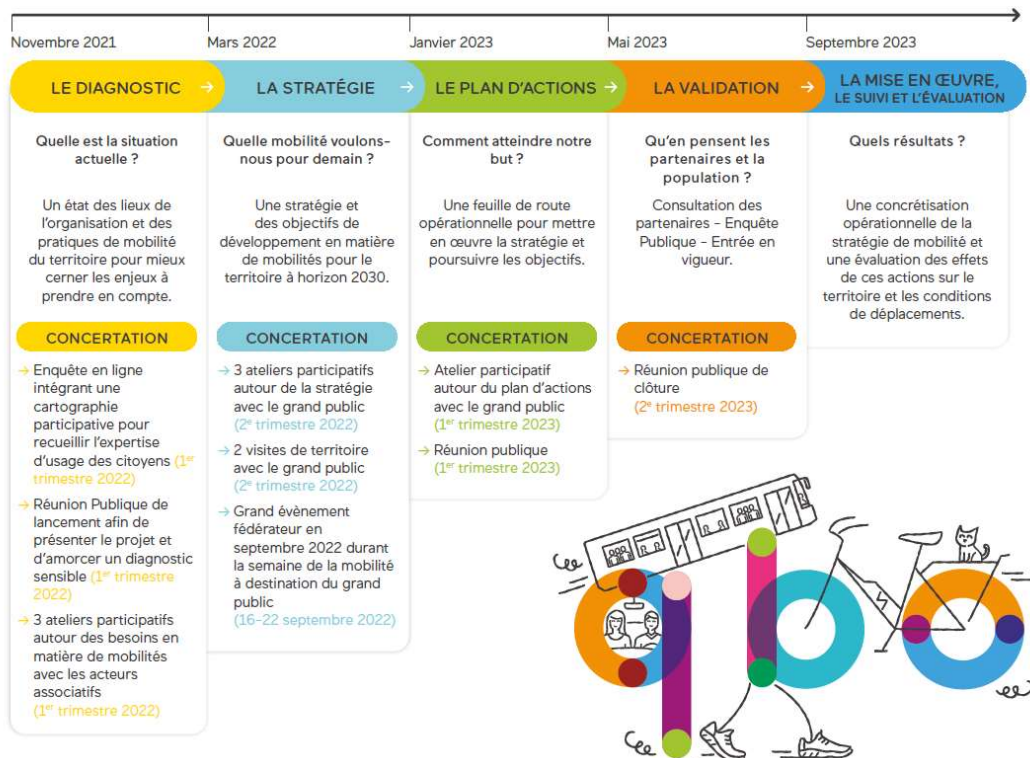
Exemple d'une démarche de concertation diversifiée dans ses objectifs et ses dispositifs

La communauté d'agglomération de **Quimper Bretagne Occidentale** (QBO) a mis en œuvre, pour la concertation de son PDMS, des dispositifs nombreux et variés, tout au long des différentes étapes d'élaboration du PDMS : aux moments du diagnostic, de la stratégie, du plan d'actions, de la validation.

Certains de ces dispositifs sont assez classiquement mobilisés dans les démarches d'élaboration des PDMS, comme l'enquête en ligne ou la réunion publique en début de procédure. L'expérience de QBO montre toutefois qu'il est possible de les faire évoluer ou de les dynamiser (par exemple en recourant à un temps de ciné-débat à partir de courtes séquences vidéo pour animer une partie de la réunion publique).

D'autres dispositifs sont plus rarement utilisés dans les démarches de mobilité. C'est le cas des visites de territoires qui ont été effectuées à vélo ou en transport collectif, d'un atelier de cartographie participatif ou encore d'une animation ludique autour des arbitrages à faire en matière d'actions de mobilité.

La diversité de ces dispositifs a permis de mobiliser les partenaires et des publics variés aux différentes étapes d'élaboration du PDMS.



Grandes étapes et dispositifs de concertation mis en œuvre, élaboration du PDMS de Quimper Bretagne occidentale

3.3.4 Point focal : les acteurs de la mobilité touristique

Avec la mobilisation des partenaires et la multimodalité, la mobilité touristique est un des trois des axes thématiques qui avaient initialement été retenus au début du partenariat AP PDMS. Au stade d'avancement actuel des projets de PDMS des 6 territoires du partenariat, ce thème ne semble pas avoir pris une place prioritaire dans les sujets à travailler. Il est néanmoins intéressant de l'aborder à minima sous l'angle de ses acteurs, qui font partie des partenaires à associer au PDMS dans les villes moyennes qui ont des enjeux touristiques.

