SUJET NATIONAL POUR L'ENSEMBLE DES CENTRES DE GESTION ORGANISATEURS

CONCOURS INTERNE ET DE 3ème VOIE
DE TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2ème CLASSE

SESSION 2012

EPREUVE

Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

SPECIALITE : DEPLACEMENTS, TRANSPORTS

A LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

Ce document comprend : un sujet de 2 pages, un dossier de 21 pages.

- **Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif ni dans votre copie, ni dans tout document à rendre (nom ou un nom fictif, signature ou paraphe, numéro de convocation...).**
- **Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) autre que celle figurant le cas échéant sur le sujet soit dans le dossier ne doit apparaître dans votre copie.**
- **Seul l'usage d'un stylo soit noir soit bleu est autorisé (bille, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.**

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.

Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Vous êtes technicien principal territorial de 2ème classe, responsable des déplacements au sein des services techniques d'une Communauté de communes de 40 000 habitants située dans la deuxième couronne d'une métropole importante dont l'agglomération centre a déjà un site de covoiturage.

La Communauté de communes est composée d'un bourg centre ancien entouré de nombreuses zones d'habitat dispersées sous forme de lotissements, et de communes plus rurales dans lesquelles l'habitat diffus est également très présent. La commune centre offre tous les services de proximité pour la vie courante, commerces de proximité, piscine, collège.

40% des actifs de cette Communauté de communes travaillent dans l'agglomération centre de la métropole. Les autres actifs travaillent dans leur commune ou dans les zones industrielles de la Communauté de communes, dans un rayon de 20km. Les zones industrielles se sont constituées en association.

Les habitants ont un potentiel fiscal faible.

La Communauté de communes n'est pas desservie par le TER, mais par les transports en commun non urbains du département.

La Communauté de communes s'est engagée dans la constitution d'un plan climat énergie territorial.

Les établissements publics d'éducation supérieure sont situés dans l'agglomération centre, ainsi que les grandes structures de culture et de loisirs (complexes de cinéma, stade, opéra etc.). Cette même agglomération centre a mis en place un réseau performant de Transports en Commun Urbains (T.C.U.) qui ne dépasse pas ses limites.

Les élus de la Communauté de communes souhaitent mettre en place une offre de covoiturage pour suppléer au manque de transports en commun.

Dans un premier temps, le Directeur général des services techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à partir des documents ci-joints, un rapport technique présentant l'intérêt du covoiturage au vu des caractéristiques du territoire.

12 points

Dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un ensemble de propositions qui sera présenté aux élus de la Communauté de communes, sur l'opportunité, l'organisation et les aménagements d'une offre de covoiturage.

Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.

8 points

Documents du dossier :

Document 1 :	Les nouvelles mobilités périurbaines (extraits) : introduction *Centre d'analyse stratégique, février 2012*	**4 p.**
Document 2 :	Signalisation des aires de covoiturage *Département de la Drôme, 2012*	**2 p.**
Document 3 :	L'intérêt du covoiturage pour un Département *Département du Rhône, février 2010*	**5 p.**
Document 4 :	Les nouvelles mobilités périurbaines (extraits) : les différentes formes de covoiturage *Centre d'analyse stratégique, février 2012*	**3 p.**
Document 5 :	Vulnérabilité énergétique *Agence d'urbanisme de Lyon, 2009*	**1 p.**
Document 6 :	Site de covoiturage du PSG *Site internet, mars 2012*	**1 p.**

Document 7 :	Aides financières de l'ADEME *Site internet de l'ADEME, mars 2012*	**1 p.**
Document 8 :	Les nouvelles mobilités périurbaines (extraits) : des dynamiques locales d'innovation initiées par les acteurs territoriaux *Centre d'analyse stratégique, février 2012*	**3 p.**
Document 9 :	Se déplacer autrement / Le covoiturage : un domaine d'intervention de l'ADEME *Site internet de l'ADEME, mars 2012*	**1 p.**

Ce document comprend : un sujet de 2 pages, un dossier de 21 pages.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents volontairement non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

Les nouvelles mobilités périurbaines (extraits) : introduction, *Centre d'analyse stratégique, février 2012*

Le Premier ministre :

Centre d'analyse stratégique
Développement durable
Rapports et documents février 2012

Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux

Avant-propos

Nous sommes aujourd'hui confrontés dans nos déplacements à de multiples enjeux : la congestion dans les grandes villes, le changement climatique, le renchérissement des prix de l'énergie qui pèse sur le budget de ceux qui sont obligés de se déplacer en voiture et les considérations liées à l'équité sociale. Ce constat confirme l'urgence de repenser la place de l'automobile dans notre société.

Si notre système automobile ne peut plus être considéré comme durable sous sa forme actuelle, c'est d'abord parce que le mode d'usage de l'automobile est incompatible avec les exigences énergétiques et environnementales. Les émissions de gaz à effet de serre du transport ont augmenté de près de 20 % depuis 1990 ; notre parc automobile a doublé en une trentaine d'années, de même que nos déplacements en voiture ; notre mode de consommation et d'utilisation de l'automobile n'est pas exportable dans les pays émergents. En outre, le modèle automobile accentue dans certains cas la fragilisation des populations défavorisées, notamment si l'on prend en compte la perspective d'une croissance des coûts de l'énergie. Nous sommes confrontés à une spirale de la dépendance automobile. Cette spirale tend à exclure certaines catégories de personnes : les handicapés, les personnes âgées, les enfants, les adolescents et, naturellement, les ménages les plus défavorisés. Il faut donc offrir des alternatives aux territoires à faible densité, comme les territoires périurbains et ruraux. Le développement de services de mobilité à un prix raisonnable, peu sensibles aux crises et accessibles au plus grand nombre constitue pour nous tous un défi majeur.

L'organisation de nos territoires et de nos modes de vie ne doit donc plus être déterminée par l'usage exclusif de l'automobile. Il s'agit de penser la mobilité autrement pour faciliter l'organisation de territoires et de modes de vie soutenables, pour trouver de nouvelles marges d'adaptation, pour offrir des solutions de mobilité à tous.

Le système automobile sera confronté dans le futur à plusieurs ruptures, déjà en œuvre pour certaines :

- la voiture ne fait plus autant rêver, notamment les jeunes générations. Aujourd'hui, beaucoup de Français semblent prêts à la louer ou à la partager plutôt qu'à l'acheter. Dès lors, la notion de service et d'usage prendra une place de plus en plus importante et entraînera sans doute un nouveau partage de la chaîne de la valeur dans l'automobile ;
- les applications de la révolution numérique, qui conduit à être connecté à la toile à tout moment, en tout lieu et avec n'importe quel appareil, n'en sont qu'à leurs débuts dans le domaine des transports ;
- une génération de véhicules entièrement électriques ou hybrides se développe et offre de nouvelles possibilités qui doivent être exploitées en fonction de leurs performances réelles et de leur autonomie, qui devrait progresser dans les prochaines années ;
- enfin, le rôle de l'initiative locale, en particulier issue des collectivités territoriales, sera de plus en plus important à l'avenir.

Notre mobilité future ne proviendra pas d'une seule innovation, mais de la diffusion conjuguée et socialement acceptée de plusieurs d'entre elles. Si le rapport du Centre d'analyse stratégique sur les nouvelles mobilités[1] avait pu envisager un certain nombre de solutions pour la mobilité en ville ou dans l'urbain proche, les solutions sont nettement plus complexes à définir pour les territoires ruraux et périurbains : leur étendue géographique et le manque d'efficacité des transports collectifs qui en résulte conduisent à y privilégier de manière quasi exclusive le mode automobile.
Envisager le devenir de la mobilité sur ces territoires à faible densité de population méritait donc une attention particulière. C'est pourquoi j'ai souhaité que soit conduite une réflexion prospective spécifique.
À l'issue de travaux menés par le Département Développement durable du Centre d'analyse stratégique pendant plus d'un an, le présent rapport propose des pistes et modalités d'actions conciliant l'environnement et la mobilité pour tous et tenant compte du prix de l'énergie. Les cinq recommandations présentées sont réalisables moyennant une dépense publique modeste et un effort important d'information et de concertation avec les habitants.

