

BLEU BLANC MOVE

20 PROPOSITIONS PRÊTES À L'EMPLOI
POUR RENDRE LA MOBILITÉ PLUS DURABLE
DANS LES TERRITOIRES



LA MOBILITÉ EST UN PILIER DU BONHEUR

QUOTIDIEN : ELLE PERMET D'ACCÉDER À L'EMPLOI, AUX SERVICES ESSENTIELS, AUX SOINS, AUX LOISIRS... BREF À TOUT CE QUI NOUS LIE. ELLE FAIT LA VITALITÉ ET L'ATTRACTIVITÉ D'UNE ÉCONOMIE LOCALE, ET LA QUALITÉ DE VIE DE CEUX QUI Y HABITENT OU LA TRAVERSENT.

Véritable système sanguin de notre société, la mobilité s'est enfermée dans des modalités pesant beaucoup trop sur les limites planétaires, et mettant à l'épreuve notre cohésion sociale. Trop souvent elle glisse de facteur de progrès à source de problèmes, d'outil de liberté à agent de vulnérabilité. Nous le savons, la mobilité européenne doit profondément s'adapter aux nouveaux enjeux du siècle. Et, parce qu'elle est si essentielle à nos vies, sa transformation ne peut pas être pensée comme une contrainte à subir, mais comme un projet de progrès, concret, mesurable et partagé.

C'est ce à quoi Movin'On essaye de contribuer.

Or une partie de ce système si complexe se joue à l'échelle locale. Les communes et les intercommunalités sont souvent l'échelle du bon sens, où les citoyens et leurs représentants peuvent concrètement coopérer à une utilisation plus raisonnée et efficace des moyens existants. On y révolutionne peu, mais on y optimise beaucoup.

C'est l'ambition de Bleu Blanc Move : favoriser la multiplication d'actions de terrain, bien conçues, réplicables, et capables de produire des effets cumulatifs puissants — pour les déplacements des personnes comme pour la mobilité des biens.

Certains ont pu s'étonner que Movin'On, collectif d'entreprises, s'adresse à des candidats. C'était pourtant pour nous une évidence.

D'une part parce que la mobilité est un système, qui requiert la coordination d'un chef d'orchestre. Et dans nos démocraties les chefs d'orchestre sont élus !

D'autre part parce que la mobilité est l'un des sujets d'action publique les plus facilement transpartisans, comme nous le sommes au sein de Movin'On.

Partout, l'enjeu est d'obtenir des résultats — moins d'émissions, moins de contraintes subies, plus d'accès, plus de sécurité, plus de qualité de vie, une économie locale plus robuste. Notre démarche ne défend aucun camp : elle met à disposition une boîte à outils pragmatique, pour permettre à chaque équipe municipale de choisir, combiner et adapter des solutions selon son contexte, ses priorités et ses moyens.

Enfin, parce que l'urgence de la transformation écologique demeure. Certains voudraient l'oublier, mais la science est têtue. L'action de la prochaine mandature sera critique pour atteindre les objectifs 2050, si nécessaire à notre qualité de vie et à notre prospérité économique.

Les 20 propositions que nous mettons en avant ici ont donc été choisies pour être opérationnelles, modulables et orientées résultats. Elles visent un objectif simple : aider les communes à rendre la transition concrète, intelligible et juste, au bénéfice des habitants comme des acteurs économiques. Parce que la mobilité doit et peut rester un facteur de progrès.

Gaël Quéinnec
Directeur Général Movin'On

NOUS REMERCIONS L'ENSEMBLE DES ÉLUS, EXPERTS, PARTENAIRES ET CONTRIBUTEURS QUI ONT PARTICIPÉ À CE TRAVAIL.

Cette démarche collective, réunissant acteurs publics, privés et associatifs, a abouti à la sélection de propositions pragmatiques et immédiatement mobilisables.

Elle a pour objectif d'alimenter durablement l'action des collectivités en matière de mobilité du quotidien, à partir de solutions concrètes, éprouvées par les usages et le terrain.

CHEF DE PROJET :

- Bruno Bourdon, Movin'On

COMITÉ DE PILOTAGE :

- Salma Boulifa, Accenture
- André Broto, Expert
- Mathieu Cambe, Accenture
- Léa Dégardin, Mobivia
- Nathalie Irisson, MACIF
- Laure Jaubert, Michelin
- Marie-Laure Majou, Maire-Adjoint du Chesnay-Rocquencourt et experte mobilités
- Gaël Quéinnec, Movin'On
- Louis-Frédéric Robin, ENGIE
- Cédric Seureau, Orange

EXPERTS IMPLIQUÉS :

- Isabelle Baraud-Serfaty, Ibicity
- Benjamin Beaudet, beti / bertolami
- Matthieu Bloch, Forum Vies Mobiles
- Marine Bruno, ECOV
- Damien Caillard, Journaliste spécialisé sur les enjeux écologiques des territoires
- Jean Coldefy, Expert
- Frédéric Cuillerier : Maire de Saint-Ay et Co-Président de la Commission Mobilité et Transport de l'AMF
- Fiona Davoine, Forum Vies Mobiles
- Pierre-Olivier Desmurs, Comité Territorial de Paris du Mouvement Démocrate
- Anne Dionisi-Fung, My Easy Access
- Sébastien Eychenne, Ville de Nogent sur Marne
- Dominique Ganiage, Cercle de l'Expertise à Mission et Odos Conseil
- Anne Girault, Cercle de l'Expertise à Mission
- Aurélie Godard, SNCF
- Katell Guillou, Vianova
- Nicolas Hautière, Université Gustave Eiffel
- Eric Le Breton, Université de Rennes
- Jérôme Libeskind, Logicités
- Sébastien Maire, France Ville Durable
- Armand Mennechet, Dekra
- Olivier Mousson, Société d'Encouragement de l'Industrie Nationale
- Patrick Oliva, Orbimob
- Michèle Pappalardo, Fondation Université Gustave Eiffel
- Isabelle Rio-Lopes, Kantar
- Jean-Michel Tasse, Société d'Encouragement de l'Industrie Nationale
- Nicolas Tronchon, Transway
- Sylvianne Villaudière, Cercle de l'Expertise à Mission et Société d'Encouragement de l'Industrie Nationale

COMMENT LIRE ET S'APPROPRIER LES PROPOSITIONS DE BLEU BLANC MOVE

Les 20 propositions qui suivent sont présentées sous forme de fiches-action, directement mobilisables par les équipes municipales et leurs partenaires. Leur structure standardisée permet une lecture rapide, une comparaison facilitée et une appropriation immédiate.

Chaque fiche est organisée autour des éléments suivants :

• **Résumé de la proposition :**

Une présentation synthétique permettant d'identifier rapidement l'objectif poursuivi, les territoires concernés et les principaux effets attendus.

• **Description de la solution :**

Une explication claire de la mesure proposée, centrée sur ses bénéfices concrets pour l'usager.

• **Une fiche pratique pour la commune :**

Eléments de mise en œuvre, impacts (sociaux, environnementaux) attendus et ordres de grandeur budgétaire.

• **Situations d'usage :**

Des exemples concrets illustrant la manière dont la proposition améliore le quotidien des habitants et des acteurs locaux.

LEVIERS	#	< ZONES RURALES >	< ZONES PÉRIPHÉRIQUES >	< MÉTROPOLES >
ALIGNER ET FÉDÉRER	1		Des forums de la mobilité quotidienne	
	2	Un diagnostic communal des mobilités longues du quotidien		
	3		Des expérimentations logistiques ciblées	
INCITER, SUSCITER	4	La remise en valeur des chemins ruraux		
	5	Des relais de mobilité multi-services		
	6		Des miles à chaque trajet décarboné	
	7			Un stationnement incitatif "véhicules légers"
	8			Une signalétique piéton pour encourager la marche
LEVER LES OBSTACLES	9			Des revêtements adaptés au changement climatique
	10	Un entretien voiture solidaire		
	11			Une maison-atelier des mobilités actives
	12			Des parcours accessibles pour tous, vérifiés en temps réel
COMBLER DES DÉFICITS D'OFFRES	13	Du covoiturage solidaire		
	14	Un service de transport à la demande en van		
	15		Des lignes de covoiturage express	
	16		Des navettes directes gare-domicile avec ou sans chauffeur	
	17			L'accompagnement des copropriétés au déploiement des solutions de recharge
FAIRE DÉCOUVRIR, FACILITER L'APPROPRIATION	18	De l'autopartage communal multi-véhicules		
	19	Organiser des rencontres entre pros sur les véhicules légers et les vélos cargos		
	20			Un essai longue durée de vélos-cargos

SOMMAIRE

01

ALIGNER ET FÉDÉRER

Page 9

PROPOSITION N°1

Des forums de la mobilité quotidienne

Page 11

PROPOSITION N°2

Un diagnostic communal des mobilités longues du quotidien

Page 13

PROPOSITION N°3

Des expérimentations logistiques ciblées

02

INCITER & SUSCITER

Page 16

PROPOSITION N°4

La remise en valeur des chemins ruraux

Page 18

PROPOSITION N°5

Des relais de mobilité multi-services

Page 20

PROPOSITION N°6

Des miles à chaque trajet décarboné

Page 22

PROPOSITION N°7

Un stationnement incitatif "véhicules légers"

Page 24

PROPOSITION N°8

Une signalétique piéton pour encourager la marche

03

LEVER LES OBSTACLES

Page 27

PROPOSITION N°9

Des revêtements adaptés au changement climatique

Page 29

PROPOSITION N°10

Un entretien voiture solidaire

Page 31

PROPOSITION N°11

Une maison-atelier des mobilités actives

Page 33

PROPOSITION N°12

Des parcours accessibles pour tous, vérifiés en temps réel

Page 35

PROPOSITION N°13

Du covoiturage solidaire

04

COMBLER DES DÉFICITS D'OFFRES

Page 38

PROPOSITION N°14

Un service de transport à la demande en van

Page 40

PROPOSITION N°15

Des lignes de covoiturage express

Page 42

PROPOSITION N°16

Des navettes directes gare-domicile avec ou sans chauffeur

Page 44

PROPOSITION N°17

L'accompagnement des copropriétés au déploiement des solutions de recharge

05

FAIRE DÉCOUVRIR ET FACILITER L'APPROPRIATION

Page 47

PROPOSITION N°18

De l'autopartage communal multi-véhicules

Page 49

PROPOSITION N°19

Organiser des rencontres entre pros sur les véhicules légers et les vélos-cargos

Page 51

PROPOSITION N°20

Un essai longue durée de vélos-cargos

01 ALIGNER ET FÉDÉRER



PROPOSITION N°1
**DES FORUMS
DE LA MOBILITÉ
QUOTIDIENNE**



PROPOSITION N°2
**UN DIAGNOSTIC
COMMUNAL DES
MOBILITÉS LONGUES
DU QUOTIDIEN**



PROPOSITION N°3
**DES EXPÉRIMENTATIONS
LOGISTIQUES CIBLÉES**



DES FORUMS DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLIS >

“ Pour signaler tous les “problèmes” que l’on voit au quotidien... on peut se faire entendre et on participe. C’est très bien pour faire évoluer les choses. ”

“ Pouvoir discuter des problèmes de transport avec des élus. ”

“ L’occasion de connaître la totalité des solutions de mobilité. ”



EN TANT QUE CITOYEN

JE PEUX M’EXPRIMER SUR MES BESOINS DE MOBILITÉ

Pour mes trajets du quotidien, je dispose d’un cadre d’échange qui me permet de partager mes besoins, mes contraintes et mes usages avec d’autres citoyens, les opérateurs et les élus de mon territoire.

JE CONTRIBUE À DES SOLUTIONS ADAPTÉES À MON QUOTIDIEN

Parce que la mobilité se joue beaucoup à l’échelle locale, en participant à ces échanges, je contribue à la conception et à l’expérimentation de services de mobilité correspondant mieux aux besoins des habitants.