La France est une des premières destinations touristiques mondiales, et de loin la première pour les Français. Ainsi de nombreuses AOM sont confrontées à la problématique de la mobilité liée au tourisme.

L'afflux touristique qu'il soit estival, hivernal ou tout l'année permet de redonner un souffle économique à certaines communes mais a également des conséquences sur les sites et villes touristiques les plus fréquentés. À l'échelle de la France, c'est 80% de l'activité touristique qui se concentre sur 20% du territoire.

Cela a bien souvent des impacts directs sur le fonctionnement de ces territoires et la vie des habitants : saturation des espaces publics et ruelles dans les communes, stationnement et parkings mal calibrés, congestion routière sur des accès non adaptés à cette affluence touristique, problèmes de sécurité routière et des conflits d'usage (notamment entre voitures et modes actifs) et offre de mobilité alternative à la voiture non adaptée aux besoins de tous les publics (fréquence, amplitude...).

En matière de transports collectifs, dans les villes touristiques moyennes on constate des situations contrastées : dans certains cas une dégradation du service lors des périodes de vacances, dans d'autres un renforcement, et parfois la mise en place de navettes estivales pour éloigner les automobiles des sites très attractifs ou des centres-villes. Des initiatives complémentaires sont prises pour accompagner les déplacements des touristes dans leurs visites et balades touristiques sur le territoire : développement des itinéraires cyclables, piétonisation temporaire des centres-bourgs, mutualisation et réglementation des parkings automobiles, augmentation du nombre de stationnement des vélos....

Coopération entre acteurs, gouvernance dédiée et intégration dans un projet de territoire¹⁷ sont cependant des impératifs, afin de ne pas subir les effets négatifs potentiels d'une telle mobilité. Le PDMS est le socle d'action pour apporter une réponse globale, diverse et prospective ; et il offre un bon espace d'échange entre acteurs des déplacements et du tourisme.

Ces acteurs, de différentes natures, composent **un écosystème complexe** dans lequel on peut retenir :

- des collectivités

La région agit avec les transports régionaux. Elle est aussi confrontée à des enjeux d'intermodalité avec les transports nationaux (à l'interface entre la mobilité du quotidien des touristes et la mobilité pour accéder à son lieu de villégiature depuis l'extérieur du territoire), les transports locaux, les véhicules

¹⁷ Les initiatives pour la mobilité touristique peuvent aussi bénéficier aux habitants pour leur mobilité régulière. DPVA souhaite ainsi intégrer « la Vigne à Vélo », un itinéraire de 20 km de voies vertes à usage touristique, dans le projet de territoire pour les déplacements quotidiens des habitants.

individuels, les modes actifs. La région favorise par exemple de plus en plus l'emport des vélos dans les transports régionaux (cars et trains).

Les AOM locales sont en charge de la coordination du bouquet de services de mobilités de leur territoire, à disposition des mobilités du quotidien mais aussi des mobilités touristiques.

Les PNR, dont les vocations recoupent la protection de la nature mais aussi sa découverte de manière respectueuse, promeuvent le tourisme durable et sont ainsi impliqués dans l'écomobilité.



L'aiguillage, maison de l'écomobilité et du tourisme durable du PNR Haute-vallée de Chevreuse

- des organismes de tourisme

Les **offices de tourisme**, les comités et agences régionaux et départementaux du tourisme, ont un rôle clé en matière d'information, de proposition de services pour satisfaire les besoins touristiques, notamment en matière de mobilité. Ils promeuvent un bon accès à leur territoire, des déplacements satisfaisants et durables à l'intérieur de celui-ci, et parfois mettent en place des services de locations de vélos. Ainsi, l'office du tourisme de Vallon-Pont-d'Arc promeut les déplacements à vélo, l'accès aux sites touristiques à pied ou en navettes à partir de son siège.