Chapitre 1
Diagnostic et enjeux de la mobilité dans les territoires à faible densité

Les territoires à faible densité, où les transports collectifs sont minoritaires, sont aujourd'hui très dépendants de l'automobile : près des deux tiers des kilomètres parcourus pour les déplacements quotidiens s'y font en voiture. Déjà confrontés à l'éloignement des services essentiels, ces territoires vont devoir faire face dans les vingt prochaines années à une hausse importante du prix des carburants qui risque de les marginaliser.
La mobilité dans les territoires à faible densité est un enjeu sociétal global : développement économique, accès à l'emploi, intégration sociale, accès aux services publics, environnement. La faiblesse des dispositifs de transport aggrave les inégalités pour les plus vulnérables en restreignant leur accès aux services collectifs. À des réalités territoriales diverses (périurbain, multipolarisé, rural sous influence urbaine, rural isolé) correspondent des problèmes de mobilité spécifiques, caractérisés par :

- des distances de déplacement élevées en raison de la dispersion de l'habitat et de l'éloignement des emplois et des services urbains ;
- une organisation de réseaux de transports collectifs classiques performants rendue difficile par cette dispersion (en service rendu, en charge financière pour les budgets publics et en émissions de CO_2 par voyageur transporté) ;
- une population en majeure partie « captive » de l'automobile pour ses déplacements quotidiens.

1 Des territoires périurbains et ruraux d'une grande diversité, qui présentent des caractéristiques communes

Des territoires divers qui se fonctionnalisent

Les territoires « historiquement ruraux » ont connu une transformation considérable au cours des cinquante dernières années.
L'étalement urbain ou la périurbanisation, entre l'extension urbaine en continuité de la ville compacte et l'éparpillement discontinu des espaces bâtis, est difficile à cerner.
Les définitions de l'INSEE (des aires urbaines distinguant un pôle urbain et une couronne périurbaine où 40 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence) ne permettent pas réellement de quantifier le phénomène, ni d'analyser les questions majeures de

représentation de la ville, des solidarités territoriales, des appartenances multiples qui caractérisent la société d'aujourd'hui. Une approche historique de l'évolution des territoires, avec l'accession des ménages à la propriété individuelle, la sortie massive de l'agglomération des catégories moyennes et les nouvelles formes de sociabilité apparues dans des communes rurales, constituerait, selon l'auteur, le champ d'observation le plus pertinent, sans oublier celui de la diffusion des activités et services en périphérie de l'agglomération.
Par ailleurs, sur les territoires qualifiés par l'INSEE d'espaces à dominante rurale, les pratiques quotidiennes, les consommations, l'accès aux emplois et aux services sont aujourd'hui très proches des modes de vie urbains.
Avec l'évolution des modes de vie, la campagne (ou plutôt l'urbanisme des territoires à faible densité) est devenue partie intégrante d'une maquette d'ensemble d'urbanisation, caractérisée par sa morphologie (densité inférieure à 50 hab./km²) et par l'occupation des sols, à l'intérieur des 1 745 bassins de vie identifiés par l'INSEE autour des bourgs et petites villes (en sus des 171 grandes agglomérations).
Les territoires périurbains et ruraux présentent une très grande diversité de caractéristiques de peuplement (plus ou moins dispersé), de rattachement à des agglomérations urbaines (des petites villes « rurales » aux métropoles régionales), de formes d'activités dominantes (agriculture, tourisme... ou territoire en déclin) et de composition sociale (classes moyennes périurbaines, bi-résidents touristiques, retraités, populations fragiles, etc.). Avec la fonctionnalisation croissante, ces caractéristiques ont tendance à s'accentuer.

Quelques exemples contrastés de territoires à faible densité

Le pays de Montbéliard (Doubs) : avec 29 communes et 107 000 habitants, ce pays présente une structure en archipel, au confluent de sept vallées et du développement industriel du XIXe siècle. La seconde moitié du XXe siècle a été marquée par l'émergence de la ville industrielle (Peugeot, GE, Alsthom) et la périurbanisation. Avec le territoire de Belfort, le pays de Montbéliard constitue un bassin de vie à dominante rurale : plus du tiers des 309 000 habitants réside hors des deux pôles urbains de Belfort et de Montbéliard.
L'île d'Oléron (Charente-Maritime) : comptant huit communes, 21 000 habitants permanents et plus de 100 000 résidents temporaires en haute saison, ce territoire de 175 km² est l'archétype d'une urbanisation dispersée autour de villages ruraux et deux petites villes, avec ses parcs ostréicoles, ses zones préservées et ses plages où se concentre l'activité touristique de l'été (plus de 3 000 emplois liés au tourisme). Les « grandes villes » les plus proches (Royan, Rochefort, Saintes) sont à une heure de voiture (plus lorsque le pont d'accès à l'île est engorgé).
Le pays d'Aubigné (Ille-et-Vilaine) : communauté de dix communes constituant une des zones d'étalement périurbain au nord de Rennes, ce territoire offre des opportunités de logement à des prix plus attractifs que dans l'agglomération, moyennant une accessibilité aux emplois et services exclusivement automobile, à quelques exceptions près.
Le plateau de l'Aubrac : aux confins de trois régions (Auvergne, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon), l'Aubrac est un territoire d'élevage au climat rude, à l'écart de toute concentration urbaine importante : villages et fermes isolés, à une demi-heure de voiture des petites villes pour les services de proximité et à deux heures de voiture de la « grande ville » la plus proche (en l'absence de perturbations hivernales).

Les territoires périurbains et ruraux accueillent 40 % de la population métropolitaine (voire 60 % en comptant les villes petites ou moyennes faiblement couvertes en transports publics).
Le territoire français est structuré aujourd'hui selon deux modèles d'organisation de l'espace et des modes de vie : le modèle aggloméré dense autour des centres anciens, où prédominent les modes de transport doux (marche, deux-roues ou autres véhicules non motorisés), et le modèle d'habitat périurbain et rural étalé en marge des petites villes et autres pôles de services de proximité.
21 % de la population française habite en zone périurbaine et 18 % en zone rurale.

Ces territoires sont hétérogènes et leur attractivité change profondément. Les communes périurbaines rurales attirent des citadins ne disposant pas ou plus des moyens financiers suffisants pour se loger en centre-ville.
Pour ces nouveaux ruraux, le gain financier réalisé sur le logement serait totalement acquis s'ils trouvaient à travailler sur place. Mais en général, ils sont contraints de se rendre dans la ville voisine, avec des dépenses de transport qui sont celles d'une voiture particulière, car le potentiel manque pour mettre en place des transports collectifs viables et pertinents. Ces communes, qui représentent une solution de repli pour des ménages à faible revenu, s'appauvrissent d'autant. Des grandes villes, comme Montpellier ou Strasbourg, sont concernées par ce nouveau type de relation avec les communes rurales environnantes.

L'organisation des mobilités quotidiennes dans les territoires à faible densité présente des caractéristiques communes :

- **une part importante d'habitat dispersé**, avec quelques concentrations humaines dans des bourgs et petites villes ;
- **des bassins d'emplois** assez vastes, avec des distances domicile-travail importantes ;
- une rareté ou **un faible niveau de services urbains de la vie quotidienne** (commerces, établissements scolaires, administrations, santé, etc.) et la nécessité de trajets longs pour accéder aux services de niveau supérieur qui se concentrent dans les grandes agglomérations (hôpitaux, universités, administrations, etc.) ;
- des services de transports collectifs peu développés ou distendus, principalement en raison de la dispersion de leur clientèle potentielle.

Les catégories de territoires de l'INSEE qui répondent à ces critères sont les suivantes :

- la totalité de l'espace à dominante rurale (soit 11 millions d'habitants) ;
- la majeure partie des aires urbaines dont le pôle urbain compte moins de 50 000 habitants (soit un total de 10 millions d'habitants) ; à noter que les systèmes de transports collectifs dans ces pôles sont peu efficaces et que le niveau des services urbains offerts est moyen ;
- les couronnes périurbaines des pôles urbains entre 50 000 et 200 000 habitants, pour des raisons analogues (soit 3,3 millions d'habitants) ;
- les couronnes périurbaines des agglomérations de plus de 200 000 habitants (soit 3,9 millions d'habitants) ;
- le périurbain d'Île-de-France (soit 1,4 million d'habitants).