Je vais évoluer les représentations et les pratiques de mobilité, vers des solutions plus efficaces, plus inclusives et mieux adaptées à la vie quotidienne.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- Le conseil municipal met en place un cadre d’échange structuré associant citoyens, transporteurs et élus autour des enjeux de mobilité locale.
- Calendrier de mise en œuvre adaptable selon la taille de la commune.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 12 mois

★★★ IMPORTANT

- Le dispositif favorise une meilleure cohésion territoriale et un engagement collectif en faveur d’une mobilité plus durable.
- Il contribue à la réduction des émissions, de la pollution et de la congestion, améliore l’accès aux services, la qualité de vie et l’inclusion, et renforce l’efficacité économique des transports en commun.

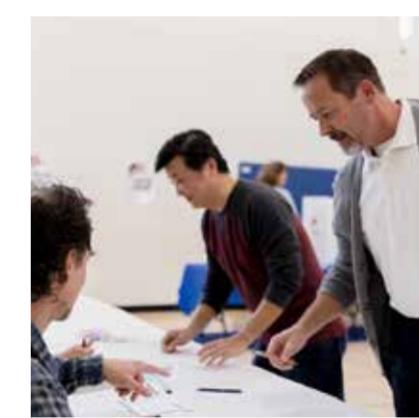
Budget €€€€

- Une dépense très faible, la commune obtient des résultats visibles en matière de mobilisation citoyenne et d’appropriation des politiques de mobilité.
- Le ratio coût / impact est très favorable, ce qui fait de cette démarche un levier efficace pour engager une dynamique collective à l’échelle locale.

ILS L’ONT DÉJÀ FAIT

Plan de mobilité simplifié à l’échelle intercommunale – Jalle-Eau-Bourde (Gironde)

32 500 habitants



La communauté de communes a combiné une enquête de mobilité auprès des habitants et l’organisation d’un forum local pour élaborer un plan de mobilité simplifié. L’objectif était de comprendre les pratiques réelles et les contraintes quotidiennes sans recourir à une ingénierie lourde. Le forum a permis de partager le diagnostic et d’identifier collectivement des actions prioritaires adaptées à un territoire périurbain.

Plan de développement des mobilités partagées – Romainville (Seine-Saint-Denis)

30 000 habitants



En 2022, Romainville a construit son plan via des ateliers citoyens organisés par secteur et un forum grand public autour du vélo. Cette combinaison de formats simples a permis de recueillir des besoins concrets et de toucher des publics variés. L’exemple illustre comment une concertation légère peut produire des orientations directement actionnables.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin’On pour découvrir comment mettre en place des forums de la mobilité quotidienne.



UN DIAGNOSTIC COMMUNAL DES MOBILITÉS LONGUES DU QUOTIDIEN

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



Grâce à une analyse ciblée des flux, des trajets et des contraintes rencontrées par les usagers, le diagnostic permet d'identifier des leviers d'action concrets et opérationnels. Il met en évidence des solutions adaptées au territoire, comme l'amélioration de l'intermodalité, des rabattements, des solutions collectives ou partagées, et une meilleure articulation avec les offres existantes (TER, cars, covoiturage, TAD, autopartage).

Cas d'usage d'un élu d'une grande ville

EN TANT QU'ÉLU

JE DISPOSE D'UNE LECTURE CLAIRE DES MOBILITÉS LONGUES DU QUOTIDIEN

Je dispose d'un diagnostic ciblé sur les mobilités longues du quotidien : trajets domicile - travail, domicile - études et déplacements contraints vers les pôles d'emploi et de services.

La démarche se concentre sur les trajets réellement subis, pour lesquels les alternatives sont rares, peu lisibles ou peu fiables.

JE CONTRIBUE À DES SOLUTIONS ADAPTÉES À MON QUOTIDIEN

À partir d'une analyse fine des flux, des origines-destinations, des horaires et des profils d'usagers, complétée par une lecture qualitative des freins rencontrés, le diagnostic permet d'identifier des leviers d'action concrets et réalistes.

Ces leviers portent notamment sur l'intermodalité, les rabattements, les solutions routières collectives ou partagées et une meilleure articulation avec les offres existantes (TER, cars, covoiturage, TAD, autopartage).

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ IMMEDIATE

- La commune met en place un diagnostic rapide à conduire et peu exigeant en ressources.
- Le rôle de la collectivité est principalement organisationnel : coordination des acteurs, exploitation de données existantes et animation de temps d'échange ciblés.
- Durée de mise en œuvre : 3 mois.

Impact ★★★ IMPORTANT

- Le diagnostic permet de traiter un segment de mobilité à fort enjeu, souvent peu couvert par les politiques locales : celui des actifs, étudiants et habitants dépendants de la voiture sur les longues distances du quotidien.
- Il contribue à orienter plus finement l'action publique, avec des effets attendus sur la réduction des émissions de CO₂, de la congestion et de la pollution, ainsi que sur l'amélioration de la qualité de vie.

Budget € € € €

- Les coûts sont limités et maîtrisés, principalement liés à l'ingénierie d'analyse, à la coordination des acteurs et à l'exploitation de données existantes.
- Le ratio coût / impact est très favorable, car le diagnostic évite des investissements peu pertinents et renforce la capacité de décision de la collectivité.

L'ANALYSE D'ANDRÉ BROTO

Dans un EPCI situé à environ 25 km au nord de Toulouse, plus de 50 % des actifs sont des navetteurs effectuant des déplacements longs du quotidien. Le diagnostic montre que 7 500 actifs travaillent à plus de 10 km de leur domicile, dont 6 000 dans la métropole toulousaine. Pourtant, seuls 6 % utilisent les transports collectifs, malgré la présence de lignes TER et d'autocars.

L'analyse fine met en évidence plusieurs situations distinctes :

- 900 actifs disposent d'une gare dans leur commune de résidence, mais seuls 14 % utilisent le train.
- 2 900 actifs n'ont pas de gare dans leur commune, avec un taux d'usage des transports collectifs encore plus faible (9 %).
- 2 200 actifs travaillent dans la métropole, mais en dehors de Toulouse, avec une part modale des transports collectifs quasi inexiste.

Ce diagnostic révèle que 6 actifs sur 10 parcourent en moyenne 23 km (à vol d'oiseau) pour se rendre au travail, et que les offres de transport existantes, organisées de manière radiale vers le centre de Toulouse, ne répondent pas aux besoins des navetteurs dont les emplois sont situés en périphérie (zones d'activités, pôles hospitaliers, universitaires ou administratifs).

À partir de ces constats, le diagnostic permet d'identifier des leviers d'action concrets et ciblés :

- Amélioration du rabattement vélo et bus vers les gares structurantes.
- Développement de lignes de cars express et de solutions de covoiturage reliant directement les communes de résidence aux zones d'emploi périphériques (ex. Blagnac), plutôt que de passer systématiquement par le centre métropolitain.
- Conception d'offres adaptées pour les actifs travaillant hors métropole, notamment vers d'autres pôles comme Montauban.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place un diagnostic communal des mobilités longues du quotidien.



DES EXPÉRIMENTATIONS LOGISTIQUES CIBLÉES

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >

En analysant les données de flux, un responsable mobilité identifie une rue où les livraisons entraînent des pics de congestion le matin. La commune teste alors, pendant trois mois, de nouveaux créneaux et un point de dépôse dédié ; l'expérimentation permet de vérifier rapidement si la mesure réduit les conflits d'usage avant d'être définitivement mise en place.

Cas d'usage fictif d'un responsable logistique d'une entreprise de livraison urbaine

EN TANT QU'ÉLU MUNICIPAL

JE REPRENDS LA MAIN SUR LES FLUX URBAINS

Je pilote les flux à partir de données réelles et je teste, localement et temporairement, des règles adaptées aux usages : horaires différenciés, espaces dédiés, solutions de micro-logistique. J'ajuste sur le terrain avant de généraliser.

JE RÉDUIS LES NUISANCES SANS FREINER L'ÉCONOMIE LOCALE

Moins de congestion et de conflits d'usage, plus de lisibilité pour les acteurs économiques. J'accompagne l'évolution des pratiques par l'expérimentation et l'évaluation, plutôt que par la contrainte.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- Il s'agit avant tout d'un travail d'organisation, de concertation et d'ajustement, mené à petite échelle, sans déploiement lourd ni dispositif irréversible.
- Ces expérimentations mobilisent à la fois des compétences internes (voie, commerce, police municipale...) et, si nécessaire, des appuis externes pour l'analyse des flux et l'accompagnement des expérimentations.

Impact ★★★★ FORT

- L'impact recherché est structurant et durable.
- Les gains sont cumulatifs : réduction du trafic, baisse des nuisances, conflits d'usage.
- En s'appuyant sur des résultats observés, la commune sécurise ses décisions, améliore l'acceptabilité des règles et facilite l'évolution des pratiques, notamment vers des solutions logistiques plus sobres.

Budget €★★★

- Les coûts mobilisés sont principalement des coûts d'ingénierie, d'animation et de pilotage, concentrés sur des phases limitées dans le temps.
- Ces expérimentations ne nécessitent pas d'investissements lourds. Au contraire on évite des aménagements qui s'avèreraient inutiles en procédant par tests au plus près des acteurs impliqués.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Expérimentation ciblée de micro-logistique urbaine – Rimini (Italie)

150 630 habitants



À Rimini, la municipalité a analysé les nuisances liées aux livraisons urbaines dans un centre-ville contraint, notamment en zones à circulation limitée. Le diagnostic a montré que les problèmes venaient surtout de livraisons courtes, répétitives et peu coordonnées, en particulier pour le secteur HORECA. Plutôt que d'agir sur toute la logistique urbaine, la ville a choisi de cibler un segment précis de flux sur un périmètre restreint. Cette démarche a conduit à l'expérimentation du projet « HORECA Last Mile », fondé sur un point de regroupement de proximité. Le dispositif, sectoriel, localisé et réversible, limite l'entrée de véhicules motorisés et permet d'évaluer concrètement les effets avant toute généralisation.

Objectivation des tendances de flux grâce à la donnée connectée – Le Havre Seine Métropole (Seine-Maritime)

266 929 habitants



Le Havre Seine Métropole a installé une borne escamotable rue Maréchal-Gallieni pour apaiser la circulation et privilégier piétons et vélos tout en maintenant les livraisons. Pour évaluer ce dispositif sans coûteux comptages physiques, la collectivité a exploité les données de véhicules connectés (FCD) via la plateforme Vianova. Elle a aussi cartographié les reports de trafic vers les rues voisines. Résultat : une baisse d'environ 50 % de l'activité logistique sur l'axe régulé et les reports ont été confirmés sans enquête terrain supplémentaire.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place des expérimentations logistiques ciblées.