Les établissements touristiques, les **gestionnaires de sites** sont confrontés aux enjeux d'accès à leur emplacement, et d'accueil des flux touristiques. Ils s'impliquent ainsi dans la mobilité touristique durable, pour satisfaire la demande des visiteurs en services plus vertueux, plus confortables et plus efficaces ; mais aussi pour lutter contre la surfréquentation. Le Réseau des grands sites de France développe ainsi l'offre « Escapade sans voiture », qui permet de composer des séjours comprenant l'accès au territoire, aux sites touristiques et aux hébergements dans le territoire en utilisant exclusivement les transports collectifs et les modes actifs.

- des opérateurs et acteurs privés, spécialisés ou non dans le tourisme

Les **hébergeurs** de toute taille, y compris les bailleurs particuliers, intègrent dans leur offre l'information sur l'accès au lieu et les déplacements dans le territoire, et fréquemment proposent ou promeuvent des services de mobilité.

Les transporteurs et opérateurs de services de mobilité adaptent leur offre aux besoins des mobilités touristiques. Ceux-ci comprennent la desserte de lieux spécifiques, des périodes et des horaires adaptés, une offre tarifaire spécifique, parfois des offres en lien avec les hébergeurs professionnels.

Dans son projet de **PDMS**, la **communauté de commune de Serre-Ponçon** (CCSP) développe la mobilité touristique à travers différentes actions, en lien avec les acteurs concernés :

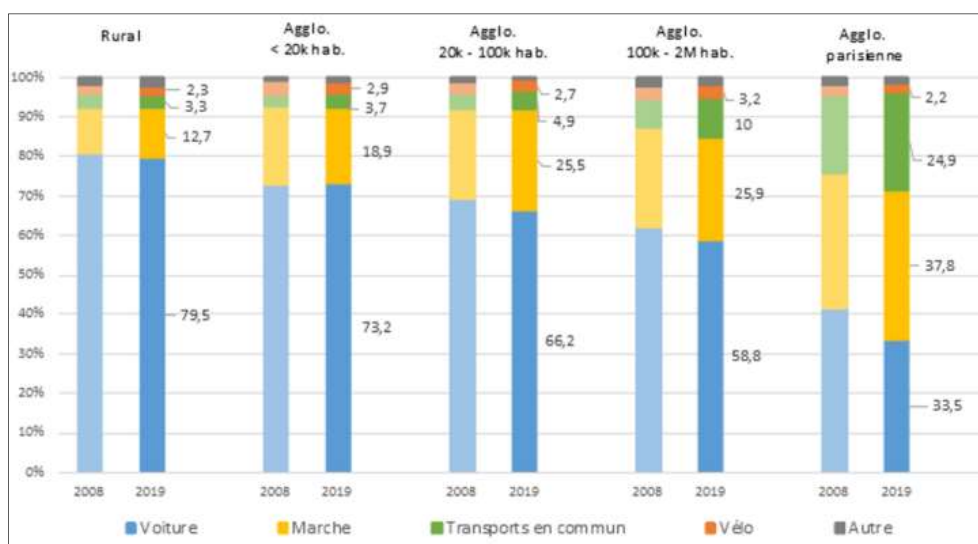
- « mieux intégrer les accès aux stations dans le parcours client », en mettant avant le train. Outre la CCSP, cette action implique la SNCF, la Région, les offices de tourisme et les stations, les opérateurs de covoiturage ;
- « desservir les lieux de loisir en saison estivale » au moyen de navettes. Outre la CCSP, cette action implique les opérateurs de transport et la DIR (Direction Interrégionale des routes) pour l'étude des aménagements ;
- « étendre la gamme du vélo loisir », dont la réalisation reporte fortement sur les offices du tourisme en matière de communication et de promotion des itinéraires ;
- « faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité » au moyen de la création d'un guide, de la formation des ressources locales, de la création d'une marque de mobilité locale. Cette action vise les usagers locaux mais aussi les visiteurs, et concerne les différents organisateurs de services de mobilité.

3.4 La multimodalité : quelles solutions de mobilité ? (axe thématique de l'AP PDMS)

Le rôle du PDMS est notamment de développer un bouquet de services et d'actions de mobilité cohérent à l'échelle de son territoire, dans une perspective de changement des pratiques de mobilité et d'accès à la mobilité pour tous, s'inscrivant dans l'esprit de la loi d'orientation de 2019. En villes moyennes, les transports collectifs constituent souvent l'ossature de ce bouquet, qui est complété par différentes solutions de mobilité. Nous analyserons principalement **des solutions de transports collectifs**, qui répondent bien aux besoins des différents publics, à travers des réalisations des territoires de l'AP PDMS ; mais aussi le recours au **covoiturage**, et, à travers les témoignages des territoires, **d'autres alternatives de mobilité telles que les modes actifs**.