Si l'on retient ces critères fonctionnels, les territoires à faible densité accueillaient en 2006 près de 29,6 millions d'habitants, soit 48 % de la population métropolitaine (ce chiffre se situe au milieu de la fourchette de 40 % à 60 % évoquée précédemment). Cette population devrait s'accroître dans les vingt ans à venir : selon une projection tendancielle du Centre d'analyse stratégique, elle passerait à 38,1 millions d'habitants en 2030, soit 56 % de la population métropolitaine.
Rappelons que ces territoires – hors zones urbaines denses – recouvrent des situations fortement contrastées, qui vont du rural très isolé aux périphéries des grandes agglomérations, avec pour seul point commun l'absence de solutions de mobilité crédibles, qu'il s'agisse de marche à pied ou de transports collectifs. Leur évolution démographique présente également une forte diversité.

DOCUMENT 2

Signalisation des aires de covoiturage, Département de la Drôme, 2012

Covoiturage :

Signalisation des aires (source Département de la DROME)

La signalisation des aires est un point important pour bien identifier les pôles de regroupement et faciliter les indications pour se retrouver. Elle participe également du travail de promotion et de communication sur le covoiturage en rappelant cette possibilité à l'automobiliste sur son trajet quotidien. Une bonne signalisation est dans l'enquête auprès des usagers une des priorités d'aménagement.

Plusieurs outils de signalisation sont à mettre en œuvre :

1. La signalisation d'indication sur le lieu du parking
2. La signalisation directionnelle de rabattement (en position sur une intersection ou en présignalisation
3. La signalisation horizontale de marquage au sol
4. Les relais d'information services

Les 2 premiers outils (signalisation verticale) seront installés de façon systématique sur toutes les aires quel que soit leur niveau A, B ou C. Les 2 suivants ne le seront que sur les aires de type A, éventuellement sur les aires de type B.

Les aires de stationnement de covoitureurs ne font pas encore l'objet d'une signalisation règlementaire. Le CERTU a engagé une réflexion sur la question mais sans qu'aucune mesure n'ait été validée.

Nous préconisons donc d'utiliser l'idéogramme de covoiturage le plus utilisé en France, notamment dans tout l'ouest de la France. La plupart des fabricants de panneau l'ont déjà intégré à leur catalogue.

1. Signalisation d'indication sur le lieu de parking

Le mat doit comprendre :

Un panneau de typ~~e C50 carré (50 x 50 minimum), idéalement de~~ 100 x 100 sur les aires de niveau A et B, comprenant le logo covoiturage,

Un panonceau indi~~quant le nom du site internet de covoiturage et~~ le logo du ou des maîtres d'ouvrage positionné sous le panneau C50

Un panonceau infér~~ieur indique le nom de l'aire~~

2. La signalisation directionnelle de rabattement

Ces panneaux devront être implantés sur les carrefours ou les voies d'accès de proximité.

3 à 4 panneaux maximum par aire

Ils sont implantés si possible sur les mats existants en position (type 21b) et/ou en pré-signalisation (type D43). A défaut de place sur les mats, les panneaux seront implantés en pré-signalisation et sur les diagrammes de giratoire. S'ils s'ajoutent à d'autres panneaux sur des ensembles existants ils devront être de mêmes dimensions (longueur, taille de lettrage).

Le type d'écriture devra être L4 (italique minuscule avec première lettre en majuscule).

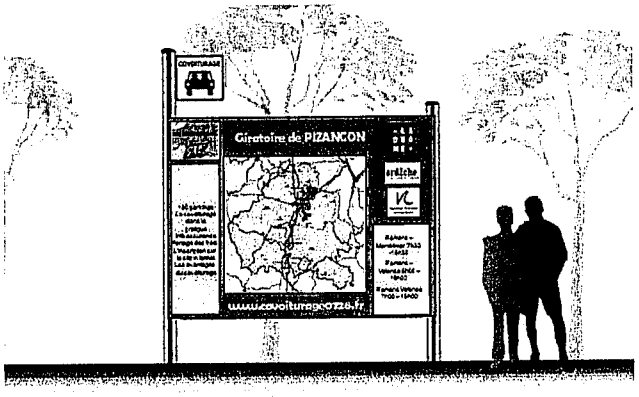
Ces panneaux devront faire l'objet de fiches techniques afin de pouvoir vérifier le dimensionnement et la résistance au vent des supports.

Les panneaux comprendront l'identifiant P de parking, le logo du covoiturage et la mention « Aire de covoiturage de … »

3. La signalisation horizontale

Sur une surface revêtue, les places de covoiturage sont délimitées par un marquage de couleur bleue (ou verte) avec la mention « covoiturage » et (éventuellement) un logo covoiturage complémentaire.

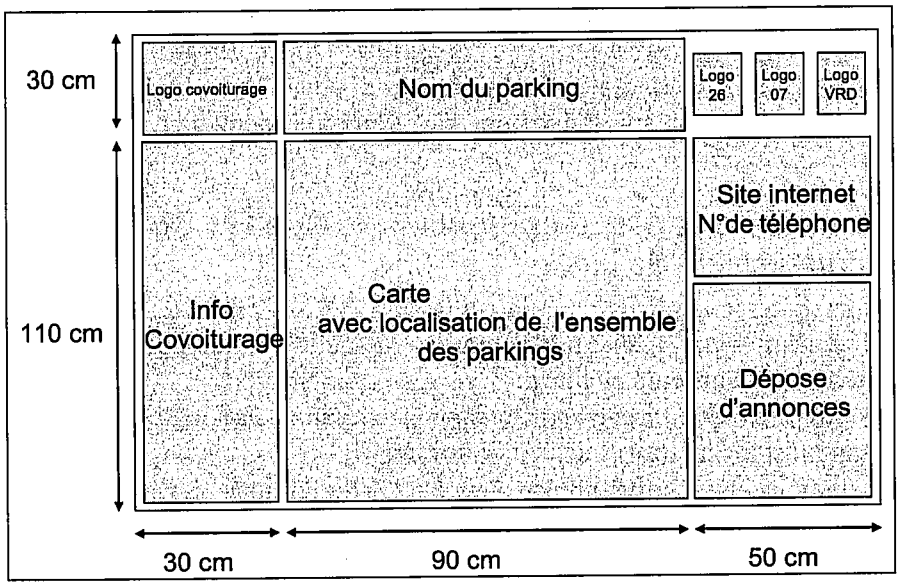
4. Les relais d'information service



Les relais d'information service (RIS) ont pour vocation de mieux faire connaître la politique de covoiturage inter-départementale. Ils sont installés sur les aires de type A. Sur les aires de type B et C, ils peuvent être réduits à un totem ou à un panneau supplémentaire fixé sur le mat de signalisation d'indication.
Les RIS comprennent les éléments suivants : nom de l'aire, texte à gauche sur la politique départementale, carte des aires de covoiturage dans le secteur concerné, coordonnées des principaux partenaires, logos des financeurs…

Une partie du RIS est composée d'un panneau d'affichage abrité permettant aux covoitureurs de laisser leurs coordonnées

Les tailles de RIS peuvent être adaptées au contexte de l'aire de covoiturage.



DOCUMENT 3

L'intérêt du covoiturage pour un Département, *Département du Rhône, février 2010*

Note sur le rôle du Conseil général du Rhône dans le développement du covoiturage – 11 février 2010

Intérêt et difficultés de mise en œuvre du covoiturage

Le covoiturage présente de multiples intérêts pour les habitants, les entreprises et les collectivités :

- **Pour les particuliers** : le covoiturage permet de réduire immédiatement les coûts liés aux transports. Ce point est d'autant plus déterminant que 20 à 25% des actifs résident à plus de 30 km de leur lieu d'emploi et peuvent mettre annuellement plus de 3 mois de salaires dans les transports.
- **Pour les collectivités** : le covoiturage permet de diminuer à court terme le trafic routier dans un contexte où la saturation à l'heure de pointe peut se jouer à quelques centaines de véhicules près. Il peut également permettre de diminuer les coûts de transport collectif dans des secteurs à faible densité.
- **Pour les entreprises** : le covoiturage permet de diminuer le nombre de places de parking nécessaires, d'augmenter les m² utiles, de diminuer le stress des employés, améliorer la ponctualité et baisser l'absentéisme, renforcer des contacts entre services et surtout diminuer les frais de déplacement des employés qui tendent à augmenter la pression salariale.