02 INCITER & SUSCITER



PROPOSITION N°4

LA REMISE EN VALEUR DES CHEMINS RURAUX



PROPOSITION N°5

DES RELAIS DE MOBILITÉ MULTI-SERVICES



PROPOSITION N°6

DES MILES À CHAQUE TRAJET DÉCARBONÉ



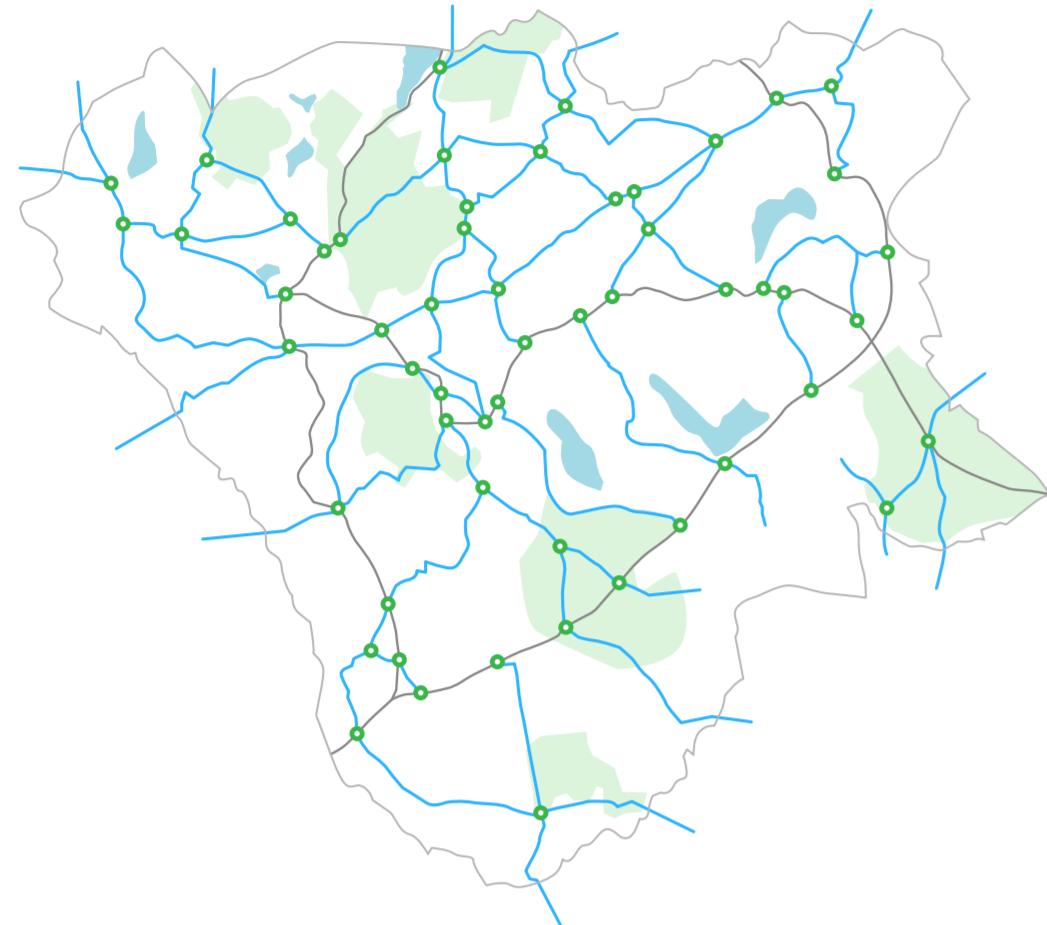
PROPOSITION N°7

UN STATIONNEMENT INCITATIF “VÉHICULES LÉGERS”



PROPOSITION N°8

UNE SIGNALÉTIQUE PIÉTON POUR ENCOURAGER LA MARCHE



LA REMISE EN VALEUR DES CHEMINS RURAUX

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Cela permet de marcher en toute sécurité et de prendre le temps de faire un peu de sport. ”

“ Elle favorise l'utilisation de mobilités douces, respectueuses de l'environnement. ”

“ Bonne idée pour les promeneurs faire des chemins pour pouvoir respirer et marcher tranquillement. ”

EN TANT QUE CITOYEN

JE RETROUVE DES ITINÉRAIRES UTILES PRÈS DE CHEZ MOI

Je vis dans un territoire où la voiture reste souvent indispensable. Pourtant, je redécouvre des chemins ruraux qui existent déjà et qui relient les hameaux, le bourg, les exploitations et les équipements du quotidien.

En étant rendus visibles, lisibles et praticables, ces chemins retrouvent une utilité concrète pour mes déplacements courts.

JE REDÉCOUVRE MA VILLE ET SON PATRIMOINE

Je comprends que ces chemins ne sont pas transformés en pistes cyclables normées, mais reconnus comme un patrimoine existant à valoriser.

Grâce à des interventions légères, signalisation, mise en lisibilité, sécurisation ponctuelle, ces itinéraires reprennent une place dans mon quotidien. Ils me permettent de mieux connaître mon territoire et d'en apprécier les usages de proximité.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- La mise en œuvre repose sur une logique de sobriété et de pragmatisme : interventions légères, réversibles et ciblées, adaptées aux capacités financières et techniques des communes rurales.
- L'entretien est volontairement proportionné au caractère rural des chemins, sans obligation de niveau de service comparable à la voirie communale.

Impact ★★★ MODÉRÉ

- L'impact est durable, chaque chemin revalorisé produit des effets cumulatifs dans le temps : amélioration de l'accessibilité locale, gains de qualité de vie, réduction de certains déplacements motorisés et valorisation d'un patrimoine existant.
- En rendant lisibles et praticables des itinéraires déjà présents, la commune élargit les options de déplacement pour les trajets courts du quotidien et favorise le tourisme local.

Budget €★★★

- La promotion des chemins ruraux présente un ratio coût-impact particulièrement favorable, car elle s'appuie sur l'existant et ne nécessite ni investissement structurant ni création de voirie nouvelle.
- Après une dépense initiale qui reste accessible (signalisation, sécurisation ponctuelle, communication locale) le surcoût d'entretien est également à la portée de la plupart des communes rurales. Et parfois cela motive des initiatives citoyennes (journées d'entretien, etc.) très créatrices de lien social !

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

📍 VeloWaz : valorisation de chemins existants pour le vélo du quotidien – Oise

830 000 habitants



Dans l'Oise, l'initiative VéloOise, via le projet VeloWaz, Chemins de traverse, part du constat que les infrastructures cyclables classiques sont peu adaptées aux territoires peu denses. La démarche consiste à identifier et rendre visibles des chemins existants (chemins agricoles, sentes, voies secondaires) permettant des liaisons utiles sans créer d'infrastructure lourde. L'approche priviliege des interventions minimales et la lisibilité des itinéraires plutôt que leur normalisation. Elle constitue une source d'inspiration directe pour les politiques communales ou intercommunales de mobilité du quotidien en milieu rural.

📍 Reconnaissance institutionnelle des chemins ruraux – Wallonie (Belgique)

3,7 millions d'habitants



En Wallonie, les chemins ruraux et agricoles sont reconnus comme des axes légitimes de mobilité douce pour les piétons et les cyclistes. L'action repose surtout sur la clarification de leur statut, la régulation des usages motorisés et l'affirmation de leur vocation non motorisée. Cette approche reconnaît le caractère rustique des chemins et priviliege la continuité d'usage, la cohabitation et une gestion d'entretien pragmatique, adaptée aux capacités locales.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment remettre en valeur les chemins ruraux.



DES RELAIS DE MOBILITÉ MULTI-SERVICES

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



EN TANT QUE CITOYEN

JE DISPOSE D'UN POINT DE SERVICES ET DE MOBILITÉ PRÈS DE CHEZ MOI

Je peux accéder à un lieu central de mobilité, pensé comme une mini-gare, qui réunit transports en commun, mobilités partagées et services du quotidien.

Ce lieu pratique me permet de combiner plusieurs besoins en un seul endroit, comme me déplacer, récupérer un service, faire une démarche, au-delà du simple trajet, et m'encourage à utiliser les transports collectifs et partagés au quotidien.

JE GAGNE EN LIBERTÉ DE DÉPLACEMENT

Grâce à ce relais, je peux plus facilement utiliser le bus, le covoiturage ou le vélo pour mes déplacements.

Je bénéficie d'une offre de mobilité plus visible et plus pratique, ce qui me permet d'avoir une alternative à l'usage de ma voiture individuelle.

“ Les petites villes étant souvent déficitaires en terme de structure de transport cela permettrait de les désenclaver de manière pérenne. ”

“ Je suis en zone rurale et les magasins se trouvent à 20 minutes de route en voiture. ”

“ Pour aider les gens qui habitent dans les zones rurales à sortir de l'isolement. ”

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ PROGRESSIVE

- Des relais de mobilité multi-services sont créés sur des points stratégiques des territoires ruraux (centres-bourgs, villages-carrefours, zones concentrant plusieurs flux).
- Leur mise en œuvre repose sur une coordination multi-acteurs et sur la mutualisation de services et d'espaces existants (arrêts de car, parkings, friches), avec un calendrier de déploiement compris entre 12 et 24 mois selon l'ampleur du projet.

Impact ★★★★ IMPORTANT

- Le dispositif permet de réduire la dépendance à la voiture individuelle et d'augmenter les usages de la mobilité partagée.
- Il contribue également à la dynamisation économique locale, en stimulant le commerce de proximité et le lien social, et à une amélioration concrète du service rendu aux habitants, en particulier dans les territoires éloignés des gares ou des pôles d'échanges.

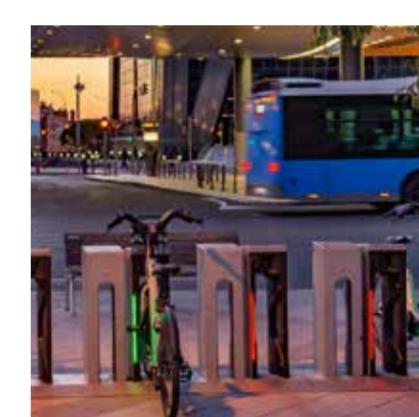
Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est très favorable lorsque les hubs s'appuient sur la mutualisation d'espaces existants.
- Pour un investissement modéré, la commune génère des retombées économiques et sociales significatives, tout en renforçant l'efficacité et l'attractivité de son offre de mobilité en milieu rural.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Stations multimodales rurales – Jura

260 000 habitants



Face à une forte dépendance automobile, le Département et la Région ont développé des stations multimodales pour renforcer l'attractivité des lignes de car interurbaines. Ces stations regroupent des services simples et lisibles : abris voyageurs éclairés, stationnement vélo sécurisé, covoiturage, recharge électrique et information voyageurs en temps réel. Le modèle repose sur un investissement public et une exploitation légère, avec une maintenance internalisée. Les résultats montrent une hausse de fréquentation de certaines lignes (+10 à +20 %), une meilleure visibilité des arrêts structurants et un usage accru des bornes de recharge en milieu rural.

Micro-gares postales – Land de Bavière (Allemagne)

13 millions d'habitants



Face à la baisse de fréquentation, certaines petites gares bavaroises ont été transformées en micro-hubs de services de proximité. Elles regroupent colis postaux, commerces légers, stationnement vélo, services bancaires et information voyageurs. Ce modèle, fondé sur la location d'espaces et une exploitation locale, augmente la fréquentation et permet de revaloriser des gares menacées de fermeture.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place des relais de mobilité multi-services.



DES MILES À CHAQUE TRAJET DÉCARBONÉ

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >

“ Ça permet de mieux connaître les possibilités de déplacement que l'on ne connaît pas autrement. ”

“ Cela inciterait davantage les gens à utiliser des mobilités durables dans ma région. ”

“ C'est innovant, intéressant et cela permet d'avoir moins de pollution. ”

“ La mise en place d'avantages locaux est une excellente idée pour favoriser ce dispositif. ”



EN TANT QUE CITOYEN

JE RÉDUIS MON EMPREINTE

Une application qui m'encourage à privilégier la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage dans mes déplacements du quotidien, afin de faire évoluer progressivement mes habitudes, sans contrainte ni injonction, tout en voyant mes efforts individuels et collectifs reconnus et valorisés.

JE GAGNE DES RÉCOMPENSES

Je gagne des points à chaque déplacement que je réalise. Je peux ensuite les échanger contre des avantages à faible coût : services municipaux, réductions chez des commerces partenaires, etc.

Ces points sont générés grâce à une application mise à disposition par la commune, qui détecte automatiquement les trajets réalisés et s'appuie sur une approche ludique et positive : défis collectifs, progression visible et récompenses.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- Une politique de mobilité visible dès la première année de mandat associant habitants, commerces, écoles, entreprises.
- Durée de mise en œuvre : 6 - 12 mois en moyenne.