3.4.1 Les transports collectifs, élément majeur du bouquet de services de mobilité : exemples de réalisations des territoires de l'AP PDMS

Les transports collectifs sont très souvent présents dans les villes moyennes, mais on observe qu'ils peuvent peiner à trouver une clientèle suffisante pour prendre une part conséquente dans les déplacements des usagers. Cela peut être lié à une offre de service incomplète (par exemple avec une amplitude horaire non adaptée, le manque de certaines dessertes, des ruptures de charge trop importantes...) et qui ne répond pas à tous les besoins des habitants et notamment à ceux des jeunes et des actifs. Il est alors plus dur d'y pallier en mobilisant des financements massifs, que dans les grandes agglomérations.



Évolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019¹⁸

On peut tirer du graphique ci-dessus, présentant l'évolution des parts modales des principaux modes lors de la dernière décennie, deux enseignements en particulier : d'une part la voiture occupe aujourd'hui une place prépondérante dans les zones rurales et les agglomérations de moins de 100 000 habitants. D'autre part la différence s'explique principalement par un plus faible usage de la marche,

¹⁸ Source : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).

mais surtout des transports collectifs. Pour ces territoires leur usage n'a quasiment pas évolué de 2008 à 2019.

Il est pourtant possible de mener des actions efficaces et de faire augmenter la fréquentation de son réseau en le faisant évoluer, même lorsqu'il est déjà bien établi (exemple de Nevers), ou encore en explorant d'autres volets des transports collectifs, tels que le transport à la demande (exemple de la Dracénie) et la gratuité (exemple de Castres-Mazamet).

❖ Exemple d'un réseau bien établi et qui évolue : Tanéo, Nevers agglomération

Issu d'un schéma de transports initié en 2015, il est aujourd'hui **clairement composé et hiérarchisé**, avec des services structurants (2 lignes majeures cadencées, 3 lignes complémentaires et 4 lignes péri-urbaines) et des services complémentaires.

Il a connu une forte évolution en 2020, lors de laquelle il a été doté de **services complémentaires** tels que TAD, navette de centre-ville, services nocturnes, services PMR, "Cultur'bus" (navettes gratuites à la fin des spectacles ou des événements sportifs), locations de vélos et trottinettes. Un effort particulier sur les **aménagements urbains** a permis d'augmenter ses performances et son aménité pour les usagers. Il a par ailleurs été doté d'**outils numériques performants** notamment un système billettique varié et une information voyageurs en temps réel.

La fréquentation est au rendez-vous, et a dépassé les 3,2 millions de voyages en 2021 (pour 2,9 millions en 2015). Le but aujourd'hui est de poursuivre l'incitation au report en modal, en cohérence avec la stratégie de mobilité qui sera mise en œuvre avec le PDMS.

❖ Le transport à la demande (TAD), une forme spécifique de transports collectifs¹⁹ : Ted Petit Bus, Dracénie Provence Verdon agglomération

Complémentaire au service de transport régulier, il est doté de 7 véhicules :

- 2 véhicules de 22 places et un minibus de 9 places sur le TAD Nord
- 2 minibus de 9 places et un de 22 places pour le TAD Sud
- Un véhicule de 22 places pour le TAD urbain.

Le TAD attire en particulier des **actifs**, mais aussi d'**autres publics** (personnes âgées, touristes, ainsi que spectateurs du théâtre de Draguignan en soirée, qui sont spécifiquement ciblés). La desserte est soutenue, étendue en 2019 à toutes les communes, avec aujourd'hui **plus de 400 arrêts** sur le territoire. La communication auprès des usagers est une des clés du succès. Sa fréquentation globale est en augmentation chaque année. Son coût annuel est de 920 k€, un peu moins de **10% du budget transports**.

Le transport à la demande est composé de 2 types de services : le TED Petit Bus : desservant en priorité les communes non-desservies par le réseau TedBus interurbain – les reliant au réseau TedBus « régulier » et le TED Petit Bus Théâtre : pour assister à des événements culturels.