Les freins au covoiturage sont également bien identifiés :

- **Des difficultés d'organisation** en cas de maladie, de retard et d'heures supplémentaires sont souvent évoquées même si la fréquence de survenue reste faible.
- **Des craintes par rapport à la sécurité** du déplacement, l'incertitude sur les qualités de conduite du chauffeur et sur son comportement sont facilement levées par quelques règles simples.
- **Une gêne à partager son véhicule** : La présence d'autrui dans son véhicule personnel, considéré comme un prolongement du domicile demande un temps d'adaptation.

Qui sont les covoitureurs actuels et potentiels ? Quelles sont leurs attentes dans la Région urbaine de Lyon ?

Le traitement des 18.000 enquêtes compilées dans le cadre des PDE et PDIE de la Région urbaine de Lyon permet d'avoir une vue précise sur la pratique actuelle du covoiturage, sur le profil des covoitureurs potentiels et sur leurs attentes :

- 2% seulement des salariés covoiturent, exactement la moyenne nationale. 70% des 18.000 salariés viennent seuls au travail dans leur voiture.
- Le covoitureur est d'abord une « covoitureuse » avec 57% de femmes. A l'inverse, les hommes sont 58% parmi les covoitureurs potentiels.
- Le covoiturage touche principalement les salariés à horaires fixes (60%) mais les covoitureurs potentiels se trouvent principalement parmi les salariés ayant des horaires de bureau à plage variable, permettant d'adapter son horaire à un autre covoitureur.
- Les jeunes de moins de 30 ans représentent 26% des covoitureurs actuels mais la grande masse des covoitureurs potentiels se trouve parmi les ménages péri-urbains de 30 à 45 ans.

- Les covoitureurs ont des distances de trajet nettement supérieures à la moyenne avec 27 km moyenne de distance domicile-travail contre 20 km pour l'ensemble de l'échantillon. 80% résident à plus de 15 km.
- Les covoitureurs potentiels sont à 88% des usagers de la voiture individuelle. Les risques de concurrence avec le TER et les bus inter-urbains sont de fait limités. Le prix du train reste très compétitif mais son usage nettement moins adapté aux zones péri-urbaines, cibles privilégiées du covoiturage.
- Les trois principales attentes sont la mise en place d'une **base de mise en relation** (65% en priorité 1), d'une **garantie de retour** permettant d'être assuré en cas de dysfonctionnement (ce point est fondamental pour rassurer et passer à l'acte, en pratique, il est très peu utilisé) et en troisième position une proposition de tarification au kilomètre pour le covoituré.

Des résultats très encourageants... comme des résultats très décevants

Plusieurs collectivités régionales (Départements, Communautés de Communes, Entreprises) ont mis en place des dispositifs de covoiturage avec des résultats très variables :

- La mise en place du dispositif de covoiturage du Grand Lyon ciblé sur les zones d'activités engagées dans des PDIE et appuyé par des campagnes « coup de poing » très intensives d'animation a eu des résultats très rapides et spectaculaires : partant de 2 à 3% de part modale, le potentiel de covoiturage a été estimé de 7 à 20% selon les zones dans les enquêtes PDIE. Après 9 mois de mise en œuvre, le **covoiturage est passé de 2 à 15%** mesuré par comptage en entrée de zone. Sur ces zones, le nombre de covoitureurs atteint plusieurs dizaines de milliers. Même constat dans la zone d'activité de la Plaine de l'Ain où le covoiturage est passé de 7 à 23% en seulement 9 mois.
- A l'inverse, les opérations diffuses de covoiturage menées à une échelle départementale sans cible précise et sans animation de terrain conduisent à des résultats décevants : 300 inscrits sur la base de l'Ain malgré une campagne de communication presse et affichage, quelques centaines dans d'autres Départements Rhônalpins.

L'expérience montre clairement que les facteurs clés de succès tiennent au bon calibrage des cibles (ni trop petites, ni trop grandes et diffuses), à la concentration du travail de communication dans le temps et l'espace et surtout à l'approche d'animation de terrain.

Les éléments clés de la réussite

5 volets sont indispensables à la réussite de l'opération :

1. Mettre en place une plateforme informatique de mise en relation :

- Mutualiser une plateforme à l'échelle du Bassin de Vie permet d'optimiser l'efficacité et aboutir à un effet d'échelle majeur sur le coût. Le Département peut être la bonne échelle, les communautés de communes sont en revanche une échelle insuffisante. La Région aurait pu l'être mais ne s'est jamais engagée dans ce domaine, craignant une concurrence avec le TER (2% seulement des covoitureurs potentiels prennent le train).
- Il existe 4 à 5 bons fournisseurs connaissant parfaitement leur sujet, aussi est-il contre-productif de vouloir réinventer une application ou produire un cahier des charges trop complexe.

- La simplicité, la facilité d'accès sont des éléments plus déterminants que la multiplicité des options.

La menace principale sur le covoiturage est aujourd'hui de voir se multiplier des plateformes concurrentes qui ne communiquent pas. Il est donc indispensable de commencer par savoir ce que font les autres territoires, en interne et en externe et faire le choix d'une plateforme permettant la meilleure mutualisation. Si la structure technique doit être mutualisée à un niveau élevé, une entrée graphique très localisée (sur un territoire, une zone d'activités) est en revanche susceptible de rassurer.

2. Des services complémentaires à la base de mise en relation

40% des ménages français n'ont pas internet et les covoiturageurs potentiels sont nombreux parmi eux. Il est donc indispensable de bénéficier d'une plateforme téléphonique permettant d'inscrire les salariés non connectés et de les alerter par SMS ou message vocal.

Il est par ailleurs indispensable de mettre en place cette plateforme pour répondre à toutes les questions particulières, rassurer et surtout gérer d'éventuelles garanties de retour en proposant des solutions avec d'autres covoiturageurs, une solution de transport en commun et en dernier recours un appel de taxi.

Cette plateforme a tout intérêt à être articulée avec une plateforme existante de réservation de transport à la demande, de bus pour handicapés, de renseignements sur l'offre de transports en commun.

3. L'animation, un outil déterminant

L'animation du dispositif est un élément absolument essentiel sans lequel rien ne se passe. Le covoiturage présente des freins psychologiques susceptibles d'être dépassés par un entretien direct avec un animateur donnant des réponses précises, adaptées et personnalisées. Sur les 15% de salariés qui covoiturent dans les zones d'activités de l'agglomération, seulement deux-tiers des salariés sont inscrits sur la base de mise en relation.

Ce travail d'animation doit être mené localement à l'origine (territoires de 15 à 40.000 personnes) ou à la destination (zones d'emploi de 5 à 10.000 salariés) par la mise en place d'un réseau de partenaires relais, pôles emplois, agences d'intérim, secrétaires de mairies... susceptibles de toucher nos cibles finales et de leur expliquer le dispositif. L'animateur forme les opérateurs relais, assure ensuite un travail de fourmi pour expliquer, convaincre directement en entreprise, dans les bureaux, au moment des changements d'équipe.

4. Mutualiser les outils de communication

Les outils de communication efficaces sont maintenant bien cernés :

- Livret à destination des partenaires relais
- Diaporama court à destination des partenaires
- Dépliant à destination des utilisateurs
- Film et témoignages à destination des utilisateurs
- Expo itinérante
- Set de table dans les restaurants d'entreprise
- Mutualisation d'un concours d'inscription

Ces outils ont tout intérêt à être mutualisés, mis à disposition des partenaires, quitte à permettre une adaptation graphique par les collectivités participantes.