Impact ★★★ IMPORTANT

- L'impact repose sur des changements d'habitudes progressifs mais durables : moins de trajets courts en voiture, plus de marche, de vélo ou de transports collectifs, obtenus sans travaux lourds ni contrainte réglementaire.
- Un dispositif amplificateur de l'existant, qui maximise l'usage des infrastructures et services déjà en place (bus, pistes cyclables, cheminement piétons).

Budget € € € €

- Très bon ratio coût / impact au regard des politiques de mobilité classiques : quelques euros par habitant et par an.
- Réversible, testable sur une période courte et facilement mesurable avant généralisation.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Programme Move for Change – Brighton (Angleterre)

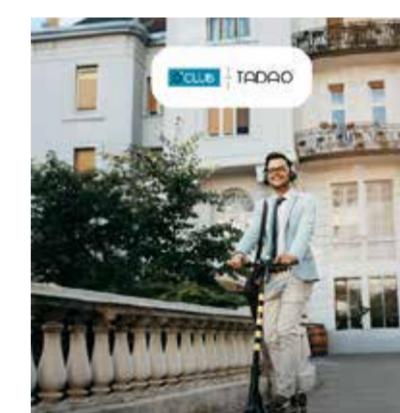
276 000 habitants



À Brighton & Hove, le programme Move for Change s'appuie sur l'application BetterPoints pour encourager la marche, le vélo et les transports publics. Les habitants gagnent des points pour leurs trajets durables, échangeables contre des récompenses locales ou des dons à des associations. Le dispositif repose sur la gamification, des défis et des récompenses symboliques. Il a mobilisé plusieurs milliers de participants et est reconnu comme un exemple efficace de nudge territorial.

Artois Mobilité et l'application de fidélité et d'incitation à la mobilité durable

21 000 abonnés au programme Tadao



Déployée via une application mobile pour accompagner la gratuité du réseau Tadao en favorisant l'engagement des usagers, l'application valorise les déplacements (bus, marche, vélo, intermodalité) grâce à un système de points, de défis et de récompenses, tout en fournissant des données anonymisées permettant de mesurer les effets sur les pratiques de mobilité et les émissions de CO₂. Quelques mois après son lancement, plus de 4 000 usagers s'étaient inscrits.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment déployer une application d'incitation à la mobilité décarbonnée.



UN STATIONNEMENT INCITATIF “VÉHICULES LÉGERS”

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Il est difficile de trouver où se garer et le stationnement est cher. ”

“ Le fait de bénéficier d'un espace privilégié de stationnement et de ne pas perdre de temps à en chercher un. ”

“ Le coût des parkings est trop souvent excessif et pénalise les propriétaires de petits véhicules. ”

“ Cela rend le transport plus facile et moins coûteux. ”

EN TANT QUE CITOYEN

J'ÉCONOMISE À CHAQUE STATIONNEMENT

Lorsque j'utilise un petit véhicule, je bénéficie d'une tarification de stationnement plus avantageuse en voirie.

Cela facilite mon accès au stationnement en centre urbain, notamment dans les zones où la pression est forte.

JE RÉDUIS MES NUISANCES AU QUOTIDIEN

Cette tarification m'incite à utiliser un véhicule plus léger, moins bruyant et moins encombrant.

Je contribue à une baisse du trafic, des émissions et des nuisances dans l'espace public.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- La commune met en place une tarification incitative du stationnement en voirie, rendue possible par le Code des collectivités territoriales.
- La mise en œuvre repose sur une délibération municipale et l'adaptation des horodateurs et applications existantes.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 9 mois.

Impact ★★★ MODÉRÉ

- Le dispositif permet une réduction du trafic et des émissions, tout en incitant à l'usage de véhicules plus légers.
- Il contribue à la baisse des nuisances (bruit, occupation de l'espace public) et facilite l'accès au stationnement, notamment pour les ménages modestes, dans les zones urbaines denses et touristiques.

Budget € € € €

- Le coût marginal est faible, car la mesure s'appuie sur des outils et cadres réglementaires existants.
- Le ratio coût / impact est très bon, avec des effets environnementaux et sociaux rapides, visibles et mesurables pour la collectivité.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Tarification du stationnement selon la taille des véhicules – Bâle (Suisse)

175 000 habitants



Depuis le 1er janvier 2025, Bâle applique une tarification du stationnement basée sur la longueur des véhicules, une première en Suisse. Le dispositif prévoit trois niveaux de tarif pour les résidents : plus le véhicule est long, plus le coût annuel de la carte de stationnement est élevé, avec des tarifs encore supérieurs pour les pendulaires. Cette mesure vise à mieux maîtriser l'occupation de l'espace public et à encourager l'usage de véhicules plus compacts. Elle s'inscrit dans un contexte de forte progression des SUV et s'inspire d'expériences similaires menées dans d'autres villes européennes comme Paris, Graz ou Bruxelles.

Politiques favorisant les micro-voitures “kei cars” – Tokyo (Japon)

14 millions d'habitants



À Tokyo, les politiques de stationnement et de fiscalité favorisent l'usage des kei cars, des voitures très compactes. Leur faible gabarit facilite le stationnement et la circulation dans des rues étroites, tout en réduisant la consommation et les coûts d'usage. Ces véhicules bénéficient aussi d'avantages fiscaux et réglementaires, renforçant leur attractivité. Leur succès montre qu'un modèle de mobilité fondé sur des véhicules de petite taille peut être viable, populaire et adapté aux contraintes d'une grande métropole.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place un stationnement allégé pour les véhicules sobres.



UNE SIGNALÉTIQUE PIÉTON POUR ENCOURAGER LA MARCHE

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLIS >



EN TANT QUE CITOYEN

JE ME REPÈRE FACILEMENT À PIED

Grâce à une signalétique piéton claire (panneaux, cartes, temps de marche), je comprends mieux les distances et les itinéraires pour mes déplacements du quotidien.

Je sais rapidement combien de temps il me faut pour rejoindre un service, un commerce ou un équipement à pied.

JE GAGNE EN AUTONOMIE

Cette lisibilité renforcée me permet de choisir la marche plus facilement, notamment pour les courts trajets.

Je réduis les micro-trajets en voiture, je me déplace de façon plus simple et plus agréable, et je profite davantage de l'espace public et du centre-ville.

“ Pour être protégé des voitures et marcher librement. ”

“ Car je trouve que les trajets à pied au sein de ma commune sont dangereux. ”

“ Pour connaître le temps de marche pour aller d'un point à un autre. ”

“ Plus de sécurité pour les piétons. ”

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★☆ RAPIDE

- La commune met en place une signalétique piéton lisible, fondée sur une échelle de distances et de temps de marche graduée.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 12 mois.

Impact ★★★☆ MODÉRÉ

- Le dispositif améliore l'accessibilité urbaine et favorise les déplacements à pied.
- Il contribue à la réduction des émissions, de la pollution et de la congestion, tout en renforçant la qualité de vie, l'inclusion et la fréquentation piétonne du centre-ville.
- La signalétique valorise également l'image de la commune et rend la ville plus agréable et attractive.

Budget € € € €

- Pour un investissement limité, la commune obtient des résultats rapides et visibles.
- Le ratio coût / impact est très favorable, avec une amélioration tangible de la lisibilité urbaine, de l'accessibilité et des usages piétons.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Signalétique urbaine intégrée – Melbourne (Australie)

5 millions d'habitants



La ville de Melbourne a déployé un système complet de signalétique piéton combinant panneaux, cartes orientées selon la perspective du piéton et liens clairs avec les transports publics. L'évaluation du dispositif souligne l'importance de la continuité du fléchage et de son intégration au mobilier urbain existant.

Signalétique piéton unifiée – New York (États-Unis)

8,8 millions d'habitants



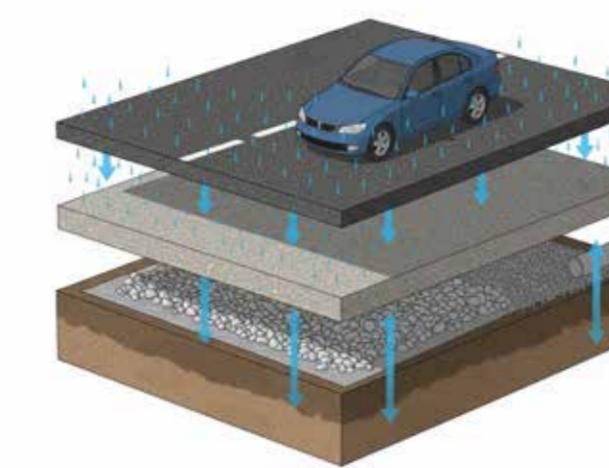
Le programme WalkNYC déploie une signalétique fondée sur des plans simplifiés, intégrés aux stations de métro et aux abribus. Pensée pour les non-anglophones, la cartographie « heads-up » (orientée selon la perspective réelle) facilite l'orientation et encourage l'usage de la marche en ville.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place une signalétique piéton.

03 LEVER LES OBSTACLES



PROPOSITION N°9

**DES REVÊTEMENTS ADAPTÉS
AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**



PROPOSITION N°10

**UN ENTRETIEN
VOITURE SOLIDAIRE**



PROPOSITION N°11

**UNE MAISON-ATELIER
DES MOBILITÉS ACTIVES**



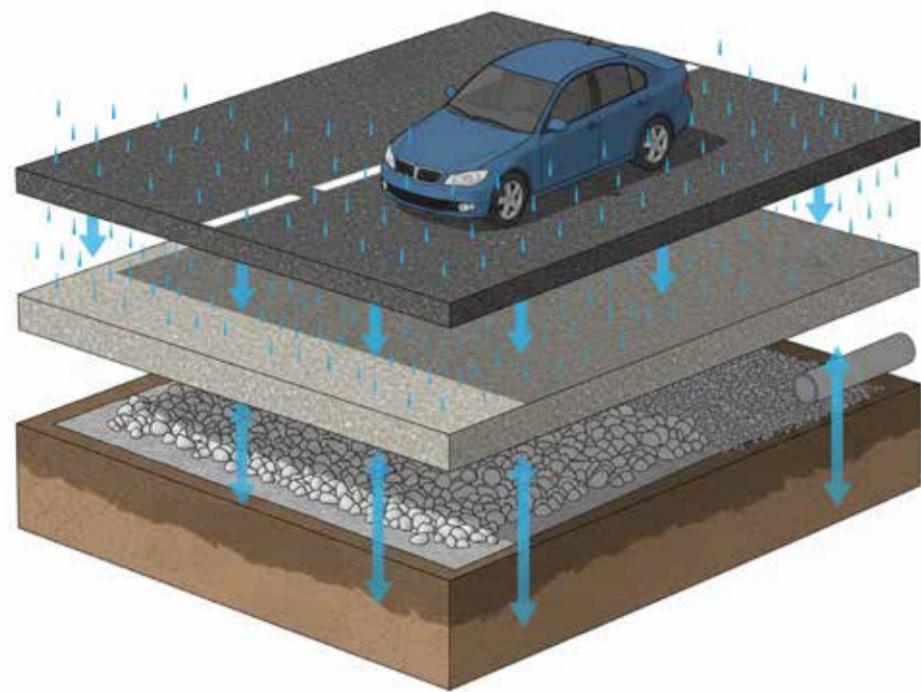
PROPOSITION N°12

**DES PARCOURS
ACCESSIBLES POUR TOUS,
VÉRIFIÉS EN TEMPS RÉEL**



PROPOSITION N°13

DU COVOITURAGE SOLIDAIRE



DES REVÊTEMENTS ADAPTÉS AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Afin d'éviter les coulées de boue ou inondations et permettre à l'eau de pénétrer dans le sol afin de remplir les sources. ”

“ Excellente proposition pour lutter contre la hausse des températures. ”

“ Limiter les risques d'inondations. ”

“ L'eau ne ruisselle plus et peut aller dans les nappes phréatiques. ”

EN TANT QU'ÉLU

J'AMÉLIORE CONCRÈTEMENT LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

En agissant sur des éléments très concrets des revêtements de voirie et d'espaces publics, planéité, rugosité, perméabilité, résistance à la chaleur et à l'eau, l'action publique améliore immédiatement les conditions de déplacement des piétons, des cyclistes, des usagers des transports collectifs et des services publics.