Le TAD comprend 3 secteurs : nord, sud et Draguignan. Le TAD de Draguignan a connu une hausse de fréquentation entre 2021 et 2022, mais les deux autres secteurs sont plutôt en baisse. Néanmoins le TAD Nord, est de loin le service avec le plus de succès. Sa fréquentation s'approche de celle de la ligne régulière vers Le Muy et dépasse la fréquentation de la ligne régulière vers Lorgues. Ce qui

¹⁹ Sur le sujet du transport à la demande, voir également les réflexions des participants dans le paragraphe 4.3.3 ci-dessous

s'explique certainement par l'absence de desserte des lignes régulières sur le secteur nord et témoigne donc de l'importance de ce service pour le nord du territoire.

❖ Pourquoi pas la gratuité ? L'expérience du réseau Libellus à Castres-Mazamet

La gratuité totale du réseau a été expérimentée puis pérennisée à partir de 2009. L'élément déclencheur a été le **constat d'un réseau initialement peu utilisé, et coûteux même avec une tarification**. La navette de centre-ville obtenait par ailleurs de bons résultats. Les objectifs de la gratuité sont ici une plus forte fréquentation des transports en publics, et donc une **diminution du trafic et de la pollution automobile**, de la consommation des énergies fossiles ; ainsi qu'une **offre adaptée aux personnes à bas revenus**.

Le résultat est satisfaisant pour l'AOM. Au moment du passage à la gratuité la fréquentation a augmenté de 80% sur le Castrais et de 200% sur le Mazamétain, et s'est stabilisée depuis. Il n'y a pas eu d'effet négatif d'augmentation des incivilités. Ces résultats ont permis de lancer une refonte et un développement du réseau. Il a été étendu en 2013, permettant de desservir plus finement les lieux de résidence et les lieux de travail. Il comporte aujourd'hui 10 lignes régulières et 2 navettes de centre-ville 1 service de TAD « Taxi Libellus » composé de 17 lignes desservant les communes rurales et 1 service « Mobi Libellus » pour les Personnes à Mobilité Réduite.

Différents types de mesures de gratuité existent (totale ou partielle) et peuvent donc être parfois avantageuses, sous réserve d'étudier bien entendu au préalable, l'impact des différents scénarios possibles (notamment sur l'équilibre financier du réseau de transport).

Ces trois exemples illustrent la variété des développements possibles des transports collectifs, qui constituent le socle du système de mobilité multimodal d'une ville moyenne. Dans ces cas précis, les projets cités ont été déployés avant l'élaboration du PDMS. Ils pourront évoluer et seront orchestrés avec les autres services et actions de mobilité mises en œuvre dans le PDMS.

3.4.2 Point focal sur le covoiturage courte distance

❖ Des enjeux forts pour la mobilité d'aujourd'hui

Composante importante du bouquet de services de mobilités dans un territoire, le covoiturage courte distance s'appuie sur des pratiques anciennes, très diversifiées. Il est intéressant de le développer avec les moyens d'aujourd'hui.

Les enjeux sont forts en matière de **lutte contre le monovoiturage**, et de ce fait, peut contribuer à lutter contre le changement climatique, à une meilleure qualité de l'air et un cadre de vie plus apaisé, en diminuant le trafic automobile. Pour les usagers, il permet des **économies dans le budget consacré aux transports**, ou encore de disposer d'une **alternative de mobilité supplémentaire pour les personnes sans véhicule**. Il renforce ainsi le droit à la mobilité pour tous.

Une piste importante est l'utilisation du covoiturage pour les trajets domicile-travail réguliers. En ce sens, dans un PDMS intégrant des initiatives de covoiturage, il est recommandé d'associer les **employeurs du territoire**. Leur apport sera intéressant au moment du diagnostic, mais également pour coordonner avec eux les actions en matière de covoiturage. Ils peuvent même être impliqués directement, par exemple en matière d'information et d'animation dans leur entreprise. Cela peut déboucher sur la création d'une communauté de covoitureurs dans l'entreprise, voire d'un Plan de mobilité employeur

(PDME). Ainsi le covoiturage constituer un axe de travail spécifique du comité des partenaires ou plus globalement, des instances de concertations dédiées au PDMS.