5. Les aménagements

Parallèlement au travail de mise en relation, différentes opérations d'aménagement susceptibles d'accompagner la mise en œuvre de l'animation peuvent être engagées :

- Aménager des **parkings de covoiturage** aux entrées du réseau primaire (péages et VRU) pour faciliter et sécuriser le stationnement ;
- Expérimenter des **lignes dédiées aux transports en commun et covoitureurs** aux heures de pointe sur le réseau primaire en entrée de l'agglomération lyonnaise, solution qui permettrait de rendre très attractif le dispositif de covoiturage ;
- Expérimenter la **gratuité covoitureurs** (ou des tarifs attractifs) aux barrières de péage les plus proches de Lyon ;
- Aménager des stationnements réservés aux covoitureurs avec une tarification privilégiée dans les **pôles d'échange des gares** TER.

Le rôle d'un Conseil général dans le dispositif

Le Conseil Général peut jouer un rôle majeur dans le dispositif sur plusieurs points clés de réussite :

1. Le Conseil général peut avoir **un rôle de « mutualisateur » de plateforme** permettant d'éviter une multiplication de sites concurrents, à des échelles trop petites, et à un coût collectif beaucoup plus élevé. Les gains en efficacité et en coût peuvent être importants, en permettant par ailleurs une appropriation graphique des pages d'accueil par les territoires partenaires.
2. Même remarque sur **les services** pour lesquels le Conseil général peut être plus efficace à moindre coût, d'autant qu'il gère déjà une plateforme d'accueil téléphonique.
3. Sur **l'animation de terrain**, si le Département n'est pas la bonne échelle, il peut jouer un rôle très important d'appui aux territoires par le biais du cofinancement de poste et par un appui méthodologique.
4. En matière **de communication**, le Conseil général peut également mutualiser une série d'outils personnalisables ensuite par les territoires et coordonner des actions.
5. Sur **les aménagements**, stationnement, pôle d'échange, faisabilité de voies réservées, le Conseil général est dans ses compétences premières.

Les coûts de mise en œuvre

Les coûts de mise en œuvre d'une plateforme, des services et de la communication sont relativement modestes. L'essentiel des coûts provient de l'animation.

	Investissement	Fonctionnement
Plateforme	15 k€	10 k€
Services	5 k€	5 k€
Animation	70 k€	260 k€
Communication	20 k€	15 k€
Aménagements	75 k€/an	
Total	110 k€ + 75 k€/an	290 k€/an

Ramenées au nombre de covoitureurs ces sommes sont très modestes. Sur la base d'un chiffre relativement modeste de 10.000 covoitureurs, les coûts annuels sont de moins de **30 € par an et par covoitureur**, à comparer à des budgets de 1.500 à 3.000 € par an et par abonné d'un service transport départemental.

Synthèse

Avec 2% de part modale le covoiturage est encore très peu développé en France mais les quelques expériences menées dans la région urbaine de Lyon montre que ses perspectives de croissance peuvent être considérables (avec des résultats de 10 à 20% sur certaines zones d'activité) et surtout très rapides.

Le Département peut jouer un rôle majeur dans son développement en mutualisant les bases de mise en relation, les services et la communication face à une multiplication de dispositifs concurrents à une échelle inadaptée. Il peut également favoriser la pratique par des aménagements routiers (parkings de covoiturage, pôles d'échange, voies réservées sur le réseau primaire) relevant pleinement de ses compétences. Le principal facteur clé de succès, mais aussi de coût, reste cependant l'animation du dispositif et la création de tout un réseau de partenaires relais à l'échelle des territoires. Sur ces bases, le covoiturage peut devenir un véritable outil de mobilité, complémentaire des transports inter-urbains, du TER, du transport à la demande, peu coûteux, mais à aborder avec autant d'intérêt et de professionnalisme que les transports en commun.

DOCUMENT 4

Les nouvelles mobilités périurbaines (extraits) : les différentes formes de covoiturage, *Centre d'analyse stratégique, février 2012*

5 Les différentes formes de covoiturage

Le covoiturage est le partage d'un véhicule particulier sur un trajet commun. Le conducteur propose des places libres et les passagers les choisissent et les paient, donc ils participent aux frais de déplacement. Il y a deux pratiques très distinctes, le covoiturage domicile-travail et le covoiturage à longue distance :

- le covoiturage domicile-travail, avec des distances d'environ 18 kilomètres pour un trajet, implique une relation durable à établir sur un an ou plus entre deux personnes (rarement plus) ; les économies se font le plus souvent grâce à l'alternance dans l'utilisation des véhicules de chaque partenaire ;
- le covoiturage à longue distance s'est notablement développé, notamment par la connectivité Internet et mobile. Avec des trajets d'environ 300 kilomètres, il constitue une transaction par échange d'argent entre les passagers et les conducteurs (de l'ordre de 15 à 20 euros pour partager les frais).

Pour des raisons de concurrence, les services de covoiturage doivent être distingués des services de transports exécutés par les artisans taxis et des services publics de transport. Cette distinction repose sur le caractère non professionnel du conducteur et sur le caractère gratuit du service. Les économies engendrées à l'échelle des salariés ou agents (frais de déplacement) et des employeurs sont réelles.

Définitions du covoiturage

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun.

Il s'agit d'un système de transport pré-arrangé consistant, pour deux personnes ou plus, à partager régulièrement un véhicule privé pour effectuer un parcours commun hors contexte familial. Le groupe peut se constituer spontanément ou à l'aide d'un service dédié.

Le covoiturage organisé est distingué du covoiturage dynamique qui utilise les technologies de l'Internet mobile ou du GPS pour mettre en relation les covoitureurs. Différents opérateurs étudient actuellement les possibilités de mettre en place ce covoiturage dynamique en France.

Le covoiturage peut être organisé par différents acteurs – centrales de mobilité, associations, entreprises, individu seul – et de différentes manières : simples mises en relation conducteur/passagers sur un site Internet, détermination exacte des trajets, entente ponctuelle entre deux personnes sans mise en relation préalable.

En France, on recensait 78 sites Internet en avril 2007 et plus de 150 en 2009. Leur couverture géographique est nationale pour un tiers, départementale pour un tiers et intercommunale pour 15 %.

Les opérateurs qui mettent en communication les covoitureurs et les covoiturés, moyennant l'adhésion à une charte, sont des associations (43 %), des intercommunalités (8 %) et des conseils généraux (8 %). Plus de 50 Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) organisent ou initient des systèmes de covoiturage.

La situation du covoiturage en France et dans d'autres pays européens

Le covoiturage revêt de multiples formes, depuis des initiatives privées, dans un cercle restreint et confidentiel, jusqu'à l'organisation soutenue par un grand opérateur de transport qui l'ajoute dans sa palette de propositions de mobilité, l'activité Transilien de la SNCF pour faciliter l'accès aux gares en étant l'exemple le plus probant.
Il est difficile de donner un chiffrage précis mais ce qui importe est la tendance. L'évolution est incontestablement positive : Internet ainsi que les réseaux sociaux permettent au covoiturage de se structurer et de se développer, grâce à la simplicité pour les utilisateurs de se faire connaître et de s'organiser. Une évolution majeure est la prise en compte de la solution covoiturage dans les centrales de mobilité des collectivités territoriales.
A contrario, face à cette multiplication des sites, on peut se demander si un site centralisé serait préférable, mais la question reste ouverte car le covoiturage est parfaitement adapté aux besoins de déplacement de proximité au niveau local. On estime que, en France, se créent une dizaine de sites de covoiturage de plus chaque année. Par exemple, la société Comuto (www.covoiturage.fr) comptait 1,5 million de membres en décembre 2011. Une innovation récente est l'apparition de stations où peuvent se retrouver commodément les covoitureurs.
À l'étranger, le covoiturage se développe, avec des spécificités intéressantes à souligner. En Europe centrale, Allemagne, Autriche, Suisse, l'idée structurante est le rabattement vers les transports publics de masse, gares ferroviaires en particulier. En Grande-Bretagne, la lutte contre la congestion des grands axes est un motif fort, le covoiturage atteignant jusqu'à 15 % du trafic local dans certaines agglomérations denses. Les Etats-Unis font figure de pionniers, avec des bandes sur les autoroutes réservées aux voitures transportant au moins deux personnes ; la lutte contre la congestion des axes est le moteur.