JE RENFORCE LA QUALITÉ ET LA RÉSILIENCE DE L'ESPACE PUBLIC

Les interventions permettent de réduire des irritants du quotidien qui freinent la marche et le vélo : inconfort, glissance, flaques, chaleur excessive.

La démarche renforce également la résilience de l'espace public face aux effets du changement climatique, tout en améliorant la perception globale de la qualité urbaine par les habitants.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ PROGRESSIVE

- La commune recourt à ces revêtements perméables dans le cadre de rénovations de voirie déjà prévues.
- La démarche repose sur une priorisation fine des zones et des usages (itinéraires cyclables, abords d'arrêts de bus, trottoirs fréquentés, zones exposées aux îlots de chaleur ou au ruissellement) et sur le recours à des solutions techniques éprouvées, adaptées aux contraintes locales.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 6 mois.

Impact ★★★★ IMPORTANT

- Les bénéfices sont immédiats et durables : amélioration du confort et de la sécurité des déplacements, renforcement de l'inclusion et meilleure acceptabilité des mobilités actives et des transports collectifs.
- L'utilisation de tels revêtements contribue également à la résilience de la commune face aux événements climatiques.

Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est très favorable, la commune, dans le cadre de cycles courants d'entretien et de réfection (ce qui permet de supprimer le point suivant).
- Pour un investissement marginalement supérieur à une réfection standard, la collectivité obtient des gains d'usage et d'acceptabilité élevés, sans alourdir durablement ses charges de fonctionnement.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Revêtements perméables et mobilités actives – Copenhague (Danemark)

1 million d'habitants



Dans le cadre de son adaptation au changement climatique, Copenhague intègre progressivement des revêtements perméables et des sols à faible impact lors des rénovations de rues, places et itinéraires cyclables. Ces solutions améliorent la gestion de l'eau, le confort d'usage et la fiabilité des infrastructures vélo, sans recourir à des transformations lourdes. La démarche est pragmatique et progressive, avec des solutions adaptées aux contextes locaux et évaluées dans le temps.

Matériaux perméables comme standard cyclable – Waltham Forest (Londres)

278 000 habitants



Quartier pilote du programme Mini-Hollands, Waltham Forest a formalisé l'usage de matériaux perméables pour certaines pistes cyclables afin d'améliorer drainage et sécurité. Ces prescriptions figurent dans le Mini-Holland Design Guide, qui relie directement qualité du revêtement, usage réel et sécurité des cyclistes. Inscrite dans une stratégie vélo de long terme, la démarche fait l'objet d'un suivi et d'évaluations régulières depuis 2014.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place des revêtements adaptés au changement climatique.



UN ENTRETIEN VOITURE SOLIDAIRE

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Les réparations en garage valent cher et donc ne sont plus accessibles à tout le monde. ”

“ Ayant une petite retraite, ça me permettrait de faire entretenir ma voiture plus régulièrement. ”

“ À la campagne une voiture est indispensable alors que le coût des réparations est très élevé. ”

“ Le fait que chacun puisse s'entraider à petit coût, c'est plus plaisant de participer et cela renforce la solidarité. ”

EN TANT QUE CITOYEN

JE PEUX ENTRETIENIR MON VÉHICULE MALGRÉ DES MOYENS LIMITÉS

Lorsque j'ai de faibles revenus, et n'ai pas réellement d'alternative à la voiture, je peux accéder à un service d'entretien automobile solidaire, mis en place avec un partenaire associatif ou un garage d'insertion.

Cela me permet de maintenir un véhicule en bon état de fonctionnement, à un coût adapté à ma situation.

JE ME DÉPLACE EN SÉCURITÉ ET JE PRÉSERVE MON ACCÈS À L'EMPLOI

En maintenant mon véhicule en bon état, je préserve ma sécurité, pollue moins, et peux continuer à me déplacer pour ma vie sociale et professionnelle.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ PROGRESSIVE

- Je mets en place un service d'entretien automobile solidaire en partenariat avec une association ou un garage d'insertion.
- J'agis de manière souple, via la mise à disposition d'un local, un soutien financier, un appel à manifestation d'intérêt ou l'organisation de journées de prévention.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 à 6 mois.

Impact ★★★★ IMPORTANT

- Le dispositif est très bénéfique socialement : amélioration de la sécurité routière, prévention des accidents, inclusion sociale et maintien de l'accès à l'emploi.
- Il contribue également à une baisse des émissions polluantes, en favorisant un entretien régulier et plus responsable des véhicules.

Budget € € € €

- L'investissement pour la commune reste maîtrisé, car il s'appuie sur des partenariats existants et des moyens limités.
- Le ratio coût / impact est favorable, avec des bénéfices sociaux immédiats et durables pour les habitants des villes moyennes et des territoires moins denses ou ruraux.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Garage communautaire au service de la mobilité locale – Barrow-in-Furness (Angleterre)

57 000 habitants



©Barrow Community Garage

Barrow Community Garage fonctionne sous le statut de Community Interest Company (CIC), avec un modèle explicitement orienté vers l'intérêt collectif plutôt que le profit. Il propose des services classiques de réparation et d'entretien automobile, dont les recettes financent des actions locales utiles, notamment un volet de formation. La collectivité n'exploite pas le garage mais agit comme facilitateur, en soutenant une structure indépendante ancrée localement et intégrée aux politiques de mobilité et d'insertion.

Garage Solidaire de Sambre-Avesnois – Maubeuge-Val-de-Sambre (Nord)

125 000 habitants



Dans un territoire où la voiture est indispensable, le Garage Solidaire propose entretien et réparations à prix réduits pour des publics en difficulté, orientés par les acteurs sociaux. L'offre est complétée par la vente solidaire de véhicules et des ateliers d'apprentissage pour renforcer l'autonomie des usagers. Le dispositif intègre aussi une dimension d'insertion professionnelle, faisant du garage un outil concret de lutte contre l'exclusion liée à la mobilité.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place un service d'entretien de voiture solidaire.



UNE MAISON-ATELIER DES MOBILITÉS ACTIVES

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Cela permettrait d'alléger les coûts, de prolonger la vie de ma bicyclette. ”

“ C'est une façon de faire des économies tout en respectant l'environnement. ”

“ Tous le monde a un vélo mais pas les outils pour le réparer. ”

“ Économie pour tous et contacts de voisinage. ”

EN TANT QUE CITOYEN

JE PEUX ME LANCER DANS LES MOBILITÉS ACTIVES EN CONFIANCE

Je dispose d'un lieu identifié, proche et accessible, dédié à la réparation, à l'entretien et à l'auto-réparation des vélos, trottinettes et autres engins de déplacement personnel.

Je peux y trouver des conseils, un accompagnement à la pratique et un appui concret pour franchir le pas vers les mobilités actives, même si j'hésitais jusqu'ici.

JE SÉCURISE MES USAGES DANS LA DURÉE

Grâce à l'accès à des solutions visibles de maintenance et d'apprentissage, je réduis le risque de panne, d'abandon ou de mauvaise utilisation.

Je peux entretenir mon équipement, prolonger sa durée de vie et continuer à utiliser les mobilités actives dans le temps, ce qui rend mes déplacements plus fiables, plus économiques et plus agréables au quotidien.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ PROGRESSIVE

- La commune crée les conditions permettant à une ou plusieurs associations de proximité d'opérer un lieu physique dédié aux mobilités actives.
- Elle ne se substitue pas aux acteurs de terrain, mais agit par la mise à disposition ou le soutien à un local, l'attribution d'une subvention de fonctionnement, un investissement initial limité en outillage et un effort de communication locale.
- La démarche est facilement articulable avec des dispositifs existants (Maisons de la mobilité, politiques sociales ou de transition écologique).
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 6 mois.

Impact ★★★★ IMPORTANT

- La maison-atelier agit en amont et en aval de la pratique. Elle facilite le passage à l'action et limite l'abandon précoce des mobilités actives en sécurisant l'entretien et la fiabilité des équipements.
- Elle maximise ainsi l'usage des infrastructures existantes et des aides à l'achat déjà accordées, sans investissement lourd supplémentaire, tout en renforçant l'acceptabilité sociale des politiques de mobilité.
- En rassemblant les usagers, elle facilite des actions de sensibilisation, par exemple à la sécurité routière ou au recours aux pièces de réemploi.

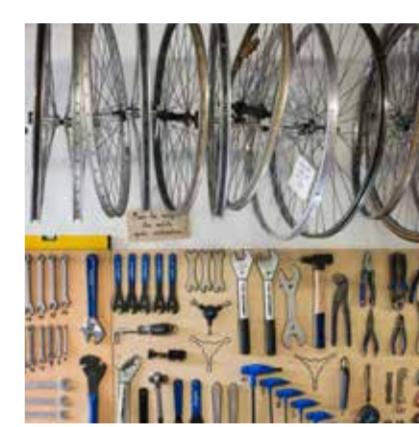
Budget € € € €

- Les coûts engagés sont principalement des dépenses de fonctionnement maîtrisées : soutien à un local, subvention aux associations opératrices, outillage de base, tarification sociale partiellement compensée et communication locale.
- Ces coûts sont modulables, réversibles et ajustables dans le temps, en fonction de la fréquentation et des résultats observés.
- Le ratio coût / bénéfice est particulièrement favorable :** la maison-atelier constitue un investissement stratégique à faible risque financier, dont l'impact est cumulatif.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

📍 Mobilités actives à forte dimension sociale – Plaine Commune (Seine-Saint-Denis)

440 000 habitants



Sur le territoire de Plaine Commune, la Maison du Vélo s'inscrit dans une politique volontariste de développement du vélo, avec un fort objectif d'inclusion sociale. Le dispositif repose sur des acteurs associatifs, notamment Solicycle, qui assurent réparation, réemploi, accompagnement à la pratique et formation. La collectivité agit comme facilitateur en mettant à disposition des locaux, en apportant un soutien financier et en articulant le projet avec sa stratégie mobilité. Ce modèle permet de structurer une offre pérenne sans exploitation directe par la collectivité.

📍 Auto-réparation et montée en compétence des usagers – Bègles (Nouvelle Aquitaine)

32 000 habitants



L'atelier vélo coopératif porté par l'association Cycles Manivelles repose sur un principe d'auto-réparation accompagnée. Les usagers peuvent réparer et entretenir leur vélo avec l'aide de bénévoles et de mécaniciens, apprendre les gestes de base et accéder à des pièces issues du réemploi. Au-delà du service technique, ce modèle renforce l'autonomie, la confiance et la durabilité des pratiques cyclables.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre une maison-atelier des mobilités actives.



DES PARCOURS ACCESIBLES POUR TOUS, VÉRIFIÉS EN TEMPS RÉEL

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Ayant à subir un handicap physique, les déplacements sont un souci constant. ”

“ Je suis personnellement handicapé donc cette proposition m'intéresse. ”

“ J'ai 71 ans et les personnes de mon âge ne sont plus très à l'aise sur un vélo. ”

“ Pour éviter les dangers de véhicules qui roulent parfois beaucoup trop près au risque d'être renversé. ”

EN TANT QUE CITOYEN

JE ME DÉPLACE AVEC CONFiance ET SANS CRAINTE D'Être BLOQUé

Je dispose d'une information fiable et à jour sur les parcours et les lieux réellement accessibles. Je peux préparer mes déplacements en amont et me déplacer sans crainte de me retrouver bloqué par un obstacle imprévu (escaliers, trottoirs impraticables, accès impossibles).