Dans le PDMS, un autre enjeu pour le covoiturage est de travailler en **complémentarité avec le réseau de transports collectifs**. Le covoiturage peut par exemple œuvrer à la complémentarité spatiale du réseau de TC : être développé dans des portions de territoire non desservies par les lignes de transports collectifs (en créant par exemple des « lignes de covoiturage ») ; ou encore être mobilisé comme moyen d'accès aux transports collectifs, en créant aux arrêts de TC des lieux d'intermodalité comprenant des places de stationnement ou de dépose dédiées aux véhicules pratiquant le covoiturage. Cette complémentarité doit être réfléchie, programmée, coordonnée avec les gestionnaires de voirie par l'AOM, et pour ce faire le PDMS est un outil très pertinent.

Lorsque le covoiturage est développé comme un réseau de transports, de manière opérationnelle outre le **service** à mettre en œuvre (notamment au moyen de subventions et d'incitations financières), il est nécessaire de réaliser **des aménagements** et de prévoir une **animation** dédiée. Là encore, le PDMS et les instances de concertation et de pilotage associées sont idéales pour organiser cette coordination.

❖ **Un exemple inter-AOMs : st'hopla, PETR de Bruche Mossig**

Le covoiturage peut être pertinent à plusieurs échelles. Ici, il a été développé à celles de 3 AOM, avec l'aide du PETR.

Le projet s'est bâti en plusieurs étapes:

- Développer une marque et un visuel identifiables
- Choisir des lieux d'arrêts dans chacune des communes, en concertation avec les usagers
- Définir un modèle territorial, précisant notamment les grands axes du service et son coût
- Mettre en place une animation et une communication soutenues
- Choisir une application numérique

Aujourd'hui la mise en relation entre conducteur et passager se fait via l'application numérique. Le conducteur reçoit 2 € par trajet de moins de 30 km, le passager paye 1€. En complément, dans les 68 communes sont déployés plus de 200 panneaux d'arrêts dédiés, accessibles à pied ou à vélo. Ils peuvent également faciliter la pratique de l'autostop pour ceux qui le souhaitent.

3.4.3 Quelques points de vue des 6 territoires de l'AP PDMS sur différents services de mobilités

Le vélo

Comme dans tous les projets de PDMS, le vélo est très plébiscité par les territoires de l'AP PDMS, en termes d'infrastructures (itinéraires et stationnement sécurisés, continuités) mais aussi de services (location, réparation).

Son développement est pertinent dans la plupart des territoires. Certaines dessertes peuvent faire exception, par exemple pour des utilisateurs du quotidien dans des parties de territoires reculées ou marquées par le relief.

La mise en œuvre des projets d'aménagements peut poser différentes difficultés. La question de la compétence voirie, appartenant souvent dans de grandes proportions au Département et aux communes du territoire, est un enjeu fort. Une communauté d'agglomération peut même ne pas avoir de compétence voirie (excepté dans les zones d'activités communautaires). Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de nouveaux projets d'aménagements peuvent de plus se révéler difficiles sur des territoires tendus foncièrement, et la nécessité de passer par des procédures d'expropriations se révèle lourde, longue et coûteuse lorsque les négociations amiables n'aboutissent pas.

En revanche le PDMS permet de clarifier la gouvernance de l'écosystème vélo, en précisant qui est maître d'ouvrage et qui finance les opérations prévues.

Le fait de définir la stratégie vélo dans le PDMS est par ailleurs bénéfique, même quand il existe déjà un schéma directeur cyclable. Cela permet de le compléter, d'améliorer la qualité de service, d'élargir la stratégie en incluant par exemple la promotion de la mobilité des scolaires à vélo.

Le vélo est également cité comme facteur potentiel d'intermodalité, en mettant en avant conjointement les lignes de bus et le stationnement vélo aux arrêts. Le PDMS est un vecteur très opportun pour mettre en avant cette intermodalité.

La marche

Sa pertinence comme solution de mobilité est reconnue par tous les pilotes techniques des PDMS des territoires partenaires de l'AP PDMS. Un des besoins est de limiter les coupures et de créer des cheminements piétons sécurisés liant les principaux pôles générateurs de trafics (comme par exemple les groupes scolaires, les Zones d'Activités) et les points d'intermodalité²⁰. Chez les élus elle en revanche parfois appréhendée comme solution de mobilité à part entière, uniquement par ceux qui sont en charge de la mobilité.