Un système peu coûteux à encourager

Comme l'a souligné Pierre Jamet dans son rapport sur les finances départementales,
« la technique du covoiturage, qui se développe de façon spontanée, mériterait d'être fortement encouragée et organisée dans la mesure où elle présente des avantages majeurs tant pour la collectivité que pour les personnes qui se déplacent :

- *l'acte de renoncer à sa propre voiture pour se déplacer dans la voiture d'un tiers constitue un premier pas important vers le passage au transport collectif. Il s'agit sur le plan sociologique d'une étape intéressante vers le réflexe de report modal ;*
- *pour les « covoitureurs », la participation aux frais par les « covoiturés » représente une atténuation de charges, sans pour autant constituer un revenu. Dans le contexte de stagnation du pouvoir d'achat, cette atténuation de la charge automobile, notamment en milieu rural, peut s'avérer fort appréciable ;*
- *pour les deniers publics, le système est transparent et ne coûte pratiquement rien. Toute substitution par du covoiturage organisé de la desserte en milieu rural ou en heures creuses peut générer d'importantes économies en matière de transports à la demande ou de transports réguliers à faible fréquentation ;*
- *en matière de transport scolaire dans les zones isolées, des économies substantielles et rapides sont possibles »*[1].

(1) Jamet P. (2010), Les finances départementales, rapport au Premier ministre, Paris, La Documentation française, avril.

Permettre l'essor rapide du covoiturage
Les propositions du rapport Jamet (avril 2010)

- Considérer que la participation aux frais des « covoiturés », dès lors qu'elle est globalement inférieure à 120 % des frais de carburant (pour tenir compte des frais d'entretien) ne constitue pas un revenu soumis à cotisations sociales, taxes ou impôts.
- Permettre aux covoitureurs de prendre en charge des covoiturés aux arrêts de transports des lignes régulières d'autocars.

- Permettre une participation aux frais du covoituré sous forme d'un titre de transport du réseau collectif.
- Permettre l'organisation d'un covoiturage pour les transports scolaires en zone rurale peu dense, avec un dispositif d'agrément renforcé et la possibilité pour les familles bénéficiaires d'une allocation individuelle de transports (AIT) de reverser cette AIT au particulier effectuant le covoiturage scolaire organisé sans que ce versement ne soit considéré comme un revenu taxable ou soumis à cotisation sociale.

Des améliorations liées aux services numériques

Afin d'organiser les déplacements en covoiturage, on peut utiliser un site Internet dédié pour effectuer les réservations ou se mettre en relation avec les autres utilisateurs du service, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Mais récemment les TIC ont permis le développement d'applications mobiles qui simplifient le covoiturage.

Selon l'expérimentation du Conseil général de l'Isère, le covoiturage ne devrait rien coûter à la collectivité, son fonctionnement étant laissé au libre arbitre des conducteurs et des passagers, avec une charte contractuelle éventuellement.
Le soutien dans la durée est indispensable, sous peine d'un essoufflement rapide du système. La question du retour du passager a été particulièrement prise en compte, avec une garantie par car le soir, et gratuitement. En cas de « raté », les conducteurs sont indemnisés par le Conseil général avec des bons d'achat et les passagers n'ont rien à payer.

Les freins à l'utilisation du covoiturage

Selon les opérateurs de services de covoiturage, le manque d'officialisation du covoiturage et le vide juridique sur le sujet créent des freins à la perception de cette activité.

En ce qui concerne l'assurance, le partage des frais sur un trajet fait que, par interprétation, les conducteurs sont toujours couverts. Côté fiscal, il manque une explication claire sur le fait que le partage des frais n'est pas taxable, dans la mesure où ils ne représentent qu'une partie du coût réel d'usage du véhicule sur le trajet considéré.

D'autres incitations pourraient être développées, telles que les espaces de stationnement et d'échanges entre partenaires de covoiturage, et, plus généralement, des facilités offertes aux véhicules circulant avec plus de deux personnes à bord.

Du côté des pouvoirs publics

La semaine de la mobilité et de la sécurité routière, organisée chaque année du 16 au 22 septembre a consacré, en 2010, une journée au covoiturage et a renouvelé cette expérience en 2011.

Un groupe de travail interministériel, constitué dans le cadre du Grenelle de l'environnement pour formuler des propositions pour le développement de cette activité, piloté par le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL-DGITM), préconise de lancer un appel à projets pour favoriser les transports collectifs et le covoiturage sur les voies rapides et les autoroutes urbaines.

DOCUMENT 5

Vulnérabilité énergétique, *Agence d'urbanisme de Lyon, 2009*

Synthèse

Ce travail a permis de cartographier, à l'échelle de chaque commune de « l'aire métropolitaine lyonnaise élargie », le poids que représentent en moyenne dans le revenu des ménages, les consommations d'énergies pour se loger et se rendre au travail en voiture. Il en ressort que les territoires de « l'aire métropolitaine lyonnaise élargie » ne sont pas tous égaux face à l'augmentation du prix des énergies et doivent s'y préparer.

- Les territoires les plus « vulnérables » pour l'énergie consommée dans le logement sont principalement constitués de communes rurales de petite taille.

La proportion de maisons individuelles y est élevée (78 %). Le recours au bois ou au fioul comme énergie de chauffage y est très répandu. Mais, malgré un usage du bois plus répandu que dans d'autres territoires, le coût de l'énergie pour le logement pèse dans les revenus des ménages qui sont plus faibles que la moyenne régionale.

Les enjeux les plus forts en terme de réhabilitation des logements se situent sur ces territoires. Les logements construits avant 1975 sont relativement peu voire pas du tout isolés, ce qui signifie que les bâtiments ont de fortes déperditions thermiques et de fait consomment beaucoup plus d'énergie.
La réhabilitation de ces **« passoires thermiques »**, constituent en somme, un gros potentiel à la fois pour réduire les consommations d'énergies dans les logements mais également pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

- Les territoires qui présentent une plus forte « vulnérabilité » liée à l'usage de la voiture pour se rendre au travail sont principalement des communales rurales.

Celles-ci se caractérisent par des ménages ayant des revenus inférieurs de 19 % à la moyenne régionale. Le taux d'activité des ménages est supérieur à la moyenne régionale. La proportion d'actifs utilisant la voiture pour se rendre au travail est bien en dessous de la moyenne régionale (45 % contre 52 % en moyenne régionale), mais, le kilométrage parcouru par les actifs en voiture est bien supérieur à celui des communes périurbaines. Ainsi, on constate que dans les communes rurales très peu de personnes utilisent la voiture pour se rendre au travail, mais ceux qui l'utilisent effectuent des longs trajets.
L'enjeu dans ces communes est de densifier les réseaux de transport collectif, car en effet, les ménages sont dépendant de leur voiture et donc plus vulnérables à l'augmentation du prix des énergies. Cette plus grande vulnérabilité ne pourra qu'intensifier la désertification de ces communes.