JE GAGNE EN AUTONOMIE ET EN SÉRÉNITé AU QUOTIDIEN

Les parcours accessibles étant clairement identifiés, je gagne en autonomie dans mes déplacements du quotidien, à pied, en fauteuil ou avec un mode adapté.

Je dépend moins de l'aide d'un tiers, je réduis le stress et les renoncements, et j'accède plus facilement aux commerces, aux services, aux équipements publics et aux lieux de loisirs, y compris sur de courtes distances.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- La collectivité met en place un dispositif d'information – typiquement une application – sur des transformations lourdes de l'espace public.
- La démarche repose principalement sur de la coordination, de la collecte et de la diffusion d'informations fiables, et ne nécessite pas de travaux lourds.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 6 mois.

Impact ★★★ IMPORTANT

- Le dispositif améliore de manière concrète l'accessibilité réelle et l'inclusion, en garantissant la continuité des parcours.
- Il agit comme un outil d'aide à la décision pour identifier les points de rupture, hiérarchiser les priorités d'aménagement futures et renforcer l'accès aux services, aux équipements publics et aux parcours touristiques accessibles.

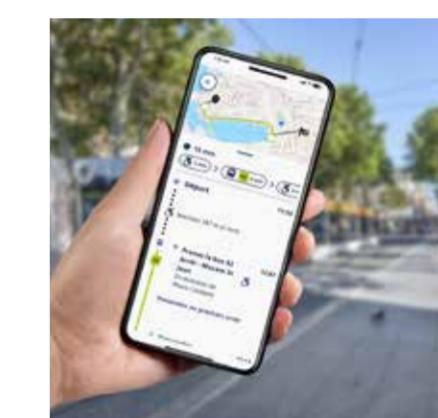
Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est favorable, car le dispositif améliore un service de mobilité essentiel, la capacité réelle de se déplacer sans rupture, à coût maîtrisé.
- Il s'agit d'un levier pragmatique et opérationnel, qui améliore fortement l'usage et l'expérience des déplacements du quotidien sans attendre des transformations lourdes de l'espace public.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

My Easy Access – Marseille (Bouches-du-Rhône)

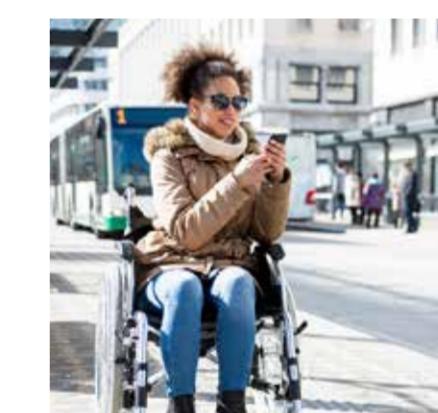
1,6 million d'habitants



My Easy Access vise à améliorer l'information sur l'accessibilité réelle des lieux et des cheminements du quotidien, à partir de relevés terrain et de données locales. La démarche repose sur des critères concrets (continuité des parcours, obstacles, franchissements) plutôt que sur une accessibilité déclarative. Sans aménagement lourd, elle permet de sécuriser les déplacements des personnes à mobilité réduite en réduisant les incertitudes. L'initiative met en évidence l'importance des audits terrain, d'une information fiable et du rôle des acteurs locaux, principes transférables à d'autres territoires.

Information collaborative sur l'accessibilité des lieux – Wheelmap

Initiative internationale



Wheelmap est une plateforme collaborative permettant de cartographier l'accessibilité des lieux ouverts au public via des contributions citoyennes. Développée par l'association SOZIALHELDEN, elle combine données ouvertes, partenariats et participation des usagers. Son principal apport réside dans la lisibilité de l'information et la réduction de l'incertitude pour les personnes à mobilité réduite. Centrée sur les lieux plus que sur les parcours, elle constitue une source d'inspiration pour structurer et maintenir une information d'accessibilité fiable.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre une application garantissant des parcours accessibles pour tous.



“ Pour aider les personnes âgées de mon village pour faire leurs courses. ”

“ Je me déplace beaucoup, donc autant en faire profiter des personnes. ”

“ Faire des rencontres, partager le déplacement, diminuer les frais. ”

“ Éviter trop de monde sur les routes. ”

“ Joindre l'utile à l'agréable. ”

DU COVOITURAGE SOLIDAIRE

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLIS >



EN TANT QUE CITOYEN

JE PEUX CONTINUER À ME DÉPLACER MALGRÉ LA Perte D'AUTONOMIE

Lorsque l'âge ou l'état de santé rendent les déplacements plus difficiles, un service de covoiturage solidaire permet de continuer à se rendre à des rendez-vous essentiels : visite d'un proche, rendez-vous médical, courses, marché ou gare.

Les trajets du quotidien ne dépendent plus uniquement de la possession d'un véhicule ou de l'aide ponctuelle d'un proche.

JE MAINTIENS LE LIEN SOCIAL

La mise en relation avec des conducteurs volontaires du territoire favorise des échanges de proximité et intergénérationnels.

Les déplacements deviennent des moments de vie, ce qui contribue à lutter contre l'isolement.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- La commune ou l'intercommunalité initie un service de covoiturage solidaire, reposant sur l'engagement de conducteurs non professionnels volontaires.
- Le rôle de la collectivité consiste principalement à organiser la mise en relation entre les seniors rencontrant des difficultés de mobilité et les habitants disposant d'un véhicule et souhaitant aider leurs voisins.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 6 mois.

Impact ★★★ IMPORTANT

- Le dispositif facilite concrètement les déplacements des seniors et contribue à la préservation de leur autonomie.
- Il favorise la création de lien social intergénérationnel, renforce l'inclusion et développe une forme de mobilité solidaire et durable, particulièrement adaptée aux villes moyennes, aux territoires périurbains et ruraux.

Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est très favorable. Pour une dépense limitée, la collectivité obtient un impact social élevé, en répondant à un besoin essentiel de mobilité et en luttant contre l'isolement d'une population vieillissante.
- Le dispositif ne nécessite ni infrastructure lourde ni dépenses irréversibles.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Rezo Senior, mobilité solidaire pour les +65 ans – Picardie

30 000 habitants



Intégré à l'offre mobilité de la Communauté de communes du Plateau Picard, Rezo Senior est présenté comme un dispositif de mobilité solidaire à destination des personnes de 65 ans et plus. En 2024, le service a permis la réalisation de 1 572 trajets solidaires, couvrant plus de 17 000 km, grâce à une vingtaine de conducteurs bénévoles. Il accompagne environ 90 seniors, principalement pour des déplacements liés aux courses et aux rendez-vous médicaux, sur un territoire rural peu dense.

Atchoum, accès aux déplacements du quotidien pour les publics isolés – Vals du Dauphiné (Isère)

66 000 habitants



Atchoum est un service de covoiturage solidaire mettant en relation des conducteurs volontaires et des personnes non véhiculées ou en situation d'isolement. Déployé localement avec les collectivités et acteurs sociaux, il répond à des besoins essentiels (courses, santé, services). Son modèle dupliable permet aujourd'hui un déploiement dans de nombreux territoires ruraux et périurbains, en complément des offres de mobilité classiques.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place du covoiturage solidaire.

04 COMBLER DES DÉFICITS D'OFFRES



PROPOSITION N°14
**UN SERVICE DE TRANSPORT
À LA DEMANDE EN VAN**



PROPOSITION N°15
**DES LIGNES
DE COVOITURAGE EXPRESS**



PROPOSITION N°16
**DES NAVETTES
DIRECTES GARE-DOMICILE
AVEC OU SANS CHAUFFEUR**



PROPOSITION N°17
**L'ACCOMPAGNEMENT DES COPROPRIÉTÉS
AU DÉPLOIEMENT DES SOLUTIONS
DE RECHARGE**



UN SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE EN VAN

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Moins d'attente par rapport aux bus classiques, pas de trajet prédefini donc plus de rapidité. ”

“ Dans mon village il est très compliqué de se déplacer si nous n'avons pas de véhicule. ”

“ Aujourd'hui très peu de bus. Pour aller au travail en voiture je mets 12 mn, en bus 1h30. ”

“ Cela permet de pallier l'absence de transport en commun sur certains trajets. ”

“ On va où on veut et quand on veut, pas dépendant des horaires. ”

“ La possibilité de réserver. ”

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- La commune joue un rôle de facilitateur et de garant du dispositif monté et opéré par une association.
- Elle met à disposition le ou les véhicules, prend en charge l'assurance, l'entretien et la maintenance, et définit le cadre général du service.
- L'exploitation est assurée par une structure associative de proximité, chargée de l'organisation des trajets, de la relation avec les usagers et, le cas échéant, de la gestion des réservations et des plannings, avec une grande souplesse d'adaptation aux besoins locaux.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 15 mois.

Impact ★★★ IMPORTANT

- Le service permet de garantir l'accès aux services essentiels, de réduire l'isolement et de renforcer l'inclusion sociale.
- Il contribue au maintien de l'autonomie des personnes âgées ou non motorisées, à la réduction de la dépendance à la voiture individuelle et au renforcement de la cohésion territoriale.

Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est très favorable, sous réserve d'un bon dimensionnement. Les coûts pour la commune sont maîtrisés, concentrés sur la mise à disposition des véhicules, leur assurance, leur entretien et un appui au fonctionnement du service.
- Le dispositif ne nécessite ni infrastructure lourde, ni création d'un réseau de transport structurant et peut être dimensionné progressivement en fonction des besoins observés.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Buurtbus - Minibus communautaire intégré au réseau public – Pays-Bas

Initiative nationale



Le Buurtbus est un service de minibus local (8 places) créé en 1977 pour maintenir une offre de transport dans les zones rurales ou peu denses. Il fonctionne avec des itinéraires et horaires fixes, en complément des réseaux publics, et est conduit par des bénévoles issus d'associations locales. Le modèle, soutenu par les autorités de transport, permet un service de proximité fiable et financièrement plus léger qu'une ligne de bus classique.

Transport solidaire en minibus pour les seniors – Les Sorinières (Loire-Atlantique)

9 000 habitants



La ville organise un aller-retour hebdomadaire en minibus accessible, conduit par des bénévoles, à destination principalement des seniors. Chaque semaine, le service permet aux habitants d'effectuer leurs courses grâce à une tournée de ramassage à domicile. Au-delà du transport, le dispositif crée un moment social et renforce les liens entre bénévoles et usagers.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place un service de transport à la demande en van.



DES LIGNES DE COVOITURAGE EXPRESS

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Plus efficace, plus économique et écologique. ”

“ Bon pour la planète et économie de déplacement. ”

“ On sait toujours compter sur quelqu'un. ”

“ Cela permet de ne pas voyager seul. ”

“ Pratique et écologique économique ”

“ Arrêter d'être seul en voiture ”

“ Facile à mettre en place ”

EN TANT QUE CITOYEN

JE DISPOSE D'UNE SOLUTION DE DÉPLACEMENT SIMPLE ET FIABLE

Les lignes de covoitage express me permettent de me déplacer avec un service fréquent, lisible et fiable, comparable à un transport collectif, en misant sur les sièges disponibles des voitures déjà en circulation.

Elles offrent une option supplémentaire pour mes déplacements, particulièrement utile dans les zones rurales et périurbaines où les alternatives sont parfois limitées.

JE MAÎTRISE MIEUX MES DÉPLACEMENTS ET MON BUDGET

En mutualisant les trajets existants, ces lignes réduisent mes coûts de déplacement, facilitent mon accès aux services et à l'emploi, et améliorent mon confort au quotidien.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★★ PROGRESSIVE

- La commune pilote la mise en place de lignes de covoitage express en coordination avec un opérateur.
- Son rôle consiste à organiser le service, à définir les lignes, à mettre en place des aménagements légers (points d'arrêt, signalétique), à prévoir des incitations au démarrage et à assurer le suivi dans la durée.
- Durée de mise en œuvre : entre 6 mois et 1 an.