Une stratégie pour la marche n'étant pas toujours aisée à définir, elle est très souvent prise en compte dans l'enjeu d'apaisement des hameaux et centre-bourgs avec l'aménagement de zones de rencontre, rues piétonnes (temporaires ou non les jours fériés et vacances), voire des enjeux plus transversaux d'attractivité des centralités.

Ici aussi la question des détenteurs de la compétence voirie est importante. Il n'est pas évident pour l'AOM d'imposer aux communes une vision de la stratégie pour la marche, la réalisation des aménagements incombant souvent aux communes.

Pour ces raisons le PDMS est un vecteur important pour définir les ambitions du territoire pour promouvoir la marche, pour définir les moyens et outils que l'on peut se donner à l'échelle collective, et au service des communes.

Le transport à la demande²¹

Il est considéré par les territoires de l'AP PDMS comme fortement pertinent, en particulier pour des zones difficiles à desservir en bus réguliers.

Il peut rencontrer des difficultés comme des réussites. Il peut être géré de différentes manières, être externalisé, faire l'objet d'un partenariat avec des taxis locaux (pas toujours faciles à mobiliser, d'où l'enjeu de la concertation et de l'association des acteurs à la réalisation du PDMS).

²⁰ La marche est aussi un mode de transport récurrent dans les déplacements intermodaux. Il y a un enjeu fort d'accès aux différents services de mobilité par la marche, comme par le vélo.

²¹ Cf. aussi supra en § 3.4.1 l'exemple de mise en œuvre de TAD en Dracénie

Dans tous les cas il est recommandé de bien étudier le projet et son coût (notamment en cas de recours aux taxis), y compris son expansion en cas de succès, et de commencer par une expérimentation. Le PDMS est un bon cadre pour lancer et évaluer une telle action, en définissant communément les objectifs, les moyens et la méthode que les acteurs du territoire se donnent pour avancer ensemble sur un tel projet.

Une expérimentation de TAD est par ailleurs un bon moyen d'initier progressivement une démarche de création de transports collectifs lorsqu'il n'y en pas sur le territoire. Le financement de la création d'un nouveau réseau étant parfois difficile à couvrir pour certains territoires, même avec une hypothèse de versement mobilité.

Et avant la création d'un service de transports, la phase d'expérimentation de TAD peut servir déjà à étudier la prérennisation de ce TAD, et à communiquer pour faire connaître ce service auprès des usagers.

La mobilité électrique

Dans les projets de PDMS des 6 territoires, elle ne fait pas l'objet de développements spécifiques. En termes d'accès à la ressource, il est possible de s'en remettre au secteur privé (de même que pour l'approvisionnement en carburants), et en termes de stratégie au Schéma départemental de développement des infrastructures de recharges électriques – s'il en existe un.

Le coût important des infrastructures, et des véhicules pour les usagers, ainsi que la compétence communale (qui peut être transférée à l'AOM, mais aussi au syndicat départemental d'énergie) sont également des raisons qui peuvent expliquer l'absence de la thématique dans les PDMS étudiés ici.

L'**autopartage** et la **mobilité solidaire** sont considérés par les 6 partenaires comme pertinents sur leurs territoires.

Aux stades d'avancements respectifs de chacun, ils sont abordés dans certains des projets de PDMS. Pour l'autopartage sous forme de création d'un service, ou d'extension d'un service existant. Pour la mobilité solidaire, sous forme notamment de soutien à la création d'une association de transport solidaire, d'expérimentation d'un service de réseau solidaire, de mise en place de tarification solidaire.

4 CONCLUSION

Le travail effectué pour l'élaboration de son PDMS par chacune des collectivités partenaires, ainsi que les échanges et les réflexions en commun, ont permis d'approfondir les connaissances sur ce processus.

Dès lors, il est intéressant d'en dégager des points saillants, à destination des territoires de villes moyennes qui réalisent leur Plan de mobilité simplifié.