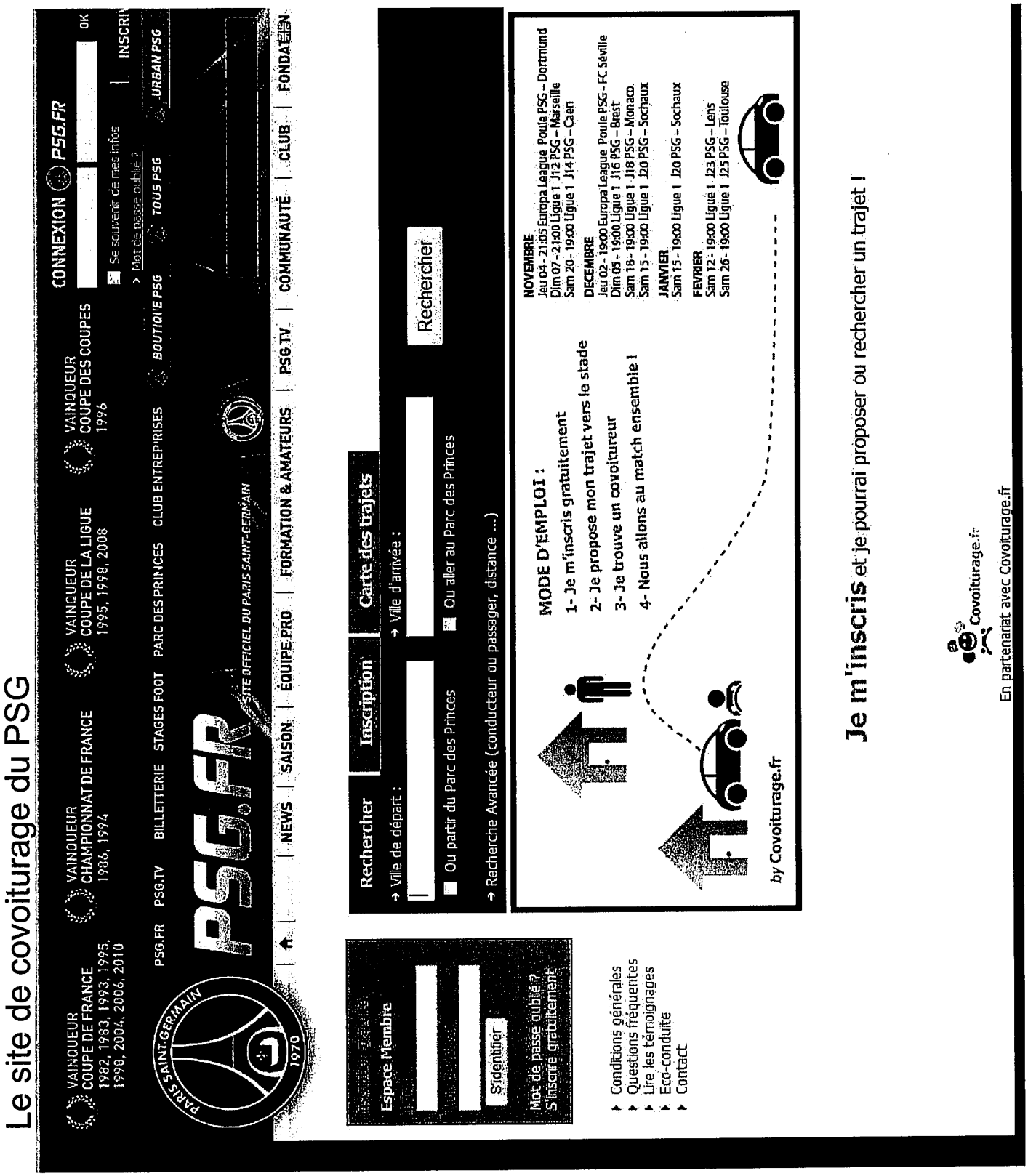
- 387 Communes, soit 23 % des communes de « l'aire métropolitaine élargie », sont concernées par « une double vulnérabilité énergétique » (pour le logement et pour les déplacements domicile/travail).

Ce sont principalement des communes rurales à 67 % avec un revenu des ménages plus faible que la moyenne régionale, on y retrouve une forte proportion de maisons individuelles anciennes, le plus souvent chauffées au bois et au fioul.
Ces 387 communes regroupent 22 % de la population de ce périmètre d'étude, la population concernée est donc forte et le territoire étendu. Les enjeux sont ainsi à la fois :

- Environnemental : notamment en ce qui concerne la bonne maîtrise de l'énergie dans les logements ;
- Social : par rapport à la charge que représentent les consommations énergétiques sur les revenus des ménages ;
- Territoriale : en effet, se pose ici la question du devenir de ces territoires.

DOCUMENT 6

Site de covoiturage du PSG, Site internet, mars 2012



DOCUMENT CONSOLIDE

DELIBERATION N° 08.3.15 du 17 avril 2008 entrée en vigueur le 21 mai 2008

Modifié par :
- **la délibération n° 09.2.7 du 11.02.2009**
- **la délibération n° 09.3.10 du 29.04.2009**
- **la délibération n° 09.4.22 du 01.07.2009**
- **la délibération n° 09.6.18 du 02.12.2009**

ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

RÈGLES GÉNÉRALES D'ATTRIBUTION ET DE VERSEMENT DES AIDES FINANCIERES DE L'AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE

Article 1 : DÉFINITION ET CHAMP D'APPLICATION

En application des articles L. 131-3 à L.131-7 et R.131-1 à R.131-26 du Code de l'Environnement, l'ADEME apporte des aides aux personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui conduisent des actions entrant dans le champ des missions de l'ADEME, tel que défini par les textes en vigueur. **Les aides n'ont pas un caractère systématique et leur attribution, voire la modulation de leur montant, peuvent être fonction de l'intérêt qu'elles présentent pour la mise en œuvre des actions entrant dans les domaines d'activité de l'ADEME.**

Les présentes dispositions déterminent les règles qui leurs sont applicables, notamment quant à leur régime d'attribution, de versement, de suivi et de solde.

Les présentes règles générales et leurs annexes s'appliquent en dépit de dispositions contraires contenues dans la décision ou la convention de financement ou dans leurs annexes ou dans tout document dont le bénéficiaire pourrait se prévaloir.

Sauf exception prévue par délibération du Conseil d'Administration de l'ADEME et notamment pour les conventions de programmes, les décisions de cotisation à une association ou à un organisme international, les conventions avec les constructeurs/ importateurs de véhicules électriques, l'indemnisation de la filière de récupération des huiles usagées et l'aide aux communes d'accueil d'installations intercommunales de traitement des déchets ménagers, ces règles s'appliquent à l'ensemble des aides financières attribuées par l'ADEME sans qu'il y ait lieu de distinguer selon leur objet ou leur nature.

Les aides allouées par l'ADEME dans le cadre d'une délégation qui lui est attribuée, sont soumises selon les dispositions de la décision ou de la convention de financement aux présentes règles générales et/ou aux règles fixées par l'organisme ayant donné délégation à l'ADEME.

DOCUMENT 8

Les nouvelles mobilités périurbaines (extraits) : des dynamiques locales d'innovation initiées par les acteurs territoriaux, *Centre d'analyse stratégique, février 2012*

Chapitre 6

Des dynamiques locales d'innovation initiées par les acteurs territoriaux

Les projets innovants de mobilité émergent préférentiellement dans les grandes villes qui disposent d'une gouvernance bien adaptée (Communauté urbaine et autorité organisatrice de transport) et d'un marché porteur (densité de population, variété de la demande, adaptabilité des comportements...).

Rien de tout cela n'existe dans les territoires à faible densité, où les pouvoirs d'organisation de la mobilité sont dispersés (entre la région, le département, les communes et les intercommunalités) et où l'ingénierie technique et administrative est beaucoup moins développée. De même, la demande est plus émiettée et l'adaptation au changement plus difficile. On constate un foisonnement d'initiatives locales, mais qui restent toutes de portée limitée, sans véritable changement d'échelle.

Quels seront, dans ces conditions, les porteurs de solutions innovantes de mobilité et à quelles conditions : selon quelles démarches leurs initiatives pourront-elles trouver à grande échelle un modèle économique viable et une bonne adhésion sociale ?

Ce dernier chapitre s'efforce d'identifier les processus et les jeux d'acteurs à mettre en œuvre pour faciliter la vie de nos concitoyens, en agissant à la fois sur les services qui facilitent la mobilité physique et sur ceux qui « rapprochent » le client de l'usage recherché.

Les réflexions ci-dessous reposent sur trois idées, qui restent à tester et à consolider :

a) Les promoteurs de ces nouveaux services seront des acteurs locaux, entreprises, associations, professions et autres acteurs collectifs, qui inventeront de nouvelles solutions et les construiront ensemble, en y trouvant leur intérêt économique et social.
b) Leur démarche peut être incitée en amont par un travail d'information et d'animation : la mise en place par les autorités publiques de « stratégies d'accompagnement de la mobilité » à l'échelle des bassins de vie (à l'image des plans de déplacements d'entreprise) pourrait faciliter les initiatives et la définition de nouvelles solutions.
c) L'adoption de nouvelles mobilités, reposant sur des modes de transport alternatifs à la voiture particulière, nécessitera un accompagnement personnalisé des usagers (management de la mobilité).

1 L'objectif général : faciliter la vie de nos concitoyens

On ne le répétera jamais assez : dans la vie quotidienne, le déplacement ou le transport n'est pas une fin en soi mais le moyen, pour chacun d'accéder à des services : l'emploi, l'activité professionnelle, la formation (écoles), les services personnels (commerces, santé, loisirs, rencontres...).

La vie quotidienne dans un territoire (un « bassin de vie ») dépend à la fois de la localisation de l'habitat et des activités, des services offerts à proximité et des moyens de communication pour y accéder. Ces trois composantes forment un système. Durant les 50 dernières années, l'essor de l'automobile et du transport rapide a servi de « variable

d'ajustement » de ce système, en facilitant le repeuplement des territoires ruraux isolés, mais également la dispersion de l'habitat et des activités et l'éloignement croissant des services quotidiens (la poste, la santé, les commerces...) qui se « concentrent » dans les agglomérations plus denses et sur les axes de transport.

Il s'agit, sinon d'inverser la tendance, du moins de responsabiliser les acteurs sur les risques d'un système qui, pour la vie quotidienne des territoires périurbains et ruraux, ne repose que sur l'usage exclusif de l'automobile. Et donc de développer à grande échelle de nouveaux services de mobilité et d'accessibilité qui « fluidifient » le système en apportant des solutions alternatives à l'automobile personnelle.

Les obstacles à surmonter

La démarche d'innovation dans les services de mobilité devrait répondre à plusieurs préoccupations :

- s'appuyer sur l'initiative privée de « communautés porteuses » (entreprises professions, commerçants, associations...) pour la conception et la mise en œuvre. Les services de mobilité ne relèvent plus exclusivement de la maîtrise publique, surtout dans les territoires à faible densité ;
- prendre en compte les attentes des utilisateurs pour définir des solutions de mobilité : impact de la démographie, des modes de vie et des envies des individus ;
- intégrer la solution de mobilité dans des projets économiques globaux : transport et tourisme, échanges commerciaux, déplacements engendrés par les services à domicile, acheminement de stagiaires sur des lieux de formation professionnelle... ;
- trouver des systèmes de financement locaux innovants, en combinant des participations directes ou mutualisées des bénéficiaires, des intérêts commerciaux indirects... et d'éventuelles contributions publiques.

Mais l'obstacle le plus important sera culturel : la résistance au changement de ceux (les plus nombreux dans les territoires à faible densité) qui « angoissent » d'abandonner leur voiture, même pour des services de mobilité équivalents en durée, en coût et en fiabilité, services qu'il faudra d'abord inventer.

2 Des initiatives portées par les acteurs territoriaux

Qui a intérêt à promouvoir de nouveaux services de mobilité, sinon les acteurs qui en seront directement ou indirectement bénéficiaires ? Associations de quartier, groupements d'entreprises, professions, collectivités locales, etc. qui souhaitent s'organiser de façon plus efficace, valoriser leur implantation et leur image, améliorer le cadre de vie collectif ; mais aussi les opérateurs des services aptes à exploiter un marché et créer de la valeur.

Le séminaire du 28 juin 2011 « Des voitures à partager dans l'activité quotidienne » a permis d'illustrer les attentes des acteurs territoriaux dans cette perspective :

- les populations elles-mêmes via leurs liens de solidarité (vie de quartier), selon les besoins spécifiques de mobilité des différentes catégories d'usagers : personnes actives, seniors, scolaires, ménages non motorisés, revenus modestes... ; les milieux associatifs et les réseaux sociaux (via Internet) ;
- les collectivités locales (Communautés d'agglomération ou de communes) sont directement interpellées par la prolifération de déplacements en automobile et leurs conséquences sur la circulation, l'encombrement de l'espace, la pollution et les émissions de CO_2. Conscientes des limites de pertinence du transport collectif dans les territoires peu denses, elles s'interrogent (exemple de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard) sur de nouvelles solutions de mobilité,

alternatives ou complémentaires à l'automobile personnelle, mais lesquelles et selon quelles formes d'intervention publique ?

- les employeurs et leur mise en synergie dans les pôles d'activité (plans de déplacements entreprise – voir encadré ci-dessous). Selon le témoignage d'un responsable d'entreprise, l'idée de Plan de déplacements d'entreprise (PDE) constitue une révolution dans la prise en charge d'un sujet qui implique à la fois l'entreprise (son organisation, ses coûts...), les employés (leurs horaires, leurs temps de déplacement et leurs dépenses de transport) et les territoires (circulations, pollutions...). Ce sujet concerne les relations au travail (pratiques d'organisation, de management, facteurs culturels et générationnels ...) et donc la chaîne de pouvoirs dans l'entreprise ;
- les grands espaces commerciaux en périphérie des agglomérations ont été conçus pour la seule automobile. Le réaménagement de l'espace public avec un transport collectif en site propre (exemple de la nouvelle route de Vannes à Nantes) ne suffit pas à modifier les pratiques actuelles de mobilité consistant à stationner en voiture au pied de chaque commerce. Le besoin se fait sentir d'un aménagement urbain qui intègre toutes les fonctions et les flux (transit, clients, employés, promeneurs) et qui propose à chacun des solutions adaptées à son problème (accéder à son emploi, découvrir les produits et services offerts, prendre livraison, se distraire dans un lieu fréquenté...). En fait, un morceau de ville dont la conception et la gestion concernent toutes les parties prenantes : autorités publiques, gestionnaires de transport, commerçants, employés... ;
- les professionnels de l'automobile : les garagistes des territoires à faible densité sont bien placés pour se poser en « gardiens de l'état des parcs circulants et en promoteurs, auprès des clients et des banquiers, d'approches en termes de coût total d'utilisation ».

L'exemple du plan de déplacements d'entreprise du Crédit mutuel de Bretagne ARKEA

Le Plan de déplacements d'entreprise (PDE) vise à rationaliser les déplacements des salariés qui viennent travailler ; les déplacements pendant les heures de travail y sont également inclus. Le gain recherché porte principalement sur la réduction des kilomètres parcourus en voiture : mesures de dissuasion à son usage direct (par exemple, suppression des places de parking à destination) ou indirect (par exemple, réduction du temps de déjeuner pour inciter à rester sur place). Le nombre de PDE mis en place s'est développé pendant une dizaine d'années et a tendance à s'essouffler.

Le Crédit mutuel Arkéa regroupe trois fédérations (10 000 salariés) sur toute la France avec des filiales implantées surtout en Bretagne. Le plan de déplacement engagé depuis 18 mois concerne 100 millions de kilomètres par an et implique une dépense de 70 millions d'euros en incluant l'accidentologie, l'assurance, le parking... Pour chaque salarié, le temps de trajet domicile-travail est en moyenne de 213 heures par an, à rapprocher des 1 700 heures de travail légal. Un « temps contraint », 10 % à 15 % ne rapportant rien à l'entreprise ni au salarié, est un gisement de productivité qui mérite d'être examiné.

L'entreprise trouve son intérêt dans la baisse de ce kilométrage par les économies engendrées pour ses salariés comme pour elle-même et par l'impact sur les retards et l'absentéisme.

DOCUMENT 9

Se déplacer autrement / Le covoiturage : un domaine d'intervention de l'ADEME, Site internet de l'ADEME, mars 2012

ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Domaines d'intervention / Transports / Transports de personnes / Se déplacer autrement / Covoiturage

Se déplacer autrement

Le **covoiturage** consiste à **optimiser le transport en voiture**.
Concrètement, il vise à **mettre en relation des individus** effectuant **tout ou partie d'un trajet** qu'ils effectuaient jusque là seuls.
Ce système permet finalement de **diminuer le nombre de voitures en circulation** pour un même déplacement.

Dans le cadre d'un **covoiturage**, les trajets peuvent être de tous types: **domicile-travail, domicile-étude, longue distance, loisirs**?

Le covoiturage s'est développé en Europe dans le courant des années 90.
Pour les utilisateurs, les principaux atouts sont le **partage des frais** de déplacement liés à la voiture et la **convivialité** du trajet effectué à plusieurs.

Ces opérations présentent un **intérêt environnemental**. En diminuant le nombre de kilomètres parcourus en voiture, le covoiturage contribue ainsi à **réduire les émissions de gaz à effet de serre** responsables du changement climatique tels que le dioxyde de carbone (CO2) ainsi que les **émissions de polluants nocifs pour la santé** : composés organiques volatiles (COV), oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), particules (PM)...