Impact ★★★★ IMPORTANT

- La collectivité crée une offre de mobilité de type transport collectif (fréquence, fiabilité, lisibilité) sans déployer de flotte de véhicules.
- Le dispositif agit directement sur un gisement existant, les sièges libres, ce qui permet de réduire l'autosolisme, les émissions et la congestion, tout en renforçant la complémentarité avec les réseaux existants (cars, TER), notamment pour les rabattements et la desserte de zones peu couvertes.
- Il favorise également le lien social, tout en améliorant la qualité de vie et l'inclusion dans les territoires peu denses.

Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est très favorable, sous réserve d'un bon dimensionnement des lignes.
- Les coûts pour la collectivité sont concentrés sur l'organisation du service : contractualisation avec une plateforme ou un opérateur, incitations au démarrage pour atteindre la masse critique, communication et aménagements légers.
- Lorsque la ligne cible des flux robustes (trajets pendulaires), propose une promesse simple (trajet direct, points d'arrêt lisibles) et sécurise la fiabilité du service, l'investissement public produit un effet levier élevé, bien supérieur au coût engagé.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

📍 Ligne de covoitage express Lane – Bourgoin-Jallieu, Lyon (Auvergne-Rhône-Alpes)

110 000 habitants



Déployée à partir de 2018, la ligne Lane est la première ligne de covoitage express, aujourd'hui intégrée au réseau En Covoit' Lignes porté par SYTRAL Mobilités. Elle vise à réduire l'autosolisme domicile-travail entre la CAPI et l'est de la métropole lyonnaise, avec un service rapide (3-4 minutes d'attente en moyenne) et fiable. En 2023, près de 30 000 trajets ont été réalisés, avec une part modale de 11 % sur l'axe Lyon-Bourgoin et jusqu'à 20 % d'usagers ayant renoncé à une voiture. La ligne est complémentaire du TER et des cars express : elle dessert des zones non couvertes par le train et renforce la résilience du corridor en cas de perturbation ferroviaire. Il n'y a pas concurrence mais renforcement mutuel des offres, améliorant globalement l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place des lignes de covoitage express.



“ Cela permettrait d'aller d'un endroit à un autre en réservant à l'avance ce serait plus sûr et rapide. ”

“ Que mon quartier puisse bénéficier de navettes alors qu'il n'y a pas de transport en commun. ”

“ Je vis en zone rurale, pas de bus, pas de train, les commerces à 10 km. ”

“ C'est utile pour tous. ”

DES NAVETTES DIRECTES GARE-DOMICILE AVEC OU SANS CHAUFFEUR

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



EN TANT QUE CITOYEN

JE REJOINS FACILEMENT LA GARE LA PLUS PROCHE

Je dispose d'une navette directe, point-à-point, pour me rendre à la gare la plus proche aux heures de pointe. Ce service me permet d'accéder plus simplement aux liaisons ferroviaires, même lorsque mon quartier est éloigné ou mal desservi par les lignes de bus existantes.

JE GAGNE DU POUVOIR DE MOBILITÉ

Grâce à cette navette directe entre la gare et mon domicile, je peux me déplacer sans voiture, avec un trajet simple, sans correspondance et à horaires fiables. Je réduis le stress des derniers kilomètres et je gagne en autonomie, notamment lorsque je ne peux plus conduire.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- La navette peut être déployée rapidement, entre 3 et 12 mois selon la disponibilité des véhicules, l'organisation du service et la communication, avec l'appui éventuel de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.
- Le dispositif peut évoluer dans le temps, y compris vers une automatisation future.

Impact ★★★ IMPORTANT

- La navette permet une amélioration rapide de l'accessibilité ferroviaire et un report modal de la voiture individuelle vers les transports partagés et le train.
- Elle contribue à désenclaver des quartiers sans solution efficace de transport en commun, à réduire les émissions, la pollution et la congestion, et à renforcer l'inclusion et l'attractivité du territoire.

Budget € € € €

- Le dispositif présente un **ratio coût / impact très favorable**, en comparaison de solutions plus lourdes, tout en restant ajustable selon le niveau d'ambition locale.
- Pour un investissement maîtrisé, la commune obtient des effets visibles sur l'accessibilité, le report modal et la qualité de vie des usagers.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

📍 Rovaltain – gare TGV, navettes automatisées Haut Niveau de Service – Valence (Drôme)

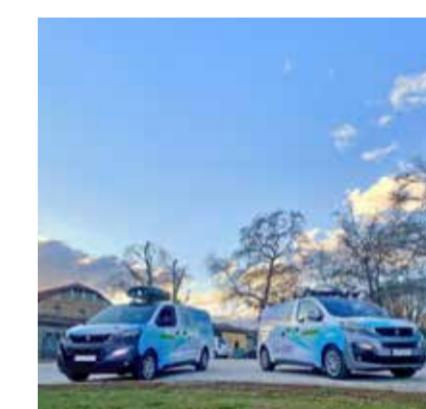
64 000 habitants



Entre février et octobre 2025, deux navettes automatisées 100 % électriques ont été déployées pour relier la zone d'activité de Rovaltain, le restaurant inter-entreprises et la gare Valence TGV. Ces minibus autonomes de 8 places, sans chauffeur, visent à améliorer l'accessibilité tout en réduisant l'impact environnemental des déplacements locaux. Le service favorise également l'inclusion des publics fragiles en proposant une solution simple et lisible de rabattement vers la gare. En moins de trois mois, plus de 3 000 passagers ont utilisé la navette, suscitant un fort intérêt professionnel avec plus de 50 visites d'experts européens.

📍 Navette électrique expérimentale de rabattement vers la gare – Le Chesnay-Rocquencourt (Yvelines)

31 000 habitants



Le bourg de Rocquencourt est enclavé, peu compétitif en temps de trajet vers les gares malgré l'offre de bus existante. Pour répondre à cette situation, la ville a lancé le 3 mars 2025 une expérimentation de navette électrique, préfigurant un service autonome à terme. Le service Rocq'Express relie le bourg à la gare de Vauresson aux heures de pointe, avec deux véhicules de 6 places circulant sur réservation et gratuitement. Cette phase pilote vise à collecter des données en vue d'une automatisation future, avec le soutien de la Région Île-de-France, de l'INRIA et d'Île-de-France Mobilités.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment déployer une navette de liaison directe gare-domicile.



L'ACCOMPAGNEMENT DES COPROPRIÉTÉS AU DÉPLOIEMENT DES SOLUTIONS DE RECHARGE

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Habitant en copropriété, mon véhicule est garé dans un parking sous-terrain non pourvu de prises. ”

“ Je n'ai pas acquis un véhicule électrique à cause de l'absence de point de recharge là où je me gare. ”

“ Cela inciterait à l'achat d'un véhicule électrique. ”

EN TANT QU'HABITANT EN LOGEMENT COLLECTIF

J'ACCÈDE À UN SERVICE SIMPLE ET FIABLE DE RECHARGE À DOMICILE

L'accès à la recharge à domicile conditionne directement ma capacité à adopter un véhicule électrique. Lorsque je vis en copropriété, cet accès reste souvent incertain, complexe ou bloqué.

MA COPROPRIÉTÉ CONTRIBUE CONCRÈTEMENT À LA TRANSITION VERS L'ÉLECTRIQUE

Le service public de facilitation permet de débloquer des projets aujourd'hui à l'arrêt. En aidant ma copropriété à comprendre les enjeux, à structurer ses décisions et à franchir les étapes clés, il rend possible un accès réel et durable à la recharge résidentielle.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★★ PROGRESSIVE

- La commune ou l'intercommunalité met en place un service public d'appui aux copropriétés pour faciliter le déploiement des infrastructures de recharge.
- Ce service ne finance pas les installations et ne se substitue pas aux acteurs privés. Il agit comme tiers de confiance, en intervenant au bon moment du processus décisionnel.
- Le dispositif articule compétences humaines, outils pédagogiques, ressources numériques, communication ciblée et parcours d'accompagnement, afin de réduire l'asymétrie d'information entre copropriétés et opérateurs.

Impact ★★★★ IMPORTANT

- Chaque projet accompagné produit des effets durables dans le temps : accès à la recharge à domicile, adoption progressive du véhicule électrique et réduction des émissions liées aux déplacements, sans dépendre de solutions de recharge éloignées ou peu fiables.
- Le dispositif agit là où les blocages sont principalement organisationnels et décisionnels, avec des effets durables et cumulés dans le temps.

Budget €€€€

- Le service ne nécessite ni infrastructure physique, ni financement des installations, ni engagement financier irréversible.
- Les coûts sont maîtrisables, progressifs et ajustables en fonction de la demande et des priorités territoriales.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

Accompagnement des copropriétés à l'électrification – Métropole du Grand Paris

7,1 millions d'habitants



À Paris et dans la Métropole du Grand Paris, la plateforme CoachCopro, portée par l'Agence Parisienne du Climat, propose un accompagnement gratuit et neutre des copropriétés. Le service couvre la rénovation énergétique, l'électrification des usages et la recharge des véhicules, via des parcours personnalisés, des outils pratiques et un annuaire de professionnels. L'APC a également publié une étude dédiée au potentiel d'installation de solutions de recharge, avec une cartographie des opportunités et contraintes techniques à l'échelle métropolitaine. Ces ressources constituent un modèle directement réplicable pour structurer un service public d'appui local.

Facilitateur infrastructures de recharge – Région de Bruxelles (Belgique)

1,22 millions d'habitants



La Région de Bruxelles-Capitale propose un service public gratuit d'accompagnement à l'installation de bornes de recharge, via le Facilitateur infrastructures de recharge de Bruxelles Environnement. Ce service personnalisé accompagne les copropriétés et gestionnaires sur les aspects réglementaires, techniques et opérationnels. Le site electrify.brussels complète le dispositif avec un guide détaillé, illustrant les attendus d'un service d'appui local à l'IRVE.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place un dispositif d'accompagnement des copropriétés au déploiement des solutions de recharge.

05 FAIRE DÉCOUVRIR ET FACILITER L'APPROPRIATION



PROPOSITION N°18
**DE L'AUTOPARTAGE
COMMUNAL MULTI-VÉHICULES**



PROPOSITION N°19
**ORGANISER DES RENCONTRES
ENTRE PROS SUR LES VÉHICULES
LÉGERS ET LES VÉLOS-CARGOS**



PROPOSITION N°20
**UN ESSAI LONGUE DURÉE
DE VÉLOS-CARGOS**



DE L'AUTOPARTAGE COMMUNAL MULTI-VÉHICULES

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Me permettre d'avoir à disposition un véhicule que je n'ai pas, de façon temporaire. ”

“ C'est social ! - Permet d'échanger - L'entraide entre voisins. ”

“ Pas besoin d'avoir un véhicule personnel. ”

“ Plus économique - Permet de réduire les frais. ”

EN TANT QUE PROFESSIONNEL

J'ACCÈDE À DES VÉHICULES ADAPTÉS À MES BESOINS

L'autopartage communal multi-véhicules me permet d'accéder à une flotte diversifiée : petits véhicules électriques pour mes déplacements du quotidien, voitures familiales pour des usages ponctuels, petits utilitaires pour des besoins spécifiques.

L'accès au service se fait via une application simple ou directement via la mairie, ce qui me permet d'y accéder facilement, même si je suis peu à l'aise avec le numérique.

JE RÉDUIS LES COÛTS ET LES CONTRAINTES LIÉS À LA VOITURE

L'autopartage communal m'offre une alternative concrète à la possession d'un second véhicule, voire d'un premier véhicule selon ma situation.

Il me permet de réduire mes coûts de mobilité, de faciliter mon accès aux services et de conserver une bonne qualité de vie, tout en contribuant à une mobilité plus inclusive.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre

★★★ RAPIDE

- La collectivité porte un service d'autopartage communal, en partenariat avec un opérateur spécialisé.
- Elle assure le pilotage du dispositif, la contractualisation avec le prestataire, la mise à disposition des stationnements et le suivi du service, sans infrastructure lourde à déployer.
- La mise en œuvre comprend le choix du prestataire, l'organisation du stationnement et la communication auprès des habitants.
- Durée de mise en œuvre : quelques mois.

Impact

★★★ IMPORTANT

- L'autopartage communal agit directement sur les usages de mobilité. Il permet une baisse du nombre de véhicules possédés par ménage, une réduction des émissions et des nuisances, une amélioration de l'accès à la mobilité pour les publics non motorisés ou fragiles, et une diminution du coût global de la mobilité pour les habitants.
- Les véhicules étant préférentiellement électriques, le dispositif favorise la mobilité décarbonée.

Budget

€ € € €

- L'investissement initial est limité et ciblé : constitution de la flotte, organisation du stationnement et contractualisation avec l'opérateur, sans création d'infrastructures lourdes.
- La collectivité investit dans un service qui produit des effets multiplicateurs par l'usage, avec un impact élevé pour un investissement maîtrisé.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

📍 Autopartage communal solaire en village rural – Villerouge-Termenès (Aude)

150 habitants



Dans le village de Villerouge-Termenès, la commune a mis en place dès 2018 un service d'autopartage basé sur une voiture électrique communale. Le véhicule est rechargé via une ombrrière photovoltaïque installée sur la place du village et parcourt environ 25 000 km par an, pour des usages essentiels (courses, santé, déplacements quotidiens). En 2023, un véhicule utilitaire électrique partagé a été ajouté, renforçant la logique de mutualisation entre habitants et services municipaux. Le projet, cofinancé par le programme européen LEADER/FEADER, constitue un modèle reproduit pour les villages ruraux enclavés.

📍 Référence européenne de l'autopartage rural – Carsharing im Dorf (Suisse)

250 000 utilisateurs



En Suisse, Mobility déploie depuis plus de vingt ans un réseau d'autopartage couvrant aussi bien les villes que les petites communes rurales. À travers son programme Shared Mobility Booster, l'opérateur accompagne les villages dans l'analyse de leurs besoins et l'installation de véhicules partagés, souvent électriques. Ce modèle éprouvé montre qu'un véhicule partagé peut remplacer 5 à 10 voitures privées, réduisant fortement les coûts et l'empreinte de la mobilité en milieu peu dense.

ET MAINTENANT ?

Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

Contactez Movin'On pour découvrir comment mettre en place de l'autopartage communal multi-véhicules.



ORGANISER DES RENCONTRES ENTRE PROS SUR LES VÉHICULES LÉGERS ET LES VÉLOS-CARGOS

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



Je gère un restaurant de quartier, avec beaucoup de livraisons le midi. Aujourd’hui, mes livreurs roulent en scooters thermiques, et franchement ça me coûte cher en entretien. J’ai déjà entendu parler des véhicules intermédiaires, mais je reste prudente. J’ai peur que l’autonomie ne tienne pas en hiver, et je me demande si on peut vraiment transporter des commandes volumineuses. Pendant la rencontre, j’ai pu discuter avec une entreprise juste à côté qui utilise déjà deux triporteurs. C’était rassurant de voir que ça fonctionne concrètement chez eux.

Cas d’usage fictif d’une restauratrice

EN TANT QUE PROFESSIONNEL

JE PEUX DÉCOUVRIR ET TESTER DES SOLUTIONS ADAPTÉES À MON ACTIVITÉ

Des rencontres professionnelles dédiées aux véhicules intermédiaires et aux vélos cargo me permettent de découvrir, tester et comparer des solutions légères et très bas carbone, adaptées à mes usages professionnels.

Les démonstrations, essais encadrés et échanges techniques me donnent une vision concrète et réaliste de ces véhicules dans des conditions proches de mon quotidien.

JE REDÉCOUVRE MA VILLE ET SON PATRIMOINE

La confrontation directe avec des professionnels déjà utilisateurs me permet de mieux évaluer les avantages, les limites et les conditions d’usage réelles de ces solutions.

La présence de réparateurs et de loueurs locaux m’aide à lever des freins pratiques et économiques, notamment sur l’entretien, les coûts et la fiabilité.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★★ IMMEDIATE

- La commune organise des rencontres professionnelles, en jouant un rôle de facilitateur neutre.
- Elle assure la coordination des acteurs, la mise à disposition d’un lieu, la logistique et la communication, sans investissement lourd.
- Un accompagnement dans la durée peut être proposé, notamment via des dispositifs de location-test ou de conseil.
- Durée de mise en œuvre : Moins de 3 mois.

Impact ★★★★★ IMPORTANT

- Ces rencontres accélèrent l’adoption de véhicules sobres adaptés aux usages professionnels.
- Elles contribuent à la réduction des émissions, de la pollution et de la congestion, tout en soutenant les dynamiques économiques locales et l’accès aux services de proximité.

Budget € € € €

- Le ratio coût / impact est très favorable. Les coûts pour la commune sont limités et essentiellement organisationnels : mise à disposition d’un lieu, coordination des acteurs, communication et logistique légère.
- Aucun investissement lourd ni dispositif pérenne n’est requis.

ILS L’ONT DÉJÀ FAIT

Zone vélos-cargos – Démonstrations pratiques en conditions réelles – Lyon (Rhône)

Salon SOLUTRANS



©Cyclo-cargologie.fr - Serge Sang

Au salon SOLUTRANS, une zone dédiée aux vélos-cargos permet aux professionnels de tester des véhicules utilitaires sur une piste extérieure reproduisant des conditions réelles (pentes, virages, espaces contraints). Ces démonstrations concrètes facilitent la projection dans l’usage et constituent un levier efficace pour lever les freins techniques et opérationnels à l’adoption.

Les Boîtes à Vélo, retour d’expérience entre pairs professionnels – France

Réseau national



Les Boîtes à Vélo regroupent des professionnels utilisant le vélo-cargo ou des véhicules intermédiaires dans leur activité quotidienne. Le réseau organise rencontres, démonstrations et échanges métier par métier, fondés sur l’usage réel. Il montre que le partage d’expérience entre pairs est un levier clé pour rassurer, convaincre et favoriser une adoption progressive à l’échelle des territoires.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin’On pour découvrir comment mettre en place des organisation de rencontres entre pros.



UN ESSAI LONGUE DURÉE DE VÉLOS-CARGOS

< ZONES RURALES > < ZONES PÉRIPHÉRIQUES > < MÉTROPOLES >



“ Pratique pour ne pas avoir à faire l'entretien du vélo. Permet d'utiliser le vélo uniquement à la belle saison. ”

“ Très cher à l'achat donc idéal pour se faire une idée. ”

“ J'aimerais en acheter mais j'ai peur d'être déçu. ”

“ A tester avant d'adopter. ”

EN TANT QU'HABITANT OU PROFESSIONNEL

JE TESTE UN VÉLO-CARGO AVANT DE M'ÉQUIPER

Je peux accéder à un dispositif de location-test longue durée de vélos-cargos et de remorques pour vélos à assistance électrique, mis en place par ma commune.

Je teste ces équipements pendant plusieurs semaines ou mois, dans mes conditions réelles de vie ou de travail, avant d'envisager un éventuel achat.

JE SÉCURISE MA DÉCISION ET CHANGE MES PRATIQUES

Grâce à un accompagnement à l'usage (prise en main, conseils, suivi dans la durée), je lève les principaux freins à l'adoption : le coût, l'incertitude d'usage et la complexité perçue.

Je peux ainsi remplacer durablement certains trajets réalisés en voiture, notamment pour les déplacements familiaux ou professionnels de proximité, et décider de m'équiper en toute confiance.

EN PRATIQUE POUR MA COMMUNE

Mise en œuvre ★★★ RAPIDE

- Le service repose sur un parc volontairement restreint et dimensionné de façon progressive, opéré par un prestataire spécialisé.
- Durée de mise en œuvre : entre 3 et 6 mois.
- Il est réversible et facilement ajustable, et déployable sans infrastructure lourde.

Impact ★★★ IMPORTANT

- Le dispositif agit directement sur un point de bascule clé : la décision d'équipement, avec un fort taux de conversion vers l'achat lorsque l'équipement est adapté.
- Chaque adoption réussie entraîne une réduction pérenne des trajets motorisés, notamment sur des usages fréquents et fortement émetteurs : trajets courts, domicile-école, déplacements professionnels de proximité.

Budget € 000

- Le dispositif présente un excellent ratio coût / impact, avec un risque financier et politique limité. La collectivité supporte principalement :
 - le coût de la prestation d'exploitation (parc, maintenance, assurance, accompagnement),
 - un investissement initial limité, grâce à un dimensionnement progressif du parc.
- Rapporté au nombre de bénéficiaires et à la durée d'usage, le coût est modéré et maîtrisé, sans infrastructure lourde ni dépenses irréversibles.

ILS L'ONT DÉJÀ FAIT

📍 Véligo Location : location longue durée de vélos avant achat – Île-de-France

12,4 millions d'habitants



Véligo Location est un dispositif de location longue durée de vélos proposé par Île-de-France Mobilités, initialement centré sur le vélo à assistance électrique et désormais ouvert aux vélos-cargos, pour les particuliers comme pour les professionnels. Le service repose sur des durées de location pouvant aller jusqu'à six mois, permettant une appropriation réelle du vélo dans les conditions de vie ou de travail ordinaires. Il inclut la mise à disposition du matériel, l'entretien, l'assistance, un accompagnement à l'usage et une sortie facilitée vers l'achat ou la restitution. Le modèle démontre que la location longue accompagnée est un levier plus efficace et durable que la seule aide financière à l'achat.

📍 Programme "Try-Before-You-Buy" – Leeds (Angleterre)

812 000 habitants



Un programme municipal permettant aux organisations, associations et petites entreprises de tester un vélo-cargo électrique pendant plusieurs mois, jusqu'à trois mois. L'essai se fait en conditions réelles d'activité, afin de sécuriser la décision d'achat plutôt que de proposer un service ponctuel. Ce programme montre l'efficacité d'un essai long et accompagné pour lever les freins liés au coût, à la complexité perçue et à l'incertitude d'usage, et constitue un modèle transposable à l'échelle communale.

ET MAINTENANT ?

 Téléchargez le rapport complet des 20 propositions.

 Contactez Movin'On pour découvrir comment proposer un essai longue durée de vélos-cargos.



Nous sommes le think-tank d'intérêt général engagé pour une mobilité durable, équitable et déployable à grande échelle. Coalition de 20 entreprises internationales, nous ouvrons la voie à des solutions concrètes à impact en Europe et en Afrique. Nous en éprouvons la faisabilité, en valorisons les bénéfices pour l'ensemble des parties prenantes et levons les freins structurels afin d'accélérer leur déploiement, en concertation avec les territoires et les usagers.

Convaincus qu'aucun acteur ne peut répondre seul aux défis systémiques du transport de biens et de personnes, nous coalisons plus de 200 acteurs publics et privés au sein de nos Communautés d'action pour élaborer ensemble des feuilles de route de solutions à impact et lever, un à un, les obstacles techniques, réglementaires, financiers et culturels à leur déploiement.

Nous connectons les expertises complémentaires pour élaborer des visions stratégiques, identifier les vrais verrous, porter des plaidoyers et expérimenter les technologies nécessaires à l'émergence de solutions à fort potentiel. Et ce, pour tous les modes de transport et tous les besoins de déplacement, à l'échelle de l'ensemble de l'écosystème (acteurs, infrastructures, usages et technologies).

**REJOIGNEZ LES MEMBRES DE MOVIN'ON ENGAGÉS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE.
POUR EN SAVOIR PLUS, RENDEZ-VOUS SUR MOVINON.EU**



THE ADECCO GROUP
Adecco AKODIS LHH