Éléments majeurs à prendre compte pour l'élaboration d'un PDMS en ville moyenne

Sur la base des PDMS des collectivités partenaires

- Les villes moyennes possèdent souvent déjà des services de transports collectifs. Un enjeu fort dans ce cas est de passer d'une logique de développement de ce seul réseau à celle de son intégration, avec le PDMS, dans un système plus complet mobilisant les autres solutions de mobilité (covoiturage, autopartage, services de mobilité active, etc).
- Avant de se lancer, il est nécessaire de bien faire l'état des lieux de l'offre de mobilité existante, des projets, des autres démarches traitant de mobilité ; et également de faire le point sur les acteurs déjà impliqués, ainsi que les nouveaux à associer au PDMS.
- Afin de programmer la charge de travail et d'anticiper les enjeux de coordination, il est important d'évaluer précisément les tâches que la collectivité souhaite réaliser en régie pour l'élaboration du PDMS, et celles qui seront confiées à un prestataire ou à un partenaire externe.
- Le cas échéant, il est recommandé de recruter un prestataire externe en fonction de son expérience mais aussi de sa faculté à s'adapter aux spécificités du territoire, à intégrer les enjeux locaux, à être à l'écoute des attentes des acteurs locaux.
- La communication sur le projet est nécessaire dès le début de la démarche. Les parties prenantes en matière de mobilité doivent de plus être impliquées dans l'élaboration du PDMS, en sus de la concertation officielle, avant la rédaction du plan d'action. En effet les partenaires institutionnels et opérateurs sont susceptibles d'être directement concernés par la suite dans la mise en œuvre des actions. La population, ainsi que ses représentants (acteurs socio-économiques, associatifs, porte-parole des habitants et usagers), doivent également être associés à la construction du projet, pour un PDMS plus pertinent et plus efficace.
- Les élus sont un moteur fort pour l'élaboration du PDMS. Il est indispensable de veiller à des échanges réguliers et proportionnés avec eux, pour maintenir leur engagement et leur soutien, en phase avec leur mandat.
- En termes de méthodologie, le diagnostic doit être approfondi et partagé. La définition de la stratégie, pièce centrale du PDMS, ne doit pas être négligée, en particulier en villes moyennes où les enjeux peuvent être très diversifiés. Le plan d'actions doit être réaliste sur le plan budgétaire.
- En termes de solutions alternatives de mobilité, le vélo est pertinent et largement soutenu dans les PDMS des villes moyennes. Outre son organisation comme mode de déplacement à part entière, le PDMS permet de mettre en avant ses fonctions d'intermodalité avec les transports collectifs, d'organiser sa promotion auprès des publics potentiels, et d'organiser le déploiement des infrastructures et services en partenariat avec les acteurs qui mettront en œuvre ces infrastructures et services.

Le covoiturage peut jouer un rôle de complémentarité avec les transports collectifs. Cette dimension est à appréhender dans le PDMS. Le PDMS pourra permettre d'associer à la

réflexion, pour ce qui concerne les trajets domicile-travail, les employeurs du territoire et leurs représentants.

La marche est reconnue comme essentielle à l'échelle des territoires de villes moyennes, mais confrontée à certains défis : il est estimé difficile par les techniciens de définir une politique spécifique à ce mode, et – de même que pour le vélo – il est nécessaire de partager la stratégie avec les différents gestionnaires de voirie. Le PDMS permet d'œuvrer en ce sens.

Le transport à la demande est pertinent en particulier pour les secteurs mal desservis. Le PDMS offre un cadre approprié pour lancer et évaluer ce type d'initiatives, qui peuvent aussi servir d'expérimentations pour de futures lignes régulières si cela s'avère pertinent.

- Les villes moyennes avec des enjeux touristiques sont confrontées à des défis en matière de mobilité. De nombreux acteurs du tourisme et de la mobilité sont impliqués, tels que les collectivités locales, les offices du tourisme, les opérateurs privés. Pour des solutions de mobilité durables et efficaces, leur collaboration est indispensable. Le PDMS permet de l'orchestrer.

5 BIBLIOGRAPHIE

- Guide méthodologique « Le plan de mobilité simplifié. Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux »
https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/21675/le-plan-de-mobilite-simplifie-un-outil-souple-et-strategique-pour-organiser-les-mobilites-dans-les-v?_lg=fr-FR ;
- Documents des quatre webinaires de l'AP PDMS : dans les dossiers
 - « Le plan de mobilité simplifié : les outils du Cerema »
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-outils-du-cerema> ;
 - « Plans de mobilité simplifié en villes moyennes »
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/appele-partenaires-plans-mobilites-simplifiees-villes-moyennes> ;
- Documents du Rendez-vous Mobilités du Cerema (webinaire) « Mobilités touristiques durables - Les clefs de la réussite », du 8 février 2024 :
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilites-touristiques-durables-clefs-reussite-retour-rendez> ;



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN