



ELECTIONS  
MUNICIPALES 2026

\*

20 PROPOSITIONS PRÊTES A L'EMPLOI  
POUR RENDRE LA MOBILITÉ PLUS DURABLE  
DANS NOS TERRITOIRES



## Sommaire

AVANT-PROPOS.....	3
INTRODUCTION .....	6
AIGNER & FEDERER.....	14
#1. Des forums de la mobilité quotidienne .....	15
#2. Un diagnostic communal des mobilités longues du quotidien .....	23
#3. Des expérimentations logistiques ciblées .....	30
INCITER, SUSCITER .....	42
#4. La remise en valeur des chemins ruraux .....	43
#5. Des relais de mobilité multi-services .....	55
#6. Des miles à chaque trajet décarboné .....	64
#7. Un stationnement incitatif « véhicules légers » .....	73
#8. Une signalétique piéton pour encourager la marche .....	78
LEVER LES OBSTACLES.....	86
#9. Des revêtements adaptés au changement climatique .....	87
#10. Un entretien voiture solidaire.....	97
#11. Une maison-atelier des mobilités actives .....	106
#12. Des parcours accessibles pour tous, vérifiés en temps réel.....	117
COMBLER DES DEFICITS D'OFFRES .....	127
#13. Du covoiturage solidaire.....	128
#14. Un service de transport à la demande en van .....	134
#15. Des lignes de covoiturage express .....	143
#16. Des navettes de liaison directe (avec ou sans chauffeur).....	154
#17. Accompagnement des copropriétés au déploiement des solutions de recharge .....	164
FAIRE DÉCOUVRIR, FACILITER L'APPROPRIATION .....	177
#18. De l'autopartage communal multi-véhicules .....	178
#19. L'organisation de rencontres entre pros sur les véhicules légers et les vélos-cargos.....	186
#20. L'essai longue durée de vélos-cargos .....	195



## AVANT-PROPOS



## A propos de Movin'On

Premier écosystème de co-innovation au monde pour la mobilité durable, Movin'On apporte des solutions et des innovations concrètes aux besoins de mobilité de chacun, dans le but de contribuer au progrès de la société tout en agissant pour la planète. Convaincu qu'aucun acteur ne pourra répondre seul aux défis d'aujourd'hui, Movin'On rassemble les acteurs du changement, collectifs et individuels, et leur donne les moyens d'innover ensemble pour plus de mobilité avec moins d'impact. Movin'On apporte l'expertise nécessaire à des initiatives prometteuses et fournit à son écosystème des ressources, des processus, une veille technologique, un soutien opérationnel et un partage des meilleures pratiques dans le monde entier.

Movin'On travaille sur des solutions et des innovations concrètes pour promouvoir la mobilité, avec deux objectifs principaux. Le premier est d'améliorer la société en mettant en œuvre de multiples solutions de mobilité complémentaires, qui répondent à trois critères : efficacité, éthique et inclusion. Le second est d'agir pour la planète, en luttant contre le changement climatique, la pollution de l'air tout en protégeant les ressources qui s'amenuisent.

Concrètement, Movin'On se mobilise autour de 5 combats :

- Lutter contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air
- Préserver les ressources
- Garantir une mobilité sûre et accessible
- Améliorer la mobilité multimodale

Concevoir une nouvelle efficacité globale des transports

## Remerciements

Nous souhaitons adresser nos remerciements les plus sincères à l'ensemble des experts, partenaires et contributeurs qui ont pris part à ce travail. Leur engagement, la qualité de leurs apports et la disponibilité dont ils ont fait preuve ont fait de cette démarche une aventure collective à la fois exigeante et profondément stimulante.

Tout au long du processus, les échanges ont été marqués par un haut niveau d'implication, une réelle générosité intellectuelle et une volonté partagée de confronter les propositions aux réalités concrètes des territoires. Cette dynamique d'intelligence collective, réunissant des acteurs aux profils et aux expertises complémentaires, a permis de construire des propositions pragmatiques, crédibles et directement actionnables.

Ce travail s'inscrit dans la perspective des élections municipales, comme un moment clé pour remettre la mobilité du quotidien au cœur du débat local. Mais il a vocation à aller bien au-delà. L'ambition est que ces propositions puissent nourrir, dans la durée, l'accompagnement des collectivités et la mise en œuvre concrète de solutions adaptées aux contextes locaux.

Cette démarche illustre pleinement la valeur d'une approche écosystémique, dans laquelle acteurs publics, privés et associatifs coopèrent au service de l'intérêt général, avec une conviction commune : c'est par le travail collectif, ancré dans les usages et les contraintes du terrain, que la mobilité pourra réellement progresser dans les territoires.



**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-Adjointe du Chesnay-Rocquencourt
- Gaël Queinnec, Movin'On
- Louis-Frédéric Robin, ENGIE
- Cédric Seureau, Orange

**Remerciements :**

- Isabelle Baraud-Serfaty, Ibicity
- Benjamin Beaudet, beti / bertolami
- Matthieu Bloch, Forum Vies Mobiles
- Marine Bruno, ECOV
- Damien Caillard, Journaliste
- Jean Coldefy, Expert
- Frédéric Cuillerier, Maire de Saint-Ay et AMF (Commission Mobilité et Transport)
- 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



## INTRODUCTION



## 1. La transformation des mobilités : une nécessité environnementale, mais aussi une contrainte sociale croissante

La transformation de nos systèmes de mobilité n'est plus une option. Elle s'impose à la fois pour des raisons environnementales, sociales et économiques. En France, le secteur des transports constitue aujourd'hui le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre, représentant près d'un tiers des émissions nationales<sup>1</sup>, principalement liées au transport routier. Cette réalité en fait un levier central des politiques climatiques et énergétiques, mais aussi un enjeu majeur de santé publique et d'aménagement du territoire.

Mais la mobilité ne se réduit pas à un enjeu d'émissions. Elle structure profondément le quotidien de chacun : accès à l'emploi, aux services essentiels, aux soins, aux loisirs et aux liens sociaux. Or, les Français se déplacent aujourd'hui plus souvent, plus loin et plus longtemps qu'auparavant — non par choix, mais parce que l'organisation des territoires, du travail et de l'habitat les y constraint. Comme le note André Broto dans *Transports, les oubliés de la République*<sup>2</sup>, cette évolution s'est accompagnée d'un allongement massif des déplacements quotidiens, en particulier domicile-travail, qui concentrent une part disproportionnée des kilomètres parcourus et des émissions de CO<sub>2</sub>, tout en restant largement en dehors du champ des politiques de mobilité les plus visibles.

Cette dynamique produit des effets sociaux puissants. Les déplacements longs du quotidien génèrent des coûts économiques élevés, un temps contraint croissant et de fortes inégalités territoriales et sociales<sup>3</sup>. Pour une part croissante de la population, la mobilité devient une condition d'accès au travail et aux services, mais aussi une source de vulnérabilité. Elle pèse sur les budgets des ménages, sur l'organisation de la vie familiale et sur la qualité de vie, de manière très différenciée selon les territoires et les catégories sociales.

Dans cette perspective, Éric Le Breton souligne que la mobilité a cessé d'être une promesse d'émancipation pour devenir une contrainte ordinaire, intégrée aux routines de la vie sociale. Les déplacements quotidiens ne portent plus un imaginaire de liberté, mais s'imposent comme une nécessité pour faire tenir ensemble travail, vie familiale et obligations sociales. L'allongement des distances et des durées, la multiplication et l'enchaînement des trajets produisent fatigue, désenchantement et fragmentation des existences. Tiraillés de tous côtés par nos déplacements continus, beaucoup de personnes vivent des situations<sup>4</sup>. La mobilité devient une charge invisible, consommatrice de temps, d'énergie et de ressources, vécue de manière profondément inégale.

<sup>1</sup> : [Les émissions françaises de gaz à effet de serre](#)

<sup>2</sup> : « Cette mobilité qui était restée pratiquement stable pendant des siècles a été décuplée depuis la révolution industrielle. Ce n'est pas tant le nombre de déplacements quotidiens qui a augmenté, que leur portée et leur amplitude [...]. Un Français d'aujourd'hui effectue en moyenne 15 000 kilomètres par an, soit 40 kilomètres par jour, mais consacre environ le même temps à se déplacer que celui qui en parcourait 5 à pied » ; Transports : les oubliés de la République, La Fabrique de la Cité ; 2022 ; p.29

<sup>3</sup> : La mobilité, souvent présentée comme un facteur de liberté et d'efficacité, devient ainsi, pour les déplacements professionnels, un travail invisible, supporté de manière très inégale selon les territoires et les catégories sociales, comme le pressentait déjà Ivan Illich : « A présent, les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre à leur travail », cité par André Broto, *ibid.*, p. 31

<sup>4</sup> : Evoquant les personnes tiraillées « de tous côtés par des déplacements continus », Eric Le Breton souligne qu'elles « vivent des situations, non plus de cohérence confortable et harmonieuse, mais de tensions et « d'éclatement » d'elles-mêmes, car elles ne réussissent plus à donner du sens à une dispersion géographique trop forte. » *Mobilité : la fin du rêve ?* Editions Apogée, 2019 ; p.60



## 2. Compléter les approches classiques : une transition à hauteur de vie quotidienne

Ces constats posent selon nous une double nécessité :

- Dépasser la double approche strictement technologique (gains d'efficacité, nouvelles motorisations, voitures autonomes...) ou réglementaire (restrictions d'accès, quotas d'émissions...) de la mobilité durable, pour s'intéresser davantage à ce que les transformations proposées changent — ou non — dans la vie quotidienne des personnes.
- Ne pas en rester à des leviers macro (normes, objectifs chiffrés, grandes infrastructures, ruptures technologiques), certes nécessaires, mais dont la mise en œuvre se heurte de plus en plus à des réalités industrielles, économiques et sociales complexes, ainsi qu'à des enjeux d'acceptabilité désormais centraux dans le débat public<sup>5</sup>.

En effet, les citoyens n'expérimentent pas la mobilité comme un système, mais comme une succession de situations très concrètes : temps de trajet, contraintes familiales, coûts, fatigue, fiabilité. Lorsqu'une mesure n'apporte pas de bénéfice tangible — ou qu'elle est perçue avant tout comme une contrainte — son acceptabilité devient fragile, même si l'objectif poursuivi est jugé légitime.

Une mobilité véritablement durable engage la capacité des politiques publiques à réduire les contraintes subies, à restaurer des marges de choix et à améliorer concrètement l'expérience des déplacements du quotidien. Elle doit fonctionner pour le plus grand nombre, dans des contextes territoriaux très différents, et s'inscrire dans les usages réels. À défaut, une solution techniquement vertueuse mais socialement rejetée, incomprise ou inadaptée aux pratiques de vie ne peut produire d'effets durables.

Les travaux récents sur l'acceptabilité des politiques de mobilité confirment ce point : les dispositifs fondés sur des incitations positives et des bénéfices visibles sont nettement mieux acceptés que les mesures purement restrictives, et ils peuvent même faciliter l'adhésion à des politiques plus ambitieuses lorsqu'ils sont combinés intelligemment<sup>6</sup>. Autrement dit, ce n'est pas seulement la finalité qui compte, mais la manière dont la transition est vécue au quotidien.

D'où la nécessité de compléter les approches systémiques par des démarches ancrées dans les usages réels, à échelle humaine : des solutions qui améliorent concrètement le quotidien, qui simplifient plutôt qu'elles ne complexifient, et qui donnent à voir, ici et maintenant, ce que peut être une mobilité plus durable. Ce sont ces points d'impact immédiat, souvent modestes pris isolément, qui rendent la transition désirable et durable dans le temps.

## 3. Pourquoi l'échelle communale, malgré ses limites évidentes

A première vue, l'échelle communale pourrait apparaître comme la moins pertinente pour appréhender les enjeux contemporains de mobilité. Les déplacements quotidiens des Français s'inscrivent dans des espaces de vie élargis, structurés par les bassins d'emploi, d'habitat, de services et de loisirs, qui dépassent largement les frontières administratives des communes.

<sup>5</sup> : C'est précisément ce qu'il illustre, l'annonce faite le 16 décembre 2025 par la Commission Européenne de l'assouplissement de la trajectoire initiale visant à interdire totalement la vente de véhicules thermiques neufs à horizon 2035, afin de tenir compte des contraintes industrielles, des conditions de marché et des tensions sociales associées à cette transformation. Cette évolution, si elle ne remet pas en cause l'objectif climatique de réduction massive des émissions, met en lumière la difficulté à faire converger de façon concrète et opérationnelle ambition environnementale, faisabilité industrielle et adhésion des citoyens.

<sup>6</sup> : Helferich et Tröger (2026) – *Social acceptance factors of mobility-related policy packages*, Transportation Research



Cette inadéquation entre espaces vécus et périmètres politiques est aujourd’hui largement documentée.

Les travaux rassemblés dans l’ouvrage collectif *Réussir la décarbonation des mobilités dans les territoires*<sup>7</sup>, coordonné par Jean Coldéfy, en apportent une démonstration particulièrement éclairante. Les auteurs montrent que la France compte environ soixante-quatre fois plus de structures communales que d’espaces de vie cohérents<sup>8</sup>, révélant une fragmentation institutionnelle exceptionnelle en Europe. Cette situation complique la coordination des politiques publiques, brouille la lisibilité de l’action publique et freine la mise en œuvre de stratégies de mobilité réellement alignées avec les pratiques quotidiennes des habitants. De ce point de vue, l’analyse plaide clairement et à juste titre, pour une mise en concordance accrue entre bassins de vie et territoires de gouvernance.

Pour autant, ce constat ne saurait suffire à évacuer la commune du champ de l’action. D’abord parce que cette mise en cohérence institutionnelle, aussi souhaitable soit-elle, n’est pas réalisée aujourd’hui et ne le sera probablement pas à court terme. Ensuite parce que, malgré le transfert de nombreuses compétences, la commune conserve des leviers concrets et décisifs sur l’espace public, la voirie locale, le stationnement, l’accessibilité, les usages du quotidien et les services de proximité — autant d’éléments qui façonnent directement l’expérience de mobilité des habitants.

Surtout, la commune demeure l’échelon de proximité démocratique par excellence. Le maire et son équipe sont en prise directe avec les réalités vécues, les contraintes quotidiennes et les arbitrages très concrets des habitants. Plus l’échelle de pilotage s’élargit, plus le risque augmente de décisions vécues comme « hors-sol » si les mécanismes de retour d’usage et de codécision locale ne sont pas robustes.

Face à un diagnostic structurel convaincant mais à des institutions qui évolueront lentement, Movin’On au travers de la démarche *Bleu Blanc Move* fait le choix d’agir sans attendre, à cette échelle communale qui certes présente ses limites mais qui offre également des leviers concrets immédiatement mobilisables.

Aussi, loin d’être un niveau mineur ou secondaire, la commune apparaît comme un terrain décisif de mise en œuvre et de traduction concrète des grandes orientations en matière de mobilité, mais aussi d’engagement des transformations concrètes, visibles et immédiatement utiles. Bref, elle est cet échelon où les politiques prennent corps dans le quotidien, que ce soit dans l’aménagement de l’espace public, dans l’organisation des services de proximité ou dans la manière dont les habitants vivent, acceptent ou rejettent les transformations proposées. En ce sens, elle est aussi un lieu où peut se reconstruire un lien de confiance entre ambitions de long terme et réalités vécues.

Cette réalité confère à l’échelon municipal un rôle particulier dans la période qui s’ouvre. À l’approche des élections de mars 2026, les équipes qui seront élues pour la période 2026–2032 auront à gérer une séquence déterminante pour la transition des mobilités. Elles ne disposeront pas nécessairement de l’ensemble des leviers structurels, mais elles seront en première ligne

---

<sup>7</sup> : *Réussir la décarbonation des mobilités dans les territoires* ; coordonné par Jean Coldéfy, avec Yves Crozet, Edouard Dequeker, Jacques Lévy, Greg de Temmerman ; Editions de l’Aube, 2025

<sup>8</sup> : Les auteurs évoquent pour la France d’un côté 700 espaces de vie définis comme des territoires cohérents en termes de résidence et de travail contre, de l’autre, 34 945 communes, 1255 établissements de coopération intercommunale et 8777 syndicats (pp. 180-181)



pour rendre la transition concrète, intelligible et acceptable, ou au contraire pour en subir les blocages et les résistances.

C'est dans cette perspective que s'inscrit le choix de *Bleu Blanc Move* de travailler à l'échelle communale : non par naïveté institutionnelle, ni par ignorance des limites structurelles bien connues, mais par réalisme politique et opérationnel. Faire avec les institutions telles qu'elles existent aujourd'hui, saisir les fenêtres politiques que constituent les municipales de 2026, et mobiliser la commune comme point d'entrée pragmatique pour reconnecter les enjeux systémiques de la transition des mobilités aux pratiques quotidiennes des habitants.

#### **4. Bleu Blanc Move : une démarche pragmatique, cohérente et orientée action**

C'est à l'intersection de ces constats que s'inscrit la démarche *Bleu Blanc Move*. Elle ne prétend ni remplacer les politiques systémiques de transition, ni se substituer aux compétences des Autorités Organisatrices de Mobilité.

*Bleu Blanc Move* repose sur une conviction simple : la transformation durable de la mobilité ne se fera pas uniquement par des ruptures spectaculaires ou des réformes structurelles d'envergure, mais aussi par une multiplication d'actions de terrain, bien ciblées, bien conçues et bien mises en œuvre. Des actions parfois modestes prises isolément, mais capables de produire des effets cumulatifs puissants lorsqu'elles sont diffusées, adaptées et répliquées.

Cette approche est pleinement alignée avec la mission de [Movin'On](#), écosystème d'entreprises engagé dans la transformation des mobilités et qui, comme tel, est en capacité de croiser des regards industriels, opérationnels, territoriaux et d'usage, et de formuler des propositions qui ne relèvent ni de la pure théorie ni de la seule vision sectorielle. *Bleu Blanc Move* s'inscrit ainsi dans une culture du *faire*, attentive aux contraintes réelles des collectivités comme des acteurs économiques.

Concrètement, la démarche privilégie des solutions :

- Opérationnelles, plutôt que déclaratives ;
- Eprouvées et donc expérimentables, plutôt que spéculatives ;
- Adaptables aux contextes locaux, plutôt que standardisées à l'excès ;
- Porteuses de bénéfices immédiats, pour les usagers comme pour les territoires.

*Bleu Blanc Move* assume également un positionnement clair : ne pas tomber dans l'injonction, mais accompagner et outiller. Il s'agit d'aider les équipes municipales et les candidats à agir dans leur champ de responsabilités réel, en tenant compte de leurs contraintes politiques, financières et organisationnelles. L'ambition n'est pas de prescrire un modèle unique de mobilité durable, mais de mettre à disposition un ensemble cohérent de solutions concrètes, que chaque territoire peut s'approprier, combiner et adapter.

C'est cette logique pragmatique, orientée vers l'action et la mise en œuvre, qui structure l'ensemble de la démarche *Bleu Blanc Move* — et qui prépare naturellement la présentation des 20 propositions qui en constituent le cœur.



## 5. Une démarche collective et structurée pour faire émerger un corpus cohérent de propositions

Les propositions portées par *Bleu Blanc Move* ne sont ni le produit d'un exercice théorique, ni celui d'un travail descendant. Elles sont le résultat d'une démarche ouverte, progressive et collective, conçue pour faire émerger des solutions à la fois concrètes, crédibles et applicables par les territoires.

La première étape a consisté à ouvrir largement la collecte d'idées, via un questionnaire accessible aux acteurs intéressés : collectivités, entreprises, experts, praticiens de terrain. L'objectif n'était pas de chercher « les meilleures idées » au sens abstrait, mais de faire remonter des propositions ancrées dans des expériences réelles, déjà mises en œuvre ou clairement expérimentables.

Ces contributions ont ensuite été discutées au sein d'un Comité de Pilotage, associant des experts de la mobilité, des représentants de l'écosystème Movin'On et des élus. Le Copil a assumé un travail d'arbitrage progressif, visant à constituer un ensemble équilibré de propositions, complémentaires les unes des autres, et représentatives de la diversité des leviers d'action disponibles à l'échelle locale. Le travail de présélection a d'abord écarté les propositions trop générales, insuffisamment étayées ou difficilement actionnables à l'échelle locale. La sélection finale a enfin fait émerger un corpus structuré autour de propositions présentant un potentiel réel de mise en œuvre et articulé autour de plusieurs dimensions clés.

1. D'abord, une diversité assumée de leviers. Les propositions retenues ne reposent pas sur un seul registre d'action, mais mobilisent des leviers complémentaires :
  - Aligner et fédérer
  - Inciter et susciter des changements de comportements ;
  - Lever des obstacles concrets ;
  - Combler des déficits d'offre ;
  - Faciliter l'appropriation par les usagers ;
2. Ensuite, un équilibre géographique recherché. Le corpus final est volontairement équilibré entre zones rurales et périurbaines, d'une part, et agglomérations et métropoles, d'autre part. Il reflète la conviction que la mobilité durable ne peut pas être pensée uniquement à partir des contextes urbains denses, et que les territoires peu denses disposent eux aussi de marges d'action pertinentes, à condition d'adapter les solutions.
3. Une couverture large des types de mobilité :
  - La mobilité personnelle (trajets du quotidien, accessibilité, modes actifs) ;
  - La mobilité professionnelle (déplacements liés au travail, flottes, services dédiés) ;
  - La mobilité des biens et des marchandises, notamment à travers des expérimentations logistiques et des solutions de mutualisation.
  - Cette approche évite les cloisonnements artificiels et reconnaît que, dans les territoires, les usages de mobilité s'entremêlent, et que leurs impacts environnementaux, sociaux et économiques doivent être pensés ensemble.
4. Enfin, les propositions ont été analysées à l'aune des trois grands piliers de la mobilité durable : environnemental, économique, social et inclusif. Le Comité de Pilotage a veillé à maintenir un équilibre entre ces dimensions, en évitant à la fois les solutions uniquement vertueuses sur le plan environnemental mais socialement fragiles, et celles économiquement séduisantes mais peu durables dans le temps.



Pris isolément, ces vingt propositions forment un corpus cohérent, équilibré et robuste, conçu non comme un modèle unique à appliquer partout, mais comme une boîte à outils pragmatique, dans laquelle les équipes municipales peuvent venir puiser en fonction de leurs contextes, de leurs priorités et de leurs capacités d'action.

LEVIERS	#	< ZONES RURALES >	< ZONES PÉRIPHÉRIQUES >	< MÉTROPOLES >
ALIGNER ET FÉDÉRER	1	Forums de la mobilité quotidienne		
	2	Diagnostic communal des mobilités longues du quotidien		
	3	Expérimentations logistiques ciblées		
INCITER, SUSCITER	4	Remise en valeur des chemins ruraux		
	5	Relais de mobilité multi-services		
	6	Des miles à chaque trajet décarboné		
	7	Stationnement incitatif « véhicules légers »		
	8	Signalétique piéton pour encourager la marche		
LEVER LES OBSTACLES	9	Revêtements adaptés au changement climatique		
	10	Entretien voiture solidaire		
	11	Maison-atelier des mobilités actives		
	12	Parcours accessibles pour tous, vérifiés en temps réel		
COMBLER DES DÉFICITS D'OFFRES	13	Covoiturage solidaire		
	14	Service de transport à la demande en van		
	15	Lignes de covoiturage express		
	16	Navettes de liaison directe (avec ou sans chauffeur)		
	17	Accompagnement des copropriétés au déploiement des solutions de recharge		
FAIRE DÉCOUVRIR, FACILITER L'APPROPRIATION	18	Autopartage communal multi-véhicules		
	19	Organisation de rencontres entre pros sur les véhicules légers et les vélos-cargos		
	20	Essai longue durée de vélos-cargos		

## 6. Comment lire et s'approprier les propositions de Bleu Blanc Move

Les 20 propositions qui suivent sont conçues comme des fiches-action directement mobilisables par les équipes municipales et leurs partenaires. Chaque fiche est structurée de manière volontairement standardisée, afin d'en faciliter la lecture, la comparaison et l'appropriation. Elle commence par un résumé synthétique, permettant de comprendre en quelques lignes l'esprit de la proposition, les territoires auxquels elle s'adresse et les impacts attendus. Cette entrée rapide permet à un élu ou à un agent territorial de juger immédiatement de la pertinence de la mesure pour son territoire.

La fiche développe ensuite :

- Une description précise de la solution, centrée sur ce qui est réellement mis en œuvre (et non sur des intentions générales) ;
- Des situations concrètes d'usage, illustrant comment la proposition modifie le quotidien des habitants ou des acteurs locaux ;
- Une analyse de la nature du problème traité et de ce que la proposition apporte concrètement, sans surestimer ses effets ;
- Une lecture structurée des impacts environnementaux, sociaux et économiques, dans une logique de co-bénéfices ;
- Des éléments clairs sur la mise en œuvre, les conditions de succès, les freins possibles et les leviers pour les dépasser ;
- Enfin, des indicateurs simples permettant de suivre l'appropriation et la durabilité de l'action dans le temps.



Cette organisation répond à un objectif central : réduire la distance entre l'idée et l'action. Chaque proposition est pensée pour être comprise rapidement, discutée politiquement, puis traduite opérationnellement, sans nécessiter d'ingénierie lourde ni de transformations institutionnelles préalables.

Les fiches peuvent être lues indépendamment les unes des autres, mais elles prennent tout leur sens lorsqu'elles sont envisagées comme un ensemble cohérent, combinable et évolutif. Elles invitent les territoires à construire leur propre trajectoire de transition de la mobilité, par petites briques concrètes, adaptées aux réalités locales et capables de produire des effets visibles dans le quotidien.

Au-delà de la diversité des propositions, *Bleu Blanc Move* défend une conviction simple : la transition de la mobilité ne se décrète pas, elle se construit. Elle se construit par des actions concrètes, visibles, adaptées aux territoires et portées par celles et ceux qui vivent et font la mobilité au quotidien. En mettant à disposition ces fiches-action, l'ambition n'est pas de prescrire un modèle unique, mais d'outiller les collectivités pour qu'elles inventent leurs propres trajectoires, à partir de solutions éprouvées, combinables et évolutives. C'est dans cette capacité à agir, pas à pas, que se joue la crédibilité et la durabilité de la transition.



**ALIGNER & FEDERER**



## #1. Des forums de la mobilité quotidienne

### **En résumé**

Les forums de la mobilité quotidienne sont des espaces structurés de concertation territoriale, réunissant habitants, élus, services publics, employeurs, associations et opérateurs autour des enjeux concrets de mobilité du quotidien. Ils visent à partir des pratiques réelles, des contraintes vécues et des attentes exprimées localement pour mettre en discussion les solutions existantes, identifier les points de blocage et faire émerger collectivement des pistes d'action adaptées au territoire.

Pensés comme des temps d'échange outillés et orientés vers l'action, ces forums permettent de renforcer l'acceptabilité des politiques de mobilité, de créer des priorités partagées et d'alimenter la décision publique par des propositions concrètes,现实的 et directement opérationnelles, à court et moyen terme.

**Type de communes :** Grandes villes et métropoles ; villes moyennes ; territoires moins denses et ruraux

**Impact attendu :** Réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; accès aux services ; amélioration de la qualité de vie

**Niveau d'effort pour la commune :** léger (principalement organisationnel ; budget limité ; pas d'infrastructure)

**Durée de mise en œuvre :** entre 3 et 12 mois (selon taille de la ville et niveau d'ambition)

### **Ratio coût / impact**

**Coût maîtrisé :** les forums de la mobilité quotidienne reposent principalement sur des moyens organisationnels (animation, mobilisation des acteurs, logistique légère), sans investissements lourds en infrastructures. Ils peuvent s'appuyer sur des lieux existants, des compétences internes ou des prestataires spécialisés, et être mutualisés à l'échelle intercommunale.

**Impact élevé :** en créant un espace de dialogue structuré et orienté vers l'action, les forums permettent d'améliorer significativement l'acceptabilité des politiques de mobilité, de mieux cibler les actions publiques et d'éviter des investissements mal adaptés aux usages réels.

Ils favorisent l'émergence de solutions concrètes, mieux partagées, et renforcent l'adhésion des habitants, condition clé de l'efficacité des mesures de mobilité à moyen et long terme.

**Effet levier sur l'action publique :** le rapport coût / impact est renforcé par la capacité du dispositif à sécuriser les décisions futures : mieux concertées, mieux comprises et donc plus facilement mises en œuvre. Les forums constituent ainsi un investissement faible au regard de leur contribution à la qualité, à la robustesse et à la durabilité des politiques de mobilité locales.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à organiser des « Forums locaux de la mobilité » réunissant des citoyens, des employeurs de la commune, des élus et des transporteurs. Elle s'inspire des *Assises nationales de la mobilité* qui ont eu lieu en 2017 et qui ont permis l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM).

Les objectifs sont de permettre :

- Aux citoyens et aux associations, usagers des transports en commun ou de la voiture, de s'exprimer sur l'offre de transport à leur disposition et d'expliquer leurs choix et leurs attentes,
- Aux employeurs de décrire les besoins de mobilité de leurs employés (horaires d'ouverture, emplois aux 3x8, ...)
- Aux élus, d'entendre les besoins d'amélioration des transports sur leur territoire,
- Aux transporteurs (tous modes) de recueillir les difficultés des usagers aux interfaces de chaque mode.

La mise en commun des différentes visions doit permettre d'identifier les leviers à court, moyen et long terme en priorisant les actions à faible coût et grande valeur ajoutée.



A l’issue des concertations, les mesures sélectionnées pourront être suivies dans des instances régulières pour démontrer leurs effets.

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Claire, 48 ans, salariée, mère d’un étudiant*

Claire habite dans une commune qui est à 20 min de l’université en voiture mais 50 min en transports en commun car le bus et le train sont mal synchronisés et génèrent une attente de 20 minutes à la gare. Son fils demande l’achat d’une voiture ou la location d’un appartement pour diminuer ses trajets quotidiens, ce qui est hors de ses moyens.

Elle apprend l’existence des forums locaux des mobilités et décide d’y participer. Elle y explique son problème et apprend que d’autres étudiants partagent les mêmes difficultés. Ils décident donc d’un co-voiturage en attendant la mise en place par la commune d’un service de navettes synchronisé avec les trains.

### *Persona 2 – Jean-Paul, 58 ans, employeur*

Jean-Paul dirige une entreprise qui fonctionne aux 3x8 dans une zone industrielle dynamique. La zone n’est cependant pas reliée en bus ni en car. Par ailleurs, les horaires des premiers trains / trams les plus proches ne sont pas compatibles avec les horaires décalés de ses employés, si bien que l’usage de la voiture est indispensable malgré le coût et le danger que cela représente.

Les forums locaux des mobilités constituent alors pour lui une opportunité de partager ses contraintes et de comprendre qu’il n’est pas le seul dans ce cas.

Un groupe de plusieurs d’employeurs décident alors de mettre en place un service de navettes de transport à la demande optimisé pour les services de nuit avec l’aide financière de la commune qui décide d’investir pour maintenir son tissu économique. Le représentant de la région et celui de la métropole étudient également avec les exploitants de trains et de tram la possibilité d’ajouter une circulation dès 5h30 pour permettre l’acheminement des employés.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

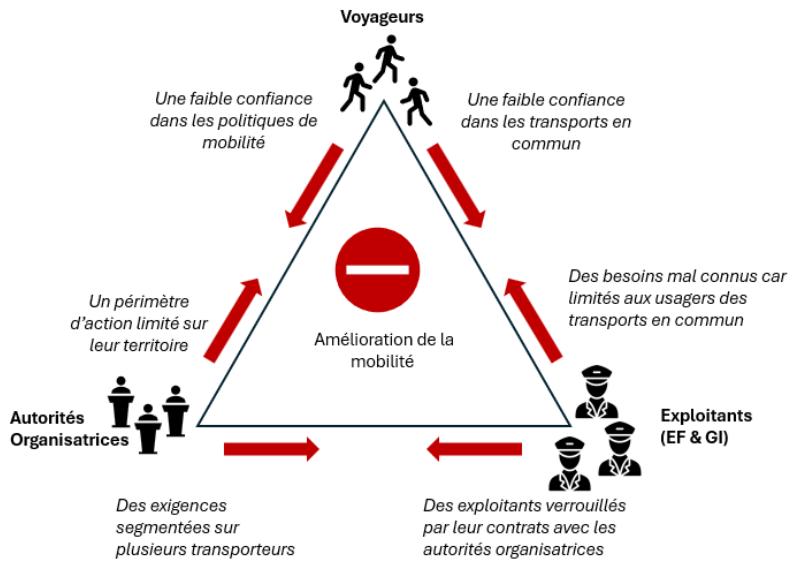
### 2.1. Nature et intensité du problème

Bien que les Français soient conscients de l’impact environnemental de leurs trajets, plus de la moitié d’entre eux déclarent qu’il leur est impossible d’aller travailler en transports collectifs, principalement parce que l’offre ne répond pas à leurs déplacements.

Les politiques locales sont souvent perçues comme descendantes, alors que **les besoins diffèrent fortement** d’un quartier ou d’une commune à l’autre. En parallèle, la multiplicité des acteurs de la mobilité (politiques et transporteurs) génère des défauts d’intégration pour les voyageurs. La responsabilité de la mobilité est dissoute sur le territoire et on se retrouve face à un triangle de l’inaction : les transports en commun ne sont pas attractifs et ne permettent donc pas aux autorités organisatrices d’envisager un développement d’offre.

Résultats :

- Un **report massif sur la voiture**,
- Une **perte d'autonomie** pour les plus vulnérables (seniors, enfants et étudiants),
- Des **axes congestionnés**.



## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La proposition vise à améliorer la mobilité en général par un diagnostic local et multipartite permettant d'identifier les irritants (sécurité, intermodalité, stationnements, manque d'offre, ...) et d'expliquer le manque d'attractivité des transports en commun.

Elle peut également donner une occasion de faire mieux connaître aux citoyens ou aux employeurs les offres de mobilité existantes (parfois insuffisamment visibles).

Enfin elle favorise la co-construction de solutions simples et rapides à expérimenter et facilite l'appropriation des projets par les usagers.

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

En identifiant les verrous de la mobilité sur le territoire et en améliorant les solutions offertes aux citoyens, les forums locaux permettent de décarboner les déplacements soit en augmentant le report modal vers les transports en commun soit en augmentant le taux de remplissage des véhicules individuels. L'enjeu environnemental est la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants ainsi que la diminution de la congestion des axes urbains ou interurbains.

### 3.2. Impact social

Au-delà de l'aspect environnemental, la dépendance à la voiture est coûteuse pour les foyers français. Selon l'INSEE, un ménage dépense jusqu'à 417€ par mois pour sa voiture (carburant, entretien, assurance) dans les zones périurbaines et rurales. Au moins un tiers des Français n'est pas en mesure de conduire (trop jeune ou sans permis valable) et dépend d'un proche pour se déplacer.

Par ailleurs, la disparité de l'aménagement des transports en commun entre les centres, qui disposent de réseaux de transport denses, et les zones rurales augmente la fracture sociale et territoriale. Le « droit au transport » introduit avec la loi LOTI dès 1982 impose de **garantir des**



**alternatives à la voiture pour tous**, « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité ».

### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

Du point de vue économique, l'amélioration de la mobilité sur le territoire favorise l'accès à l'emploi et une valorisation foncière équilibrée, ce qui représente un gain économique direct pour la collectivité. Par ailleurs, la mise en place des transports publics n'est rentable que s'ils sont utilisés par un nombre important de voyageurs. Générer un transfert modal vers les transports en commun permet d'améliorer le ratio dépenses / recettes donc d'augmenter la rentabilité des investissements des collectivités sur ces transports.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

Ces forums devront avoir lieu à intervalles réguliers (par exemple, tous les ans).

La première instance serait spécifique et devrait contenir :

- Une phase de sensibilisation de chaque participant au contexte (fresque de la mobilité, explication des lois transports, ...),
- Un diagnostic factuel de la mobilité sur le territoire (taux de report modal notamment),
- Une présentation par des designers des solutions de mobilité pouvant être imaginées (pour briser les verrous et créer un nouvel imaginaire collectif),
- Un benchmarking de la mobilité dans des territoires comparables (pour s'inspirer),
- Une phase de partage et de co-construction d'améliorations.
- Une phase enfin de sélection et mise en œuvre des améliorations

Cette instance introductory pourrait être proposée à tous les nouveaux arrivants sur le territoire pour permettre de s'insérer dans les instances suivantes.

Ensuite, les instances de suivi pourraient avoir le format suivant :

- Un diagnostic factuel de la mobilité sur le territoire permettant d'évaluer le gain des expérimentations décidées pendant l'instance précédente,
- Une nouvelle phase de partage et de co-construction d'améliorations.

L'organisation devra être pragmatique : si la mise en œuvre d'une grande réunion avec beaucoup d'acteurs paraît trop complexe, on peut faire le choix de réaliser plusieurs petites réunions dont les résultats seront mis en commun avant de choisir les solutions à mettre en œuvre.

### 4.2. Conditions de succès

La principale condition de succès est de réussir à mobiliser des acteurs disposés à mettre en œuvre des améliorations systémiques.

Du point de vue des politiques, il faut réussir à obtenir :

- L'implication visible du maire ou du vice-président mobilités pour légitimer la démarche
- La mobilisation des acteurs de la mobilité locale dont l'AOM, ainsi que les exploitants et opérateurs.

Du point de vue des citoyens, associations et employeurs, la participation aux forums sera fonction de la communication reçue et du sentiment d'écoute lors des assemblées. Une des



conditions de succès est donc la qualité de la communication autour de cette démarche (usage des médias locaux, informations auprès des commerçants et employeurs, tracts, ...).

Après les premiers résultats (positifs ou négatifs), la communication devra être étendue au-delà des limites de la collectivité pour permettre de reproduire ou non les initiatives en fonction des résultats obtenus. L'animation par un acteur neutre ou associatif permettrait également de faciliter les échanges pour le bénéfice de tous.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1 — Participation insuffisante et manque de représentativité des usagers*

- *Problème* : difficile de mobiliser des profils variés (âge, genre, quartiers, automobilistes vs. usagers des TC, cyclistes...)
- *Solution* : combiner des dispositifs qui sécurisent l'engagement : recrutement structuré (quotas / tirage au sort, relais associatifs...), réduction des barrières (horaires accessibles, garde d'enfants...), formats adaptés (petits groupes, ateliers, restitutions courtes...)

##### *Frein 2 — Dissensions politiques et divergence de priorités entre les différents acteurs*

- *Problème* : les collectivités et élus impliqués peuvent relever de majorités différentes et/ou porter des priorités divergentes, ce qui complique l'alignement et fragilise la gouvernance des forums
- *Solution* : choisir un acteur neutre qui vise le bénéfice collectif pour animer les forums, sécuriser le cadre, arbitrer les désaccords de méthode et garantir la continuité

##### *Frein 3 — Manque de suivi des forums*

- *Problème* : les forums visent à montrer aux citoyens que les politiques se soucient durablement de leurs besoins et n'agissent pas par opportunité électoraliste
- *Solution* : inscrire le suivi des forums en conseil municipal ou communautaire

##### *Frein 4 — Manque de résultats*

- *Problème* : certaines initiatives peuvent être trop complexes à mettre en œuvre
- *Solution* : sélectionner des mesures testables rapidement et pouvant être déployées par les acteurs présents. A défaut, garder l'action pour une étape ultérieure après avoir sollicité un appui supplémentaire.

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *Communauté de Commune de Jalle-Eaux-Bourde (Gironde – Plan de mobilité simplifié à l'échelle intercommunale (2024-2025)*

La communauté de communes de Jalle-Eau-Bourde a engagé une démarche combinant enquête de mobilité auprès des habitants et organisation d'un forum local afin d'alimenter l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié à l'échelle intercommunale. L'objectif était de mieux comprendre les pratiques réelles de déplacement, les contraintes quotidiennes et les marges de manœuvre locales, sans recourir à une ingénierie lourde.

Le forum a permis de partager les résultats de l'enquête avec les élus, les services et les acteurs locaux, puis d'identifier collectivement des actions prioritaires, adaptées à un territoire



périurbain où les flux dépassent largement les limites communales. Cette démarche illustre l'intérêt des forums comme outil de traduction opérationnelle des diagnostics existants, à faible coût et avec un fort potentiel d'appropriation locale.



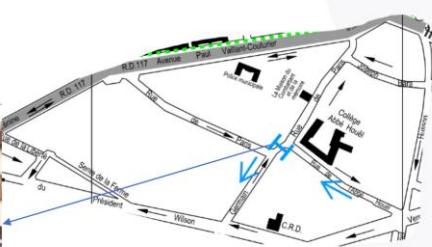
Source : <https://jalleaubourde.fr/lancement-de-l'enquete-mobilite-jalle-eau-bourde/>

#### *Romainville (Seine-Saint-Denis) — Plan de développement des mobilités partagées (2022)*

En 2022, la Ville de Romainville a mené une concertation structurée pour construire son plan de développement des mobilités partagées. La démarche s'appuie sur une logique très opérationnelle : des ateliers citoyens organisés par secteurs de la ville pour faire remonter les besoins concrets et les irritants, et un temps fort de type forum (forum de rentrée) utilisé comme moment de rencontre avec les habitants autour du vélo.

Cet exemple montre comment une collectivité peut combiner des formats simples — ateliers territorialisés + événement grand public — afin de capter une diversité de profils et de transformer des retours d'usagers en orientations actionnables, sans dispositif lourd.

Secteur « village »



Extrait du bilan de concertation.

Source :  
[https://www.ville-romainville.fr/uploads/Dокумент/17/214083\\_725\\_Plan-mobilite-s\\_Bilan-de-la-concertation.pdf](https://www.ville-romainville.fr/uploads/Dокумент/17/214083_725_Plan-mobilite-s_Bilan-de-la-concertation.pdf)

- Apaisement de la circulation par la mise en place d'un « barreau filtrant » (vélos et piétons peuvent passer mais pas les voitures)
- La desserte du quartier en voiture reste assurée, via inversion du sens d'un tronçon de Abbé Houel et d'un tronçon de Saint Germain

#### *Crolles (Isère) : ateliers citoyens pour co-définir de nouveaux itinéraires cyclables (2021)*

À Crolles, la concertation sur les mobilités s'est matérialisée par des ateliers citoyens centrés sur des objets très concrets, en particulier la définition et l'amélioration d'itinéraires piétons et cyclables structurants.



Dans le cadre du projet de liaison piétons-cycles entre Crolles et Brignoud, des temps d'échanges ont été organisés avec les habitants afin d'identifier les usages réels, les discontinuités, les points de danger et les attentes en matière de confort et de sécurité. Cette démarche, pilotée à l'échelle intercommunale par le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) en lien avec la commune, a donné lieu à un bilan de concertation formalisé, servant de base aux choix d'aménagement. Elle illustre l'intérêt de formats participatifs ciblés, ancrés dans le vécu quotidien, qui permettent de coconstruire des solutions opérationnelles et d'en faciliter l'appropriation par les usagers, sans recourir à des dispositifs lourds ou abstraits.

### Synthèse

Ce présent bilan de concertation permet de montrer la diversité des avis partagés. Pour autant les participants se sont retrouvés sur de nombreux points. Il apparaît en effet impératif de créer une traversée sécurisée, agréable, accessible à tous les usagers et adaptée à tous les usages.

Les participants souhaitent, en complément, que l'itinéraire actuel ne soit pas abandonné et soulignent le besoin de sécurisation du tracé actuel, de manière temporaire pour la majorité des participants, dans l'attente des travaux ; et pour une minorité, de manière définitive. L'ensemble des participants se retrouvent sur l'importance de connecter cette traversée au maillage cyclable des communes alentour, qui est, pour partie, à améliorer.

Un grand nombre de participations sur la plateforme numérique s'est concentré sur l'aménagement de la gare de Brignoud en vue de l'augmentation de l'utilisation des modes actifs, tant sur l'augmentation de l'offre de la SNCF que sur les aménagements en gare qui pourraient être proposés.

Le projet paraît donc opportun, le tracé A est largement compris et plébiscité. Le tracé B concerne les usagers piétons et montre un intérêt dans l'attente de la réalisation du tracé A. Ces éléments font de ce tracé un itinéraire secondaire, dont la sécurisation ne doit pas être négligée.

L'ensemble des participants s'entendent sur l'importance de connecter cette traversée au maillage cyclable des communes alentour, considéré pour partie, comme à améliorer.



*Extrait du rapport de concertation sur la liaison piéton-cycle à Crolles-Brignoud*

Source : [https://smmag.fr/wp-content/uploads/2021/09/LIAISON\\_CROLLES\\_BRIGNOUD\\_BILAN\\_CONCERTATION\\_A4.pdf](https://smmag.fr/wp-content/uploads/2021/09/LIAISON_CROLLES_BRIGNOUD_BILAN_CONCERTATION_A4.pdf)

## 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

### Acteurs à mobiliser

- Services municipaux : *Organisation des instances (planification, logistique, suivi ...)*
- Exploitants des transports publics : *Participation aux forums et suivi des actions*
- Employeurs et commerçants : *Participation aux forums et suivi des actions*
- Associations locales : *Participation aux forums et suivi des actions*
- Urbanistes, designers : *Participation aux forums pour créer un nouvel imaginaire collectif*
- Citoyens : *Participation aux forums*

### Moyens nécessaires

- *Moyens humains* : mobilisation ponctuelle des services municipaux et intercommunaux concernés (mobilité, voirie, transports, services techniques, communication), ainsi que des opérateurs et partenaires locaux invités aux forums.
- *Moyens budgétaires limités et maîtrisés*, sous la forme d'un budget consacré à :
  - o L'organisation matérielle des forums (salles, logistique, supports),
  - o L'animation des échanges (interne ou prestataire tiers neutre),
  - o La réalisation éventuelle d'enquêtes ou de diagnostics simplifiés.



- *Appui externe (optionnel)*: recours possible à un acteur tiers (association, agence, cabinet) pour l'animation ou la facilitation, afin de garantir la neutralité des échanges et de fluidifier le dialogue entre acteurs.
- *Communication de proximité* : actions de communication en amont pour mobiliser une diversité de participants (citoyens, employeurs, associations) et en aval pour rendre visibles les décisions prises et les expérimentations lancées.
- *Moyens de suivi et d'évaluation* : mise en place d'outils simples de suivi (tableau de bord, reporting en conseil municipal ou communautaire) pour garantir la continuité du dispositif et éviter l'effet « forum sans suite ».

#### 4.6. Indicateurs clés à considérer

##### *Indicateurs d'usage et de comportement*

- Temps perçu pour se déplacer, par type de trajet (travail, services, loisirs).
- Sentiment de simplicité des déplacements (compréhension des offres, lisibilité des parcours).
- Part des habitants déclarant avoir trouvé une solution de mobilité adaptée à leurs besoins quotidiens.
- Évolution des pratiques multimodales (combiner plusieurs modes sur un même trajet).
- Fréquence d'usage des solutions locales existantes (TC, vélo, covoiturage, marche, services municipaux).

##### *Indicateurs d'impact global*

- Évolution globale de la capacité de déplacement dans la commune (accès à l'emploi, aux services, aux loisirs, sans dégradation du temps ni du coût).
- Report modal, non pas seulement vers les transports collectifs, mais vers l'ensemble des solutions sobres et efficaces, en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone 2 (mode routier = - 11 %, transport collectifs = + 6 %, modes doux = + 5 %).
- Réduction du nombre de déplacements “contraints” (trajets subis faute d’alternative crédible).
- Niveau de confiance dans les politiques locales de mobilité (sentiment que la commune agit de façon utile, pragmatique et équitable).
- Acceptabilité sociale des évolutions de mobilité (capacité à faire évoluer les pratiques sans rejet ni sentiment d'injustice).

##### *Indicateurs opérationnels*

- Taux de mise en œuvre des actions identifiées lors des forums.
- Délai moyen entre identification d'un problème et lancement d'une action.
- Nombre de propositions citoyennes intégrées dans les politiques locales.
- Mobilisation des acteurs locaux (services municipaux, opérateurs, associations, entreprises).
- Continuité du dialogue (nombre de temps d'échange post-forum, retours faits aux participants).



## #2. Un diagnostic communal des mobilités longues du quotidien

### **En résumé**

La proposition vise à doter les communes d'un **diagnostic ciblé sur les mobilités longues du quotidien** (trajets domicile-travail, domicile-études, déplacements contraints vers les pôles d'emploi et de services), aujourd'hui largement dominées par la voiture et souvent mal couvertes par les politiques locales de mobilité.

Contrairement aux diagnostics généralistes, cette démarche se concentre sur les **trajets réellement subis**, ceux pour lesquels les alternatives sont rares, peu lisibles ou peu fiables. Elle repose sur une **analyse fine des flux**, des origines-destinations, des horaires et des profils d'usagers, complétée par une lecture qualitative des freins rencontrés (temps de trajet, ruptures de charge, manque de régularité, coût, inadéquation des horaires).

L'objectif n'est pas de produire une étude supplémentaire, mais de **faire émerger des leviers d'action concrets et réalisistes à l'échelle communale ou intercommunale** : amélioration de l'intermodalité, optimisation des rabattements, développement de solutions routières collectives ou partagées, articulation avec les offres existantes (TER, cars, covoiturage, TAD, autopartage).

Peu coûteux, rapide à mettre en œuvre et directement opérationnel, ce diagnostic permet aux élus de **sortir d'une approche centrée sur la mobilité urbaine courte** pour traiter un angle mort majeur des politiques de mobilité : celui des actifs, étudiants et habitants dépendants de la voiture faute d'alternative crédible sur les distances longues du quotidien.

**Type de communes** : Grandes villes et métropoles ; villes moyennes et petites villes

**Impact attendu** : Réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, réduction de la congestion, réduction de la pollution, amélioration de la qualité de vie

**Niveau d'effort pour la commune** : léger (pas d'investissement, rôle principalement organisationnel)

**Durée de mise en œuvre** : très rapide (moins de 3 mois)

### **Ratio coût / impact**

Le diagnostic présente un **excellent ratio coût-impact**, car il agit sur un **angle mort majeur des politiques de mobilité** sans nécessiter d'investissement lourd.

Les coûts sont limités : ingénierie d'analyse, coordination des acteurs, exploitation de données existantes, animation de temps d'échange ciblés.

En retour, la collectivité obtient une **capacité de décision fortement améliorée** sur un segment de mobilité à fort enjeu social, environnemental et politique.

En permettant de concentrer les efforts publics sur les **trajets réellement subis et les leviers les plus efficaces**, le diagnostic évite les investissements peu pertinents et maximise l'impact des actions ultérieures. Il constitue ainsi un **levier amont à très forte valeur stratégique**, indispensable pour sécuriser la pertinence des propositions opérationnelles qui suivent.

La seule évocation de l'intitulé de cette proposition soulève deux questions essentielles.

- Tout d'abord, de quoi parle-t-on lorsque l'on évoque les "**déplacements longs du quotidien**" ? Il s'agit de trajets réguliers et contraints – domicile-travail, domicile-études, accès aux pôles d'emploi et de services – qui structurent la vie quotidienne de nombreux habitants. Ces déplacements, souvent longs en distance ou en durée, ne relèvent ni de la mobilité occasionnelle ni des grands déplacements nationaux. Ils concentrent pourtant une part importante des contraintes vécues, des coûts supportés par les ménages et des émissions liées à la mobilité, tout en restant largement dépendants de la voiture.
- Ensuite, **faut-il réellement un diagnostic spécifique sur ces déplacements**, alors même que les collectivités disposent déjà de nombreuses enquêtes, études et outils d'observation ? La proposition part du constat que ces dispositifs, bien que riches, offrent le plus souvent une lecture globale des mobilités, sans permettre d'identifier finement les **trajets réellement subis**, leurs déterminants précis et les marges d'action concrètes à



l'échelle locale. En pratique, la connaissance existe, mais elle se traduit difficilement en décisions opérationnelles ciblées sur ce segment particulier.

La proposition répond à ces deux enjeux. Elle précise ce que recouvrent les déplacements longs du quotidien et explique **pourquoi un diagnostic dédié, complémentaire des outils existants**, est nécessaire. Elle montre ensuite **comment exploiter cette connaissance** pour orienter les choix de services de transport et de gouvernance les plus adaptés aux réalités locales, en sortant d'une approche générique au profit de leviers d'action concrets et priorisés.

## 1. Quel est le principal problème en matière de mobilités du quotidien ?

Les Français effectuent en moyenne chaque jour 3 déplacements du quotidien pour différents motifs (loisirs, achats, accès aux soins à l'école ou au travail, ...), motifs que l'on peut analyser selon différents critères : sont-ils plutôt courts (quelques kilomètres) ou longs (quelques dizaines de km) ? Dispose-t-on de toute une palette d'offres de transport selon leur distance (marche à pied ou vélo pour quelques kilomètres, voiture ou TC pour quelques dizaines de km) ? Sont-ils choisis (loisirs, achats) ou contraints (travail école soins) ? Sont-ils vraiment quotidiens (école travail) ou non ?

Les déplacements longs du quotidien (quelques dizaines de km) sont apparus après la Seconde Guerre Mondiale via la concentration dans les grandes villes / métropoles des emplois, puis des aménités (services de santé, d'éducation, administratifs et culturels). Ils ont durant de nombreuses années été assurés à 92% par la voiture dans un contexte où les coûts de possession et d'usage de la voiture étaient soutenables par les ménages modestes. Mais cette époque « glorieuse » est finie.

Lorsque les déplacements d'un motif sont à la fois contraints, vraiment quotidiens, plutôt longs et sans réelle alternative à la voiture - c'est le cas de l'accès à l'emploi pour un tiers des actifs – alors le poids de ce motif dans le budget des ménages est important, et le risque de contestation sociale est élevé. C'est ce qui s'est passé avec le mouvement des Gilets Jaunes<sup>9</sup>.

Et c'est pour toutes ces raisons que le Premier Ministre Michel Barnier dans son discours de politique générale avait déclaré « *Nous travaillerons donc, avec les collectivités et les acteurs économiques, pour investir en priorité dans les transports du quotidien et offrir des solutions de transport aux Français des zones périurbaines et rurales, à ces millions de travailleurs qui font des dizaines de kilomètres par jour et n'ont pas aujourd'hui d'autre choix que la voiture.* »

Les analyses de l'INSEE sur les déplacements domicile travail montrent que cet enjeu concerne également les actifs des villes petites et moyennes. Au total environ 8 millions d'actifs soit un tiers des actifs effectuent plus de dix km pour se rendre sur leur lieu de travail.

Enfin l'INSEE a cartographié la proportion des 3,3 millions de personnes, soit environ 10% du total des actifs qui ont leur emploi (non pas à plus de 10 km), mais à plus de 25 km et qui utilisent leur voiture. La carte met en évidence la forte présence de ces navetteurs effectuant de très longs trajets dans les zones périphériques. Les taches blanches, qui mesurent en moyenne trente kilomètres de diamètre, correspondent approximativement au contour des métropoles.

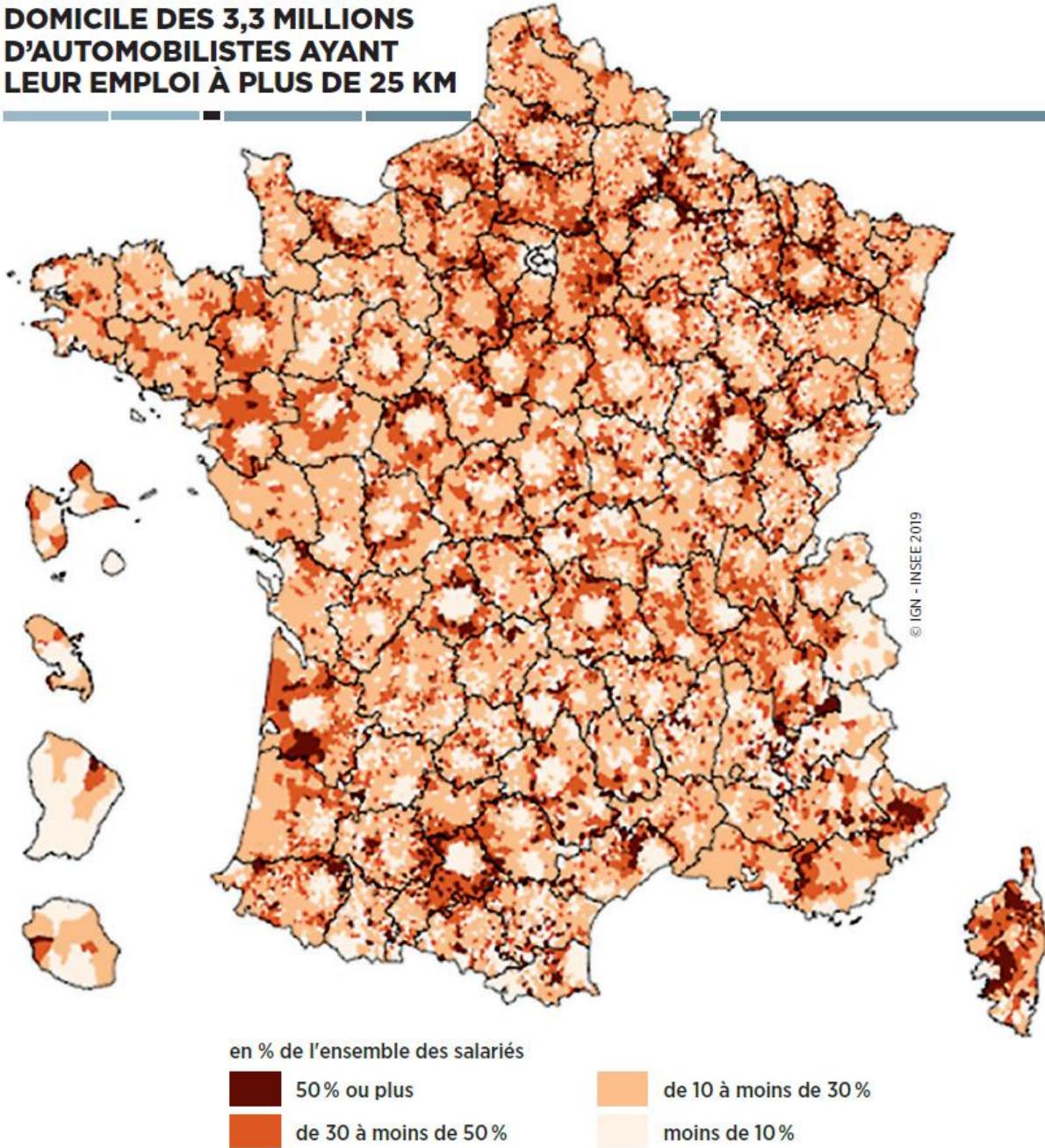
Cette carte résume les inégalités territoriales et les enjeux démocratiques, et de cohésion sociale, qui en résultent.

---

<sup>9</sup> « La ville inaccessible, essai sur une fabrique des gilets jaunes » Gilles Savary Ed. le bord de l'eau



### DOMICILE DES 3,3 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES AYANT LEUR EMPLOI À PLUS DE 25 KM



## 2. Pourquoi un « diagnostic mobilité des déplacements longs du quotidien » est-il nécessaire ?

Les collectivités disposent déjà de nombreuses enquêtes sur les transports et notamment les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC<sup>2</sup>)<sup>10</sup>.

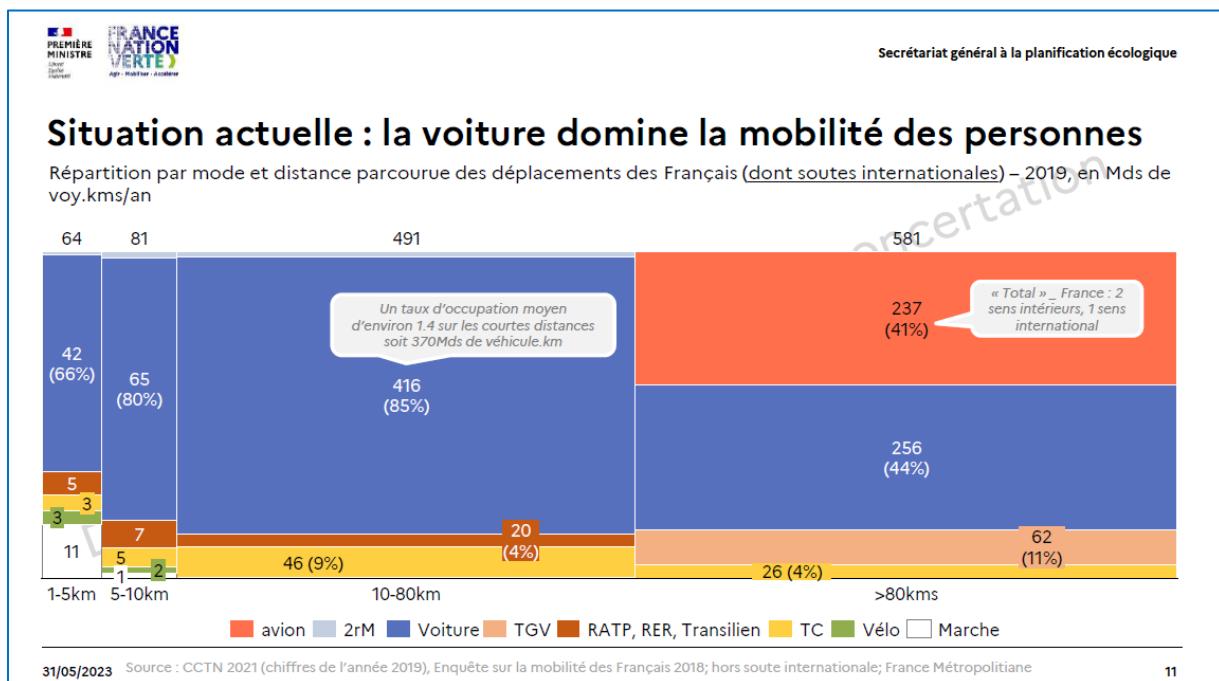
D'une part ces enquêtes sont limitées à un périmètre élargi des AOT et elles ne prennent pas en compte les besoins du rural et d'une part importante des territoires périurbains<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> L'historique des résultats des enquêtes et les analyses détaillées des dernières EMC<sup>2</sup> sont disponibles sur <https://www.cerema.fr/fr/actualites/enquetes-mobilité-actualité-emc2-enquetes-cours-derniers>

<sup>11</sup> Les AOM essaient d'élargir le périmètre des enquêtes EMC2 mais ça reste très insuffisant



D'autre part dans la majorité des cas, l'interprétation de ces enquêtes quoique très précises, se limite à une analyse limitée au nombre de déplacements du quotidien toutes distances confondues, et en nombre les DLQ sont noyés dans la masse des déplacements courts. Or le SGPE a confirmé que les DLQ (10 à 80 km) représentaient 77% des distances parcourues au titre des déplacements du quotidien (schéma ci-dessous  $491 / (491+81+64)$ ) : il en résulte que leur poids dans le budget des ménages, dans les émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi en matière de congestion et de qualité de l'air est beaucoup plus important que celui des déplacements courts. En un mot comme en cent, ce qui coûte cher en carburant, et ce qui pollue, ce n'est pas le nombre de déplacements ce sont les kilomètres parcourus, et si l'on veut réduire les inégalités territoriales en matière d'accès aux emplois et aux aménités, alors il faut se donner un indicateur qui les reflète.



### 3. Comment peut-on réaliser à moindre coût ce type de diagnostic ?

Des données précises et fiables sur les DLQ domicile travail existent depuis des décennies dans les bases de données des recensements de l'INSEE et elles sont mises à jour tous les ans. Il suffit donc de les extraire à l'échelle d'un EPCI périphérique et de les cartographier.

Prenons l'exemple d'un EPCI situé à 25 km au nord de Toulouse donc dans la couronne à plus de 50% de navetteurs de la carte INSEE :



Territoire analysé (2018)	Origine CC du Frontonnais
Nombre actifs	12 700
dont navetteurs longs	7 500
<b>soit en % des actifs</b>	<b>59%</b>
<b>part modale TC</b>	<b>6%</b>
Navettes vers la Métropole	
distance moy. vol d'oiseau	23
<b>Destination Toulouse et une gare à l'origine</b>	
<b>nombre</b>	<b>900</b>
<b>part modale TC</b>	<b>14%</b>
<b>Destination Toulouse et pas de gare à l'origine</b>	
<b>nombre</b>	<b>2 900</b>
<b>part modale TC</b>	<b>9%</b>
<b>Destination Métropole hors Toulouse</b>	
<b>nombre</b>	<b>2 200</b>
<b>part modale TC</b>	<b>2%</b>
Total navettes vers la métropole	
<b>nombre</b>	<b>6 000</b>
<b>part modale TC</b>	<b>7%</b>

On peut préciser ce type de diagnostic en termes d'origines ou de destinations.

Il est aussi possible de préciser ce diagnostic limité au motif domicile travail par un diagnostic pour tous les DLQ à partir des traces GPS, et c'est ce que propose GEONEXIO<sup>12</sup>, le Think & Do Tank de TRANSDEV dédié à l'analyse des enjeux des mobilités du quotidien pour répondre au triple enjeu du carbone, de l'équité et de l'efficience.

## 4. Un diagnostic pour quoi faire ?

Analysons l'exemple ci-dessus :

- 7500 actifs de la communauté de communes du Frontonnais ont leur emploi à plus de dix km et 6% prennent les TC (TER et lignes d'autocars).
- Dont 6000 dans la métropole de Toulouse.
  - a) 900 ont une gare dans la commune de leur domicile et 14% prennent les TC.
  - b) 2900 n'ont pas de gare dans la commune de leur domicile et 9% prennent.
  - c) 2200 ont leur emploi dans la métropole mais en dehors de Toulouse et la TC est extrêmement faible.

Quels enseignements peut-on tirer de ce diagnostic ?

- 6 actifs sur 10 dans cet EPCI ont leur emploi à 23 km (vol d'oiseau) en moyenne.
- Les parts TC sont très faibles quelle que soit la destination et l'origine (avec ou sans gare).
- Sur les catégories a) et b) on devine la nécessité d'améliorer le rabattement vélo et bus sur la gare de Castelnau d'Estrètefonds située sur la ligne TER Montauban Toulouse.
- Sur les catégories a) b) et c) on devine l'intérêt des lignes de cars express et de covoiturage qui cibleront au plus près les origines et les destinations.
- Sur la catégorie c) des analyses plus fines montrent qu'il en est de même pour la destination Blagnac qui est très bien reliée à Toulouse par une ligne de tramway et qui concentre plusieurs dizaines de milliers d'emplois : on comprend que les « étoiles »

<sup>12</sup> <https://www.transdev.com/fr/geonexio/>



qu'elles soient ferroviaires ou routières ne répondent pas aux besoins des navetteurs qui ont leurs emplois en périphérie des grandes villes : il faut prévoir des lignes de cars express et de covoiturage qui desservent ces zones d'emplois (c'est le cas à Grenoble avec 3 ou 4 lignes, et à Madrid avec plus de cent lignes). Il convient de noter que les centres hospitaliers, universitaires et administratifs sont de plus en plus localisés dans ces communes de proche banlieue, et que les habitants du périurbain qui doivent se rendre sur ce type de destination rencontrent les mêmes problèmes que les actifs.

- Enfin sur la catégorie oubliée des 1500 NLQ (7500-6000) qui n'ont pas leur emploi dans la métropole des analyses plus fines montrent qu'ils ont leur emploi dans d'autres villes comme Montauban, et on peut là aussi esquisser des offres adaptées.

Les diagnostics des DLQ permettent donc de mieux comprendre les comportements des navetteurs longs du périurbain au regard des offres de transport collectif existantes, de mieux comprendre les limites des systèmes de transport collectifs existants, et de sélectionner les offres de transport les plus adaptées.

Ils permettent de mieux comprendre les enjeux de gouvernance. Sur ce type de déplacement – qui est rappelons-le, le plus important – il n'y a pas d'un côté les problèmes du rural ou du périurbain, et de l'autre les problèmes des métropoles. En fait les bassins d'emploi des grandes villes sont très vastes, de plus en plus vastes, et les destins de ces territoires sont liés : sans les « travailleurs essentiels »<sup>13</sup> qui font tourner les commerces et les services publics la ville s'effondre, et les actifs du périurbain ont un besoin vital de ces emplois.

Ils permettent aussi de comprendre que les grands axes routiers radiaux fonctionnent comme des fleuves en crue quotidienne<sup>14</sup>, or pour gérer les fleuves nous mis en place des « agences de bassin », et faut donc favoriser le dialogue au sein de structures de bassins versants et la loi SRU le permet. Enfin tous les EPCI méritent ce type de diagnostic.

## 5. Quelles offres de transport sont les plus adaptées aux besoins des navetteurs longs du quotidien ?

Cette catégorie de déplacements a subi depuis les années cinquante une double dispersion, une dispersion des origines avec l'étalement des lieux d'habitation, et une dispersion des destinations avec l'étalement des lieux d'emploi (mais aussi des services de santé, formation etc...) dans les métropoles. Cette dilution a bien sûr été favorisée par la finesse de desserte des réseaux routiers et par la facilité d'usage de la voiture.

En France, et plus généralement en Europe, les stratégies pour répondre à cette double dispersion ont été organisées autour d'une colonne vertébrale ferroviaire : Transilien, RER, TER, et futurs RERM. Ces offres sont performantes pour les liaisons directes de pôle à pôle mais trouvent rapidement leur limite, et elles ont été améliorées par des services de rabattement sur les gares périphériques (principalement par bus), et par des services de transport collectifs urbains dans les villes (bus tram métro).

---

<sup>13</sup> C'est le nom que l'INSEE avait donné à ces actifs au moment de la crise sanitaire, nous les avons applaudis au plus fort de la crise pendant deux semaines, et puis le naturel est revenu au galop

<sup>14</sup> C'est ce que la région autonome de Madrid à fait à très grande échelle et que l'on retrouve également dans le modèle mis en place par le département de l'Isère il y a une vingtaine d'années.



Sur d'autres continents, les réponses ont inclus un recours beaucoup plus important aux modes collectifs routiers (autocars). Il est d'ailleurs intéressant de rappeler que lorsque dans les années cinquante on a voulu permettre à tous les enfants français d'aller au collège puis au Lycée quel que soit leur lieu d'habitation, on a mis un point un système de transports scolaires. Ce modèle parfaitement équitable était fondé sur des « lignes de cars scolaires ».

Le modèle centré sur une colonne vertébrale ferroviaire trouve aussi ses limites comme nous l'avons vu au point 4 ci-dessus. La question d'un plus grand recours aux modes collectifs routiers se pose et des initiatives voient le jour : transport à la demande, services de covoiturage organisé, cars express.

Plusieurs propositions *Bleu Blanc Move* visent d'ailleurs à apporter une réponse aux besoins des navetteurs longs du quotidien :

- Les lignes de covoiturage
- Les navettes de liaison directe
- Le service de transport à la demande en van (« Buurtbus »)
- L'autopartage communal
- Les hubs ruraux multiservices



## #3. Des expérimentations logistiques ciblées

### **En résumé**

La proposition vise à doter les communes d'une **méthode pragmatique de pilotage de la logistique urbaine**, fondée sur l'analyse fine des flux et la mise en place d'**expérimentations ciblées, locales et réversibles**. Plutôt que d'appliquer des règles uniformes, la collectivité identifie les segments de flux les plus générateurs de nuisances et teste, à petite échelle, les solutions les plus adaptées : créneaux horaires différenciés, aires de livraison dédiées, règles spécifiques selon les véhicules ou, lorsque le contexte s'y prête, dispositifs de micro-logistique du dernier maillon.

Cette approche permet de **réduire le trafic inutile, la congestion et les conflits d'usage**, tout en offrant aux acteurs économiques un cadre plus lisible et progressif pour faire évoluer leurs pratiques, notamment vers des flottes plus sobres et décarbonées. Appuyée sur une observation structurée des usages et un dialogue avec les parties prenantes, la démarche privilégie l'ajustement et l'évaluation plutôt que la contrainte.

Relativement peu coûteuse, pragmatique et tournée vers l'écoute et la conciliation, la proposition constitue un **levier opérationnel efficace à l'échelle communale**, permettant de concilier qualité de vie, performance logistique et transition écologique sans recourir à des solutions lourdes ou irréversibles.

**Type de communes :** Grandes villes et métropoles ; villes moyennes

**Impact attendu :** Réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; amélioration de la qualité de vie

**Niveau d'effort pour la commune :** modéré (ingénierie de projet, engagement budgétaire maîtrisé)

**Durée de mise en œuvre :** Moyenne (entre 6 et 12 mois)

### **Ratio coût / impact**

La mise en œuvre de la proposition n'est pas neutre en termes de coûts. Elle mobilise à la fois des **moyens externes**, liés au recours éventuel à des prestataires spécialisés pour l'analyse des flux et l'accompagnement des expérimentations, et des **moyens internes**, notamment le temps consacré par les services municipaux (mobilité, voirie, commerce, police municipale) et par les élus à la concertation avec les acteurs économiques.

Cependant, ces coûts doivent être appréciés à l'aune de la **nature des investissements réalisés**. Il s'agit principalement de **coûts d'ingénierie, d'animation et de pilotage**, concentrés sur des phases limitées dans le temps, et non d'investissements lourds ou irréversibles. La démarche permet d'éviter des dépenses plus importantes liées à des aménagements ou réglementations généralisées, qui peuvent s'avérer inefficaces ou contre-productives faute de diagnostic préalable.

En contrepartie, l'impact potentiel est **structurant et durable**. En agissant sur des usages intensifs et répétitifs, chaque expérimentation réussie peut générer des gains cumulatifs : réduction du trafic inutile, amélioration de la fluidité, baisse des nuisances, meilleure acceptabilité des règles et facilitation de la transition vers des flottes plus sobres. Surtout, la démarche permet de **sécuriser la décision publique**, en orientant les investissements et les choix réglementaires sur la base de résultats observés plutôt que d'hypothèses.

Le ratio coût / impact doit ainsi être lu non comme un "faible coût immédiat", mais comme un **investissement ciblé en intelligence publique**, dont la valeur réside dans la capacité à éviter des erreurs coûteuses, à améliorer l'efficacité des politiques de mobilité et à produire des effets mesurables à l'échelle locale.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à mettre en place, à l'échelle communale ou intercommunale, une **démarche d'expérimentations locales, ciblées et réversibles** pour améliorer la fluidité de la logistique urbaine tout en accélérant sa décarbonation.

Plutôt que de déployer une solution uniforme, la collectivité s'appuie sur une **analyse fine des flux logistiques réels**, en particulier les flux B2B (livraisons de commerces, messagerie, artisans, restauration, services), afin d'identifier précisément :

- Les segments de flux les plus générateurs de congestion,
- Les nuisances associées (bruit, occupation de l'espace public, conflits d'usages),
- Les points de friction opérationnels pour les professionnels comme pour les riverains.



Sur la base de ce diagnostic, la commune peut **concevoir et tester des mesures concrètes, adaptées au contexte local**, sur des périmètres et des durées maîtrisés. Ces expérimentations peuvent mobiliser un **bouquet de leviers complémentaires**, parmi lesquels :

- Des créneaux horaires différenciés selon les types de flux ou de véhicules,
- Des aires de livraison réservées, mutualisées ou régulées,
- Des règles de circulation logistique spécifiques sur certaines rues ou périodes,
- Des incitations ou des conditions préférentielles pour les véhicules à faibles émissions,
- Ou, dans certains contextes précis, des dispositifs de **logistique tactique** comme des micro-hubs de quartier.

L'objectif n'est pas de présupposer la "bonne" solution, mais de **tester, mesurer et ajuster**, en s'appuyant sur des données d'usage (FCD, télématique, capteurs de stationnement, observations de terrain) et sur le dialogue avec les acteurs concernés.

Ainsi et à titre d'exemple, la **logistique tactique par micro-hub de quartier** s'inscrit ainsi comme un cas particulier d'application de cette démarche, pertinent lorsque l'analyse révèle une forte concentration de livraisons fragmentées sur un périmètre restreint. Elle ne constitue ni une solution universelle ni un prérequis, mais une option parmi d'autres au sein d'une stratégie expérimentale plus large.

Cette approche permet à la collectivité :

- De **réduire le trafic inutile et les nuisances**,
- De **faciliter la transition vers des flottes plus sobres et décarbonées**,
- Tout en limitant les risques financiers et politiques grâce à des dispositifs progressifs, évaluables et réversibles.



Source : <https://www.lespalettesurbaines.fr/solution-logistique-urbaine/fondements/marche-ecosysteme/>



## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 : Julien, responsable logistique d'une entreprise de livraison urbaine*

Julien supervise une flotte de véhicules qui dessert quotidiennement commerces et artisans du centre-ville. Il doit composer avec des règles parfois peu lisibles, des aires de livraison souvent occupées, et une pression croissante pour réduire les nuisances et les émissions. S'il est conscient des enjeux environnementaux, il redoute les décisions unilatérales qui compliquent les tournées, augmentent les temps d'arrêt et dégradent la productivité.

Dans le cadre de la démarche portée par la commune, Julien est invité à participer à une **phase d'expérimentation pilotée par les données**. Les flux de son entreprise sont analysés de manière agrégée, sans remise en cause de la confidentialité. Cela permet de tester, sur un périmètre précis et une durée limitée, des règles plus adaptées : horaires différenciés selon les véhicules, accès facilité pour les flottes les plus sobres, meilleure disponibilité des zones de livraison.

Pour Julien, l'intérêt est double :

- Une meilleure lisibilité opérationnelle pour organiser ses tournées,
- Et un cadre progressif pour faire évoluer sa flotte vers des véhicules plus propres, sans rupture brutale ni perte de compétitivité.

### *Persona 2 : Marta, commerçante de centre-ville*

Marta tient une boutique d'alimentation dans une rue commerçante d'une ville moyenne. Elle est livrée par plusieurs fournisseurs, parfois le même jour, sans coordination particulière entre eux. Certains arrivent tôt le matin, d'autres en pleine heure d'affluence, parfois en même temps que les livraisons des commerces voisins.

Résultat : plusieurs camions se présentent simultanément dans une rue étroite. Les véhicules se mettent en double file, bloquent ponctuellement la circulation, gênent les piétons et l'accès aux vitrines. Les clients râlent, les riverains se plaignent, et Marta se retrouve au cœur de tensions qu'elle ne maîtrise pas, alors même qu'elle n'est pas responsable de l'organisation des livraisons.

Pour elle, le problème n'est pas la réglementation en soi, mais **l'absence de règles claires et partagées** :

- Aucune visibilité sur les horaires de livraison,
- Aucune coordination entre transporteurs,
- Aucune solution alternative quand plusieurs livraisons se télescopent.

Lorsque la commune lance une **expérimentation logistique ciblée sur son quartier**, Marta comprend rapidement l'intérêt de la démarche. À partir d'une analyse fine des flux, la collectivité teste des ajustements simples et progressifs : créneaux horaires mieux répartis, aires de livraison plus lisibles, et, sur certains segments, des solutions de mutualisation ou de regroupement.

Pour Marta, les bénéfices sont concrets :

- Des livraisons plus étalées et prévisibles,
- Moins de conflits avec les clients et les riverains,
- Une rue plus agréable et plus accessible, donc plus favorable à son activité.

Elle réalise alors qu'une **organisation collective et pragmatique des livraisons** peut être un levier de confort, de performance économique et d'acceptabilité locale, plutôt qu'une contrainte supplémentaire.



## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans de nombreuses communes, la logistique urbaine s'est développée de manière **fragmentée et peu régulée**, au fil des usages et des contraintes économiques des acteurs, sans véritable pilotage à l'échelle locale. Les flux de livraison B2B (commerces, artisans, restauration, messagerie) représentent aujourd'hui une part significative du trafic urbain — jusqu'à environ 15 à 20 % selon les contextes — et concentrent une grande partie des **nuisances visibles** : congestion ponctuelle, stationnement en double file, bruit, occupation anarchique de l'espace public.

Le problème n'est pas seulement quantitatif, il est **organisationnel** :

- Absence de coordination entre transporteurs,
- Superposition de livraisons sur des créneaux étroits,
- Règles parfois floues, inadaptées ou inégalement appliquées,
- Manque de données locales pour objectiver les situations.

Faute d'outils de diagnostic et de méthode d'action progressive, les collectivités se retrouvent souvent face à une alternative peu satisfaisante : soit **ne rien faire**, au prix d'une dégradation continue du cadre de vie ; soit **imposer des règles générales** (horaires stricts, restrictions d'accès) qui peuvent fragiliser l'activité économique et susciter une forte opposition.

Cette situation freine également la transition vers des **flettes de livraison plus sobres**, car les acteurs manquent de visibilité et de conditions opérationnelles stables pour faire évoluer leurs pratiques



Source : <https://www.paris.fr/pages/logistique-marchandises-livraisons-4738>



## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La proposition apporte une réponse **pragmatique, graduée et fondée sur les usages réels**, en rompant avec une approche uniforme de la logistique urbaine.

Elle propose de :

- **Analyser finement les flux logistiques B2B**, par type d'activité, de véhicule, de zone et de temporalité,
- **Identifier les segments de flux les plus générateurs de nuisances ou d'inefficacités**, plutôt que de traiter l'ensemble indistinctement,
- **Expérimenter localement des solutions ciblées et réversibles**, adaptées aux réalités du terrain : créneaux horaires différenciés, aires de livraison réservées, règles spécifiques selon les véhicules, solutions de regroupement ou de micro-hubs.

L'intérêt central de la démarche est double :

- Pour la collectivité, elle permet de **tester avant de généraliser**, de mesurer les effets réels des ajustements et d'arbitrer sur la base de données objectivées ;
- Pour les acteurs économiques, elle offre un cadre **lisible, progressif et coconstruit**, réduisant les tensions et sécurisant l'évolution des pratiques.

Ainsi, la proposition ne prescrit pas une solution unique, mais met en place une **méthode d'action souple**, orientée vers l'efficacité, l'acceptabilité et la décarbonation progressive des flux logistiques

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

La proposition agit directement sur l'une des sources majeures de nuisances urbaines : les **flux logistiques mal organisés**, souvent responsables d'une part disproportionnée des émissions locales, de la congestion et du bruit.

En ciblant en priorité les segments de flux les plus inefficients (livraisons fragmentées, tournées peu optimisées, stationnement illicite), la démarche permet de **réduire le trafic inutile** plutôt que de simplement le déplacer. Les expérimentations menées localement favorisent :

- Une **diminution du nombre de véhicules en circulation** sur certains créneaux,
- Une **meilleure occupation des véhicules**,
- Et une **accélération progressive de l'électrification ou de la décarbonation des flottes**, rendue possible par un cadre plus lisible et plus stable.

L'approche expérimentale permet également d'éviter les effets rebond ou les mesures contre-productives, en ajustant les dispositifs sur la base d'indicateurs mesurés plutôt que d'hypothèses théoriques.

### 3.2. Impact social

Sur le plan social, la proposition contribue à **apaiser l'espace public** et à réduire les conflits d'usage liés aux livraisons : piétons gênés, cyclistes mis en danger, riverains exposés au bruit, commerçants pris entre impératifs économiques et pressions locales.

En instaurant un cadre plus clair et mieux partagé, fondé sur la coordination plutôt que sur la contrainte, la démarche améliore :



- La **qualité de vie** dans les quartiers concernés,
- La **lisibilité des règles** pour les professionnels,
- Et l'acceptabilité des évolutions nécessaires.

La co-construction des expérimentations avec les acteurs locaux renforce la **légitimité des décisions publiques** et limite les oppositions. Elle permet également de reconnaître le rôle essentiel de la logistique urbaine, en la traitant non comme un problème à repousser, mais comme une activité à **organiser collectivement**.

### 3.3. Impact économique

D'un point de vue économique, la proposition vise à **réconcilier performance logistique et intérêt général**.

Pour les entreprises de livraison, les commerçants et les artisans, un cadre plus lisible et mieux organisé permet :

- De réduire les temps d'attente et les aléas opérationnels,
- D'améliorer la fiabilité des tournées,
- Et de mieux anticiper les investissements, notamment dans des véhicules à faibles émissions.

Pour la collectivité, l'approche par expérimentations ciblées limite les coûts et les risques : elle repose sur des **dispositifs légers, réversibles et ajustables**, plutôt que sur des infrastructures lourdes ou des réglementations rigides.

Le **ratio coût / impact** est particulièrement favorable, car chaque mesure testée agit sur des usages intensifs et répétitifs, avec des bénéfices cumulatifs dans le temps.

Enfin, en améliorant la fluidité et l'attractivité des centres urbains, la démarche contribue indirectement à la **vitalité commerciale** et à l'équilibre économique des territoires.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

La collectivité met en place une **démarche de pilotage expérimental de la logistique urbaine**, fondée sur l'analyse des flux et le test de solutions ciblées. Cette démarche peut être portée à l'échelle communale ou intercommunale, en lien étroit avec les services voirie, mobilité, commerce et environnement.

La mise en œuvre repose sur plusieurs étapes clés :

- Un **diagnostic initial des flux logistiques B2B**, fondé sur des données existantes (observations de terrain, données de circulation, occupation des aires de livraison, remontées des acteurs économiques) ;
- L'**identification de périmètres et de segments prioritaires** (rues, quartiers, types de flux ou de véhicules) ;
- La définition d'**expérimentations ciblées et limitées dans le temps**, mobilisant un bouquet de leviers adaptés (créneaux horaires différenciés, aires de livraison réservées ou mutualisées, règles spécifiques selon les véhicules, solutions de regroupement) ;
- La mise en place d'un **suivi simple mais rigoureux**, permettant d'évaluer les effets réels des mesures testées.



Pour ce faire, la collectivité s'appuie sur des **prestataires spécialisés** (diagnostic, observation, concertation, exploitation de dispositifs) afin de sécuriser la démarche sur le plan technique et opérationnel.



Source : <https://www.paris.fr/pages/des-experimentations-sur-la-logistique-urbaine-27710>

#### 4.2. Conditions de succès

Plusieurs conditions sont déterminantes pour garantir l'efficacité et l'acceptabilité de la démarche.

- *Un ciblage précis des flux et des périmètres.* L'approche doit éviter toute généralisation hâtive : c'est la précision du diagnostic qui conditionne la pertinence des solutions testées.
- *Une logique d'expérimentation assumée.* Les mesures doivent être clairement présentées comme des tests, réversibles et ajustables, afin de limiter les résistances et de favoriser l'adhésion.
- *Une association précoce des acteurs concernés.* Commerçants, transporteurs, artisans et riverains doivent être impliqués en amont, pour partager le diagnostic et coconstruire les solutions.
- *Des règles lisibles et différencier.* Les dispositifs testés doivent être simples à comprendre et à appliquer, en tenant compte des réalités opérationnelles des professionnels.
- *Un suivi fondé sur des indicateurs concrets.* L'évaluation doit porter sur des éléments observables : occupation de l'espace public, fluidité de circulation, nuisances perçues, efficacité des livraisons.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

*Frein 1 : crainte d'une complexification réglementaire.*

- Les acteurs économiques peuvent redouter une accumulation de règles difficiles à appliquer.
- *Levier* : privilégier des dispositifs simples, localisés et temporaires, clairement présentés comme expérimentaux.



#### *Frein 2 : manque de données locales fiables.*

- L'absence de données précises peut freiner la prise de décision.
- *Levier* : combiner données existantes et observations de terrain, sans rechercher une exhaustivité coûteuse.

#### *Frein 3 : opposition ou méfiance des professionnels.*

- Les transporteurs ou commerçants peuvent craindre une dégradation de leurs conditions de travail.
- *Levier* : associer les acteurs dès le diagnostic, tester sur des périmètres restreints, et démontrer rapidement les bénéfices opérationnels.

#### *Frein 4 : risques politiques liés à l'expérimentation.*

- Les élus peuvent craindre des réactions négatives en cas d'échec.
- *Levier* : assumer la réversibilité des dispositifs, communiquer sur les objectifs et les critères d'évaluation, et ajuster rapidement si nécessaire.

### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

#### *Rimini (Italie) : De l'analyse des flux à une expérimentation ciblée de micro-logistique*

À Rimini, ville moyenne marquée par une forte activité touristique et un centre-ville contraint, la municipalité a engagé une réflexion sur les nuisances liées aux livraisons urbaines, en particulier dans les zones à circulation limitée. Les premières observations ont montré que les difficultés ne provenaient pas tant du volume global de livraisons que de la **concentration de livraisons courtes, répétitives et peu coordonnées**, notamment pour le secteur de l'hôtellerie-restauration (HORECA).

L'analyse des usages et des flux a mis en évidence plusieurs points de friction :

- Des entrées fréquentes de véhicules dans le centre historique pour des livraisons de faible volume,
- Des arrêts courts mais nombreux, générateurs de congestion et de conflits d'usage,
- Une forte redondance des tournées sur les mêmes créneaux horaires.

Sur la base de ce diagnostic, la collectivité a fait le choix de ne pas agir immédiatement sur l'ensemble de la logistique urbaine, mais de **cibler un segment précis de flux** et un **périmètre restreint**. C'est ce raisonnement qui a conduit à l'expérimentation du projet "**HORECA Last Mile<sup>15</sup>**", centré sur la micro-logistique du dernier maillon.

Le dispositif repose sur un **point de regroupement de proximité**, permettant de limiter l'entrée de véhicules motorisés dans les zones les plus sensibles et d'assurer les livraisons finales par des modes plus adaptés au tissu urbain dense. L'expérimentation est volontairement **sectorielle, localisée et réversible**, afin de pouvoir mesurer ses effets concrets avant toute extension.

La micro-logistique du dernier maillon apparaît ici non comme une fin en soi, mais comme **l'aboutissement logique d'un raisonnement fondé sur les données et l'expérimentation**, transposable à d'autres contextes et à d'autres types de flux.

---

15 : [Rimini rolls out sustainable last-mile logistics for the hospitality sector](#)



Sources : <https://gelproximity.com/en/press-area/rimini-launches-the-first-multi-operator-refrigerated-micro-hub-enabled-by-gel-proximitys-last-mile-orchestration-software/>

#### *Le Havre Seine Métropole : objectivation des tendances de flux grâce à la donnée connectée*

Le Havre Seine Métropole (54 communes) réunissant près de 270 000 habitants, est un territoire à forte identité industrielo-portuaire, et très active sur les questions de logistique urbaine durable. Dans le cadre d'un projet d'aménagement urbain dans le quartier Thiers/Coty, une borne escamotable a été installée à l'entrée de la rue Maréchal Galliéni, pour pacifier cette rue au profit des modes actifs (piétons, vélos), tout en maintenant l'accès essentiel pour les livraisons des commerces.

Le Havre s'interrogeait sur l'efficacité de son dispositif de régulation sans engager des coûts prohibitifs de comptage physique. Le défi était amplifié par la nécessité d'isoler l'impact de la borne des variations saisonnières et de distinguer les types de véhicules.

L'objectif était triple :

- Objectiver le ressenti : passer d'une observation terrain à une mesure chiffrée de la baisse d'activité sur la rue Maréchal Gallieni.
- Comprendre les reports : identifier précisément vers quels axes adjacents les flux logistiques se sont redistribués pour éviter de créer de nouveaux points de congestion.
- Gagner en agilité : disposer d'une analyse rétroactive immédiate pour compléter les capteurs existants.

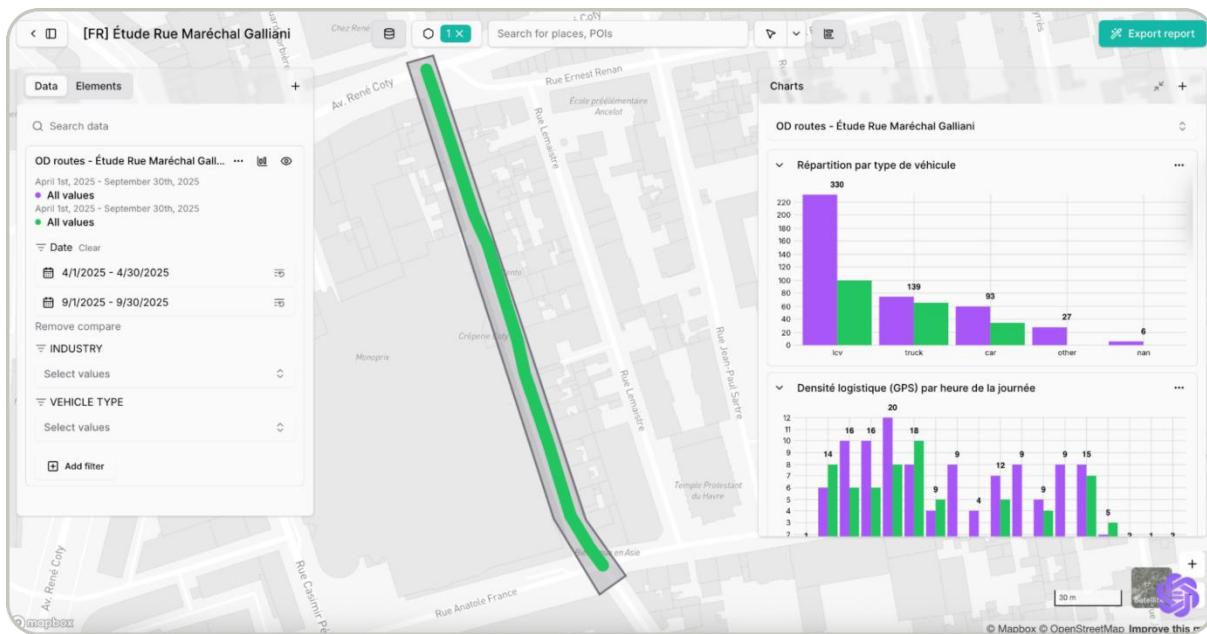
Le Havre Seine Métropole a exploité les données de véhicules connectés (FCD) de la plateforme Vianova. Cette approche agile a permis de travailler sur un échantillon significatif (flotte BMS, validée pour la détection de tendances de circulation) pour :

- Comparer les volumes de traces GPS avant (avril/mai) et après (septembre) l'activation de la borne.
- Filtrer les flux par typologie (VUL vs Poids Lourds) pour isoler le trafic de livraison spécifique.
- Visualiser spatialement les reports de charge sur les axes adjacents grâce aux zones d'analyse virtuelles



L'analyse des données connectées a permis d'objectiver l'impact de la nouvelle réglementation :

- Confirmation de la tendance : l'échantillon observé révèle une baisse de 50% de l'activité logistique (traces GPS) sur l'axe réglementé, validant le respect du dispositif.
- Validation du report : les données ont permis de quantifier la hausse d'activité sur les axes parallèles, confirmant les hypothèses de redistribution du trafic sans enquête terrain supplémentaire.
- Aide à la décision : ces indicateurs permettent de justifier l'aménagement auprès des élus en s'appuyant sur des éléments factuels plutôt que sur du ressenti.



Source : <https://www.vianova.io/blog/urban-logistics-how-le-havre-seine-metropole-objectively-tracks-traffic-trends-before-and-after-access-control-installation-using-connected-data>

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### Acteurs à mobiliser

- **La commune ou l'intercommunalité.** Rôle de pilotage et d'arbitrage : définition du périmètre d'étude, des objectifs de l'expérimentation, coordination des services (voirie, mobilité, commerce, environnement) et suivi politique du dispositif.
- **Services techniques et mobilité.** Appui à l'analyse des flux (observations de terrain, données existantes), mise en œuvre des ajustements opérationnels (signalisation, aires de livraison, règles locales) et suivi des impacts sur l'espace public.
- **Acteurs économiques concernés.** Commerçants, artisans, transporteurs, logisticiens, selon les flux ciblés. Leur implication est essentielle dès la phase de diagnostic pour qualifier les usages réels et garantir l'acceptabilité des expérimentations.
- **Prestataires spécialisés.** Bureaux d'études, opérateurs de logistique urbaine, acteurs de la data ou de l'observation, capables d'accompagner la collectivité sur le diagnostic, la conception des tests et l'évaluation des résultats.
- **Relais locaux.** Associations de commerçants, chambres consulaires, fédérations professionnelles, qui facilitent la concertation et la diffusion de l'information.



### *Moyens nécessaires*

- **Moyens en ingénierie.** Temps dédié au diagnostic des flux, à la concertation et au suivi des expérimentations. L'enjeu n'est pas l'exhaustivité, mais la capacité à cibler les bons segments de flux.
- **Moyens opérationnels légers.** Adaptation de la signalisation, mise en place ou réorganisation d'aires de livraison, ajustement ponctuel des règles de circulation ou de stationnement, dispositifs temporaires et réversibles.
- **Moyens en données et observation.** La démarche repose sur une capacité structurée d'observation des flux logistiques, indispensable pour cibler les bonnes expérimentations et en évaluer les effets.
  - o Elle s'appuie d'abord sur des données existantes (trafic, stationnement, remontées des services municipaux), complétées, si nécessaire, par des observations de terrain ciblées et temporaires sur des périmètres et créneaux précis.
  - o Cette analyse est enrichie par les retours des acteurs économiques, qui apportent une connaissance fine des usages et des contraintes opérationnelles. Lorsque le contexte le justifie, des outils numériques légers (données agrégées de flottes, capteurs temporaires) peuvent compléter le diagnostic.
  - o L'objectif n'est pas l'exhaustivité, mais de disposer d'une donnée suffisante, contextualisée et exploitable, permettant de comparer la situation avant et après expérimentation, et d'éclairer les décisions d'ajustement, de généralisation ou d'abandon des mesures testées.
- **Moyens financiers maîtrisés.** Les coûts restent limités, car la démarche privilégie des tests ciblés et réversibles plutôt que des infrastructures lourdes. Les dépenses portent principalement sur l'ingénierie, l'animation et l'évaluation.

### **4.6. Indicateurs à considérer**

#### *Indicateurs de flux et de circulation*

- Nombre de véhicules de livraison entrant dans le périmètre testé (par créneau horaire)
- Évolution des situations de stationnement en double file
- Taux d'occupation et rotation des aires de livraison
- Temps moyen d'arrêt pour les livraisons

#### *Indicateurs d'efficacité logistique*

- Nombre moyen de livraisons par tournée dans la zone test
- Évolution des horaires et de la répartition temporelle des livraisons
- Respect des règles ou dispositifs expérimentés (créneaux, zones dédiées)

#### *Indicateurs environnementaux (ordres de grandeur)*

- Estimation du nombre de trajets motorisés évités
- Part des livraisons réalisées avec des véhicules à faibles émissions
- Évolution des nuisances locales observées (bruit, congestion perçue)



*Indicateurs d'usage et d'acceptabilité*

- Satisfaction des commerçants et des transporteurs impliqués
- Retours qualitatifs des riverains et usagers de l'espace public
- Nombre et nature des signalements ou plaintes liées aux livraisons

*Indicateurs de pilotage public*

- Capacité à ajuster ou faire évoluer l'expérimentation (rapidité, souplesse)
- Décision prise à l'issue du test (adaptation, extension, abandon)
- Coût de l'expérimentation rapporté aux effets observés



INCITER, SUSCITER



## #4. La remise en valeur des chemins ruraux

### **En résumé**

Dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture est aujourd’hui largement structurelle. Pourtant, ces territoires disposent d’un patrimoine existant d’environ **700 000 km de chemins ruraux** qui relient hameaux, bourgs, exploitations et équipements, mais qui sont progressivement sortis du champ de la mobilité du quotidien faute de reconnaissance, de lisibilité et de continuité.

La proposition consiste à **reconnaitre et valoriser ces chemins ruraux comme des infrastructures ordinaires de déplacement**, adaptées à la marche et au vélo du quotidien, sans créer d’aménagements lourds ni remettre en cause la place centrale de la voiture dans les territoires peu denses. Elle repose sur une logique de **sobriété et de pragmatisme** : interventions légères, réversibles et ciblées (signalisation, sécurisation ponctuelle, mise en lisibilité, plans lisibles et accessibles), adaptées aux capacités financières et techniques des communes rurales.

L’enjeu n’est pas de transformer les chemins ruraux en pistes cyclables normées, mais de **rendre visibles et praticables des itinéraires existants**, aujourd’hui invisibles ou perçus comme impropre aux déplacements utiles. En diversifiant les options de mobilité pour les trajets courts, la démarche permet de réduire l’usage systématique de la voiture sans injonction ni contrainte.

La commune joue un rôle central dans cette politique, à la fois comme **pilote du dispositif et responsable de l’entretien**, selon une doctrine claire et assumée. L’entretien reste volontairement proportionné au caractère rural des chemins, garantissant leur praticabilité sans créer d’obligation de niveau de service comparable à la voirie communale.

Peu coûteuse, progressive et réversible, cette proposition agit sur un **levier largement sous-exploité** des politiques de mobilité en milieu rural. Elle permet d’améliorer concrètement la qualité de vie locale, de renforcer l’autonomie des habitants pour les déplacements de proximité et de valoriser un patrimoine existant, sans infrastructure nouvelle ni dépendance à des financements lourds.

**Type de communes :** Territoires moins denses et ruraux

**Impact attendu :** Réduction des émissions ; accès aux services ; amélioration de la qualité de vie

**Niveau d’effort pour la commune :** faible à modéré (valorisation d’un réseau existant ; investissements limités et progressifs)

**Durée de mise en œuvre :** Rapide (entre 3 et 6 mois)

### **Ratio coût / impact**

La remise en valeur des chemins ruraux présente un **ratio coût-impact particulièrement favorable**, précisément parce qu’elle s’appuie sur l’existant et évite toute infrastructure lourde. Les coûts pour la collectivité sont limités et maîtrisables : interventions légères de signalisation et de sécurisation ponctuelle, communication locale, et entretien courant assumé à un niveau proportionné au caractère rural des chemins. Aucun investissement structurant ni création de voirie nouvelle n’est requis.

En regard, l’impact est diffus mais durable. En rendant visibles et praticables des itinéraires déjà présents, la commune élargit les options de déplacement pour les trajets courts du quotidien, réduisant l’usage systématique de la voiture sans contrainte ni injonction. 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.

Comparée aux politiques de mobilité fondées sur des équipements lourds ou des offres de transport coûteuses en milieu rural, cette approche offre un **levier d’action à faible risque financier**, ajustable dans le temps et compatible avec les capacités des communes rurales, pour un impact réel sur les usages quotidiens.

## 1. De quoi il s’agit

### 1.1. Description

La proposition vise à **promouvoir et requalifier les chemins ruraux existants** afin d’en faire des itinéraires plus visibles, plus lisibles et plus praticables pour la marche et le vélo du quotidien, en particulier dans les territoires peu denses, périurbains et ruraux.



Il ne s'agit ni de créer de nouvelles infrastructures lourdes, ni de transformer les chemins ruraux en voies cyclables normées, mais de **mieux valoriser un réseau déjà présent**, souvent sous-utilisé ou méconnu, en agissant par des **interventions légères, progressives et réversibles**.

Le dispositif repose sur une combinaison d'actions simples :

- Identification et hiérarchisation des chemins ruraux à potentiel d'usage (liaisons entre hameaux, accès aux services, connexions aux centres-bourgs) ;
- Amélioration de leur lisibilité par une signalisation cohérente et continue ;
- Sécurisation ponctuelle des passages sensibles (traversées de voirie, zones de conflit d'usages) ;
- Recours à des solutions légères et peu coûteuses (balisage, peinture bioluminescente ou réfléchissante, marquage au sol, jalonnement discret) pour améliorer le confort et la sécurité, notamment aux heures de faible luminosité.

L'objectif n'est pas d'imposer de nouveaux usages, mais de **rendre possibles et visibles des pratiques déjà latentes** : marche, randonnée utilitaire, vélo du quotidien ou de loisir, en complément des voiries classiques souvent peu adaptées à ces modes dans les territoires ruraux.

La commune joue ici un rôle de **révélateur de potentiel** plutôt que de maître d'ouvrage lourd, en facilitant l'appropriation collective de ces chemins comme éléments à part entière du système de mobilité locale, au service des habitants comme des visiteurs.

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Marie, 62 ans, habitante d'un bourg rural*

Marie habite dans un bourg de 900 habitants. Elle vit à un peu plus d'un kilomètre du centre-bourg, où se trouvent la boulangerie, la mairie et l'arrêt de bus interurbain. Elle pourrait théoriquement s'y rendre à pied, mais le trajet par la voirie départementale est peu agréable : circulation rapide, absence de trottoir continu, visibilité réduite en hiver. Elle utilise donc presque systématiquement sa voiture, y compris pour de très courts déplacements.

Pourtant, un chemin rural existe, passant derrière les habitations et reliant directement son quartier au centre-bourg. Ce chemin est peu visible, mal signalé, parfois boueux, et perçu comme peu rassurant en fin de journée.

Dans le cadre du dispositif communal, ce chemin est identifié comme prioritaire :

- Une signalisation simple est installée depuis les points d'accès ;
- Les passages sensibles sont sécurisés ;
- Un balisage léger et un marquage discret améliorent la lisibilité et le confort, notamment à la tombée du jour.

Sans transformer radicalement l'espace, le chemin devient une option crédible pour la marche du quotidien. Marie commence à l'utiliser régulièrement pour ses déplacements de proximité, réduisant sa dépendance à la voiture pour des trajets courts, sans changement contraint de ses habitudes de vie.

### *Persona 2 – Jean, 45 ans, habitant d'un hameau rural, actif et motorisé*

Jean habite dans un hameau situé à environ 2,5 km du centre-bourg. Il travaille localement et possède une voiture, qu'il utilise pour l'essentiel de ses déplacements. Pourtant, plusieurs trajets



courts rythment son quotidien : aller chercher le pain, accompagner ses enfants à certaines activités, se rendre ponctuellement au bourg pour des démarches ou des rendez-vous.

Ces déplacements pourraient théoriquement se faire à pied ou à vélo, mais la voirie existante est peu adaptée : routes étroites, circulation rapide, absence de cheminement continu. Par simplicité et par sécurité perçue, Jean prend donc systématiquement sa voiture, même pour des distances modestes.

Un chemin rural relie pourtant le hameau au bourg, en passant par des parcelles agricoles et des zones boisées. Ce chemin existe, mais il est peu visible, mal identifié et jugé peu praticable, notamment en fin de journée.

Dans le cadre du dispositif communal, ce chemin est valorisé comme itinéraire de mobilité du quotidien :

- Son tracé est rendu lisible et continu ;
- Les accès sont clairement signalés ;
- Les points de conflit avec la voirie sont sécurisés ;
- Des aménagements légers améliorent le confort et la perception de sécurité.

Progressivement, Jean commence à utiliser ce chemin en vélo et pour certains trajets, en particulier le week-end ou en fin de journée. Il ne renonce pas à la voiture, mais réserve son usage aux déplacements réellement nécessaires, réduisant les trajets courts motorisés sans contrainte ni injonction.

#### *Lecture transversale*

Ces deux situations illustrent un même principe : dans les territoires ruraux, la marche et le vélo du quotidien ne sont pas absents, mais contraints par un manque de lisibilité, de continuité et de reconnaissance des itinéraires existants.

La remise en valeur des chemins ruraux agit précisément à ce niveau : elle ne cherche pas à transformer les modes de vie, mais à révéler des alternatives sobres déjà présentes, adaptées aux réalités locales.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture pour les déplacements du quotidien est largement reconnue. Elle tient évidemment aux distances, mais aussi – et surtout – à la faible visibilité et à la faible reconnaissance des alternatives existantes pour les trajets courts.

Les données nationales confirment que ces trajets courts ne sont pas marginaux. Selon l'Enquête mobilité des personnes (2019), **plus de 70 % des déplacements réalisés en France portent sur des distances inférieures à 10 km<sup>16</sup>**, y compris dans les territoires peu denses. Pourtant, en milieu rural, ces déplacements sont très majoritairement effectués en voiture, faute d'itinéraires de marche ou de vélo perçus comme continus, sûrs et légitimes.

Or, les territoires ruraux disposent d'un patrimoine existant de chemins ruraux, absolument colossal puisque de l'ordre de 700 000 km (après le remembrement de 1995), des chemins historiquement conçus pour relier hameaux, bourgs, exploitations agricoles et espaces

---

<sup>16</sup> : SDES : Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires



communs. Ce réseau constitue un maillage fin, physiquement présent, mais **progressivement sorti du champ de la mobilité du quotidien**.

Ce déclassement est moins lié à un manque d'infrastructures qu'à une série de facteurs :

- Chemins peu visibles ou non signalés ;
- Discontinuités et accès peu lisibles depuis les zones habitées ;
- Sentiment d'insécurité ou d'inconfort, notamment aux heures de faible luminosité ;
- Absence de reconnaissance institutionnelle de ces chemins.

En conséquence, la voiture devient la solution par défaut, y compris pour des trajets de 1 à 3 km, avec des effets bien connus : dépendance accrue, surconsommation énergétique, banalisation de déplacements motorisés courts et perte de qualité de vie locale.

Le problème n'est donc pas l'absence d'alternatives, mais **l'absence de mise en valeur d'un potentiel existant**, pourtant particulièrement adapté aux réalités rurales.

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La remise en valeur des chemins ruraux répond directement à ce verrou en agissant sur les **conditions de possibilité** des déplacements sobres, sans remettre en cause la place centrale de la voiture dans les territoires peu denses.

En identifiant, rendant lisibles et sécurisant des itinéraires existants, la commune permet :

- De **réintroduire la marche et le vélo du quotidien** comme options crédibles pour certains trajets courts ;
- De réduire l'usage systématique de la voiture pour des déplacements de proximité, sans injonction ni contrainte ;
- De valoriser un patrimoine rural souvent négligé, en l'inscrivant dans une logique de mobilité utile et non uniquement récréative.

La proposition ne vise pas un report modal massif, mais une **substitution partielle et réaliste**, adaptée aux usages locaux. Elle repose sur des interventions légères, progressives et réversibles, compatibles avec les capacités financières et techniques des communes rurales.

En ce sens, elle transforme les chemins ruraux en **infrastructures de mobilité du quotidien à bas bruit**, capables de produire des effets concrets et visibles, là où les politiques de transport classiques peinent à intervenir efficacement.



Septembre 2025



## Marcher en/hors ville : penser la marche du quotidien en-dehors des centres urbains

Une recherche menée pour le Forum Vies Mobiles par  
6t-bureau de recherche



**6t** bureau  
de recherche

forumviesmobiles.org

### Eclairage : la marche du quotidien hors des centres

Les travaux du **Forum Vies Mobiles**, et en particulier l'étude *Tracer des itinéraires pour une marche du quotidien en dehors des centres*, menée avec le bureau d'études 6t sur le territoire quimpérois, mettent en évidence un décalage majeur entre les pratiques réelles de déplacement et les politiques publiques de la marche. Ces dernières restent largement centrées sur les centres urbains, les espaces déjà marchables ou les aménagements visibles, laissant de côté les territoires où la marche existe mais sans n'être reconnue ni aménagée comme une pratique fonctionnelle du quotidien.

L'étude montre que, hors des centres, la marche est souvent entravée non par la distance en tant que telle, mais par l'absence d'**itinéraires continus, lisibles et sécurisés**, capables de relier des lieux de vie ordinaires (habitat, services, équipements). Elle souligne également que les cheminements existants — sentes, chemins, liaisons informelles — sont fréquemment disqualifiés car perçus comme non légitimes, non entretenus ou non identifiés comme des infrastructures de mobilité.

Notre proposition ici s'inscrit dans cette lecture, tout en faisant un **choix volontairement ciblé** : plutôt que d'aborder l'ensemble des situations « hors centres », elle se concentre sur les **territoires ruraux** et sur un objet précis, les **chemins ruraux**, qui constituent un patrimoine existant, juridiquement reconnu et physiquement présent. Elle ne prétend pas couvrir l'ensemble des enjeux soulevés par le Forum Vies Mobiles, mais propose une **traduction opérationnelle et située** de ses enseignements, en montrant comment la reconnaissance et la mise en valeur d'itinéraires existants peuvent rendre à nouveau possible la marche du quotidien dans des contextes où elle a été rendue invisible.

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

La revalorisation des chemins ruraux permet de **réduire les trajets motorisés**, particulièrement ceux de courte distance. En rendant visibles, sécurisés et praticables les itinéraires existants, cette proposition offre une alternative **sobre et écologique** aux déplacements en voiture.

Bien que la **voiture reste centrale dans les territoires peu denses**, la possibilité de substituer certaines de ces utilisations par des trajets à pied ou à vélo contribue directement à la réduction de l'empreinte carbone des déplacements, même pour des trajets courts. La valorisation des chemins ruraux constitue ainsi un levier stratégique **d'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub>**, notamment pour ces trajets courts trop souvent motorisés par défaut.

### 3.2. Impact social

Les **chemins ruraux requalifiés** ne sont pas simplement une réponse à la mobilité, mais aussi à des enjeux d'**accessibilité sociale et territoriale**. Ils permettent d'offrir aux habitants de zones périurbaines et rurales une **mobilité active** facilement accessible, notamment pour des publics qui n'ont pas les moyens ou la possibilité d'utiliser un véhicule personnel (jeunes, seniors, familles à faibles revenus). Ces trajectoires souvent restreintes par des facteurs socio-économiques peuvent être **élargies par la marche ou le vélo**, qui deviennent des alternatives viables aux déplacements motorisés.

De plus, en améliorant la **visibilité des itinéraires existants**, la proposition participe à **renforcer le lien social** au sein des territoires, notamment en facilitant les connexions entre hameaux, quartiers ou équipements locaux. Elle transforme les chemins isolés en **corridors de mobilité**,



contribuant à une forme de **cohésion territoriale**, en rendant les trajets plus accessibles et en facilitant les interactions sociales dans les espaces ruraux. Ce faisant, elle **renforce l'inclusion** des populations rurales dans des réseaux d'activités plus larges, notamment pour les trajets scolaires ou les accès aux services de proximité.

### 3.3. Impact économique

Le **coût d'interventions légères** pour améliorer la lisibilité et la sécurité des chemins ruraux est considérablement plus faible que celui des infrastructures de transport public ou de nouvelles voiries. Le dispositif repose sur des aménagements **sobres**, utilisant principalement des balisages, des marquages au sol et des signalétiques, qui permettent d'optimiser des ressources existantes sans lourds investissements.

L'impact économique se mesure également en termes de **réduction de la dépendance automobile**, particulièrement dans les zones rurales où la voiture est souvent le seul moyen de se déplacer. En réduisant l'usage systématique de la voiture pour des trajets courts, la proposition permet aux habitants de réaliser des économies sur le carburant, l'entretien et les autres coûts liés à l'automobile, tout en permettant aux communes de réduire leurs besoins en nouvelles infrastructures routières coûteuses.

De plus, la **valorisation des chemins ruraux** peut devenir un moteur économique local, notamment pour le secteur touristique, en **requalifiant ces espaces en itinéraires de loisirs**. Ces aménagements peuvent encourager le développement du tourisme rural actif, attirer de nouveaux visiteurs et dynamiser l'économie locale (hébergements, restauration, commerces). Ils apportent ainsi un double effet bénéfique : un gain direct pour les habitants et une source de revenus supplémentaires pour les territoires.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La remise en valeur des chemins ruraux repose sur une **démarche progressive et pragmatique**, adaptée aux capacités des communes rurales.

Elle peut s'organiser en quatre étapes principales :

**1. Identification et qualification des chemins à potentiel.** La commune procède à un repérage des chemins ruraux existants, en s'appuyant sur :

- Le cadastre et les documents communaux ;
- La connaissance fine des élus, agents et habitants ;
- L'observation des usages existants (chemins déjà empruntés, sentes informelles).

L'objectif n'est pas l'exhaustivité, mais l'identification de **liaisons utiles** pour la mobilité du quotidien (hameau–bourg, accès aux services, connexions entre quartiers).

**2. Hiérarchisation et choix d'interventions ciblées.** Les chemins identifiés sont hiérarchisés selon leur utilité, leur continuité et leur potentiel d'usage. La commune définit ensuite des interventions légères et proportionnées :

- Signalisation et jalonnement ;
- Marquage au sol ou balisage discret ;
- Sécurisation ponctuelle des traversées et des points de conflit.



**3. Mise en visibilité et communication locale.** La réussite du dispositif repose fortement sur la visibilité :

- Cartographies simples des itinéraires ;
- Panneaux d'information en entrée de chemin et dans le bourg ;
- Communication locale (bulletin municipal, réunions, supports numériques).

Il s'agit de **faire exister ces chemins comme options de déplacement**, pas uniquement comme espaces de promenade.

**4. Ajustement dans le temps.** La démarche est volontairement réversible et évolutive. Les itinéraires peuvent être ajustés, renforcés ou requalifiés en fonction des usages observés et des retours des habitants.

#### 4.2 Conditions de succès

Plusieurs conditions sont déterminantes pour garantir l'efficacité du dispositif.

- **Une approche sobre et réaliste.** La remise en valeur des chemins ruraux fonctionne si elle évite toute logique d'aménagement lourd. Les interventions doivent rester compatibles avec les moyens financiers et techniques des communes rurales.
- **La lisibilité avant la perfection.** Un chemin imparfait mais lisible, continu et reconnu sera davantage utilisé qu'un itinéraire techniquement idéal mais invisible. La continuité et la compréhension priment sur la qualité d'aménagement.
- **La reconnaissance institutionnelle des usages.** Le fait que la commune assume publiquement ces chemins comme des itinéraires de mobilité du quotidien est central. Cette reconnaissance change la perception des habitants et légitime les pratiques.
- **L'appropriation locale.** Associer les habitants, les conseils municipaux, les associations locales ou les exploitants agricoles permet :
  - D'identifier les bons tracés ;
  - De limiter les conflits d'usage, notamment avec les agriculteurs amenés à emprunter eux aussi ces chemins ;
  - De renforcer l'acceptabilité du dispositif

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1 : la crainte d'une charge d'entretien incontrôlable*

- C'est le frein principal côté élus ruraux.
- *Levier* : formaliser une doctrine d'entretien minimaliste et soutenable, assumant :
  - Des cheminements non revêtus ;
  - Une variabilité saisonnière ;
  - Des interventions ciblées sur les points critiques plutôt qu'un entretien généralisé.

##### *Frein 2 : la crainte d'une responsabilité accrue de la commune en cas d'accident*

- La mise en valeur d'un chemin rural peut susciter une inquiétude forte : celle que la commune soit tenue pour responsable en cas de chute, d'accident ou de conflit d'usage, dès lors que le chemin est présenté comme un itinéraire de déplacement.
- Pour de nombreux élus, promouvoir un chemin revient implicitement à :



- Reconnaître un niveau de service comparable à celui de la voirie ;
- Assumer une obligation d'entretien renforcée ;
- S'exposer à des recours en cas d'accident, notamment si l'état du chemin varie selon les saisons.
- Cette crainte constitue un frein majeur à l'action, indépendamment de la réalité juridique.
- *Levier* : assumer explicitement que les chemins ruraux promus restent des chemins à caractère rural, non assimilables à des voiries aménagées, et définir publiquement leur niveau de service. La signalisation, la communication et les documents municipaux doivent rappeler le caractère partagé, non revêtu et évolutif de ces itinéraires, afin d'aligner les attentes des usagers avec la réalité du terrain et de limiter les risques de contentieux.

#### *Frein 3 : la dégradation rapide liée à un usage accru*

- Une fréquentation nouvelle peut accélérer l'érosion ou les conflits.
- *Levier* : dans la mesure du possible, choisir des itinéraires déjà robustes, adapter les usages (marche prioritaire, vélo modéré), et accepter une montée en charge progressive plutôt qu'un déploiement massif.

#### *Frein 4 : le sentiment d'injustice entre chemins entretenus et non entretenus*

- La sélection de certains chemins peut susciter des incompréhensions.
- *Levier* : assumer une logique de priorisation fondée sur l'utilité quotidienne, expliquée publiquement, et révisable dans le temps.

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *VeloWaz / VéLOOise : Valorisation de chemins existants pour le vélo du quotidien en milieu peu dense*

Dans le département de l'Oise, l'initiative **VéLOOise** (via le projet *VeloWaz – Chemins de traverse*<sup>17</sup>) s'appuie sur un constat proche de celui de la présente proposition : les infrastructures cyclables classiques ne suffisent pas à répondre aux besoins de mobilité quotidienne dans les territoires peu denses, notamment là où les routes départementales sont rapides, étroites et peu sécurisantes.

La démarche consiste à **identifier, documenter et rendre visibles des chemins existants** — chemins agricoles, sentes, voies secondaires ou chemins anciens — qui permettent d'assurer des liaisons locales utiles, sans création d'infrastructure lourde. Ces itinéraires ne sont pas systématiquement revêtus, et leur intérêt repose moins sur leur niveau d'aménagement que sur leur **continuité, leur tranquillité et leur capacité à éviter les axes routiers contraignants**.

L'approche privilégie :

- L'usage de tracés déjà présents dans le paysage ;
- Une intervention minimale sur le terrain ;
- La mise en lisibilité des itinéraires (cartographie, information, reconnaissance institutionnelle) plutôt que leur normalisation.

---

<sup>17</sup> : [Chemins de traverse : une alternative sécurisée pour le vélo au quotidien ?](#)



Même si la démarche est principalement portée par une association et orientée vers le vélo, elle constitue une source d'inspiration directe pour une politique communale ou intercommunale visant à **réintégrer des chemins existants dans les déplacements du quotidien**, sans basculer dans une logique de piste cyclable aménagée.

### Qu'en est-il de la cyclabilité de ces chemins de traverse ?

Contrairement à une idée reçue, les chemins de traverse ne sont pas nécessairement impraticables pour les cyclistes. Historiquement empruntés à vélo avant l'ère du tout-voiture, ces itinéraires ont été optimisés pour éviter les détours inutiles et les obstacles naturels.

Bien que leurs revêtements varient (terre battue, graviers, pavés), de nombreux modèles de vélos, notamment les vélos tout-chemin (VTC) et les vélos gravel, permettent de les parcourir confortablement. De plus, avec un entretien minimal (débroussaillage, réfection ponctuelle du sol), ils peuvent rapidement devenir des alternatives viables pour des trajets du quotidien.



Un chemin de traverse vers St-Maximin.

Source : [Chemins de traverse : une alternative sécurisée pour le vélo au quotidien ?](#)

*Wallonie - Reconnaissance et gestion des chemins ruraux comme supports de mobilité douce :*  
En Wallonie, plusieurs travaux et documents publics relatifs à la mobilité douce en milieu rural<sup>18</sup> mettent en évidence le rôle potentiel des chemins ruraux et agricoles comme supports de déplacement pour les piétons et les cyclistes, en complément des réseaux routiers classiques. L'approche wallonne repose moins sur l'aménagement que sur la reconnaissance institutionnelle et réglementaire de ces chemins :

- Clarification de leur statut ;
- Possibilité de limiter ou d'interdire certains usages motorisés ;
- Affirmation de leur vocation prioritaire pour les déplacements non motorisés et agricoles.

Dans ce cadre, des chemins non revêtus, parfois peu entretenus au sens routier du terme, peuvent néanmoins être considérés comme des itinéraires légitimes pour la mobilité du quotidien, dès lors que leur usage est clarifié, partagé et assumé collectivement.

Cette approche ne vise pas à transformer ces chemins en infrastructures urbaines, mais à **assurer leur continuité d'usage et leur lisibilité**, en acceptant leur caractère rustique et évolutif. Elle met également l'accent sur la cohabitation des usages et sur une gestion pragmatique de l'entretien, adaptée aux capacités des collectivités locales.

<sup>18</sup> : Voir notamment : [Réseau Wallon de Développement Durable : La mobilité douce en milieu rural](#)



Recensement des chemins de traverses pouvant constituer un réseau alternatif à la route  
sur un petit territoire du Brabant wallon

Source : [Réseau Wallon de Développement Durable : La mobilité douce en milieu rural](#)

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- **La commune (ou l'intercommunalité).** La commune est l'acteur central du dispositif en tant que gestionnaire et responsable de l'entretien. Elle assure :
  - L'identification et la hiérarchisation des chemins à potentiel ;
  - La définition d'une doctrine claire d'usage et d'entretien (interventions relevant de la sécurité minimale (obstacles, affouillements, passages critiques) ; périodicité raisonnable des interventions (fauchage, reprofilage ponctuel, drainage léger)
  - La coordination des acteurs locaux ;
  - La reconnaissance officielle des chemins comme itinéraires de mobilité du quotidien.

Dans les territoires où les moyens communaux sont limités, l'intercommunalité peut jouer un rôle d'appui méthodologique ou de mutualisation.

- **Les élus et services techniques communaux.** Leur connaissance fine du territoire est déterminante pour :
  - Identifier les tracés réellement utilisés ou utiles ;
  - Anticiper les contraintes d'entretien ;
  - Adapter les interventions aux capacités locales.

Le dispositif repose sur leur implication en amont, sans création de structures lourdes.

- **Les habitants et usagers locaux.** Marcheurs, cyclistes occasionnels, familles, agriculteurs, riverains. Leur contribution permet de :
  - Repérer les itinéraires existants mais invisibles ;
  - Signaler les points de discontinuité ou d'insécurité ;
  - Renforcer l'appropriation collective des chemins revalorisés.



- **Les exploitants agricoles et propriétaires riverains.** Ils sont des acteurs clés, non comme obstacles mais comme partenaires :
  - Pour anticiper les périodes sensibles ;
  - Pour organiser la cohabitation des usages ;
  - Pour éviter les conflits et sécuriser la démarche dans la durée.
- **Acteurs d'appui (selon les territoires),** tels que des associations locales de mobilité ou de randonnée qui peuvent :
  - Apporter un appui méthodologique ;
  - Aider à clarifier le cadre juridique ;
  - Partager des retours d'expérience.

#### *Moyens nécessaires*

- **Moyens humains.** Le dispositif repose sur :
  - Du temps d'ingénierie locale (élus, agents) ;
  - De la coordination plutôt que de l'expertise technique lourde.
- **Moyens techniques.** Les interventions sont volontairement légères :
  - Signalisation directionnelle et informative ;
  - Marquage ou balisage discret ;
  - Sécurisation ponctuelle des traversées ou points de conflit.

Il n'y a pas de création d'infrastructure nouvelle ni de revêtement lourd.
- **Moyens financiers.** Les coûts sont maîtrisés et principalement liés :
  - A la signalétique et aux supports de communication ;
  - A des interventions ponctuelles d'entretien ciblé ;
  - A l'animation locale de la démarche.

A noter que le dispositif est progressif, réversible et ajustable dans le temps, ce qui limite fortement le risque budgétaire.
- **Communication.** Un minimum de communication est indispensable pour :
  - Faire exister les chemins comme options de déplacement ;
  - Clarifier les usages attendus ;
  - Aligner les attentes des habitants avec la réalité du terrain.

#### **4.6. Indicateurs à considérer**

Les indicateurs doivent rester simples, robustes et adaptés à une politique de sobriété.

#### *Indicateurs de mise en œuvre*

- Nombre de chemins identifiés et hiérarchisés
- Longueur cumulée de chemins revalorisés
- Nombre d'interventions légères réalisées (signalisation, sécurisation ponctuelle)

#### *Indicateurs d'usage et d'appropriation*

- Évolution de la fréquentation observée ou déclarée
- Typologie des usages (marche, vélo, mixte)
- Retours qualitatifs des habitants et usagers
- Nombre de signalements ou ajustements demandés



*Indicateurs de durabilité*

- Capacité de la commune à maintenir le niveau d'entretien défini
- Absence ou limitation des conflits d'usage
- Pérennité des itinéraires dans le temps (pas d'abandon rapide)

*Principe de suivi*

Il est préférable de privilégier :

- Des indicateurs qualitatifs et territorialisés,
- Une observation dans la durée, plutôt que des objectifs chiffrés irréalistes de report modal.



## #5. Des relais de mobilité multi-services

### **En résumé**

Les relais de mobilité multi-services reposent sur un principe d'attractivité mutuelle entre services et mobilité. En concentrant, en un même lieu, des services utiles du quotidien et des solutions de mobilité organisée ou partagée, le hub devient à la fois une destination et un point de passage, incitant les habitants à y accéder autrement qu'en voiture individuelle.

La présence de services génère des déplacements vers le hub, tandis que l'offre de mobilité facilite l'accès à ces services et encourage l'intermodalité (bus, covoiturage, vélo, marche). Ce cercle vertueux permet de dépasser le point de blocage classique des territoires ruraux : des services peu fréquentés faute de mobilité, et des solutions de mobilité peu utilisées faute de destinations attractives.

Pensés comme des lieux de convergence des usages, les hubs ruraux multiservices renforcent l'accès aux services, réduisent les déplacements contraints et contribuent à une meilleure efficacité globale de la mobilité dans les territoires peu denses.

**Type de communes :** Communes rurales et bourgs-centres situés à plus de 10-15 min d'une gare ou pôle d'échanges ; villages-carrefours concentrant plusieurs flux (scolaires, professionnels, touristiques).

**Impact attendu :** réduction de la dépendance à la voiture individuelle, augmentation des usages de mobilité partagée (bus, covoiturage, vélos), dynamisation économique locale, amélioration du service aux habitants

**Niveau d'effort pour la commune :** Modéré (coordination multi-acteurs nécessaire ; aménagements ciblés et progressifs ; investissement maîtrisé, souvent adossé à des espaces ou équipements existants)

**Durée de mise en œuvre :** 12 à 24 mois selon l'ampleur (aménagements + contractualisation des services).

### **Ratio coût / impact**

**Favorable à très favorable**, sous réserve d'une bonne mutualisation.

Les relais de mobilité multi-services présentent un bon ratio coût / impact dès lors qu'ils s'appuient sur des lieux existants (arrêts de car, parkings, friches, bâtiments publics ou privés) et sur des services déjà présents ou facilement mobilisables.

L'investissement initial reste généralement limité à des aménagements légers, de la signalétique et de la coordination de services, tandis que les impacts sont multiples : réduction des déplacements individuels contraints, augmentation des usages de mobilité partagée, amélioration de l'accès aux services et retombées économiques locales.

Le dispositif agit comme un **levier structurant à coût maîtrisé**, en concentrant les efforts publics là où ils produisent un maximum d'effets durables sur la mobilité et la qualité de vie en milieu rural.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

Il s'agit de créer, à des points stratégiques du territoire rural, des **relais de mobilité multi-services** combinant :

- **Une fonction mobilité structurée** : arrêt de car réaménagé, micro-gare secondaire, espace de covoiturage, parking relais, stationnement vélos sécurisé, vélos partagés, bornes de recharge électrique.
- **Une fonction services de proximité** : services publics, retrait / expédition de colis, supérette automatique, distributeur de pain/pizzas, distributeur automatique de billets, espace de coworking léger, foodtrucks à horaires réguliers.
- **Une fonction d'animation locale** : lieu identifiable, éclairé, sécurisé, parfois couvert en partie, favorisant la rencontre et les usages.

L'objectif : **rendre attractive une zone de mobilité** pour augmenter la fréquentation, favoriser le report modal et maintenir un niveau de service dans des communes peu dotées.



## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Élise, 16 ans, lycéenne en apprentissage (CAP coiffure)*

Elise habite un petit village de 850 habitants, à 12 km du centre-bourg. Ses parents travaillent en horaires décalés (boulanger et aide-soignante). Elle n'a pas encore le permis, dépend du car scolaire et parfois de voisins.

Ses horaires d'apprentissage ne correspondent pas toujours aux horaires du car. Elle doit souvent attendre 1h ou 2h en centre-bourg avant d'être ramenée. De plus, il n'y a aucun commerce dans son village, elle doit demander des dépannages pour récupérer un colis ou acheter une bouteille de shampoing pour ses cours.

#### **Comment elle utilise le hub rural :**

Elle arrive en car au relais puis termine son trajet à **vélo à assistance électrique partagé** mis à disposition. Elle dépose son sac dans un **casier sécurisé** avant d'aller au salon d'apprentissage. Le soir, elle récupère un **colis** dans les consignes, puis un encas dans la supérette automatique avant de reprendre le car ou d'être récupérée. Les jours où elle finit tard, elle profite de l'**abri chauffé et éclairé** pour réviser.

#### **Bénéfices observés :**

- Plus d'autonomie → ne dépend plus systématiquement de ses parents ou voisins.
- Réduction des temps morts → hub comme "sas" confortable entre deux activités.
- Accès facile aux petits services du quotidien → moins d'allers-retours.

### *Persona 2 – Jean-Marc, 64 ans, retraité actif et bénévole associatif*

Jean-Marc habite un hameau isolé à 7 km du bourg et 18 km de la ville moyenne la plus proche. Sa santé est correcte mais sa conduite est moins sereine, surtout de nuit ou par mauvais temps. Il est très impliqué dans une association patrimoniale locale.

Il se sent de plus en plus dépendant de la voiture pour de petites tâches. Il peut difficilement transporter des colis ou se rendre aux réunions associatives. Éviter de conduire le soir devient une contrainte importante.

#### **Comment il utilise le relais de mobilité :**

Il emprunte le **transport à la demande (TAD)** dont le point de départ officiel est le relais. Il peut utiliser la **borne services publics** pour ses démarches administratives. Il dépose régulièrement des documents associatifs dans le **tiers-lieu léger** attenant au relais, où il peut aussi imprimer. Il récupère ses commandes dans le **casier colis**. Il peut aussi participer aux réunions de son association dans une salle mutualisée du relais, ce qui évite les allers-retours longs de plusieurs familles. Enfin, il dispose d'une  **borne de recharge lente** pour son véhicule hybride.

#### **Bénéfices observés :**

- Maintien de son autonomie sans recourir à la conduite systématique.
- Appartenance renforcée au tissu local → le relais devient un lieu de rencontre.
- Réduction du coût global de ses déplacements.



### *Persona 3 – Sofia, 33 ans, agente de production dans une zone d'activités*

Sofia vit dans une commune rurale de 2 200 habitants. Elle travaille en équipe (5h-13h / 13h-21h) dans une zone d'activités située à 6 km. Elle est maman solo d'un enfant de 4 ans scolarisé à proximité du relais. Elle possède une voiture ancienne qui tombe régulièrement en panne.

Ses horaires en décalé compliquent les déplacements, surtout si sa voiture ne démarre pas. Le coût du carburant et des réparations pèse sur son budget. La crèche/école ferme tôt ce qui génère des contraintes fortes pour combiner dépôt de l'enfant + travail.

#### **Comment elle utilise le relais de mobilité :**

Elle gagne du temps le matin car l'école et **le P+R du relais de mobilité** sont au même endroit. Elle utilise les **voitures partagées électriques** disponibles au relais en cas de panne et peut **covoiturer** via la zone dédiée. Elle peut acheter un repas au **foodtruck présent chaque midi**. Le soir, récupère un colis ou quelques courses dans la **supérette automatique**.

#### **Bénéfices observés :**

- Sécurisation de sa mobilité : plus besoin d'annuler une prise de poste faute de voiture.
- Réduction notable des dépenses liées à l'usage auto.
- Simplification du quotidien ( trajet travail + école + courses en un même lieu).
- Amélioration de sa qualité de vie et réduction du stress quotidien.

## **2. Pourquoi c'est nécessaire**

### **2.1. Nature et intensité du problème**

En zone rurale :

- **Dépendance massive à la voiture (85-95 % des déplacements)** ;
- **Peu de services de proximité**, disparition des commerces et des services publics ;
- **Fracture territoriale et sociale** pour les non-motorisés ;
- **Manque d'attractivité des transports collectifs** (faible fréquence, arrêts éloignés, absence de services connexes).

Sans lieu central structurant, les mobilités alternatives ne prennent pas.

### **2.2. Ce que la proposition apporte concrètement**

- Un **point unique** pour mobilité + services, évitant les trajets dispersés.
- Une **augmentation de la fréquentation** des transports collectifs et partagés.
- Une **modernisation des centres-bourgs** via des services utiles 7j/7.
- Une **optimisation des flux existants** (bus, livraisons, covoiturage).
- Une réponse aux enjeux d'attractivité résidentielle et économique.

## **3. Pourquoi c'est intéressant**

### **3.1. Impact environnemental**

- Réduction des kilomètres parcourus en voiture individuelle → baisse CO<sub>2</sub>,
- Développement des mobilités actives et électriques.
- Mutualisation des infrastructures → moindre artificialisation.



### 3.2. Impact social

- Plus grande autonomie des jeunes, seniors, ménages non motorisés.
- Maintien d'un minimum de services dans des zones fragiles.
- Lieu de rencontre, de sécurisation et de sociabilité.

### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

- Coût modéré si réemploi d'espaces existants (parkings, abris, friches).
- Possibilités de partenariats privés (supérettes automatiques, opérateurs de colis, foodtrucks, opérateurs de mobilité).
- Retombées : augmentation du flux clientèle, dynamisation des commerces locaux, attractivité pour de nouveaux habitants.
- Modèle possible en franchise ou délégation de services.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

- **Diagnostic territorial** : flux existants, besoins de mobilité, services manquants.
- **Choix du site** : centralité, visibilité, sécurisation, compatibilité foncière.
- **Définition du bouquet de services** (mobilité + services du quotidien).
- **Conception du relais de mobilité** : abris, éclairage, stationnements, signalétique.
- **Modèle économique** : co-financements publics/privés, redevances, loyers.
- **Déploiement** : travaux + contractualisation des opérateurs.
- **Animation et évaluation** : communication, sensibilisation, événements.

### 4.2. Conditions de succès

- Proximité immédiate avec les flux (car scolaire, lignes régulières, RD).
- Accessibilité complète (vélo, PMR, stationnement).
- Services réellement utiles, pas trop nombreux au début (principe MVP).
- Gouvernance locale claire (commune, interco, syndicat mobilité).
- Signalétique forte + identité visuelle déclinée sur tout le réseau.

### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

Frein	Solution
Réticence des habitants	Co-conception, ateliers, communication.
Coûts initiaux	Phasage, partenariat privé, subventions mobilités/DETR.
Pérennité des services automatiques	Choix d'opérateurs éprouvés + clauses de performance.
Faible fréquentation au début	Période de lancement + intégration au transport scolaire + covoiturage.

### 4.4. Exemples et sources d'inspiration



Groningen Drenthe – Pays Bas



Hautes-Alpes – France

#### *Stations multimodales rurales – Jura (France)*

Territoire montagneux, villages peu denses, forte dépendance à la voiture. Le Département et la Région ont cherché à rendre les lignes de car interurbaines plus attractives.

#### **Services proposés :**

- Abris voyageurs modernes et éclairés,
- Espaces vélos sécurisés,
- Places de covoiturage identifiées,
- Bornes de recharge électrique dans plusieurs communes,
- Information aux voyageurs en temps réel via appli,
- Mutualisation avec point postal dans certaines communes

**Modèle économique :** Investissement départemental + subventions régionales Exploitation légère (maintenance internalisée)

#### **Résultats observés :**

- Hausse sensible de la fréquentation sur certaines lignes (+10 à +20 %)
- Meilleure visibilité des arrêts structurants
- Usage accru des stations de recharge en zone rurale

#### *Stations d'intermodalité rurales – Vosges (France)*

Communes dispersées, besoin d'organiser des correspondances entre bus scolaires, bus interurbains et mobilités actives.

#### **Services proposés :**

- Boxes sécurisés pour vélos électriques,
- Supports vélos classiques,
- Stationnements voitures en “kiss & ride”,
- Vélos à assistance électrique en location longue durée à proximité,
- Aménagements confort (abris double pente, éclairage LED),
- Distributeurs de produits locaux dans certains bourgs



**Modèle économique :** Financement départemental + ADEME, Partenariat avec opérateurs de vélos

**Résultats observés :**

- Forte appropriation des vélos électriques
- Intégration évidente dans les trajets domicile-travail
- Les distributeurs automatiques génèrent du trafic en heures creuses

*Micro-gares postales – Allemagne (Land de Bavière)*

Ruralité éparsillée, gares secondaires peu fréquentées, fermeture progressive de commerces.

**Concept :** Transformer de petites gares régionales en “**micro-hubs**” regroupant :

- Espace colis DHL / Deutsche Post,
- Café ou mini-boutique automatique,
- Stationnement vélo sécurisé,
- Points de retrait bancaire,
- Information voyageurs centralisée,
- Espace partagé pour services itinérants (médiateur numérique, permanences)

**Modèle économique :** location d’espaces à DHL, et à des commerces, opérateurs. Exploitation par la Deutsche Bahn ou les communes selon les cas

**Résultats observés :**

- Augmentation des passages quotidiens même hors horaires de trains
- Revalorisation de bâtiments délaissés
- Réduction des fermetures de gares jugées “non rentables”

*Smart Villages Hubs – Autriche & Slovénie (programme EU Alpine Space)*

Petites communes montagnardes confrontées au manque de services et à une mobilité limitée.

**Services proposés selon les villages :**

- Vélos électriques en partage,
- Stations de recharge solaire,
- Guichets automatiques multiservices (paiements, démarches),
- Partenariats avec épiceries locales pour dépôts de colis,
- Point d’arrêt pour navettes communautaires à la demande,
- Aire de rencontre + petite salle polyvalente modulable

**Modèle économique :** Financement européen (programme Smart Villages) + contributions locales. Exploitation limitée (services automatisés)

**Résultats observés :**

- Dynamisation des villages touristiques et résidentiels
- Services publics plus accessibles
- Réduction des trajets motorisés pour des besoins de proximité (administratif, courses)



### Arrêts de car augmentés – Cantal (France)

Réseau de car régulier, mais faible attractivité pour les habitants en raison du manque de confort, d'information et d'un sentiment d'insécurité.

#### Services proposés :

- Abris confort (assise, visibilité sur la route),
- Bornes d'information voyageurs,
- Casiers connectés (tests sur certaines communes),
- Mobilier pour stationnement des vélos,
- Signalétique modernisée, accessibilité PMR

**Modèle économique :** Département + Région + fonds mobilités rurales. Maintenance mutualisée avec le réseau routier départemental

#### Résultats observés :

- Amélioration de l'image du réseau de car
- Progression de la fréquentation sur les lignes scolaires et régulières
- Revalorisation des arrêts proches des commerces

### Typologie des relais de mobilités rurales

	Objectif	Composants	👉 Pertinent pour	Références
Type 1 – Relais de mobilité “essentiel”	Organiser les flux de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrêt(s) de car / micro-gare</li> <li>• Stationnement auto (P+R) et vélo</li> <li>• Eclairage, abris</li> <li>• Information voyageurs</li> </ul>	Petites communes, budget très limité, mise en route rapide	<a href="#">Guide mobilité rurale partagée : étude de cas “mobilhubs” Groningen-Drenthe</a>
Type 2 – Relais de mobilité + services du quotidien	Attirer du flux hors seuls horaires de bus/train	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tout le Type 1, plus</li> <li>• Colis (casiers, relais)</li> <li>• Distributeurs (pain, pizzas, DAB, produits locaux)</li> <li>• Eventuellement foodtrucks réguliers</li> </ul>	Bourgs-centres et villages “carrefours”, où l'on veut <b>maximiser le flux</b> et créer de nouveaux usages.	<a href="#">NetZeroCities (UE) – Mobilité + services de proximité dans les hubs locaux</a>
Type 3 – “Village hub” / Smart village	Réunir en un lieu la vie du village (services publics, culture, numérique, mobilité)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Salle polyvalente, tiers-lieu / coworking,</li> <li>• Accès numérique, accompagnement aux démarches</li> <li>• Petite offre commerciale ou associative,</li> <li>• Arrêt de bus / navette,</li> <li>• Stationnement vélo,</li> <li>• Covoiturage</li> <li>• Parfois véhicules partagés.</li> </ul>	Communes qui veulent <b>structurer un projet global de revitalisation</b> (centre-bourg, tiers-lieu, smart village).	<a href="#">“Smart Rural Areas in the 21st Century” (21 villages pilotes en Europe, dont la Finlande)</a>
Type 4 – Relais de mobilité économique / touristique	Capter et organiser les flux liés au tourisme ou à une zone d'activités	Relais de mobilité (P+R, bus/navette, vélo, éventuellement navette à la demande), Information touristique, location vélos VAE, Restauration légère (foodtrucks, kiosques),	Territoires touristiques ou zones d'activités excentrées.	<a href="#">Interreg Alpine Space – SmartVillages (projet “Smart Villages” dans l'Espace alpin)</a>



		Lien direct avec site touristique / zone d'activités.		
Type 5 – Relais expérimental “mobilité à la demande”	Servir de point d'ancre pour des offres très flexibles : TAD, navettes à la demande, voitures/vélos partagés.	Point de montée/descente TAD clairement identifié, Zone de stationnement pour véhicules partagés, Interface numérique (borne ou appli) pour réserver.	Territoires très dispersés, où une offre linéaire (ligne de bus classique) est peu pertinente.	<a href="#">Services de transport à la demande en appui des hubs ruraux – cas “Hubtaxi” (Pays-Bas)</a>

#### Références :

- [SMaRTA / SMARTA-NET – Guidance on Rural Shared Mobility solutions](#) (2024) – inclut un cas détaillé sur le réseau de hubs Groningen–Drenthe.
- [UITP – Mobility hubs: steering the shift towards integrated sustainable mobility](#) (2023) – mention spécifique des hubs ruraux de Drenthe–Groningen.
- [Polis Network – Rural to urban: the role of mobility hubs](#) (2023) – illustrations de hubs ruraux multifonctionnels aux Pays-Bas.
- [Ruralsharedmobility.eu](#) – Mobility hubs demonstrators (Groningen–Drenthe) – fiche projet sur les “mobihiubs” et “hubtaxi”.
- [Interreg Alpine Space – Smart Villages / SmartCommUnity](#) – projets de “smart villages” et hubs de services dans les Alpes.
- [Smart Rural 21 / 27 – Finland country page & village strategies](#) – exemples de hubs villageois en Finlande (Raudanmaa, etc.).
- [Rural Transit Solutions Fund – Government of Canada](#) – cadre de financement pour le transport rural et les mini-hubs.
- [OECD/ITF – Innovations for Better Rural Mobility](#) – cadre général sur les hubs comme “colle” entre réseau structurant et services locaux.
- [Rongen T. et al., “An analysis of the mobility hub concept in the Netherlands” \(2022\)](#) – article scientifique structurant sur les différents types de hubs, y compris ruraux.

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- Communes et intercommunalités
- Région (autorité organisatrice des mobilités)
- Département (arrêts de car, voirie)
- Opérateurs privés : colis, commerce automatique, foodtrucks
- Transporteurs : bus, covoiturage, exploitants de vélo
- Associations locales (jeunes, seniors)
- Partenaires énergie (bornes de recharge)

##### *Moyens nécessaires*

- Budget d'aménagement (abris, signalétique, sol, éclairage)
- Espaces dédiés (50–300 m<sup>2</sup>)
- Outils numériques (réservation vélos, information voyageurs)
- Maintenance et supervision



- Communication locale continue

#### 4.6. Indicateurs clés à considérer

##### *Indicateurs d'usage et de comportement*

- Nombre de montées/descentes à l'arrêt
- Taux d'occupation du stationnement vélo / auto
- Nombre d'usagers des services (colis, supérette, foodtruck)
- Usage des vélos partagés
- Augmentation du covoiturage au départ du relais de mobilité

##### *Indicateurs sociaux*

- Part de jeunes / seniors utilisant le relais de mobilité
- Nombre de ménages non motorisés bénéficiant du service
- Sondages de satisfaction

##### *Indicateurs environnementaux*

- Kilomètres de voiture évités
- Emissions de CO<sub>2</sub> évitées
- Part modale vélo / transports collectifs

##### *Indicateurs opérationnels*

- Disponibilité des services (taux de pannes, maintenance)
- Temps de correspondance optimisé
- Revenus générés par les services annexes
- Coûts d'exploitation par usager



## #6. Des miles à chaque trajet décarboné

### **En résumé**

La commune déploie une **application d'incitation à la mobilité décarbonée** pour encourager les habitants à privilégier la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage dans leurs déplacements du quotidien. L'application détecte automatiquement les trajets réalisés et repose sur une **gamification positive** : défis collectifs, progression visible et récompenses principalement symboliques et locales.

Le dispositif vise à **déclencher des changements de comportement progressifs**, sans contrainte ni injonction, en valorisant les efforts individuels et collectifs. Les habitants peuvent échanger leurs points contre des avantages à faible coût (services municipaux, réductions chez des commerces partenaires, reconnaissance publique), dans un modèle vertueux et maîtrisé budgétairement.

Peu coûteuse et simple à déployer, cette démarche mobilise un large écosystème local (collectivité, prestataires, commerces, écoles, entreprises) et fournit à la commune des **indicateurs concrets** pour suivre l'évolution des pratiques de mobilité. Elle constitue un levier efficace, inclusif et politiquement acceptable pour accélérer la transition vers des mobilités plus durables à l'échelle locale.

**Type de communes** : Grandes villes et métropoles ; villes moyennes

**Impact attendu** : Réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; accès aux services ; amélioration de la qualité de vie

**Niveau d'effort pour la commune** : Modéré (pas d'infrastructure lourde ; engagement budgétaire réel mais maîtrisé avec un prestataire)

**Durée de mise en œuvre** : Moyenne (entre 6 et 12 mois)

### **Ratio coût / impact**

Le déploiement d'une application d'incitation à la mobilité décarbonée présente un **très bon ratio coût / impact** au regard des politiques de mobilité classiques. Pour un coût généralement limité à **quelques euros par habitant et par an**, la collectivité dispose d'un outil capable d'**influencer rapidement les comportements** sur les trajets courts, là où les infrastructures seules montrent leurs limites.

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. Le dispositif agit comme un **amplificateur de l'existant**, en maximisant l'usage des infrastructures et services déjà en place.

Faible en coût, **réversible**, testable sur une période courte et **facilement mesurable**, cette proposition constitue l'un des leviers les plus efficaces pour engager une dynamique de mobilité durable à l'échelle locale.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition consiste à déployer une application d'incitation à la mobilité décarbonée, conçue pour encourager les habitants à adopter davantage les modes de déplacement actifs et sobres (marche, vélo, transports en commun, covoiturage).

L'application mesure automatiquement les trajets réalisés (sans action de l'usager) et attribue des récompenses locales — bons d'achat, accès à des services municipaux, réductions, avantages culturels — en fonction des kilomètres, des trajets décarbonés ou des défis collectifs réussis.

Elle intègre également des **nudges**, des notifications positives et des challenges entre quartiers, écoles ou entreprises pour stimuler l'engagement dans la durée et devient ainsi un **levier simple, mesurable et activable immédiatement** pour encourager des pratiques de mobilité décarbonée, tout en renforçant les dynamiques locales entre habitants, commerçants et opérateurs de transport.



La commune peut s'appuyer sur des solutions déjà éprouvées (utilisées dans plusieurs métropoles françaises et européennes), et adapter localement les niveaux de récompenses, les partenaires, les défis ou les objectifs de transition.

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 : Halima, 34 ans, salariée et jeune maman*

Halima habite en périphérie de la ville et se rend chaque jour au travail en transport en commun, mais elle prend encore souvent sa voiture pour de petits déplacements (école, courses, activités). En installant l'application de mobilité décarbonée proposée par la commune, elle découvre qu'elle peut **gagner des points simplement en marchant** pour accompagner ses enfants à l'école ou en utilisant le bus pour aller au centre-ville.

L'application détecte automatiquement ses trajets, lui indique le **nombre de kilomètres décarbonés** réalisés dans la semaine, et lui propose de petits défis (marcher 2 trajets école par semaine, tester un arrêt plus proche, combiner bus + marche).

Au bout d'un mois, elle reçoit **un bon d'achat chez un commerçant local** et réalise qu'elle a augmenté sa marche quotidienne sans effort particulier.

Pour elle, l'application devient une **motivation douce** qui transforme ses habitudes sans contrainte, et crée un lien positif entre ses choix de mobilité et la vie locale.

### *Persona 2 : Marc, 47 ans, automobiliste quotidien*

Marc prend sa voiture pour tous ses déplacements, même les plus courts. Les politiques de mobilité durable l'agacent un peu : il ne se sent pas concerné, et l'idée de changer ses habitudes lui paraît lointaine. Il installe néanmoins l'application, car l'un de ses collègues lui dit qu'on peut "gagner des réductions sans rien faire".

Rapidement, Marc découvre que :

- Aller chercher son pain à pied lui fait gagner des points,
- Tester le covoiturage une fois par semaine avec un collègue débloque des récompenses,
- Un défi collectif entre quartiers le pousse à laisser sa voiture au garage une fois de temps en temps.

Ce n'est pas le discours environnemental qui le motive, mais le fait de **gagner quelque chose**, de participer à un challenge entre voisins et de visualiser les économies réalisées. Petit à petit, il réduit spontanément ses trajets en voiture de proximité.

L'application agit pour lui comme un **déclencheur comportemental**, sans injonction, en transformant le changement en jeu et en bénéfice immédiat.



Source : <https://www.weflo.fr/offre-weflo-territoire>



## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Changer les habitudes de déplacement reste l'un des défis les plus difficiles de la transition écologique.

Même lorsque des alternatives existent (pistes cyclables, transports en commun, services de mobilité partagée), l'**inertie comportementale** demeure forte :

- Les usagers sous-estiment la faisabilité de leurs trajets en modes actifs,
- Les routines quotidiennes dominent largement les intentions,
- La gratification des gestes décarbonés est souvent invisible ou lointaine,
- Les actions de communication classiques ont un impact limité dans le temps.

De nombreux trajets courts – souvent les plus polluants par kilomètre – restent effectués en voiture, alors qu'ils pourraient être faits à pied, à vélo ou en bus.

Les collectivités manquent également d'**outils de mesure fiables** des mobilités réelles, rendant difficile l'évaluation des politiques de mobilité et l'ajustement des infrastructures.

Enfin, dans un contexte de montée des tensions et d'incompréhensions autour des politiques de mobilité, les habitants ont besoin d'un **dispositif engageant, ludique et positif** plutôt que d'injonctions ou de contraintes.

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

L'application propose une réponse immédiate, mesurable et incitative à ces difficultés :

- Elle transforme l'adoption des mobilités durables en **bénéfice personnel**. Les récompenses locales (bons d'achat, réductions, avantages services) créent un **retour concret** pour l'usager, ce qui augmente fortement l'engagement.
- Elle agit comme un levier **comportemental puissant**. Les défis collectifs, les nudges, la visualisation des progrès et la mécanique ludique stimulent la régularité et encouragent les changements graduels, sans contrainte.
- Elle favorise **l'équité sociale**. Tous les citoyens, sans distinction de revenus ou d'équipement, peuvent participer : pas besoin d'avoir un vélo sophistiqué, un abonnement numérique complexe ou une expertise mobilité.
- Elle contribue à sa mesure à **dynamiser l'économie locale**. Les récompenses ciblées renforcent la fréquentation des commerces de proximité, des équipements publics ou des services municipaux.
- Elle fournit à la collectivité une **mesure fine des déplacements**. Les données anonymisées permettent de mieux comprendre les pratiques, d'ajuster les aménagements et d'évaluer l'impact réel des politiques de mobilité.

En résumé, l'application crée un **cercle vertueux** : plus les habitants adoptent des déplacements durables, plus ils sont récompensés, et plus cela renforce l'attractivité de ces mobilités à l'échelle du territoire.



### 3. Pourquoi c'est intéressant

#### 3.1. Impact environnemental

L'application constitue un levier direct pour **réduire les émissions liées aux déplacements du quotidien**.

En récompensant la marche, le vélo, les transports en commun ou le covoiturage, elle encourage un **report modal progressif** vers les modes les moins émetteurs. Même de petits changements (faire à pied les trajets courts, prendre le bus une fois par semaine, covoiturer ponctuellement) peuvent représenter des gains significatifs à l'échelle d'une commune.

L'application permet également :

- De diminuer la congestion urbaine, particulièrement sur les déplacements courts en voiture ;
- De réduire les nuisances locales (bruit, pollution de proximité) ;
- D'orienter plus efficacement les politiques publiques grâce à une **mesure fine et anonyme** des pratiques réelles.

Elle devient ainsi un outil opérationnel pour accompagner la **décarbonation des mobilités du quotidien**, sans avoir à recourir à des mesures coercitives.

#### 3.2. Impact social

L'application crée une dynamique **positive, inclusive et accessible** pour tous les habitants. Elle valorise chacun, quels que soient son âge, sa situation ou son équipement, et donne une **visibilité immédiate** aux efforts réalisés. Les défis collectifs renforcent le **sentiment d'appartenance** au quartier, à l'école ou à l'entreprise, tandis que les récompenses locales stimulent l'engagement dans la durée.

Elle contribue également à :

- Encourager l'activité physique, avec des bénéfices sur la santé publique ;
- Créer des habitudes de déplacement plus sûres et plus actives ;
- Impliquer des publics souvent éloignés des politiques environnementales ;
- Réduire le sentiment d'injonction lié aux politiques de mobilité.

L'application transforme la mobilité durable en **jeu collectif**, plutôt qu'en contrainte individuelle.

#### 3.3. Impact économique

Le système de récompenses constitue un **soutien direct au commerce local** : les bons d'achat ou avantages sont dépensés auprès d'artisans, de commerces de proximité ou de services municipaux, créant une boucle économique vertueuse.

Pour les habitants :

- Les modes actifs et les transports collectifs permettent de **réduire les dépenses de carburant**, d'entretien et de stationnement ;
- Elle incite à des comportements plus sobres, bénéfiques en période de tension sur le pouvoir d'achat.

Pour la collectivité :

- L'outil est **peu coûteux** comparé à des infrastructures lourdes ;
- Il améliore la fréquentation des transports publics sans nécessiter de nouvelles lignes ;



- Il aide à calibrer les investissements futurs (mobilier cyclable, trottoirs, aménagements).

En activant un changement de comportement à faible coût, l'application renforce la **viabilité économique** des politiques de mobilité durable.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

- Choisir un **prestashop** spécialisé. Plusieurs entreprises proposent des solutions clés en main : détection automatique des modes, gamification, gestion des récompenses, tableaux de bord pour la collectivité, animation des défis. La commune sélectionne le prestataire selon le périmètre souhaité.
- Définir le **périmètre** de l'incitation. Modes concernés (marche, vélo, transports en commun, covoiturage), zones géographiques prises en compte.
- Construire un **catalogue** d'avantages locaux. En partenariat avec :
  - Commerçants de proximité,
  - Associations culturelles ou sportives,
  - Services municipaux (piscine, médiathèque, événements),
  - Entreprises volontaires.
  - Les récompenses doivent être simples et lisibles.
- Mettre en place la **communication** locale. Lancement via : affichage, réseaux sociaux, écoles, entreprises, associations, opérateurs de transport.
- Créer une **animation** régulière. Défis mensuels, challenges inter-quartiers, “semaine de la mobilité”, notifications d'encouragement, temps forts saisonniers.
- Évaluer et ajuster. Suivi via le tableau de bord (trajets décarbonés, utilisateurs actifs, progression des modes actifs). Ajustement des défis et des récompenses selon l'engagement.

### 4.2. Conditions de succès

- Des **récompenses** attractives ... mais raisonnables. Les avantages doivent motiver sans créer un modèle où l'utilisateur serait “payé” pour ses trajets. On priviliege des récompenses symboliques, locales et à faible coût : entrées municipales, réductions auprès de commerces partenaires, avantages culturels, participation à une tombola, badges. L'objectif est de valoriser, pas de rémunérer — pour rester dans un modèle vertueux.
- Une **participation** simple et une détection automatique fiable. L'usager doit pouvoir participer “sans y penser” : une application facile à prendre en main, une détection automatique des modes de déplacement, aucun formulaire à remplir. La simplicité d'usage est un levier central d'adhésion.
- Une **animation** régulière et stimulante. Défis mensuels, classements de quartiers, challenges inter-entreprises, notifications d'encouragement... C'est cette dynamique qui maintient l'intérêt dans la durée bien plus que les récompenses elles-mêmes.
- Un **ancrage local** fort. Les avantages doivent bénéficier aux acteurs locaux : commerces de proximité, associations, équipements municipaux. Plus l'écosystème est local, plus la démarche est crédible, visible et valorisante.



- Une **neutralité** et une transparence totale. Protection de la vie privée, données anonymisées, communication claire sur l'usage et les limites du suivi. La confiance est un prérequis absolu.
- Un **accompagnement** dans le temps par la collectivité. Points d'étape, ajustements, retours d'expérience, intégration de nouveaux partenaires, amélioration progressive du dispositif. La continuité renforce l'engagement et installe l'application dans les habitudes.
- Une **communication** claire, positive et non culpabilisante. La réussite repose sur la motivation, pas l'injonction : mettre en avant les bénéfices personnels, la santé, les économies, la participation au défi collectif.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1. Difficulté à identifier le partenaire digital adapté*

- Sélectionner une solution clé en main déjà déployée dans d'autres collectivités
- Mutualiser le choix du partenaire à l'échelle intercommunale ou départementale

##### *Frein 2. Méfiance vis-à-vis du suivi numérique*

- Communiquer clairement sur l'anonymisation, l'absence de suivi individuel des déplacements et l'usage exclusivement statistique.
- Proposer une charte de protection des données visible et rassurante.

##### *Frein 3. Craindre d'une application "gadget"*

- Prévoir une animation soutenue et des récompenses réellement attractives.
- Montrer des résultats rapides (ex : chaque semaine, le nombre de kilomètres décarbonés cumulés).

##### *Frein 4. Difficulté à embarquer les commerçants*

- Proposer des avantages simples (réductions, produits offerts, participation à un tirage au sort).
- Mettre en avant le flux supplémentaire de clients généré par l'application.

##### *Frein 5. Participation limitée au début*

- Lancer avec un défi fort (ex : "objectif 10 000 km décarbonés en un mois").
- Mobiliser écoles, entreprises, associations pour amplifier l'effet réseau.

##### *Frein 6. Risque d'essoufflement*

- Introduire régulièrement des nouveaux défis, badges, classements.
- Communiquer sur les réussites : "+25 % de trajets à pied dans le quartier X".

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *O'Club Tadao (Artois Mobilités) : accompagner la gratuité du réseau par l'incitation et la mesure avec WeFlo*

O'Club Tadao est le programme de fidélité et d'incitation à la mobilité durable du réseau Tadao, déployé à travers une application mobile dédiée, conçue en marque blanche à partir de la



solution WeFlo. L'application est conçue comme un outil d'engagement des usagers, mais aussi comme un dispositif d'observation fine des pratiques de mobilité, permettant à l'autorité organisatrice de mieux comprendre les usages et d'ajuster ses actions dans le temps.

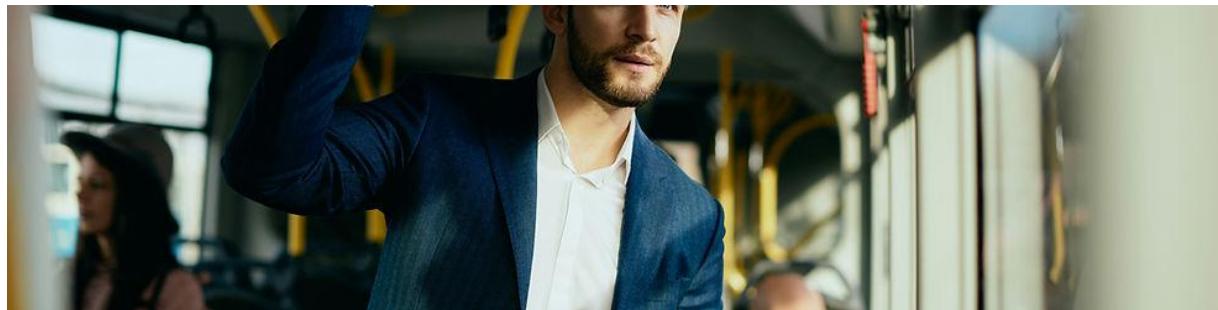
Reposant sur une approche d'incitation positive et non contraignante, O'Club Tadao valorise les déplacements réalisés par les usagers – sur le réseau Tadao mais aussi en dehors (marche, vélo, vélo, intermodalité) – à travers un système de points, de défis et de récompenses. Elle permet à chacun de visualiser ses comportements de déplacement et d'être encouragé à adopter des pratiques plus durables.

Le dispositif s'appuie sur une base existante de **21 000 abonnés** au programme de fidélité Tadao. Quelques mois après le lancement de l'application, **plus de 4 000 usagers se sont déjà inscrits**, confirmant l'adhésion rapide à ce nouvel outil.

Au-delà de l'incitation individuelle, O'Club Tadao constitue un **outil d'observation des pratiques de mobilité**. Les données anonymisées permettent à Artois Mobilités de mieux comprendre les usages sur le réseau et en dehors, de mesurer les effets du passage à la gratuité et de produire un **bilan quantifié de l'effacement de CO<sub>2</sub>**, en lien avec les reports modaux observés.

Le service permet également **d'engager les commerçants, acteurs économiques et institutionnels du territoire**, en leur offrant un canal pour promouvoir des **offres éthiques, locales et responsables**, valoriser leur engagement et renforcer les synergies entre mobilité durable et économie locale.

O'Club Tadao devient un levier transversal au service de la politique de mobilité d'Artois Mobilités et donc un outil d'engagement citoyen, de pilotage public et de dynamisation du tissu économique local.

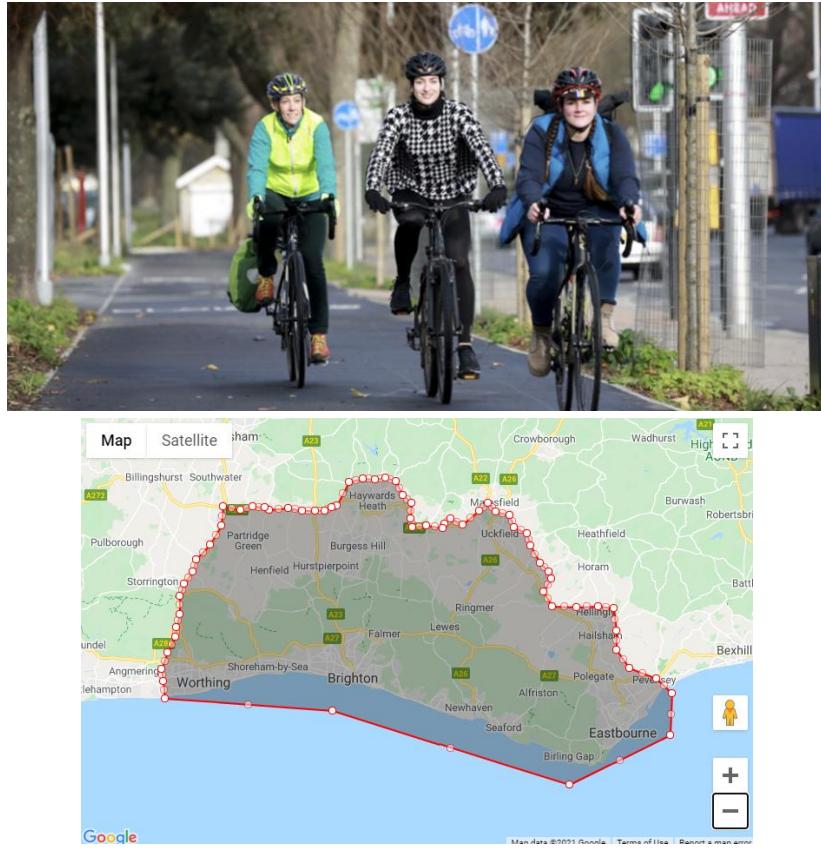


Source : <https://www.tadao.fr/fr/QMd-O-Club-3A-le-club-fidelite-Tadao-21.html>

#### *Brighton et le programme Move for Change :*

La ville de **Brighton & Hove** a déployé le programme *Move for Change* en s'appuyant sur l'application **BetterPoints** afin d'encourager la marche, le vélo et l'usage des transports publics. Les habitants gagnent des points pour leurs trajets durables, échangeables contre des **récompenses locales ou des dons à des associations**, dans une logique d'incitation positive et non contraignante.

Le dispositif repose sur la gamification, des défis ponctuels et des récompenses symboliques, et a mobilisé plusieurs milliers de participants. Il est régulièrement cité comme un exemple de **nudge territorial efficace**, combinant technologie, engagement citoyen et soutien à l'économie locale.



Sources : <https://ecogo.betterpoints.app/page/earn-more-rewards-with-move-for-change>

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### Acteurs à mobiliser

- La commune ou l'intercommunalité
  - o Pilotage politique et stratégique
  - o Choix du prestataire
  - o Définition des objectifs (modes ciblés, publics, périmètre)
  - o Coordination des partenaires locaux
- Un prestataire spécialisé
  - o Fourniture de l'application clé en main :
  - o Détection automatique des trajets,
  - o Système de points / défis,
  - o Gestion des récompenses,
  - o Tableau de bord pour la collectivité,
  - o Accompagnement au lancement et à l'animation.
- Les commerçants et acteurs locaux partenaires
  - o Offre de récompenses symboliques (réductions, avantages, services),
  - o Visibilité accrue via l'application,
  - o Anchorage territorial du dispositif.
- Les opérateurs de transport et acteurs de la mobilité
  - o Relais de communication,
  - o Cohérence avec les offres existantes (bus, vélo, covoiturage).



- Écoles, entreprises, associations
  - o Relia et participation aux défis collectifs,
  - o Mobilisation de publics variés,
  - o Amplification de l'effet réseau.

#### *Moyens nécessaires*

- Un budget maîtrisé, principalement composé de :
  - o Coût de la solution logicielle et de son animation,
  - o Temps de coordination interne (mobilité / communication),
  - o Valorisation de récompenses majoritairement non financières.
- Une communication locale ciblée
  - o Lancement (événement, campagne courte),
  - o Relais réguliers (réseaux sociaux, écoles, entreprises, équipements municipaux).
- Un calendrier simple
  - o Phase pilote (3 à 6 mois),
  - o Bilan intermédiaire,
  - o Ajustements avant éventuelle généralisation.

### 4.6. Indicateurs à considérer

#### *Indicateurs d'engagement*

- Nombre d'utilisateurs inscrits
- Part d'utilisateurs actifs (au moins un trajet par semaine)
- Taux de participation aux défis collectifs
- Répartition des participants par profils (quartiers, âges, écoles, entreprises)

#### *Indicateurs de pratiques de mobilité*

- Nombre et part de trajets réalisés en modes décarbonés
- Kilomètres cumulés à pied, à vélo, en transports collectifs
- Évolution de la fréquence des trajets courts en voiture (déclaratif ou estimé)

#### *Indicateurs d'impact territorial*

- Réduction estimée des émissions liées aux déplacements du quotidien
- Fréquentation accrue de certains services ou commerces partenaires
- Contribution aux objectifs du PCAET ou de la stratégie mobilité locale

#### *Indicateurs qualitatifs*

- Satisfaction des usagers
- Perception du caractère ludique, utile et non contraignant du dispositif
- Acceptabilité sociale de la démarche
- Intention déclarée de maintenir ou renforcer les pratiques durables



## #7. Un stationnement incitatif « véhicules légers »

### **En résumé**

La mise en place d'une tarification du stationnement en voirie incitative pour les petits véhicules vise à **orienter les usages en milieu urbain sans interdire ni exclure**. En modulant les règles et les tarifs de stationnement selon le gabarit et l'impact des véhicules, la commune peut favoriser l'usage de véhicules plus compacts, sobres et mieux adaptés aux déplacements urbains.

Ce levier agit directement sur un facteur clé des choix de mobilité : la facilité et le coût du stationnement. En rendant le stationnement plus accessible et plus avantageux pour les petits véhicules, la collectivité encourage leur adoption pour les déplacements du quotidien, tout en optimisant l'usage de l'espace public, ressource rare en ville.

Facilement ajustable et réversible, cette mesure permet d'envoyer un **signal clair et lisible** aux usagers, sans investissement lourd ni transformation majeure de l'espace public. Elle constitue ainsi un **outil pragmatique** pour accompagner l'évolution des pratiques de mobilité, réduire la congestion et améliorer le partage de la voirie en contexte urbain dense.

**Type de communes :** villes moyennes, centres urbains denses, communes périurbaines avec forte pression de stationnement, villes touristiques.

**Impact attendu :** réduction du trafic, baisse des émissions, incitation rapide à utiliser des véhicules plus légers, baisse des nuisances (bruit, occupation de l'espace), accès facilité au stationnement pour les ménages modestes.

### **Niveau d'effort pour la commune :**

**Durée de mise en œuvre :** entre 3 et 6 mois (modulation tarifaire déjà prévue par le Code des collectivités territoriales ; nécessite seulement une délibération municipale + adaptation des horodateurs / applications)

### **Ratio coût / impact**

Très favorable. La tarification incitative du stationnement en voirie mobilise principalement des leviers réglementaires et de paramétrage (règles tarifaires, adaptation éventuelle des outils de contrôle et de paiement), sans nécessiter d'investissements lourds ni de transformations physiques majeures de l'espace public. Les coûts sont donc limités : conception de la grille, communication, mise à jour de la signalétique et des dispositifs de gestion du stationnement.

En retour, l'impact potentiel est élevé car la mesure agit sur un déterminant immédiat des comportements en ville : la facilité et le coût de stationnement. En rendant les petits véhicules plus avantageux, la commune accélère leur adoption et leur usage, ce qui contribue à optimiser l'occupation de la voirie, réduire la congestion liée au stationnement et améliorer le partage de l'espace public. L'effet est d'autant plus fort que la tarification est lisible, stable et combinée à un contrôle effectif.

Ce dispositif constitue ainsi un **levier à faible coût**, rapidement activable et ajustable, avec un effet structurant sur les usages urbains, sans dépendre d'un changement d'infrastructure.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La mesure consiste à **accorder une réduction du prix du stationnement** aux véhicules légers de moins de 1000 kg à vide — 2 ou 3 roues motorisés, quadricycles (Citroën AMI, Renault Twizy, Ligier, Aixam), citadines légères (Fiat 500, Toyota Aygo), micro-voitures électriques ou thermiques légères.

L'incitation peut représenter 50% du tarif habituel.

Les objectifs sont :

- Inciter à l'usage de véhicules peu encombrants, peu polluants et moins dangereux,
- Réduire l'emprise au sol du stationnement,
- Orienter la demande vers des véhicules plus sobres.



## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Marie, 17 ans, lycéenne*

Marie fait des trajets domicile–lycée–activités avec la Citroën AMI que ses parents ont achetée car elle habite loin du lycée et les transports en commun sont peu fréquents. Son Ami est un véhicule électrique léger, très peu encombrant.

La réduction de stationnement lui permet de se garer facilement près du lycée sans payer plein tarif, rendant son mode de transport accessible et sécurisé.

### *Persona 2 – Luc, 25 ans, jeune actif en recherche d'emploi*

Luc doit se rendre régulièrement à des entretiens dans différentes communes. Il possède une petite voiture légère (Aygo de 900 kg). La réduction réduit drastiquement son budget mobilité, un poste très sensible dans une période d'inactivité.

### *Persona 3 – Benoît, 35 ans, salarié d'une zone d'activités en périphérie*

Benoit habite loin des transports collectifs. Son véhicule léger lui permet de limiter son impact carbone, mais son entreprise n'a pas de parking. La réduction de tarif encourage son choix de véhicule sobre, et facilite son accès au travail.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

- Les véhicules s'alourdissent : poids moyen des voitures neuves en France > 1400 kg.
- Un véhicule lourd = plus d'espace occupé, plus d'usure des routes, plus d'émissions et de particules.
- Faible incitation actuelle à choisir des voitures compactes ou ultra-légères.
- Pression sur le stationnement dans les centres urbains.
- Les petites voitures, souvent choisies par les ménages modestes, ne sont pas récompensées.

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

- **Récompense les comportements vertueux** : voitures sobres, petites batteries, faible impact environnemental.
- **Redistribue l'espace public** de manière plus équitable.
- **Réduit la congestion** (petits véhicules = plus faciles à stationner).
- **Encourage une transition rapide** sans attendre le renouvellement complet du parc.

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

- Les véhicules < 1000 kg consomment jusqu'à **40 % moins** qu'un véhicule moyen.
- Véhicules légers = batteries plus petites = moindre empreinte carbone de fabrication.
- Réduction de l'usure des chaussées (proportionnelle à la puissance 4 du poids).



- Baisse du bruit urbain.

### 3.2. Impact social

- **Mesure non punitive** : elle récompense plutôt qu'interdit.
- **Aide les jeunes, ménages modestes, travailleurs précaires.**
- **Facilite la mobilité des personnes** ne pouvant pas utiliser les transports en commun.

### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

- Coût marginal faible (paramétrage des horodateurs et communication).
- Potentiel d'augmentation de fréquentation des commerces locaux (les petits véhicules se garent plus facilement en centre-ville).
- Moins d'entretien des voiries à long terme.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

- Délibération en conseil municipal modifiant la tarification selon le poids à vide.
- Mise à jour des horodateurs / app mobile (vérification par plaque ou justificatif).
- Communication municipale : panneaux, réseaux sociaux, presse locale.
- Phase test (6 mois) puis évaluation.

### 4.2. Conditions de succès

- Vérification simple du poids (cartes grises, base SIV).
- Tarifs suffisamment attractifs pour créer un signal fort (-30 % minimum).
- Zone d'application claire (centre-ville, quartiers en tension).
- Communication positive : « stationnez léger, payez moins ».

### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

#### *Frein 1 :*

- Risque d'incompréhension / sentiment d'injustice
- *Levier* : Pédagogie : poids → impact sur voirie, pollution, espace public

#### *Frein 2 :*

- Complexité technique
- *Levier* : intégration avec le SIV → automatisable

#### *Frein 3 :*

- Opposition des conducteurs de gros véhicules
- Argument : pas une taxe, mais une récompense pour les véhicules vertueux

#### *Frein 4 :*

- Craines de baisse de recettes
- *Levier* : phase test + zone limitée pour contrôler l'impact budgétaire



#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

**Tokyo : politiques favorisant les micro-voitures (« kei-cars ») via stationnement prioritaire<sup>19</sup>.**

Les “kei cars” sont définies comme des voitures très compactes (petites dimensions, moteur limité), conçues dès l’après-guerre pour offrir un moyen de transport individuel accessible dans un Japon densément peuplé. Elles sont largement diffusées : dans certaines analyses récentes, elles représentent encore une part importante des ventes et du parc automobile japonais.

Les avantages mis en avant : faible encombrement (donc stationnement et circulation faciles dans des rues étroites), consommation réduite, entretien et coût global plus bas, fiscalité avantageuse, et — dans les zones urbaines — meilleure adéquation avec les contraintes d'espace.

Le succès des kei cars contribue à illustrer qu'un modèle de mobilité à faible gabarit peut être viable dans une grande métropole, tout en restant populaire, pratique et relativement abordable.



Source : <https://www.caradisiac.com/on-a-teste-les-kei-cars-ces-voitures-qui-font-reflechir-l-europe-218903.htm>

**Suisse – Bâle : baisse de tarifs de stationnement pour véhicules compacts<sup>20</sup>**

La ville de Bâle a adopté, au 1<sup>er</sup> janvier 2025, un système de tarification du stationnement en voirie basé sur la longueur des véhicules, ce qui constitue une innovation par rapport aux grilles classiques<sup>1</sup>. Sous ce système :

- Les véhicules de moins de 3,90 m paient un tarif annuel plus bas pour leur carte de stationnement (332 CHF / ~353 €) ;
- Ceux entre 3,90 m et 4,90 m paient un tarif intermédiaire (422 CHF / ~449 €) ;
- Les véhicules au-delà de 4,90 m passent à un tarif encore plus élevé (512 CHF / ~544 €).

Pour les pendulaires (non-résidents réguliers), les tarifs annuels sont encore plus élevés, allant de ~860 CHF à ~1 040 CHF selon la taille.

L'objectif affiché par la municipalité est de **libérer de l'espace en ville** en encourageant les automobilistes à privilégier des véhicules plus compacts et à utiliser davantage les parkings souterrains ou des solutions alternatives, tout en introduisant une **dimension d'équité** : les véhicules qui occupent davantage d'espace public paient davantage.

<sup>19</sup> : [On a testé les « kei-cars », ces voitures qui font réfléchir l'Europe](#), Caradisiac

<sup>20</sup> : [Stationnement payant selon la longueur de votre véhicule, pourquoi cette ville est passé à ce système ?](#), Journal du Geek



Cette expérience, pionnière en Suisse, s'inscrit dans une logique où la tarification du stationnement devient un **outil incitatif de gestion des usages urbains** plutôt qu'une simple source de recettes, ce qui rejoint l'ambition de notre proposition #7 de favoriser les usages de véhicules mieux adaptés au contexte urbain, via une signalisation tarifaire claire et structurée

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- Municipalité (maire, DGS, service mobilité, police municipale)
- Fournisseurs d'horodateurs / sociétés d'app de stationnement
- Associations de commerçants
- Transporteurs et associations d'usagers

##### *Moyens nécessaires*

- Budget de communication (10–30 k€ selon taille)
- Adaptation des horodateurs (30–60 k€ selon parc)
- Dossier juridique (mobilité, tarification)
- Campagne d'information ciblée

#### 4.6. Indicateurs clés à considérer

##### *Indicateurs d'usage et de comportement*

- Taux d'utilisation des places par type de véhicule
- Part des véhicules < 1000 kg dans le stationnement payant
- Taux de rotation des places

##### *Indicateurs sociaux*

- Nombre de bénéficiaires par catégories socio-professionnelles
- Satisfaction des usagers
- Impact sur le budget mobilité des ménages modestes

##### *Indicateurs environnementaux*

- Émissions évitées (CO<sub>2</sub>, NOx, particules)
- Réduction de l'encombrement urbain (véhicules plus compacts)
- Évolution du bruit urbain

##### *Indicateurs opérationnels*

- Évolution des recettes de stationnement
- Coût de maintenance des horodateurs
- Taux de fraude observé



## #8. Une signalétique piéton pour encourager la marche

### **En résumé**

La mise en place d'une **signalétique piéton claire, continue et lisible** (panneaux directionnels, cartes de quartier, temps de marche) vise à rendre les déplacements du quotidien plus compréhensibles et plus accessibles pour tous. En donnant à voir les distances réelles et les temps de parcours à pied, la commune permet aux habitants, visiteurs et usagers occasionnels de mieux se repérer et de faire des choix de déplacement plus éclairés.

Ce dispositif renforce l'**autonomie des piétons**, favorise la marche pour les trajets courts et contribue à réduire les micro-déplacements en voiture, souvent réalisés par défaut faute d'information. Il améliore également l'accès aux commerces, services, équipements publics et pôles de transport, tout en dynamisant la fréquentation des centres-villes et des centralités de quartier.

Peu coûteuse, rapidement déployable et immédiatement visible, la signalétique piéton constitue un **levier simple et efficace** pour améliorer la qualité de vie, l'inclusion et l'attractivité urbaine. Elle agit à la fois sur les usages, la perception de la ville et son image, sans nécessiter de transformations lourdes de l'espace public.

**Type de communes :** grandes agglomérations, villes moyennes

**Impact attendu :** réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; accès aux services ; amélioration de la qualité de vie, de l'inclusion

**Niveau d'effort pour la commune :** léger (conception et déploiement d'une signalétique, coordination des services, investissement limité, sans travaux lourds)

**Durée de mise en œuvre :** entre 3 et 12 mois (selon taille de la ville et niveau d'ambition)

**Ratio coût / impact**

La mise en place d'une signalétique piéton claire repose sur des investissements limités et maîtrisés : conception graphique, fabrication et pose de panneaux, cartes et totems, éventuellement accompagnées d'un travail de hiérarchisation des destinations et des parcours. Elle ne nécessite ni infrastructure lourde, ni modification structurelle de la voirie, et peut être déployée de manière progressive, en ciblant d'abord les secteurs les plus fréquentés.

En contrepartie, les impacts sont immédiats et visibles. En améliorant la **lisibilité des distances et des temps de marche**, la commune facilite les déplacements à pied, réduit les micro-trajets en voiture et améliore l'accès aux commerces, services et équipements publics. Le dispositif renforce également l'inclusion des publics moins familiers de la ville (nouveaux habitants, seniors, visiteurs), tout en contribuant à une image urbaine plus accueillante et apaisée.

Pour un coût limité, la signalétique piéton produit ainsi des effets durables sur les pratiques, la fréquentation des centralités et la qualité de vie, ce qui en fait un **levier à très fort rendement pour l'action municipale**.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à déployer, à l'échelle de la commune ou de l'agglomération, une **signalétique piéton claire, continue et attractive** : panneaux directionnels, cartes simplifiées et temps de marche jusqu'aux principaux repères urbains (gare, mairie, écoles, hôpitaux, quartiers commerçants, équipements sportifs, pôles de transport...).

Ces informations sont installées dans l'espace public, aux abords des arrêts de bus et de métro, dans les parkings et près des grands générateurs de trafic. Elles s'appuient sur des **pictogrammes simples**, une **charte graphique cohérente**, et des supports **faciles à lire**, y compris pour les usagers peu familiers des plans ou du numérique.

La signalétique **complète** les dispositifs existants (routiers, cyclables, transports collectifs) sans les surcharger.

Les objectifs sont :

- **Rendre la marche évidente** pour les trajets courts.



- **Installer une culture de la marche**, en montrant que beaucoup de déplacements du quotidien se font en 5, 10 ou 15 minutes à pied.



Source : <https://www.nycstreetdesign.info/furniture/walknyc-wayfinding>

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Claire, 38 ans, salariée, mère de deux enfants*

Claire habite à 12 minutes à pied de la gare mais prend chaque matin sa voiture, convaincue que “c'est loin”, sans connaître l’itinéraire exact et craignant de se tromper. Un soir, elle remarque un panneau “Centre-ville — 9 min à pied” accompagné d'une flèche claire et d'une carte simplifiée. Elle suit cet itinéraire et découvre un chemin direct et agréable, traversant un parc et évitant les grands carrefours. Quelques jours plus tard, rassurée par la simplicité du trajet et le temps indiqué, elle décide d'y aller à pied sans consulter son téléphone.

### *Persona 2 – Jean-Paul, 72 ans, habitant d'un quartier périphérique*

Jean-Paul va rarement au centre-ville : peur de se perdre, difficulté avec les plans numériques. En descendant du bus, il découvre désormais un plan piéton **orienté selon ce qu'il a devant lui**. Les repères essentiels (marché, maison de santé, mairie, poste) sont indiqués avec des temps de marche clairs : “Marché – 6 min”, “Maison de santé – 8 min”. Grâce à cette orientation intuitive, il n'a plus besoin de “tourner la carte dans sa tête”. Il choisit son chemin sereinement, se sent autonome, et revient plus souvent en centre-ville pour ses courses, rendez-vous ou promenades.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans de nombreuses communes, la marche reste un mode sous-utilisé alors que la majorité des trajets urbains font moins de 1 km.

Les habitants ont souvent une perception floue des distances : ils pensent que “c'est loin”, que “c'est mal indiqué” ou que “c'est compliqué” pour s'y rendre à pied. La rareté des panneaux, les plans peu lisibles (orientation nord systématique) ou l'absence d'information sur les temps de marche contribuent à cette mauvaise perception.



Résultat :

- Un **report massif sur la voiture**, même pour des trajets très courts,
- Une **perte d'autonomie** pour les publics vulnérables (seniors, enfants, nouveaux arrivants, touristes),
- Des **centres urbains plus congestionnés**,
- Une **dépendance accrue** aux outils numériques pour s'orienter, excluant ceux qui ne les maîtrisent pas.

Si rien n'est fait, ces tendances risquent de perdurer, voire de s'accentuer, alors que les communes cherchent à encourager les mobilités actives. L'absence d'une signalétique piéton claire devient alors un frein majeur à la transition.

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La mise en place d'une signalétique cohérente, orientée vers l'usager, crée immédiatement une **culture partagée de la marche**.

Les plans donnés à lire selon la perspective réelle, les fléchages continus et les temps de marche estimés permettent aux habitants de visualiser rapidement que la mairie est à "7 min", la gare à "10 min", le marché à "5 min". Cette information simple :

- **Dissipe l'incertitude** ("je sais où je vais et combien de temps cela prend"),
- **Renforce l'autonomie** des seniors, des enfants et des personnes peu à l'aise avec le numérique,
- **Encourage les trajets actifs**,
- **Réduit les micro-trajets en voiture**, diminuant congestion et émissions,
- **Valorise les commerces et services de proximité** rendus plus accessibles à pied.

Ainsi, la signalétique améliore la lisibilité de la ville, la qualité de vie, l'inclusion et la durabilité de la mobilité par une intervention légère mais structurante.

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

Le déploiement d'une signalétique piéton claire contribue directement à la réduction de l'empreinte environnementale des déplacements urbains. En rendant la marche plus lisible, intuitive et rassurante, la commune facilite le passage à la mobilité active pour les trajets courts, encore très souvent réalisés en voiture alors qu'ils pourraient l'être à pied.

Une signalétique efficace réduit l'incertitude : les habitants savent où aller, par où passer et en combien de temps. Cela encourage un **report modal spontané** vers la marche pour les déplacements quotidiens (commerces, gare, services publics).

Ce report permet de diminuer :

- Les émissions locales de polluants (NOx, particules), particulièrement élevées lors des redémarrages et trajets courts,
- Les émissions de CO<sub>2</sub> associées aux trajets motorisés de proximité, souvent les plus émetteurs au kilomètre,
- La congestion urbaine, notamment aux heures de pointe,
- Le bruit routier, source majeure de nuisance dans les zones denses.



La marche étant le mode de déplacement le plus sobre, une signalétique bien conçue constitue un levier environnemental à **faible coût mais à effet durable** : un usager qui adopte un itinéraire piéton récurrent réduit mécaniquement les émissions sur le long terme.

Enfin, en renforçant l'attractivité et la visibilité des parcours piétons, la signalétique soutient la transition vers une ville plus apaisée, où les flux motorisés sont mieux maîtrisés et les déplacements de proximité plus souvent réalisés sans émission.

### 3.2. Impact social

Une signalétique piéton claire et accessible renforce **l'équité d'accès** à la ville. Elle réduit la dépendance au numérique et les inégalités entre ceux qui maîtrisent les outils digitaux et ceux qui en sont éloignés (seniors, enfants, personnes peu technophiles, visiteurs, nouveaux arrivants).

Ces publics gagnent en **autonomie** et en **confiance** pour se déplacer seuls vers les équipements essentiels (médecins, commerces, administrations, transports). La signalétique améliore également la sécurité des déplacements : des repères clairs limitent les hésitations, évitant traversées hasardeuses ou détours imprévus.

Elle facilite l'accès piéton aux espaces publics, services de santé et commerces de proximité, renforçant ainsi la cohésion sociale et l'inclusion urbaine. En rendant la marche plus évidente et prévisible, elle encourage également les déplacements actifs pour tous, quel que soit l'âge ou le niveau de mobilité, et contribue à une ville plus apaisée et accessible.

### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

Une signalétique piéton cohérente et bien conçue génère des bénéfices économiques directs et indirects pour la commune.

Elle renforce d'abord **l'attractivité commerciale** : en facilitant l'accès à pied aux rues commerçantes, marchés et centralités, elle augmente la fréquentation piéton — un facteur clé de vitalité pour les commerces de proximité. Les usagers qui se repèrent mieux explorent davantage le centre-ville, découvrent de nouvelles rues et boutiques, ce qui soutient l'activité locale.

Elle améliore aussi la lisibilité de la ville pour les **visiteurs** (touristes, nouveaux résidents, professionnels), renforçant son image et l'accès aux lieux culturels et équipements publics.

Sur le plan budgétaire, la signalétique piéton est un levier “faible coût / fort impact” : mobilier léger, déploiement progressif, optimisation des infrastructures existantes. La réduction des trajets motorisés très courts peut également diminuer la pression sur la voirie, l'usure des infrastructures et la demande de stationnement de courte durée.

Enfin, en favorisant les mobilités actives, elle contribue indirectement à une **baisse des coûts externes** liés à la congestion, au bruit, à la pollution et à la sédentarité. Une ville où l'on marche davantage est une ville où les flux motorisés sont mieux maîtrisés, plus fluide et plus attractive, tant pour les habitants que pour les acteurs économiques.



## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

- **Définir une charte graphique unifiée** (couleurs, pictogrammes, typographie) couvrant tous les supports : panneaux, plans, arrêts de bus.
- Installer des **plans orientés “heads-up”** (dans le sens de l'usager) pour simplifier la lecture. Exemple : dans Legible London, 5 % des passagers d'une station étaient à moins de 800 m mais prenaient le métro faute de repères visuels.
- Assurer un **fléchage continu** reliant les principaux pôles : gare, centre-ville, équipements publics, quartiers commerçants, stationnements.
- Déployer progressivement : d'abord le centre-ville et les pôles les plus fréquentés, puis extension au réseau piéton plus large.
- Prévoir **communication et accompagnement** : ateliers, information locale, sensibilisation des habitants à la “ville à pied”.

### 4.2. Conditions de succès

- Un design **simple et intuitif** : dans l'évaluation Legible London, 77 % des piétons disaient que la signalétique les aidait à “explorer à pied” (contre 54 % avant).
- Éviter la **pollution visuelle** : maîtriser le nombre de panneaux et intégrer au mobilier existant.
- Un **pilotage clair** par la collectivité (mobilité, voirie, communication) avec budget et moyens de suivi.
- Tests d'usabilité auprès de publics variés (seniors, familles, nouveaux arrivants) pour vérifier la compréhension.
- **Maintenance régulière** (mise à jour des plans, nettoyage, remplacement ponctuel).

### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

#### *Frein 1 — Surcharge visuelle et multiplication des panneaux*

- *Problème* : crainte d'un encombrement supplémentaire.
- *Solution* : intégrer la signalétique aux supports existants (abribus, candélabres) et limiter les informations par panneau (5–7 max selon les Legible London Design Guidelines).

#### *Frein 2 — Coût perçu comme trop élevé*

- *Problème* : projet associé à un investissement lourd.
- *Solution* : déploiement progressif (centre-ville → quartiers), supports modulaires remplaçables, retours internationaux montrant un impact élevé pour un coût modéré (WalkNYC Program Guide).

#### *Frein 3 — Difficulté d'appropriation, notamment pour les seniors*

- *Problème* : plans jugés difficiles à lire.
- *Solution* : usage de plans “heads-up” plus intuitifs (Étude TfL – Wayfinding Research Report) et tests préalables.



#### **Frein 4 — Risque de dégradation ou d'entretien coûteux**

- *Problème* : crainte de coûts récurrents.
- *Solution* : matériaux robustes (anti-UV, anti-graffiti, recommandés par le Wayfinding Strategic Plan de Melbourne) et contrat de maintenance léger.

#### **Frein 5 — Manque de continuité des parcours piétons**

- *Problème* : une signalétique isolée a peu d'effet.
- *Solution* : repérage terrain pour assurer la continuité, micro-aménagements (éclairage, jalons au sol) pour soutenir la logique des parcours.

### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

#### *Londres – Legible London (Transport for London)<sup>21</sup>*

Système de signalétique piéton parmi les plus aboutis : plans orientés selon la perspective réelle, fléchage continu, charte visuelle harmonisée dans toute la ville. Selon le London-wide audit 2022, il convient aussi de noter les bénéfices suivants : amélioration de la lisibilité urbaine, baisse des demandes d'orientation, facilitation des trajets à pied.



Sources :

<https://londonist.com/london/transport/these-maps-celebrate-10-years-of-legible-london>  
<https://www.maynard-design.com/project/london/>

#### *New York – WalkNYC (NYC DOT)*

Signalétique unifiée à base de plans simplifiés, intégrée aux stations de métro et abribus, pensée pour les non-anglophones. Le WalkNYC Program Guide souligne que la cartographie “heads-up” facilite fortement l’orientation et augmente l’usage piéton.

<sup>21</sup> : [London-wide legible London audit ; Maps & Signs, TfL](#)



### *Melbourne – Wayfinding Strategic Plan (City of Melbourne)*

Système complet combinant panneaux cohérents, cartes orientées selon la perspective et articulation avec les transports publics. L'évaluation met en avant l'importance de la continuité du fléchage et de l'intégration au mobilier existant.



Source : <https://studiobinocular.com/projects/city-of-port-phillip-wayfinding/>

## 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

### *Acteurs à mobiliser*

- Services municipaux :
  - o *Mobilité / Déplacements* : pilotage, choix des itinéraires.
  - o *Voirie / Espace public* : installation, intégration au mobilier.
  - o *Communication* : information grand public.
- Exploitants des transports publics : intégration dans les pôles d'échange.
- Commerçants et associations locales : identification des repères utiles et tests de lisibilité.
- Urbanistes, designers, spécialistes du wayfinding : conception de la charte.
- Habitants : tests utilisateurs (touristes, familles, nouveaux arrivants).

### *Moyens nécessaires*

- Étude de repérage et de cheminements (phase structurante dans Legible London).
- Charte graphique unifiée et conception de l'écosystème de signalétique.
- Mobilier léger : panneaux directionnels, plans de quartier, jalons au sol.
- Budget modulable : déploiement progressif par zones.
- Maintenance annuelle légère (mise à jour, nettoyage).
- Coordination interservices pour garantir la cohérence.

## 4.6. Indicateurs clés à considérer

### *Indicateurs d'usage et de comportement*

- Fréquentation des itinéraires piétons (comptages avant/après).
- Part des trajets courts réalisés à pied (enquêtes mobilité).
- Temps perçu pour rejoindre les repères (gare, marché, mairie).



*Indicateurs de lisibilité et d'appropriation*

- Taux de compréhension de la signalétique (tests utilisateurs).
- Facilité d'orientation perçue.
- Nombre de demandes d'orientation (commerces, offices de tourisme).

*Indicateurs d'impact global*

- Diminution des trajets motorisés très courts.
- Augmentation de la fréquentation piétonne.
- Évolution du sentiment de sécurité sur les parcours.

*Indicateurs opérationnels*

- Taux de couverture par zone.
- État du mobilier (panneaux en bon état / maintenance requise).



## LEVER LES OBSTACLES



## #9. Des revêtements adaptés au changement climatique

### **En résumé**

La proposition consiste à utiliser les **revêtements de voirie et d'espaces publics** comme un levier direct et souvent sous-estimé pour **améliorer le confort, la sécurité et l'attractivité des mobilités du quotidien**, tout en **adaptant la commune aux effets du changement climatique**.

En agissant sur des éléments très concrets – rugosité, planéité, perméabilité, résistance à la chaleur ou à l'eau – la commune améliore immédiatement les conditions de déplacement des piétons, cyclistes, usagers des transports collectifs et des services publics, sans créer d'infrastructures lourdes.

La démarche repose sur une **priorisation fine des zones et des usages** (itinéraires cyclables, abords d'arrêts de bus, trottoirs très fréquentés, zones exposées aux îlots de chaleur ou aux ruissellements) et sur le recours à des **solutions techniques éprouvées**, adaptées aux contraintes locales.

Elle permet de **lever des irritants quotidiens** souvent responsables du renoncement à la marche ou au vélo (inconfort, glissance, flaques, chaleur excessive), tout en renforçant la **résilience de l'espace public** face aux épisodes climatiques extrêmes.

**Type de communes :** Grandes villes et métropoles ; villes moyennes et petites villes

**Impact attendu :** Amélioration de la qualité de vie, amélioration de l'inclusion, amélioration de la sécurité

**Niveau d'effort pour la commune :** Modéré (choix techniques à arbitrer ; surcoût initial possible par rapport aux revêtements standards ; intégration dans les marchés de voirie et les pratiques des services techniques, sans création d'infrastructure nouvelle).

**Durée de mise en œuvre :** Progressive (entre 6 et 24 mois)

### **Ratio coût / impact**

La proposition présente un **ratio coût-impact très favorable**, car elle repose sur l'optimisation de **dépenses déjà engagées par les communes** plutôt que sur la création d'infrastructures nouvelles.

Les interventions sur les revêtements s'inscrivent majoritairement dans les **cycles courants d'entretien et de réfection de la voirie et des espaces publics**. Le surcoût lié à l'adaptation au changement climatique (choix de matériaux plus résistants à la chaleur, plus perméables, plus confortables pour les mobilités actives) reste **limité** lorsqu'il est intégré en amont des projets.

En retour, les bénéfices sont **immédiats et durables** :

- Amélioration du confort et de la sécurité des déplacements du quotidien,
- Réduction des irritants qui freinent la marche, le vélo et l'usage des transports collectifs,
- Meilleure résilience de l'espace public face aux épisodes climatiques extrêmes,
- Valorisation visible du cadre de vie, perçue directement par les habitants.

La proposition permet ainsi d'obtenir des **gains d'usage et d'acceptabilité élevés**, pour un investissement marginalement supérieur à une réfection standard, sans alourdir durablement les charges de fonctionnement de la collectivité.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à faire des revêtements de voirie un **levier direct d'amélioration du confort, de la sécurité et de l'attractivité** des mobilités actives (vélo mécanique, vélo électrique, vélo-cargo, trottinettes) et des transports en commun, au quotidien.

Concrètement, la commune priviliege, lors des réfections et des aménagements, des **revêtements perméables et bas-impact** — en particulier sur les espaces les plus sensibles pour les usagers non protégés : pistes et bandes cyclables, zones de rencontre, traversées, abords d'arrêts de bus/tram, trottoirs élargis, placettes, cheminements vers les pôles d'échanges. Ces revêtements (ex. stabilisés drainants, enrobés poreux, solutions à infiltration) sont choisis pour **laisser infiltrer l'eau de pluie**, limiter les phénomènes de **ruissellement**, réduire les **flaques** et les dégradations qui suivent (ravinement, nids-de-poule), et ainsi **fiabiliser la continuité de roulement** — un point particulièrement pénalisant pour les cyclistes et les trottinettes.



Le “bas-impact” renvoie aussi à des critères de **nuisances et de confort** : revêtements à **bruit de roulement réduit**, et **albédo maîtrisé** pour limiter l'échauffement des surfaces en période chaude. L'objectif n'est pas de “gérer des épisodes extrêmes” uniquement, mais d'augmenter la **praticabilité et l'agrément** des modes actifs et des transports en commun dans des conditions climatiques plus chaudes et plus variables.

Enfin, la commune peut compléter cette logique sur les points d'attente (arrêts bus/tram) en modernisant le mobilier et l'aménagement immédiat (ombre, assises, micro-confort), afin de **réduire l'écart d'attractivité** entre des modes exposés (marche, vélo, attente) et l'autosolisme “au frais” — sans dépendre d'un grand projet d'infrastructure.

Les objectifs sont ainsi tout à la fois de :

- **Réduire les irritants physiques** qui freinent les mobilités actives (flaques, aspérités, dégradations, glissance, discontinuités de roulement).
- **Améliorer la sécurité** et la continuité des parcours, donc la cohabitation entre modes (moins d'évitements, moins d'incertitudes, trajectoires plus stables).
- **Rendre marche, vélo et transports collectifs plus agréables** au quotidien, y compris lorsque les conditions météo sont moins favorables.
- **Renforcer la résilience locale** : meilleure infiltration, ruissellement réduit, et surfaces urbaines moins “dures” dans leur rapport à l'eau et à la chaleur.

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Nadia, 41 ans, infirmière, trajets quotidiens à vélo (ville moyenne)*

Nadia habite à 3,5 km de son centre de santé. Elle s'est mise au vélo (VAE) pour gagner du temps et éviter le stationnement, mais certains tronçons la découragent : au moindre épisode pluvieux, elle slalome entre flaques et zones glissantes, et l'état de la chaussée se dégrade vite (petits affaissements, nids-de-poule). Résultat : elle se retrouve à “mordre” sur la voie voiture pour éviter les zones abîmées, ce qui augmente son stress et les conflits d'usage.

Après la reprise des rues sur son itinéraire avec des revêtements plus perméables et plus réguliers, l'eau stagne moins, le roulage est plus homogène et la continuité cyclable est plus fiable. Nadia garde le vélo même quand il pleut ou quand il fait chaud, parce que le trajet redevient simplement... praticable et agréable.

### *Persona 2 – Gérard, 68 ans, retraité, utilisateur régulier du bus (quartier résidentiel + centre-ville)*

Gérard prend le bus pour aller au marché, chez le médecin et voir ses petits-enfants. Ce n'est pas la distance qui l'arrête, c'est l'expérience : trottoirs irréguliers, zones d'attente inconfortables, chaleur ressentie sur les surfaces très minérales, et surtout des abords d'arrêts où l'eau ruisselle et forme des flaques qui obligent à se déporter. Il finit parfois par prendre la voiture “pour être tranquille”, même pour de petites sorties.

Avec des abords d'arrêts traités en revêtements perméables et bas impact (sol plus drainant, moins d'eau stagnante, meilleure qualité de cheminement), et un arrêt rendu plus accueillant (assise, ombrage ou matériau de toiture plus favorable), l'attente redevient tout-à-fait supportable et le chemin jusqu'au bus plus simple. Gérard reprend le réflexe transports en commun parce que l'ensemble du parcours — pas seulement le bus — est redevenu confortable.



## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Les revêtements urbains actuels constituent un **frein structurel et largement sous-estimé** au développement des mobilités actives et à l'attractivité des transports en commun. Conçus historiquement pour optimiser l'écoulement automobile et la rapidité de mise en œuvre, ils sont majoritairement **imperméables, très minéralisés et peu adaptés aux usages non motorisés**, dans un contexte de changement climatique déjà perceptible au quotidien.

#### *Un problème diffus mais permanent*

L'imperméabilisation des sols favorise le **ruissellement des eaux de pluie**, la formation de flaques, l'érosion des couches de surface et l'apparition rapide de dégradations (fissures, affaissements, nids-de-poule). Ces défauts, souvent tolérables pour un automobiliste, sont en revanche **très pénalisants pour les cyclistes, les usagers de trottinettes et les piétons**, qui doivent adapter leur trajectoire, ralentir brutalement ou se déporter vers la chaussée, augmentant ainsi les risques d'accidents et les conflits d'usage.

#### *Une gêne accentuée par le changement climatique, sans être limitée aux "événements extrêmes"*

Des épisodes de pluie plus fréquents et plus intenses, combinés à des périodes plus chaudes, rendent ces désagréments plus récurrents : sols glissants, stagnation de l'eau, échauffement des surfaces, inconfort thermique au ras du sol. Il ne s'agit pas uniquement de gérer des situations exceptionnelles, mais bien de faire face à une **dégradation progressive des conditions ordinaires de déplacement**, qui affecte la régularité et la fiabilité des trajets du quotidien.

#### *Un impact direct sur le report modal*

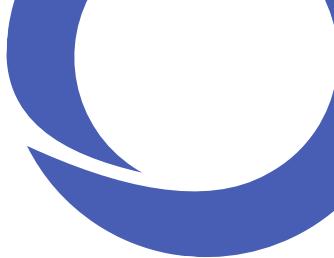
Lorsque l'espace public devient moins confortable, moins lisible et moins fiable, les usagers non protégés sont les premiers à renoncer. À l'inverse, la voiture individuelle conserve un avantage comparatif fort : protection contre la pluie et la chaleur, continuité de roulage, absence d'exposition aux défauts de surface. Ce déséquilibre **affaiblit les politiques de report modal**, même dans des territoires ayant investi dans des pistes cyclables ou des réseaux de transport en commun performants.

#### *Un problème systémique mais traitable.*

La difficulté tient moins à l'absence de solutions qu'à leur **faible intégration dans les pratiques courantes d'aménagement**. Les revêtements sont rarement pensés comme un levier de confort d'usage, encore moins comme un facteur d'adaptation au changement climatique. Résultat : des investissements parfois importants dans les infrastructures de mobilité sont partiellement neutralisés par des conditions de surface inadaptées, générant frustration des usagers, sous-utilisation des équipements et perte de crédibilité de l'action publique.

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La généralisation de revêtements perméables et bas impact apporte des **améliorations immédiates et tangibles** dans l'usage quotidien des mobilités actives et des transports en commun, sans nécessiter de transformation lourde de l'espace public.



#### *Un gain direct de confort et de fiabilité des trajets*

En limitant la stagnation de l'eau, les flaques et les dégradations rapides de surface, ces revêtements assurent une qualité de roulage plus régulière pour les vélos et les trottinettes, et des cheminements piétons plus praticables. Les trajets deviennent plus lisibles, moins stressants et moins dépendants des conditions météo ordinaires.

#### *Une amélioration de la sécurité et de la cohabitation entre modes*

Des surfaces plus homogènes réduisent les écarts de trajectoire, les freinages brusques et les contournements imprévus, ce qui limite les situations à risque et améliore la cohabitation entre cyclistes, piétons et automobilistes, en particulier sur les axes partagés et aux abords des arrêts de transports collectifs.

#### *Un meilleur confort d'usage dans un contexte de changement climatique*

Grâce à une infiltration accrue de l'eau et à des matériaux moins sensibles à l'échauffement, l'espace public devient plus supportable au quotidien lorsque les températures augmentent. Cela contribue à réduire l'écart de confort perçu entre des modes exposés (marche, vélo, attente) et la voiture individuelle.

#### *Un levier simple et progressif pour les communes*

Intégrés lors des opérations courantes de voirie, ces revêtements constituent un levier d'action pragmatique, compatible avec des démarches de déploiement progressif et ciblé, et permettant de renforcer l'efficacité des investissements existants en faveur des mobilités actives et des transports en commun.

### **3. Pourquoi c'est intéressant**

#### **3.1 Impact environnemental**

La généralisation de revêtements perméables et bas impact contribue à une meilleure qualité environnementale de l'espace public, en limitant les effets négatifs associés à des surfaces fortement minéralisées et imperméables. En favorisant une gestion plus diffuse de l'eau à l'échelle des rues et des cheminements, ces revêtements permettent de **réduire localement la stagnation de l'eau**, les ruissellements rapides et les phénomènes de dégradation prématuée des sols urbains.

Ces solutions participent également à une **adaptation progressive de l'espace public au changement climatique**, en limitant l'échauffement excessif des surfaces et certaines nuisances associées (bruit de roulement, inconfort thermique au sol), sans prétendre constituer une réponse unique ou suffisante aux enjeux climatiques urbains.

Enfin, en soutenant des conditions de déplacement plus favorables aux mobilités actives et aux transports en commun, la proposition contribue indirectement à une **réduction des impacts environnementaux liés aux déplacements**, en facilitant le recours à des modes moins émetteurs, de manière pragmatique et incrémentale.



### 3.2 Impact social

La proposition améliore concrètement la **qualité de l'expérience de mobilité** pour les usagers les plus exposés aux conditions de l'espace public : cyclistes, piétons, usagers des transports collectifs, personnes âgées ou à mobilité réduite. En réduisant les irritants quotidiens (eau stagnante, dégradations, inconfort thermique), elle contribue à rendre ces modes **plus accessibles et plus fiables**, y compris pour des publics moins aguerris ou plus vulnérables.

Elle participe également à une **réduction des inégalités de confort entre usagers**, en limitant l'avantage structurel dont bénéficie aujourd'hui la voiture individuelle, mieux protégée des aléas climatiques. Ce rééquilibrage améliore l'acceptabilité sociale des politiques de mobilité et renforce le sentiment d'équité dans le partage de l'espace public.

Enfin, en favorisant des déplacements plus agréables et plus apaisés, la proposition contribue à une **meilleure cohabitation entre les usages**, à la réduction des tensions et à une perception plus positive des transformations de l'espace public par les habitants.

### 3.3 Impact économique

Sur le plan économique, la proposition repose sur une logique de **sobriété et d'optimisation des investissements publics**. Les revêtements perméables et bas impact peuvent être intégrés progressivement lors des opérations courantes de réfection ou d'aménagement, sans nécessiter de programmes lourds ou coûteux de requalification globale.

À moyen terme, une meilleure infiltration de l'eau et une moindre dégradation des surfaces peuvent contribuer à **réduire certains coûts de maintenance**, en limitant l'apparition rapide de défauts liés au ruissellement et aux cycles répétés de réparation. La durabilité accrue des aménagements renforce ainsi l'efficience de la dépense publique.

Par ailleurs, en soutenant l'usage des mobilités actives et des transports collectifs, la proposition génère des **bénéfices économiques indirects** : moindre congestion, réduction des coûts sanitaires liés à la sédentarité et à la pollution, amélioration de l'attractivité des centres urbains et des quartiers. Elle s'inscrit ainsi dans une logique d'investissement à **rendement global positif** pour les territoires, au-delà du seul champ de la voirie.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La mise en œuvre de revêtements perméables et bas impact repose sur une **logique d'intégration progressive**, compatible avec les pratiques actuelles des communes et sans nécessité de rupture opérationnelle.

#### *Intégrer le sujet dans les opérations courantes de voirie*

La démarche consiste d'abord à **profiter des cycles habituels de réfection et d'aménagement** (renouvellement de chaussées, requalification de rues, création ou amélioration de pistes cyclables, abords d'arrêts de transports en commun) pour introduire des solutions de revêtements plus adaptées. Il ne s'agit pas de "refaire la ville", mais d'**orienter les choix techniques** lors de travaux déjà programmés.



#### *Cibler en priorité les espaces à fort enjeu d'usage*

Les communes peuvent concentrer l'effort sur les zones où l'impact est le plus immédiat : itinéraires cyclables structurants, continuités piétonnes, zones de rencontre, traversées, carrefours, abords d'arrêts de bus et de tram, cheminements vers les pôles d'échanges. Cette approche ciblée permet de maximiser le bénéfice usager sans généralisation coûteuse.

#### *Définir des critères simples de choix des matériaux*

La sélection des revêtements s'appuie sur quelques critères opérationnels : capacité d'infiltration, régularité de surface, tenue dans le temps, facilité d'entretien, niveau de bruit et comportement thermique. Ces critères peuvent être intégrés dans les **cahiers des charges et marchés publics**, sans complexifier excessivement les procédures

#### *Avancer par expérimentation et retour d'expérience*

Une mise en œuvre efficace passe souvent par des **sites pilotes** ou des tronçons tests, permettant d'évaluer le comportement des matériaux dans des conditions réelles d'usage et de climat, et d'ajuster les choix techniques avant un déploiement plus large. Cette logique sécurise la décision publique et facilite l'adhésion des services techniques.

#### *Assurer la cohérence avec les autres politiques locales*

Enfin, la démarche gagne à être articulée avec les politiques de mobilité, d'aménagement et d'adaptation au changement climatique déjà engagées par la collectivité. En étant pensée comme un **levier transversal**, elle renforce la cohérence de l'action publique et la lisibilité des choix auprès des habitants, sans créer une politique supplémentaire isolée

### 4.2 Conditions de succès

- **Un portage politique clair et constant.** La réussite de la démarche repose sur une volonté politique affirmée d'intégrer les revêtements perméables et bas impact comme un levier au service des mobilités actives et des transports en commun. Sans arbitrage clair, ces solutions restent cantonnées à des expérimentations ponctuelles.
- **L'adhésion et l'implication des services techniques.** Les services voirie, espaces publics et mobilités doivent être associés en amont afin de sécuriser les choix techniques, d'adapter les pratiques d'entretien et d'éviter les résistances liées à des changements perçus comme contraignants.
- **Des critères simples et partagés de choix des matériaux.** La définition de critères opérationnels clairs (qualité de roulage, tenue dans le temps, facilité d'entretien, comportement face à l'eau et à la chaleur) permet d'éviter les débats techniques interminables et de faciliter l'intégration dans les marchés publics.
- **Une approche progressive et ciblée.** Le déploiement gagne à être priorisé sur les secteurs à fort enjeu d'usage, afin de démontrer rapidement l'intérêt des solutions et de construire une trajectoire crédible plutôt qu'une généralisation immédiate.
- **Un suivi dans le temps et des retours d'expérience.** L'observation de l'usage, du vieillissement des matériaux et de la perception des usagers est indispensable pour ajuster les choix et renforcer la crédibilité de la démarche auprès des élus et des habitants.



- **Une communication sobre et factuelle.** Enfin, la proposition doit être expliquée de manière pragmatique, centrée sur les bénéfices concrets pour les usagers, afin d'éviter toute perception de sur-promesse environnementale et de renforcer l'adhésion locale.

#### 4.3 Freins éventuels et leviers

##### *Frein 1 – Réticences techniques et culturelles.*

- Les revêtements perméables et bas impact sont parfois perçus comme moins robustes, plus complexes à entretenir ou insuffisamment éprouvés par rapport aux solutions traditionnelles.
- *Levier* : s'appuyer sur des retours d'expérience existants, démarrer par des sites pilotes, et associer étroitement les services techniques dès la phase de choix et de test.

##### *Frein 2 – Craindre d'un surcoût*

- Ces solutions peuvent être associées à une idée de coût supérieur, en investissement comme en maintenance, freinant leur intégration dans les arbitrages budgétaires.
- *Levier* : raisonner en coût global et en opportunité, en intégrant ces revêtements dans des travaux déjà programmés et en mettant en regard les gains en durabilité, en confort d'usage et en efficacité des aménagements.

##### *Frein 3 – Absence de standards et de références partagées.*

- Le manque de référentiels clairs ou de prescriptions types peut conduire à l'inertie et à la reproduction de solutions classiques par défaut.
- *Levier* : formaliser des critères simples dans les cahiers des charges et capitaliser progressivement sur les retours d'expérience locaux pour créer des standards internes.

##### *Frein 4 – Difficulté à rendre les bénéfices visibles*

- Les effets positifs sont souvent diffus et progressifs, donc moins immédiatement perceptibles que d'autres investissements visibles de l'espace public.
- *Levier* : choisir des lieux à fort passage et communiquer de manière sobre sur les bénéfices concrets pour les usagers du quotidien (roulage, confort, sécurité).

##### *Frein 5 – Risque de dispersion des actions*

- Sans priorisation claire, la démarche peut se diluer dans une succession d'initiatives isolées sans impact significatif.
- *Levier* : inscrire la proposition dans une trajectoire cohérente, articulée avec les politiques de mobilité et d'aménagement existantes, et suivre son déploiement dans le temps.

#### 4.4 Exemples et inspirations

*Copenhague : intégrer des revêtements perméables dans l'adaptation progressive de l'espace public<sup>22</sup>*

Dans le cadre de sa stratégie d'adaptation au changement climatique et de développement des mobilités actives, la ville de Copenhague intègre depuis plusieurs années des **revêtements plus**

---

<sup>22</sup> : [‘Sponge city’: How Copenhagen is adapting to a wetter future](#)



**perméables et des solutions de sol bas impact** dans la requalification de ses rues, places et itinéraires cyclables, en particulier lors des opérations de rénovation de l'espace public.

Ces choix visent à **améliorer la gestion de l'eau à l'échelle locale**, à limiter la stagnation en surface et à renforcer le **confort d'usage des espaces publics**, dans une ville où le vélo constitue un mode de déplacement quotidien majeur. Les revêtements sont pensés non comme une réponse isolée, mais comme un **complément fonctionnel** aux infrastructures cyclables existantes, afin d'en améliorer la fiabilité et l'agrément dans des conditions climatiques plus humides et plus chaudes.

La démarche repose sur une logique **progressive et pragmatique** : intégration lors de travaux programmés, diversité de solutions selon les contextes (rues, places, abords d'équipements), et évaluation dans le temps du comportement des matériaux. Elle illustre la manière dont les revêtements peuvent devenir un **levier discret mais structurant** pour renforcer l'attractivité des mobilités actives et la qualité de l'espace public, sans transformation lourde.

#### *Londres (Borough de Waltham Forest) : prescrire des matériaux perméables pour les pistes cyclables*

Waltham Forest est un borough londonien (collectivité locale) d'environ 280 000 habitants, situé au nord-est de Londres. Il dispose, comme les autres boroughs, de compétences directes en matière de voirie locale, d'aménagement de l'espace public et de mobilité, dans un cadre stratégique fixé à l'échelle métropolitaine par la *Greater London Authority* (GLA) et l'autorité organisatrice des transports *Transport for London* (TfL).

Dans le cadre du programme **Mini-Hollands**, lancé et financé par la GLA et TfL pour transformer les conditions de marche et de vélo dans certains territoires volontaires, Waltham Forest a été l'un des boroughs pilotes. Le borough assure le pilotage opérationnel des projets, la maîtrise d'ouvrage des aménagements et la production des référentiels techniques, en lien avec des bureaux d'études et entreprises de travaux sélectionnés via des marchés publics.

Ce qui rend ce cas particulièrement intéressant pour Bleu Blanc Move, c'est que Waltham Forest a formalisé ses choix dans un document de référence, le *Mini-Holland Design Guide*<sup>23</sup>, destiné à encadrer l'ensemble des interventions sur l'espace public liées aux mobilités actives. Ce guide ne se limite pas à des principes généraux : il établit un lien direct entre qualité du revêtement, drainage et sécurité des cyclistes, en soulignant que la stagnation de l'eau et les défauts de surface constituent des risques majeurs pour l'usage du vélo.

Dans ce cadre, le document précise explicitement que, sur certaines typologies de voies et d'itinéraires cyclables, des matériaux perméables doivent être utilisés pour la construction de nouvelles pistes cyclables, afin d'améliorer le drainage et la praticabilité. Le choix des matériaux est donc pensé comme un standard technique au service de l'usage, intégré à une stratégie globale de développement du vélo portée par la collectivité.

Un autre élément clé de l'initiative est sa continuité dans le temps. Lancé dès 2014, le programme s'inscrit dans une démarche de long terme, avec un suivi régulier, la publication de rapports annuels, et un bilan approfondi réalisé au bout de dix ans<sup>24</sup>. Cette temporalité longue permet à la collectivité d'évaluer non seulement les aménagements réalisés, mais aussi leur usage réel, leur acceptabilité, leur évolution dans le temps et les ajustements nécessaires.

<sup>23</sup> : [Waltham Forest, Mini-Holland Design Guide](#)

<sup>24</sup> : [About Enjoy Waltham Forest](#)



## 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

### *Acteurs à mobiliser*

- Services municipaux :
  - *Mobilité / Déplacements* : identification des itinéraires prioritaires (axes cyclables, cheminements piétons, abords d'arrêts), articulation avec la stratégie de mobilité active.
  - *Voirie / Espace public* : choix techniques des revêtements, intégration dans les programmes de travaux, suivi de la mise en œuvre et de l'entretien.
  - *Environnement / Adaptation climatique* (le cas échéant) : cohérence avec les objectifs d'adaptation et de qualité environnementale de l'espace public.
  - *Communication* : information des habitants sur les objectifs, les bénéfices et le phasage des travaux.
- Autorité organisatrice des transports et exploitants : intégration des aménagements au niveau des arrêts, pôles d'échanges et cheminements d'accès, afin de garantir la continuité d'usage pour les voyageurs.
- Bureaux d'études et concepteurs (urbanistes, ingénieries voirie, paysagistes) : adaptation des solutions de revêtements aux contextes locaux, définition de prescriptions simples et reproductibles.
- Entreprises de travaux et fournisseurs de matériaux : mise en œuvre opérationnelle des revêtements, retour d'expérience sur la tenue dans le temps et les conditions d'entretien.
- Usagers et acteurs locaux : cyclistes, piétons, riverains, associations : remontée des irritants, tests d'usage et évaluation qualitative des aménagements réalisés.

### *Moyens nécessaires*

- Diagnostic ciblé des espaces à enjeu et identification des tronçons prioritaires (discontinuités cyclables, zones dégradées, abords d'arrêts, secteurs sensibles à l'eau ou à la chaleur).
- Définition de critères techniques partagés : capacité d'infiltration, régularité de surface, tenue dans le temps, facilité d'entretien, comportement thermique et acoustique.
- Intégration dans les marchés existants : adaptation des cahiers des charges voirie et aménagement, sans création de procédures spécifiques lourdes.
- Sites pilotes et déploiement progressif : tests sur des tronçons représentatifs avant généralisation, avec ajustement des solutions en fonction des retours.
- Budget modulable et phasé : déploiement progressif au fil des opérations de voirie, permettant une montée en charge maîtrisée.
- Suivi et maintenance adaptés : entretien régulier des surfaces (nettoyage, contrôle de la perméabilité) et capitalisation des retours d'expérience pour améliorer les pratiques.

## 4.6 Indicateurs clés

### *Indicateurs de déploiement*

- Part des opérations de voirie intégrant des revêtements perméables ou bas impact (% des chantiers concernés).



- Linéaire ou surface de voirie traitée sur des itinéraires de mobilités actives (pistes cyclables, cheminements piétons, abords d'arrêts).
- Nombre de sites pilotes réalisés et étendus dans le temps.

#### *Indicateurs d'usage et de confort*

- Évolution de la fréquentation des itinéraires concernés (comptages vélo/piétons lorsque disponibles).
- Diminution des signalements liés à l'état de surface (flaques, dégradations, glissance).
- Niveau de satisfaction des usagers sur le confort de roulage et de cheminement (enquêtes ciblées).

#### *Indicateurs de sécurité et de continuité*

- Évolution des incidents ou accidents signalés sur les tronçons traités.
- Réduction des ruptures de continuité liées à l'état de la voirie (zones évitées, contournements observés).

#### *Indicateurs de robustesse et de maintenance*

- Évolution des coûts de maintenance sur les tronçons traités par rapport à des revêtements classiques.
- Tenue des revêtements dans le temps (dégradations observées à 1 an, 3 ans, 5 ans).

#### *Indicateurs de cohérence de l'action publique*

- Intégration des revêtements perméables et bas impact dans les référentiels techniques et cahiers des charges de la collectivité.
- Part des projets mobilité intégrant explicitement un objectif de confort d'usage et d'adaptation au changement climatique.



## #10. Un entretien voiture solidaire

### **En résumé**

L'entretien voiture solidaire consiste à mettre en place, avec un partenaire associatif ou un garage d'insertion, un service d'entretien et de réparation automobile à destination des habitants à faibles revenus, pour lesquels la voiture reste indispensable aux déplacements du quotidien.

Ce dispositif permet de maintenir des véhicules en état de sécurité, d'éviter des immobilisations coûteuses et de prévenir des situations de non-conformité ou de danger.

La commune joue un rôle de **facilitateur** : mise à disposition d'un local, soutien financier ciblé, lancement d'un appel à manifestation d'intérêt ou organisation de journées de diagnostic et de prévention. L'exploitation du service est assurée par un acteur spécialisé, disposant à la fois de compétences techniques et d'un savoir-faire social, garantissant un accompagnement adapté des publics concernés.

En agissant à la fois sur la **sécurité routière**, l'**accès à l'emploi** et la **réduction des émissions polluantes liées à des véhicules mal entretenus**, l'entretien voiture solidaire constitue un levier très concret d'inclusion et de mobilité durable, particulièrement pertinent dans les territoires où les alternatives à la voiture sont limitées

**Type de communes :** Villes moyennes, Territoires moins denses et ruraux

**Impact attendu :** Sécurité routière renforcée, prévention des accidents, inclusion sociale, accès à l'emploi, baisse des émissions polluantes

**Niveau d'effort pour la commune :** significatif (mise à disposition ou soutien à un atelier équipé ; contribution financière récurrente ; structuration et sécurisation d'un partenariat associatif, avec un pilotage dans la durée.)

**Durée de mise en œuvre :** rapide : de 3 à 6 mois (identification du partenaire, local, communication).

### **Ratio coût / impact**

**Favorable sous conditions**, avec un impact social élevé. Le service d'entretien voiture solidaire implique des coûts réels pour la collectivité : mise à disposition ou soutien à un atelier équipé, contribution au fonctionnement, accompagnement d'un partenaire associatif ou d'insertion, et couverture de charges fixes incompressibles. Le modèle économique est structurellement fragile et nécessite un engagement public dans la durée pour garantir la continuité du service.

En contrepartie, **l'impact social** est fort et ciblé. Le dispositif agit sur un point critique de la mobilité du quotidien — l'entretien du véhicule — qui conditionne directement l'accès à l'emploi, la sécurité routière et l'autonomie des ménages les plus vulnérables. Il permet d'éviter des situations de décrochage (perte d'emploi, isolement), dont le coût social et économique pour la collectivité est largement supérieur au soutien apporté au service.

Le ratio coût / impact devient pertinent lorsque le dispositif est correctement dimensionné, adossé à des partenariats solides et intégré aux politiques sociales, d'emploi et de mobilité existantes. Il s'agit moins d'un service "rentable" que d'un **investissement social préventif**, à forte valeur ajoutée pour le territoire

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La mesure consiste à participer à la création d'un **garage solidaire** ou d'un **service d'entretien automobile à tarifs sociaux**, opéré par une association, une structure d'insertion ou un garage / centre de contrôle technique du territoire.

Le dispositif propose :

- Entretien courant de véhicules légers à prix réduit (vidange, pneus, freins, diagnostic).
- Contrôle technique solidaire.
- Aide à la remise en conformité de véhicules dégradés.
- Ateliers pédagogiques : sécurité, entretien de base, écoconduite.
- Eventuellement accompagnement administratif (assurance, carte grise).

La commune peut :

- Mettre à disposition un local ou du foncier.
- Lancer un **AMI** pour sélectionner un opérateur associatif.



- Financer une partie de l'équipement, de l'encadrement ou des heures d'insertion.
- Organiser **des journées de contrôle / diagnostic gratuit** pour les habitants en partenariat avec préfecture, CCAS, associations.

Les objectifs sont :

- **Améliorer la sécurité des automobilistes** en limitant les accidents liés à des véhicules non entretenus.
- **Faciliter l'accès à l'emploi** : en zones peu denses, l'absence de voiture est le premier frein à la reprise d'activité.
- Réduire les situations de non-assurance ou de non-conformité (contrôle technique expiré).
- Diminuer les émissions de polluants et les consommations excessives de carburant / huiles
- Soutenir l'insertion professionnelle (mécaniciens en parcours d'insertion).
- Créer un service visible et solidaire ancré localement.
- Faciliter le don de véhicules pour financer les activités du garage

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Ahmed, 38 ans, intérimaire*

Ahmed vit à 15 km de son lieu de travail. Son véhicule a un contrôle technique refusé et il n'a pas les moyens de payer 450 € de réparations. Le garage solidaire l'accompagne : pièces à prix coûtant, main-d'œuvre réduite, un étalement du paiement. Il peut reprendre ses missions sans risque de contravention ni d'accident.

### *Persona 2 – Stéphanie, 52 ans, en recherche d'emploi*

Son véhicule consomme trop, les freins sont usés et elle n'a pas fait de révision depuis 3 ans. Lors d'une journée municipale de diagnostic gratuit, les problèmes sont identifiés et un rendez-vous pris au garage solidaire. Résultat : une voiture plus sûre, une consommation réduite, et la possibilité de reprendre une activité rapidement.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans de nombreux territoires, surtout ruraux et périurbains :

- La voiture est indispensable pour aller travailler.
- Une part importante du parc roulant est vieux, mal entretenu ou non conforme.
- Les coûts d'entretien, de réparation ou d'assurance sont des barrières majeures.
- Une panne peut entraîner **perte d'emploi, isolement**, ou impossibilité d'accéder aux services.
- Des milliers d'habitants roulent sans contrôle technique, parfois sans assurance.

Conséquences :

- **Risque accru d'accidents.**
- **Non'accès à l'emploi** en zone peu dense.
- Situations administratives complexes (amendes, immobilisation).



- Surconsommation et émissions évitables.

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

- Permettre la **réparation à coût réduit**, accessible aux plus fragiles.
- Remettre des véhicules en conformité (contrôle technique, sécurité).
- Améliorer immédiatement la sécurité routière locale.
- Éviter que des habitants perdent leur emploi faute de véhicule.
- Réduire les émissions (moteur réglé, pneus gonflés, entretien régulier).
- Lutter contre la non-assurance.
- Proposer un point d'appui municipal clair et crédible.

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1 Impact environnemental

- Réduction des émissions grâce à des véhicules mieux entretenus.
- Moins de pollution liée aux pannes moteur, fuites, pneus usés.
- Contribution indirecte à la transition : sensibilisation, éco-entretien, écoconduite.

### 3.2 Impact social

- Soutien massif à l'accès à l'emploi.
- Sécurisation des déplacements du quotidien (travail, santé, famille).
- Lutte contre l'exclusion (rouler sans assurance ou CT = risque social).
- Programme d'insertion possible via les garages associatifs.
- Amélioration de la qualité de vie.

### 3.3 Impact économique

- Coût maîtrisé pour la commune (local + subvention).
- Retombées positives : maintien en emploi, soutien au tissu économique local.
- Réduction des coûts sociaux liés à la mobilité contrainte.
- Possibilité de financements via : Fonds Social Européen, Département, Région, Fonds Vert.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

- Identifier un **partenaire** : garage associatif, structure d'insertion, association de mobilité
  - o → Identifier un porteur de projet capable de créer et d'exploiter un garage solidaire sur le territoire (association existante, structure d'insertion, acteur de la mobilité inclusive), et non un garage déjà opérationnel.
- Mettre à disposition un **local** (atelier + parking)
  - o → Mise à disposition d'un site permettant l'implantation du garage solidaire : atelier mécanique, zones de stockage, stationnement des véhicules.
  - o Ce levier conditionne le lancement effectif du projet.
- Lancer un **AMI** si nécessaire pour sélectionner l'opérateur



- → L'AMI permet de formaliser le projet de création du garage solidaire, de sélectionner le porteur le plus pertinent et de cadrer les engagements réciproques.
- Définir les **publics** prioritaires : demandeurs d'emploi, allocataires, travailleurs précaires
  - → Ciblage des bénéficiaires dès la conception du projet afin d'adapter le dimensionnement, les horaires et les services proposés par le garage solidaire.
- Fixer une **tarification sociale** : pièces à prix coûtant, main-d'œuvre modulée
  - → Définition d'un modèle économique soutenable intégrant une tarification solidaire, en cohérence avec les objectifs sociaux poursuivis.
- Organiser des journées de **diagnostic gratuit** (sécurité, pneus, freinage)
  - → Outils de lancement et de visibilité du garage solidaire, permettant de capter les premiers bénéficiaires et de prioriser les interventions.
- Mettre en place un **accompagnement administratif** (assurance, démarches)
  - → Intégration d'un accompagnement global dès l'ouverture du garage solidaire, en lien avec les partenaires sociaux.
- **Communiquer** via CCAS, missions locales, associations
  - → Mobilisation des réseaux locaux pour orienter les publics cibles vers le garage solidaire dès sa mise en service.
- Suivre **l'impact** (nombre de véhicules remis en conformité, emplois retrouvés)
  - → Mise en place d'indicateurs dès l'origine pour piloter le dispositif et démontrer son utilité sociale.

#### 4.2 Conditions de succès

- Un **local** accessible et bien équipé : disposer d'un lieu facilement accessible pour les publics ciblés, adapté à l'activité de garage et correctement équipé, conditionne à la fois la fréquentation, la qualité du service et la sécurité des interventions.
- Un **partenariat** solide avec une structure expérimentée : s'appuyer sur une structure d'insertion ou un garage solidaire déjà expérimenté permet de sécuriser le démarrage, d'éviter les erreurs opérationnelles et de garantir la qualité des prestations dès les premières phases.
- **Tarification** claire, transparente et sociale : une grille tarifaire lisible, adaptée aux capacités financières des bénéficiaires et expliquée en amont, est essentielle pour instaurer la confiance et éviter toute ambiguïté sur la vocation du dispositif.
- **Communication** ciblée via les services sociaux : la mobilisation des CCAS, travailleurs sociaux et structures d'accompagnement permet de toucher efficacement les publics concernés, sans communication grand public excessive qui pourrait brouiller le positionnement du service.
- Mobilisation des **acteurs de l'emploi** : l'implication de France Travail, des missions locales et des entreprises locales renforce l'articulation entre mobilité et accès à l'emploi, et facilite l'inscription du dispositif dans des parcours professionnels concrets.



## 4.3 Freins éventuels et leviers

### *Frein 1 : Crain de stigmatisation du dispositif*

- Le risque est que le garage solidaire soit perçu comme une aide sociale réservée à un public marginalisé, limitant son attractivité et son acceptabilité.
- *Levier* : positionner clairement le service comme un outil d'insertion et de sécurité routière, centré sur l'accès à l'emploi et la fiabilité des déplacements, et non comme une aide sociale caritative.

### *Frein 2 : Difficulté à financer les premiers équipements*

- L'investissement initial (outillage, mise aux normes, équipements de base) peut constituer un frein au lancement.
- *Levier* : mobiliser des financements d'amorçage existants (Fonds Vert, Région, Département), et compléter par des fondations, mécénat d'entreprise ou partenariats privés, afin de limiter l'effort financier direct de la commune.

### *Frein 3 : Manque de fréquentation lors de la phase de démarrage*

- Un dispositif nouveau peut peiner à trouver son public dans les premiers mois, faute de visibilité ou de relais.
- *Levier* : organiser des opérations ciblées de type "diagnostic gratuit" et s'appuyer sur les relais existants (CCAS, missions locales, structures d'insertion) pour orienter les publics concernés dès le lancement.

### *Frein 4 : Manque d'expertise municipale sur l'entretien automobile*

- Les collectivités ne disposent généralement ni des compétences techniques ni des ressources pour exploiter un garage.
- *Levier* : confier l'exploitation à un acteur spécialisé (association, garage solidaire, structure d'insertion), la commune conservant un rôle de partenaire, de facilitateur et de pilote stratégique.

## 4.4 Exemples et inspirations

### *Solidarauto : un réseau national structuré de garages solidaires*

Solidarauto<sup>25</sup> est un réseau associatif national de garages solidaires, structuré autour d'une fédération loi 1901. La démarche est initiée en 2014, avec le dépôt de la marque par le Secours Catholique, puis formalisée en 2015 par la construction d'un projet de réseau commun. La fédération Solidarauto, réseau de garages solidaires est officiellement créée en 2017, afin d'animer, structurer et accompagner les garages membres.

Cette initiative montre à quel point l'entretien automobile solidaire n'est pas une action ponctuelle de réparation, mais un levier structurant de mobilité inclusive, dès lors qu'il est porté par une organisation outillée, reconnue et inscrite dans le temps.

Le réseau repose en effet sur un modèle éprouvé de mobilité solidaire, combinant entretien et réparation de véhicules à tarifs adaptés, remise en état de véhicules issus du don, et

---

<sup>25</sup> : [Le réseau Solidarauto](#)



accompagnement de publics en situation de fragilité économique ou professionnelle. Les garages Solidarauto travaillent en lien étroit avec les acteurs sociaux locaux (CCAS, missions locales, structures d'insertion, associations), afin de répondre à un enjeu clé : permettre le maintien ou le retour à l'emploi lorsque la voiture est une condition indispensable de mobilité.

Au-delà du service rendu, Solidarauto se distingue par un haut niveau de structuration : charte commune, cadre éthique partagé, outillage mutualisé et animation nationale du réseau. Cette organisation permet une montée en qualité progressive des garages membres et favorise la diffusion de pratiques communes (ateliers pédagogiques, accompagnement à l'entretien du véhicule, sensibilisation aux coûts réels de l'automobile).

Pour Bleu Blanc Move, l'intérêt de cet exemple est double :

- Il montre qu'un garage solidaire peut s'inscrire dans la durée, au-delà d'initiatives isolées,
- Et qu'un réseau national structuré peut servir de support à des déclinaisons locales, y compris en milieu urbain dense, en lien avec les collectivités.

#### *Garage Solidaire de Sambre-Avesnois (Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val-de-Sambre) : un outil de mobilité inclusive dans un territoire très dépendant de la voiture*

Implanté dans un territoire où la voiture est largement indispensable aux déplacements du quotidien, le *Garage Solidaire de Sambre-Avesnois*<sup>26</sup> propose une offre complète de mobilité solidaire à destination de publics en situation de fragilité économique ou sociale. Les bénéficiaires sont orientés par les acteurs locaux de l'accompagnement social et de l'emploi.

Le garage assure des prestations d'entretien et de réparation à prix réduits, complétées par une vente solidaire de véhicules et par des ateliers d'apprentissage visant à améliorer l'autonomie des usagers dans l'entretien courant de leur voiture. L'objectif est de sécuriser l'usage du véhicule, de limiter les coûts imprévus et de prévenir les situations de rupture de mobilité.

Le dispositif intègre également une dimension d'insertion, en accueillant des personnes en parcours d'accompagnement et en développant des compétences techniques. Il constitue ainsi un outil opérationnel de lutte contre l'exclusion, adapté aux réalités d'un territoire peu dense et fortement dépendant de l'automobile.

#### *Barrow Community Garage<sup>27</sup> (Angleterre) : un garage “community interest company” au service de la communauté*

*Barrow Community Garage* est un garage implanté à Barrow-in-Furness (Cumbria, Angleterre) qui fonctionne sous le statut de Community Interest Company (CIC), une forme juridique britannique explicitement orientée vers l'intérêt collectif. Le garage se présente comme une structure “au service des habitants, pas du profit”, avec un modèle où l'activité de réparation et d'entretien contribue à financer des actions utiles à la communauté, dont des opportunités de formation.

Sur le plan opérationnel, *Barrow Community Garage* propose des prestations classiques de garage (entretien et réparations, diagnostics, freins, pneus, échappement, préparation au Ministry of Transport test (nom du contrôle technique au Royaume-Uni), maintenance générale). La logique “solidaire” n'est pas formulée comme une gratuité systématique, mais comme un positionnement communautaire : transparence, accessibilité, et réinvestissement au service d'objectifs sociaux locaux.

---

<sup>26</sup> : [Garage Solidaire Sambre Avesnois Thiérache](#)

<sup>27</sup> : [Barrow Community Garage](#)



On voit ici qu'un garage communautaire peut fonctionner comme un outil de politique locale de mobilité, sans que la collectivité n'ait à en assurer directement l'exploitation. Le modèle de Community Interest Company (CIC) permet à une structure indépendante de porter l'activité opérationnelle, tout en offrant à la commune des leviers d'appui clairs et limités : mise à disposition ou mobilisation de foncier, soutien au démarrage, orientation des publics via les services sociaux, et intégration dans les stratégies locales de mobilité et d'insertion.

Avec ce type de montage, la collectivité agit ainsi comme facilitateur et partenaire, plutôt que comme gestionnaire direct, en s'appuyant sur un acteur à but communautaire ancré localement.

#### *Car Help Program, un dispositif partenarial d'entretien automobile solidaire*

Le *Car Help Program*<sup>28</sup>, basé à Toronto, est une organisation à but non lucratif qui vise à permettre à des ménages à faibles revenus de maintenir un véhicule sûr et conforme, lorsque la voiture constitue une condition indispensable d'accès à l'emploi, à la formation ou aux services essentiels. Le programme s'adresse à des publics orientés par des services sociaux et partenaires associatifs, sur des critères de ressources et de besoin de mobilité.

Le dispositif repose sur une offre structurée et ciblée : diagnostics gratuits, prise en charge de réparations essentielles liées à la sécurité, accompagnement financier ponctuel, et ateliers d'auto-entretien destinés à renforcer l'autonomie des bénéficiaires et à limiter les coûts futurs. L'objectif n'est pas d'encourager l'usage de la voiture, mais de sécuriser une mobilité contrainte, souvent incontournable dans des contextes où les alternatives sont limitées.

Pour une collectivité, l'intérêt de cet exemple réside dans le rôle clairement délimité qu'elle peut jouer. La commune ou l'intercommunalité n'exploite pas le service : elle agit comme partenaire et facilitateur, en orientant les publics via ses services sociaux, en apportant un soutien financier ou logistique, et en intégrant ce type de dispositif dans une politique plus large de mobilité inclusive et d'accès à l'emploi. Le portage opérationnel reste assuré par une structure spécialisée, indépendante, dotée d'une expertise métier.

## 4.5 Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

### *Acteurs à mobiliser*

- Services municipaux (mobilité, solidarité, emploi) : coordination de la démarche, articulation avec les politiques locales de mobilité, d'insertion et d'accès à l'emploi, identification des publics cibles et des besoins prioritaires du territoire.
- *Centre communal d'action sociale (CCAS)* : orientation des bénéficiaires, évaluation des situations individuelles, articulation avec les dispositifs d'aide existants et suivi social des publics accompagnés.
- *Associations de mobilité et garages solidaires* : portage opérationnel des activités d'entretien, de réparation et d'accompagnement, mise en œuvre des ateliers pédagogiques et expertise terrain sur les besoins réels des usagers.
- *Structures d'insertion* : accueil et accompagnement de personnes en parcours d'insertion, développement de compétences techniques et professionnelles, articulation avec les parcours d'emploi.

---

<sup>28</sup> : [Who We Are](#), Car Help Canada



- *Missions locales, France Travail* : identification et orientation des publics pour lesquels la mobilité constitue un frein à l'accès ou au maintien dans l'emploi, suivi des parcours professionnels.
- *Partenaires privés (assureurs, fondations, mécénat)* : soutien financier ou en nature, appui au démarrage ou à la montée en charge des dispositifs, contribution à la pérennité économique des initiatives.

#### *Moyens nécessaires*

- *Mise à disposition de locaux (le cas échéant)* : la commune ou l'intercommunalité peut contribuer en mettant à disposition un local ou un atelier (bâtiment existant, friche, local d'activité), ou en facilitant l'accès à un site adapté. L'objectif est de réduire la barrière d'entrée foncière, sans nécessairement investir dans une construction nouvelle.
- *Soutien à l'équipement et à l'amorçage* : la collectivité peut intervenir ponctuellement pour accompagner l'équipement initial (outillage de base, mise aux normes), via des subventions d'investissement ou des aides ciblées. L'achat et la gestion courante de l'outillage relèvent ensuite du porteur associatif ou du partenaire opérateur.
- *Appui financier au fonctionnement* : la commune n'exploite pas le garage, mais peut apporter un soutien financier encadré (convention, subvention annuelle, participation à des actions spécifiques), en complément des recettes d'activité et des financements privés ou associatifs.
- *Mobilisation et orientation des publics* : les moyens mobilisés sont principalement organisationnels : coordination des services municipaux, du CCAS et des partenaires de l'emploi pour orienter les publics vers le dispositif et en assurer le suivi social.
- *Intégration dans les politiques locales* : la collectivité consacre du temps et des ressources à l'articulation du dispositif avec les politiques locales de mobilité, d'insertion et d'accès à l'emploi, afin d'éviter les doublons et de renforcer l'efficacité globale.
- *Suivi et pilotage léger* : la commune assure un pilotage non opérationnel dont la définition d'objectifs, le suivi d'indicateurs simples (bénéficiaires, usages, parcours), une évaluation régulière, sans se substituer au porteur du projet.

#### 4.6 Indicateurs clés

##### *Indicateurs d'usage et impact social :*

- Nombre de véhicules remis en conformité.
- Nombre d'habitants accompagnés.
- Nombre de reprises d'emploi facilitées.

##### *Indicateurs de sécurité :*

- Contrôles techniques réussis.
- Réduction des pannes critiques.

##### *Indicateurs d'impact économique :*

- Coût moyen des réparations vs prix marché.
- Budget évité pour les usagers.



*Indicateurs d'impact environnemental :*

- Surconsommation évitée.
- Réductions d'émissions liées à l'entretien.



## #11. Une maison-atelier des mobilités actives

### **En résumé**

La **maison-atelier des mobilités actives** est un dispositif communal visant à **faciliter l'accès, le passage à la pratique et la continuité d'usage** des mobilités actives (vélos, trottinettes et autres engins électriques de déplacement personnel), en s'appuyant sur un **tissu associatif de proximité**.

La commune ne se substitue pas aux acteurs de terrain. Elle crée les conditions permettant à une ou plusieurs associations d'opérer, au quotidien, un **lieu physique identifié** dédié à la réparation, à l'entretien, à l'auto-réparation et à l'accompagnement à la pratique. Ce lieu constitue à la fois un service concret pour les usagers et un **signal de confiance** adressé aux habitants qui hésitent à franchir le pas vers les mobilités actives.

En rendant visibles et accessibles les solutions de maintenance, de conseil et d'apprentissage, la Maison-atelier agit **en amont et en aval de la pratique** : elle réduit le risque perçu par les intentionnistes tout en sécurisant les usages dans la durée. Elle renforce ainsi l'efficacité des infrastructures existantes et des aides à l'achat, sans investissement lourd supplémentaire.

Frugale, adaptable et facilement articulable avec des dispositifs existants (Maisons de la mobilité, politiques sociales ou de transition écologique), la Maison-atelier des mobilités actives constitue un **levier opérationnel à fort impact**, pertinent à l'échelle communale pour accompagner une transition vers des mobilités plus sobres, accessibles et socialement acceptées.

**Type de communes** : Grandes villes et métropoles ; Territoires moins denses et ruraux

**Impact attendu** : Réduction des émissions et de la pollution ; amélioration de l'inclusion ; amélioration de la qualité de vie ; accès aux services

**Niveau d'effort pour la commune** : Modéré (création d'un cadre / partenariat associatif ; mise à disposition / soutien à un local ; subvention de fonctionnement et un peu d'outillage, sans infrastructure lourde ni engagement irréversible.

**Durée de mise en œuvre** : Assez rapide (entre 6 et 12 mois)

### **Ratio coût / impact**

La **Maison-atelier des mobilités actives** présente un **ratio coût / bénéfice favorable** pour une collectivité, dès lors qu'elle accepte un principe simple : investir dans la **sécurisation des usages** plutôt que dans la seule incitation ou l'équipement.

Côté coûts, le dispositif repose sur des dépenses de fonctionnement assumées, principalement, la mise à disposition ou le soutien à un local, une subvention de fonctionnement aux associations opératrices (salariés, animation, ouverture régulière), un investissement initial limité en outillage, la compensation partielle d'une tarification sociale, un effort modéré de communication locale. Ces coûts restent maîtrisables, modulables et réversibles, sans infrastructure lourde ni engagement financier irréversible. Ils peuvent être ajustés dans le temps en fonction de la fréquentation et des résultats observés.

Côté bénéfices, la Maison-atelier agit sur plusieurs leviers à fort rendement : elle **réduit le risque perçu** par les intentionnistes et facilite le passage à la pratique, elle **limite l'abandon précoce** des mobilités actives en sécurisant l'entretien et la fiabilité des équipements, elle **prolonge la durée de vie** des vélos, trottinettes et EDPM, y compris ceux ayant bénéficié d'aides publiques, elle **maximise l'usage** des infrastructures existantes, sans investissement supplémentaire et elle renforce l'**acceptabilité sociale** des politiques de mobilité en apportant des solutions concrètes du quotidien.

En somme et comparée à des actions plus coûteuses ou plus visibles mais peu suivies d'effets durables, la Maison-atelier constitue un **investissement de fonctionnement stratégique**, à faible risque financier et à impact cumulatif dans le temps. Son bénéfice ne repose pas sur un effet ponctuel, mais sur la création d'un **écosystème local** de confiance, condition indispensable pour que les mobilités actives deviennent une option crédible, choisie et maintenue dans la durée.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La **maison-atelier des mobilités actives** est un dispositif communal visant à **structurer et pérenniser une offre locale de réparation, d'entretien et d'accompagnement à l'usage** des mobilités actives, en s'appuyant sur un **tissu associatif de proximité**.



La commune n'opère pas directement les services. Son rôle est de **créer un cadre favorable** à l'émergence et au fonctionnement d'ateliers associatifs, en facilitant l'accès à un **lieu physique identifié**, en apportant un soutien financier et logistique adapté, et en assurant la visibilité du dispositif.

Le statut du lieu (local communal, mise à disposition d'un espace existant, tiers-lieu associatif, occupation temporaire) est volontairement **non normé**, afin de s'adapter aux réalités locales et aux opportunités existantes.

Au quotidien, l'activité est **assurée par une ou plusieurs associations**, qui prennent en charge :

- La réparation et l'entretien courant des vélos, trottinettes et autres engins électriques de déplacement personnel,
- Des ateliers d'auto-réparation et de réemploi,
- L'accompagnement à la pratique (réglages, sécurité, remise en selle),
- Un appui destiné à lever les freins techniques, physiques ou psychologiques à l'usage des mobilités actives.

La Maison-atelier est conçue comme un **lieu de proximité, accessible et identifiable**, permettant aux habitants de gagner en autonomie, de prolonger la durée de vie de leurs équipements et de sécuriser leur pratique dans le temps.

En complément du site principal, le dispositif peut intégrer des **ateliers délocalisés** (quartiers, périphérie, événements locaux), afin de toucher des publics éloignés ou peu familiers de ces pratiques et d'éviter un recentrage sur les seuls usagers déjà convaincus.

La tarification des services repose sur un principe de **sobriété et d'accessibilité**, combinant participation des usagers, tarification sociale le cas échéant, et soutien public, de manière à garantir à la fois l'impact du dispositif et son caractère frugal pour la collectivité.

## 1.2. Mise en situation

### *Person 1 - Nadia, 47 ans, active, périurbain proche*

Nadia habite dans un quartier pavillonnaire à 6 km du centre. Elle possède un vélo à assistance électrique acheté il y a trois ans, qu'elle utilise de manière irrégulière pour des trajets de proximité. Depuis quelques mois, elle l'utilise de moins en moins : les freins sont mal réglés, la batterie semble perdre en autonomie, et elle n'est plus très à l'aise avec l'équipement.

Faute de solution simple et de confiance dans les réparateurs privés (coûts perçus comme élevés, délais, manque de conseils), le vélo reste au garage et la voiture redevient le réflexe par défaut, y compris pour des trajets courts.

Grâce à la maison-atelier des mobilités actives, Nadia peut se rendre dans un lieu de proximité, identifié et accessible. Une association l'aide à diagnostiquer les problèmes, à effectuer les réparations courantes et à vérifier les réglages. Elle bénéficie également de conseils d'usage et de sécurité, qui restaurent sa confiance.

Le vélo redevient fonctionnel et fiable, et Nadia reprend progressivement une pratique régulière pour ses déplacements du quotidien



Source : Tom Conway (Unsplash)

#### *Persona 2 : Jean-Pierre, 67 ans, retraité, centre-bourg*

Jean-Pierre habite en centre-bourg. Il se déplace principalement à pied, mais a récemment acquis une trottinette électrique pour des trajets un peu plus longs (courses, rendez-vous médicaux). Il apprécie la solution, mais se sent peu à l'aise avec l'engin : freinage, visibilité, entretien, recharge. Il craint la panne ou l'accident et n'ose pas toujours l'utiliser.

Lors d'un atelier délocalisé organisé par la maison-atelier des mobilités actives dans son quartier, Jean-Pierre découvre qu'il peut faire vérifier son équipement, apprendre les gestes de base et poser ses questions sans jugement. L'association l'accompagne sur la prise en main, les règles de sécurité et l'entretien courant.

Rassuré, il intègre progressivement la trottinette dans ses déplacements réguliers, gagne en autonomie et limite son recours à la voiture ou aux sollicitations de proches.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans de nombreux territoires, le frein principal au développement des mobilités actives ne réside plus seulement dans l'absence d'infrastructures ou dans le coût d'acquisition des équipements, mais dans le **sentiment d'incertitude** qui entoure leur usage au quotidien.

Pour une large part des habitants, franchir le pas vers le vélo, la trottinette ou un autre engin de déplacement personnel suppose de répondre à des questions très concrètes : Que se passe-t-il en cas de panne ? Où faire réparer ? Combien cela coûte-t-il ? À qui s'adresser ? Suis-je capable de gérer l'entretien courant ?

En l'absence de réponses visibles et rassurantes, la mobilité active est perçue comme **fragile, risquée ou contraignante**, en particulier par les publics peu expérimentés, les personnes âgées ou les ménages modestes.



Ce déficit de lisibilité et de sécurité perçue agit **en amont de la pratique**. Il freine les intentionnistes, c'est-à-dire les personnes qui pourraient basculer vers les mobilités actives mais n'osent pas le faire, faute de garantie sur l'accompagnement et la fiabilité dans la durée. À cela s'ajoutent, pour les usagers déjà équipés, des difficultés très concrètes d'entretien et de maintenance, qui conduisent fréquemment à l'abandon rapide de la pratique dès les premiers incidents techniques.

Ainsi, l'absence d'un **écosystème local de confiance**, visible et accessible, produit un double effet négatif :

- Elle limite l'entrée dans la pratique,
- Et elle fragilise la continuité d'usage chez les pratiquants existants.

Cet angle mort réduit fortement l'efficacité des politiques publiques de mobilité : aides à l'achat sans sécurisation de l'usage, infrastructures sous-exploitées, et maintien d'une dépendance élevée à la voiture pour des trajets pourtant compatibles avec des alternatives actives.

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La maison-atelier des mobilités actives répond à ce problème en jouant un rôle central de **signal collectif et de sécurisation de la pratique**, avant même le passage à l'acte. En rendant visible l'existence d'un lieu identifié, opéré par des associations, où l'on peut réparer, entretenir, apprendre et être accompagné, la commune envoie un message clair aux habitants : **les mobilités actives sont soutenues dans la durée**, et non laissées à la seule responsabilité individuelle :

- Pour les intentionnistes, le dispositif réduit fortement le risque perçu : il transforme une décision incertaine en choix réversible, accompagné et soutenu localement.
- Pour les usagers déjà engagés, il stabilise les pratiques en facilitant l'entretien, en réduisant les coûts et en renforçant la confiance. Grâce à une tarification accessible, incluant des modalités sociales adaptées, et à la possibilité d'ateliers délocalisés, la maison-atelier élargit réellement les publics touchés et évite un effet de sélection par le capital économique ou technique.
- Pour la collectivité, il s'agit d'un **levier frugal mais structurant**, qui augmente mécaniquement le rendement des investissements existants (infrastructures, aides à l'achat) en agissant sur un facteur clé et trop souvent négligé : la **confiance dans la capacité à pratiquer au quotidien**

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

La maison-atelier des mobilités actives contribue à la réduction des émissions et des nuisances locales de manière indirecte mais structurelle, en **sécurisant l'entrée et le maintien dans la pratique** des mobilités actives.

En renforçant la fiabilité perçue des vélos, trottinettes et autres engins, le dispositif favorise :

- Le passage à l'acte des intentionnistes,
- La substitution durable de trajets courts aujourd'hui réalisés en voiture,



- Et la continuité des usages dans le temps, condition indispensable à un impact environnemental réel.

Par ailleurs, l'accent mis sur la **réparation, l'entretien et le réemploi** permet de prolonger la durée de vie des équipements, de limiter les achats prématurés et de réduire l'empreinte environnementale associée à la fabrication de nouveaux matériels, en particulier pour les équipements électriques.

L'impact environnemental du dispositif ne repose donc pas sur un effet d'annonce, mais sur un **effet cumulatif**, diffus et durable, qui renforce l'efficacité des politiques existantes

### 3.2. Impact social

La maison-atelier agit comme un **outil d'inclusion par la pratique**, en rendant les mobilités actives plus accessibles à des publics aujourd'hui éloignés : personnes âgées, ménages modestes, habitants des quartiers périphériques ou des communes peu denses.

Grâce à une **tarification adaptée**, à l'accompagnement humain et à la possibilité d'ateliers délocalisés, le dispositif limite les barrières économiques, techniques et symboliques. Il contribue à réduire les inégalités d'accès à des modes de déplacement autonomes, peu coûteux et bénéfiques pour la santé.

Sur le plan territorial, la proposition est **hautement adaptable**. Elle peut :

- S'implanter dans une commune dépourvue de services existants,
- Ou venir **compléter une maison de la mobilité déjà en place**, en se concentrant spécifiquement sur les fonctions d'atelier, souvent absentes ou sous-dimensionnées dans ces structures.

Dans ce second cas, la maison-atelier ne crée pas de redondance : elle renforce le maillon opérationnel du parcours usager, là où les maisons de la mobilité sont le plus souvent orientées vers l'information, l'orientation ou la sensibilisation.

### 3.3. Impact économique

La maison-atelier des mobilités actives repose sur un choix assumé de la collectivité : **soutenir financièrement des associations locales** afin de garantir l'existence et la qualité d'un service de proximité, opéré au quotidien.

Ce soutien n'est pas marginal. Il concerne :

- La mise à disposition ou la prise en charge partielle d'un **local**,
- L'investissement initial en **outillage**,
- Une **subvention de fonctionnement** permettant de sécuriser l'activité associative et d'assurer des horaires réguliers,
- Et, le cas échéant, la compensation d'une **tarification sociale** destinée aux publics les plus fragiles.

Ce modèle implique un coût budgétaire réel, mais maîtrisé, sans infrastructure lourde ni charges irréversibles. Il permet à la collectivité de **transformer une dépense de fonctionnement en levier d'impact**, en s'appuyant sur des acteurs capables d'agir avec souplesse, proximité et efficacité.



Comparé à des politiques centrées uniquement sur l'investissement (aménagements, équipements) ou sur des aides à l'achat sans accompagnement, le soutien à une maison-atelier génère un **rendement élevé de l'argent public** :

- En prolongeant la durée de vie des équipements subventionnés,
- En évitant des abandons précoces de la pratique,
- En maximisant l'usage des infrastructures existantes.

En articulation avec une maison de la mobilité existante, la mutualisation des espaces, des équipes ou de la communication permet de **limiter les coûts supplémentaires** et d'améliorer la cohérence globale de l'action publique, sans multiplier les dispositifs.

La maison-atelier constitue ainsi un **investissement de fonctionnement stratégique** : modeste au regard des politiques de mobilité classiques, mais décisif pour ancrer durablement les pratiques et sécuriser les choix des habitants.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La mise en œuvre de la maison-atelier des mobilités actives repose sur une logique simple : la collectivité crée le cadre, les associations opèrent.

Dans un premier temps, la commune identifie et mobilise les **acteurs associatifs existants** (ateliers vélo, structures de réemploi, associations d'éducation à la mobilité, tiers-lieux), ou accompagne l'émergence d'une nouvelle structure lorsque le tissu local est insuffisant.

La collectivité définit ensuite un **cadre de partenariat souple**, qui peut prendre différentes formes selon le contexte local :

- Mise à disposition d'un local (ou soutien à un lieu existant),
- Subvention de fonctionnement,
- Convention d'objectifs précisant les services rendus, les publics visés et les modalités de suivi.

Le lieu constitue un **point d'ancrage physique**, identifiable par les habitants. Il accueille les activités de réparation, d'entretien, d'auto-réparation et d'accompagnement à la pratique pour les vélos, trottinettes et autres engins électriques de déplacement personnel.

En complément, des **ateliers délocalisés** peuvent être organisés de manière régulière dans les quartiers, en périphérie ou lors d'événements locaux, afin d'élargir les publics touchés et de renforcer la visibilité du dispositif.

### 4.2 Conditions de succès

La réussite du dispositif repose moins sur son format que sur quelques conditions clés.

- **Un rôle clairement assumé par la collectivité.** La commune doit se positionner comme facilitatrice et garante du cadre, sans chercher à opérer directement les services. La clarté des rôles avec les associations est essentielle pour éviter les malentendus et l'essoufflement.
- **Un soutien financier suffisant et lisible.** Le fonctionnement quotidien d'un atelier nécessite des ressources stables. Un sous-financement chronique fragilise les



associations et dégrade la qualité du service. La frugalité ne doit pas se faire au détriment de la fiabilité.

- **Une accessibilité réelle pour tous les publics.** La tarification doit rester abordable et intégrer des modalités sociales (gratuité ciblée, tarifs réduits, prix libre encadré), afin d'éviter un effet de sélection par le revenu ou par le niveau de compétence.
- **Un ancrage territorial fort.** La maison-atelier doit être visible, identifiable et intégrée dans les réseaux locaux (quartiers, écoles, associations, commerces). Les ateliers délocalisés renforcent cet ancrage et évitent un recentrage sur les seuls usagers déjà convaincus.
- **Une articulation intelligente avec l'existant.** Lorsque des dispositifs de mobilité existent déjà, la maison-atelier doit se positionner comme un **maillon manquant**, centré sur l'opérationnel et la pratique, et non comme une structure concurrente ou redondante

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1 : crainte d'une charge financière durable pour la commune*

- Le soutien à une structure associative peut être perçu comme un engagement budgétaire lourd.
- *Levier* : cadrer le dispositif par des conventions d'objectifs, une montée en charge progressive et une évaluation régulière des usages et de l'impact.

##### *Frein 2 : faiblesse ou absence du tissu associatif local*

- Certaines communes ne disposent pas d'acteurs immédiatement opérationnels.
- *Levier* : accompagner l'émergence (appui au démarrage, mutualisation avec un territoire voisin, partenariats avec des réseaux existants).

##### *Frein 3 : risque de fréquentation limitée aux publics déjà convaincus*

- Un atelier mal positionné peut devenir un entre-soi.
- *Levier* : actions hors-les-murs, communication ciblée vers les intentionnistes, tarification sociale, partenariats avec des relais locaux (centres sociaux, bailleurs, établissements scolaires).

##### *Frein 4 : confusion des rôles entre collectivité et associations*

- Une implication trop forte de la commune dans l'opérationnel peut brouiller les responsabilités.
- *Levier* : formalisation claire des rôles dès le départ, pilotage par objectifs et indicateurs plutôt que par micro-gestion

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *La Maison du Vélo de Plaine Commune (Seine-Saint-Denis, France)*

Sur le territoire de Plaine Commune, la Maison du Vélo<sup>29</sup> s'inscrit dans une politique volontariste de développement des mobilités actives, avec une forte dimension sociale. Le dispositif s'appuie

---

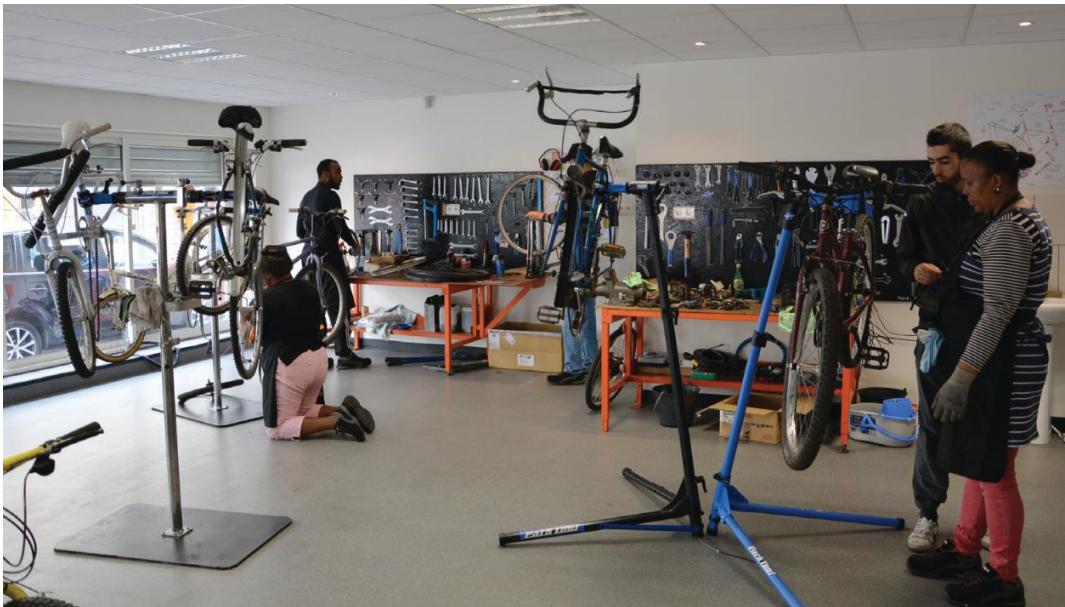
<sup>29</sup> : [La maison du vélo de plaine Commune / Solicycle, atelier Vélo solidaire](#)



sur des acteurs associatifs (notamment [SoliCycle](#)) pour proposer des services de réparation, de réemploi, d'accompagnement à la pratique et de formation.

La collectivité joue un rôle de facilitateur : mise à disposition de locaux, soutien financier, articulation avec la stratégie mobilité du territoire. Les associations assurent l'opérationnel au quotidien, en lien avec les habitants et les acteurs locaux.

Ce modèle illustre la capacité d'une collectivité à **structurer une offre pérenne**, sans opérer directement les services, tout en intégrant des enjeux d'inclusion sociale, de réemploi et d'autonomie des usagers.



Source : [La maison du vélo de plaine Commune / Solicycle, atelier Vélo solidaire](#)

#### *L'Atelier vélo coopératif de Cycles Manivelles (France)*

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.

Ce type de structure montre qu'un atelier n'est pas uniquement un service technique, mais aussi un **outil d'appropriation et de montée en compétence**, qui renforce la confiance des usagers et la durabilité des pratiques.

Ce modèle est particulièrement inspirant pour les communes souhaitant développer un dispositif **frugal**, fortement ancré localement, et complémentaire des politiques cyclables classiques



Source : [Cycles Manivelles](#)

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- **La commune (ou l'intercommunalité).** La collectivité joue un rôle de **pilotage et de facilitateur**, sans intervenir dans l'opérationnel quotidien. Elle est responsable de :
  - La définition des objectifs du dispositif (publics visés, périmètre des services, articulation avec la stratégie mobilité),
  - La mise à disposition ou l'identification d'un lieu adapté,
  - Le soutien financier et logistique aux associations opératrices,
  - La coordination avec les dispositifs existants (services municipaux, acteurs sociaux),
  - L'évaluation du dispositif à partir d'indicateurs simples et partagés.
- **Les associations opératrices.** Acteurs centraux du dispositif, elles assurent l'exploitation quotidienne de la maison-atelier :
  - Réparation et entretien des vélos, trottinettes et autres engins électriques de déplacement personnel,
  - Animation des ateliers d'auto-réparation et de réemploi,
  - Accompagnement à la pratique (prise en main, sécurité, remise en selle),
  - Accueil des publics, y compris les publics éloignés des pratiques de mobilité active.

Leur ancrage local, leur expertise technique et leur capacité d'accompagnement humain conditionnent directement la qualité et l'impact du dispositif.
- **Les acteurs de l'écosystème local.** Selon le contexte, plusieurs partenaires peuvent être associés :
  - Maisons de la mobilité existantes (information, orientation des publics),
  - Centres sociaux, bailleurs, établissements scolaires ou acteurs de l'insertion (relais vers les publics cibles),
  - Commerçants et réparateurs privés (complémentarité, orientation vers des réparations plus lourdes),
  - Associations de quartier ou de cyclistes (animation, mobilisation locale).



### *Moyens nécessaires*

- **Un lieu physique identifié.** Un local accessible, visible et adapté aux différents usages d'atelier (réparation, stockage, accueil du public). Son statut est volontairement souple : local communal, mise à disposition d'un espace existant, tiers-lieu associatif, occupation temporaire.
- **Des moyens matériels**
  - Outilage de base et spécifique pour la réparation et l'entretien,
  - Stock de pièces courantes, en partie issu du réemploi,
  - Équipements de sécurité et de signalisation.
- **Des moyens humains**
  - Salariés associatifs et/ou bénévoles formés,
  - Capacité d'accueil suffisante pour assurer des horaires réguliers et fiables,
  - Temps dédié à l'animation, à l'accompagnement et aux ateliers délocalisés.
- **Un budget de fonctionnement maîtrisé.** Le budget est principalement consacré :
  - Aux subventions de fonctionnement des associations opératrices
  - Aux charges liées au local (loyer, fluides, assurances),
  - A la compensation d'une tarification sociale,
  - A un minimum de communication locale.

Les montants restent limités au regard d'autres politiques de mobilité, mais doivent être suffisants pour garantir la stabilité et la qualité du service.
- **Des outils de pilotage simples**
  - Convention d'objectifs avec les associations,
  - Suivi régulier des usages et des publics,
  - Évaluation annuelle permettant d'ajuster le dispositif.

### 4.6. Indicateurs à considérer

#### *Indicateurs d'activité et d'accès*

- Nombre de passages à la maison-atelier (mensuel / annuel)
- Nombre d'équipements pris en charge (vélos, trottinettes, autres EDPM)
- Nombre d'ateliers organisés (réparation, auto-réparation, remise en selle)
- Amplitude et régularité des horaires d'ouverture
- Nombre d'ateliers délocalisés réalisés

#### *Indicateurs de publics et d'inclusion*

- Profil des usagers (âge, type de territoire, statut – données simples et déclaratives)
- Part des bénéficiaires relevant d'une tarification sociale
- Part de primo-usagers des mobilités actives parmi les bénéficiaires
- Part des usagers orientés via des relais locaux (centres sociaux, écoles, bailleurs)

#### *Indicateurs d'appropriation et de continuité d'usage*

- Taux de satisfaction des usagers
- Part des usagers déclarant se sentir plus autonomes pour l'entretien de leur équipement



- Part des usagers déclarant une augmentation ou une reprise de l'usage régulier
- Part des intentionnistes déclarant avoir franchi le pas après passage à la Maison-atelier

*Indicateurs d'impact pour la collectivité*

- Estimation du nombre de trajets motorisés évités (déclaratif)
- Taux de réutilisation et de réemploi des équipements et pièces
- Coût annuel du dispositif rapporté au nombre d'usagers accompagnés
- Niveau d'articulation avec les dispositifs existants (Maison de la mobilité, aides à l'achat)



## #12. Des parcours accessibles pour tous, vérifiés en temps réel

### **En résumé**

Garantir aux personnes à mobilité réduite — permanente ou temporaire — la possibilité de se déplacer **sans rupture de continuité**, grâce à une information fiable sur les parcours et les lieux réellement accessibles, sans attendre des transformations lourdes de l'espace public.

### **En tant que citoyen et usager, ce que j'y gagne**

- **De la confiance dans mes déplacements.** Je peux préparer mes trajets et me déplacer sans crainte de me retrouver bloqué par un obstacle imprévu (escaliers, trottoirs impraticables, accès impossible).
- **Plus d'autonomie au quotidien.** Je dépend moins de l'aide d'un proche ou d'un tiers pour me déplacer, que ce soit à pied, en fauteuil ou avec un autre mode adapté.
- **Moins de stress et de renoncements.** Les déplacements du quotidien (courses, rendez-vous, démarches, loisirs) deviennent plus simples et plus sereins, y compris sur de courtes distances.
- **Une ville plus lisible et plus accueillante.** Les lieux et parcours accessibles sont clairement identifiés, ce qui facilite l'accès aux commerces, aux services et aux équipements publics.

### **Pour la collectivité**

- Une action **rapide à déployer**, à coût maîtrisé, sans travaux lourds.
- Une amélioration concrète de l'**accessibilité réelle** et de l'inclusion.
- Un outil pour **identifier les points de rupture** et orienter les priorités futures.
- Un signal fort en faveur d'une mobilité plus **humaine et pragmatique**.

C'est un **levier simple et opérationnel** pour améliorer immédiatement la qualité de vie et l'autonomie dans les déplacements du quotidien.

**Type de communes :** Grandes villes et métropoles ; villes moyennes et périurbaines

**Impact attendu :** Amélioration de l'inclusion, accès aux services, amélioration de la qualité de vie, développement du tourisme accessible

**Niveau d'effort pour la commune :** Modéré (choix et pilotage d'un outil numérique ; collecte, fiabilisation et mise à jour des données d'accessibilité ; coordination des services et des acteurs locaux, sans travaux ni infrastructure lourd)

**Durée de mise en œuvre :** Rapide (entre 3 et 6 mois)

### **Ratio coût / impact**

La proposition présente un ratio coût-impact favorable parce qu'elle améliore, à coût maîtrisé, un **service de mobilité concret** : la capacité réelle de se déplacer sans rupture de parcours, au quotidien, pour une partie significative de la population. Pour la collectivité, l'enjeu n'est pas seulement d'éviter des investissements lourds, mais de **garantir l'accessibilité effective** des services, des commerces, des équipements publics et des parcours touristiques — et donc de renforcer l'inclusion, la qualité de vie et l'attractivité du territoire. En rendant l'information fiable et en réduisant les situations de blocage, le dispositif produit des effets immédiats sur l'autonomie des habitants et la satisfaction des visiteurs, tout en orientant plus efficacement les priorités d'aménagement là où les ruptures sont les plus pénalisantes. Autrement dit, il s'agit d'un levier pragmatique : **améliorer fortement l'usage et l'expérience**, sans attendre des transformations lourdes de l'espace public.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à **sécuriser et fiabiliser les déplacements urbains** des personnes en situation de mobilité contrainte (handicap permanent ou temporaire, personnes âgées, parents avec poussette), en rendant visibles des **itinéraires réellement accessibles** et des **lieux vérifiés**.

La collectivité déploie un dispositif de « parcours accessibles » fondé sur une information fiable et partagée, déclinée sur trois supports complémentaires :



- Une **carte papier**, utilisable sans smartphone, identifiant des itinéraires accessibles ;
- Un **site web**, pour préparer ses déplacements et repérer les lieux accessibles ;
- Une **application mobile**, proposant du guidage piéton et multimodal vers des parcours et des établissements accessibles.

Le cœur du dispositif repose sur la **qualité et la mise à jour des données**, issues de relevés terrain et validées avec les acteurs locaux (usagers, collectivité, gestionnaires de voirie, associations).

L'objectif est de permettre des déplacements **autonomes, continus et sereins**, tout en renforçant l'inclusion, l'attractivité des territoires et la visibilité des commerces et services accessibles.

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 : Sophie, 38 ans, parent avec poussette*

Sophie habite dans une commune dense de l'agglomération. Elle se déplace principalement à pied et en transports en commun avec son enfant en bas âge. Chaque sortie — aller chez le médecin, faire des courses, rejoindre une crèche ou un parc — implique de gérer des **obstacles invisibles pour la plupart des usagers** : trottoirs étroits ou encombrés, escaliers, ruptures de cheminement, traversées peu sécurisées.

Faute d'information fiable, Sophie anticipe beaucoup, évite certains trajets et renonce parfois à des déplacements pourtant proches. Une difficulté ponctuelle (travaux non signalés, ascenseur en panne, bordure infranchissable) peut transformer un trajet simple en situation stressante.

Le dispositif de parcours accessibles lui permet de **préparer ses déplacements**, de choisir des itinéraires continus et praticables, et de se déplacer plus sereinement au quotidien, sans dépendre d'une aide extérieure.

### *Persona 2 : Jean 72 ans, mobilité réduite progressive*

Jean vit seul et conserve une vie sociale active : courses, rendez-vous médicaux, visites à des proches, activités associatives. Il se déplace à pied et utilise ponctuellement les transports en commun. Avec l'âge, ses déplacements deviennent plus **lents et plus exigeants physiquement**. Les dénivelés, les longues distances sans possibilité de pause, ou les cheminements dégradés constituent des freins importants.

Jean connaît bien son quartier, mais évite certains trajets par crainte de se retrouver en difficulté. Il limite progressivement ses sorties, non par manque d'envie, mais par **incertitude sur la praticabilité réelle des parcours**.

Grâce à des itinéraires accessibles clairement identifiés et à la localisation de points de repos et de lieux accessibles, Jean peut **maintenir son autonomie**, continuer à fréquenter les commerces et services de proximité, et préserver sa qualité de vie sans renoncer à ses déplacements quotidiens.



## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Les difficultés d'accessibilité dans l'espace public ne constituent pas un problème marginal. Elles concernent une **part significative de la population**, que ce soit de manière permanente ou temporaire : personnes en situation de handicap, personnes âgées, parents avec poussette, personnes blessées, femmes enceintes ou encore personnes portant des charges. À différents moments de la vie, une large majorité des habitants est confrontée à des **difficultés pratiques dans leur mobilité**.

Le problème ne tient pas uniquement à l'absence d'aménagements adaptés, mais aussi — et souvent surtout — à une **discontinuité des parcours** : trottoirs impraticables, obstacles ponctuels, ruptures de cheminement, traversées non sécurisées, travaux mal signalés. Un itinéraire peut être partiellement accessible sans être réellement praticable de bout en bout.

À ces obstacles physiques s'ajoute un **déficit d'information fiable**. Les usagers disposent rarement d'une vision claire et à jour des itinéraires accessibles et des lieux réellement praticables. Cette incertitude génère stress, perte de temps, renoncements et dépendance à l'aide d'un tiers, y compris pour des déplacements courts.

L'intensité du problème est particulièrement forte dans les centres urbains denses et les quartiers anciens, mais elle concerne aussi les villes moyennes et les bourgs, où l'accessibilité repose souvent sur des aménagements hétérogènes. En l'absence de solutions lisibles et fiables, ces difficultés contribuent à **l'isolement social**, à la réduction de l'autonomie et à une moindre fréquentation des commerces et services de proximité.



Escalators en panne ou inexistant, pas d'ascenseur... Dans les transports en commun, Aline rencontre de nombreuses difficultés. LP/Philippe Lavieille

Source : <https://www.leparisien.fr/je-paris-2024/dans-un-an-les-jeux-paralympiques-on-a-teste-un-parcours-dans-paris-avec-aline-en-situation-de-handicap-28-08-2023-DO2CE6JLVFDVFFRGMUGRC3UQDY.php>

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La mise en place de parcours accessibles et fiables transforme d'abord **l'expérience réelle du déplacement**. Elle ne supprime pas tous les obstacles physiques, mais elle permet aux usagers



d'**anticiper**, de **choisir des itinéraires continus** et d'éviter les situations de rupture qui génèrent stress, perte de temps ou renoncement.

Pour les personnes concernées, la proposition apporte :

- Une **réduction de l'incertitude** liée aux déplacements ;
- Un **gain d'autonomie**, sans dépendance systématique à un tiers ;
- Une **meilleure continuité des parcours**, y compris pour des trajets courts du quotidien ;
- Un déplacement plus **serein et sécurisé**, adapté aux capacités réelles des usagers.

Pour la collectivité, le dispositif permet de :

- Améliorer l'**inclusivité effective** de l'espace public, sans attendre des travaux lourds ;
- Disposer d'un **outil d'observation** des points de rupture et des besoins prioritaires ;
- Valoriser les commerces, services et équipements engagés dans l'accessibilité.

Plus largement, la proposition contribue à **réduire les renoncements aux déplacements**, à maintenir la fréquentation des centres-villes et des services de proximité, et à améliorer la qualité de vie urbaine. Elle agit comme un **levier pragmatique**, immédiatement mobilisable, pour rendre la ville plus accessible au quotidien, sans complexité excessive ni transformation institutionnelle lourde.

### 3. Pourquoi c'est intéressant

#### 3.1. Impact environnemental

La proposition n'a pas pour objectif principal de réduire directement les émissions de gaz à effet de serre. Son impact environnemental est **modeste et indirect**.

L'intérêt environnemental de la proposition réside surtout dans une logique de **sobriété d'intervention** : elle valorise des aménagements existants, sans création d'infrastructures lourdes ni consommation supplémentaire d'espace ou de ressources.

#### 3.2. Impact social

La proposition contribue directement à **réduire les inégalités de mobilité** en améliorant l'accessibilité effective de l'espace public pour des publics souvent confrontés à des contraintes invisibles : personnes en situation de handicap, personnes âgées, parents avec poussette, personnes temporairement fragilisées.

En sécurisant les parcours et en fiabilisant l'information, elle permet de :

- **Maintenir ou renforcer l'autonomie** des personnes concernées ;
- **Réduire les situations de renoncement** aux déplacements du quotidien ;
- Limiter l'**isolement social**, en facilitant l'accès aux commerces, services et lieux de sociabilité ;
- Améliorer le **sentiment de sécurité et de confiance** dans l'espace public.

La proposition favorise également une **ville plus lisible et plus inclusive pour tous**, y compris pour les habitants qui ne se perçoivent pas comme publics « spécifiques ». Elle participe ainsi à une amélioration globale de la qualité de vie urbaine et à un meilleur partage de l'espace public.



### 3.3. Impact économique

Sur le plan économique, la proposition constitue un **levier à coût maîtrisé**, mobilisable sans investissements lourds en infrastructure.

Elle permet notamment de :

- **Valoriser des aménagements existants**, souvent sous-exploités faute d'information
- Soutenir la **fréquentation des commerces et services de proximité**, en élargissant leur accessibilité effective ;
- Réduire certains **coûts indirects** liés aux déplacements contraints (temps perdu, recours à des solutions motorisées par défaut).

Pour la collectivité, le dispositif offre également :

- Un **outil d'aide à la décision**, en identifiant les points de rupture prioritaires à traiter ;
- Une meilleure **efficacité de l'investissement public**, en orientant les futurs aménagements là où l'impact est le plus fort ;
- Un signal positif en matière d'**attractivité territoriale**, pour les habitants comme pour les visiteurs.

En combinant inclusion, sobriété et optimisation des ressources, la proposition génère des **bénéfices économiques diffus mais durables**, en cohérence avec les objectifs de transition et de qualité de vie.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La mise en œuvre peut être engagée de manière **simple et progressive**, selon une démarche en quatre étapes.

#### **Étape 1 – Cartographie des lieux et parcours accessibles**

Identification et qualification des lieux accessibles (commerces, services, équipements publics) et des parcours continus dans l'espace public, à partir de relevés terrain et de données existantes. L'objectif est de documenter la continuité réelle des cheminements, et non une accessibilité théorique.

#### **Étape 2 – Structuration et diffusion de l'information**

Les informations collectées sont structurées et rendues accessibles sur des supports complémentaires, numériques et non numériques, afin de permettre la préparation des déplacements et l'orientation sur le terrain.

#### **Étape 3 – Communication et appropriation**

Le dispositif est porté à la connaissance des habitants, des usagers concernés et des visiteurs, en lien avec les acteurs locaux (commerces, services, associations), afin d'en favoriser l'appropriation et l'usage effectif.

#### **Étape 4 – Suivi et mise à jour**

Une mise à jour régulière des données est organisée pour tenir compte des évolutions de l'espace public (travaux, nouveaux équipements, changements d'usage) et garantir la fiabilité dans le temps du dispositif.



#### 4.2 Conditions de succès

Le succès de la démarche repose d'abord sur un partenariat étroit avec les **acteurs locaux** : commerces, services, associations représentatives des personnes concernées et collectivités. Cette coopération permet à la fois d'identifier les lieux et parcours réellement accessibles, d'enrichir l'information disponible et de favoriser l'appropriation du dispositif par le tissu local.

La **réalisation de tests utilisateurs** constitue un levier essentiel pour garantir la fiabilité des parcours proposés. La validation par des personnes en situation de mobilité contrainte permet de s'assurer que les itinéraires référencés sont praticables dans des conditions réelles d'usage, et d'éviter les écarts entre accessibilité théorique et expérience vécue.

Enfin, une **communication claire et visible** est indispensable pour encourager l'usage effectif du dispositif. Sans information auprès des habitants, des publics concernés et des visiteurs, les parcours accessibles risquent de rester sous-utilisés. La communication doit être pensée comme un prolongement du dispositif, et non comme une étape accessoire.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1 : manque de données fiables et à jour sur l'accessibilité réelle.*

- L'information existante est souvent incomplète ou trop théorique, ce qui peut générer des situations de blocage pour les usagers.
- *Levier* : audits terrain et co-construction avec associations et usagers, avec une mise à jour régulière.

##### *Frein 2 : difficulté d'appropriation par les usagers.*

- Le dispositif peut rester peu utilisé s'il est mal connu, jugé complexe ou peu lisible.
- *Levier* : supports papier et numériques complémentaires, ergonomie simple et communication via les acteurs de proximité.

##### *Frein 3 : hétérogénéité des situations d'accessibilité.*

- Un même parcours peut être praticable pour certains publics et bloquant pour d'autres.
- *Levier* : qualification précise des parcours et signalement clair des points de vigilance.

##### *Frein 4 : perte de fiabilité dans le temps.*

- Les travaux et évolutions de l'espace public peuvent rapidement rendre l'information obsolète.
- *Levier* : organisation simple de suivi et mécanisme incitatif de signalement.

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *My Easy Access (Marseille)*

*My Easy Access* est une initiative qui vise à améliorer l'information sur l'accessibilité des lieux et des parcours du quotidien, en s'appuyant sur des données locales et des relevés terrain. Elle propose une cartographie de l'accessibilité de commerces, services et cheminements, fondée sur des critères concrets tels que la continuité des parcours, la présence d'obstacles ou les conditions de franchissement.

Cette démarche illustre l'intérêt d'une approche centrée sur l'usage réel plutôt que sur une accessibilité déclarative ou théorique. Sans transformation lourde de l'espace public, elle permet



de sécuriser les déplacements de personnes en situation de mobilité contrainte en réduisant les incertitudes et les ruptures de parcours.

L'exemple de *My Easy Access* met en lumière plusieurs enseignements transférables : l'importance des audits terrain, la nécessité d'une information simple et fiable, et le rôle clé des acteurs locaux dans la mise à jour des données. Ces principes peuvent être adaptés à différents contextes territoriaux et portés à l'échelle communale ou intercommunale, indépendamment de l'outil retenu.



Source : <https://my-easy-access.com/#>

#### *Wheelmap*

Wheelmap est une initiative internationale visant à **cartographier l'accessibilité des lieux ouverts au public** (commerces, restaurants, équipements culturels, services, transports). La plateforme repose sur un principe simple : permettre aux usagers de signaler et de consulter le niveau d'accessibilité d'un lieu à partir de critères concrets, via une interface web et une application mobile.

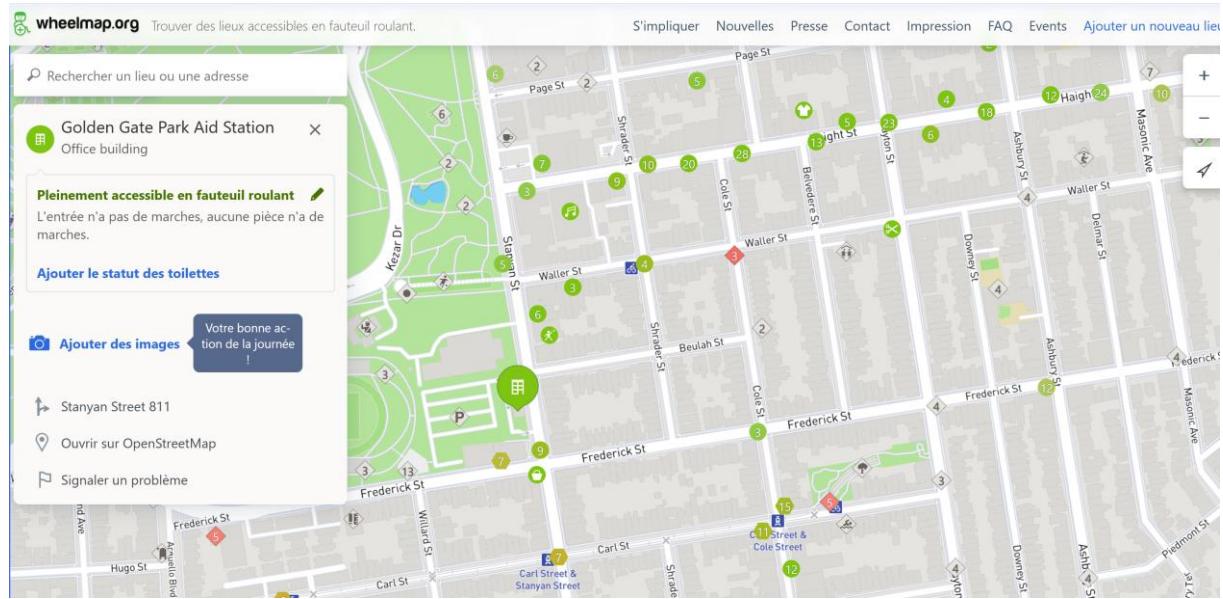
Développée par l'association **SOZIALHELDEN**, basée à Berlin, Wheelmap fonctionne selon un **modèle collaboratif**, combinant contributions citoyennes, partenariats institutionnels et réutilisation de données ouvertes. Cette approche permet de constituer, dans la durée, une base d'information vivante et évolutive, dont la densité varie selon les territoires mais qui couvre aujourd'hui plusieurs millions de lieux à l'échelle mondiale.

L'intérêt de Wheelmap réside moins dans la sophistication technologique que dans la **lisibilité de l'information proposée** et dans sa capacité à **réduire l'incertitude** pour les personnes en situation de mobilité réduite. En rendant visible ce qui est accessible — ou ne l'est pas — l'outil permet d'anticiper les déplacements, d'éviter des situations de blocage et de sécuriser les usages du quotidien.

A noter toutefois que Wheelmap porte principalement sur l'accessibilité des **lieux** et non sur la garantie de **continuité des parcours** ; l'exemple est cité ici comme source d'inspiration pour la



production, la structuration et la mise à jour d'une information d'accessibilité fiable, transférable à des dispositifs orientés "parcours".



#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

La mise en œuvre de parcours accessibles et fiables repose sur une **coordination d'acteurs déjà présents sur le territoire**, chacun intervenant à son niveau, sans création de dispositifs lourds ou de nouvelles compétences complexes.

- **Services municipaux :**
  - Mobilité, handicap, voirie, urbanisme, tourisme, commerce, culture.
  - → Définition des priorités locales, articulation avec l'espace public et les services existants, suivi dans le temps.
- **Intercommunalité / métropole et opérateurs de transport**
  - Voiries structurantes, pôles d'échanges, arrêts et continuités intermodales.
  - → Traitement des interfaces et des ruptures de parcours hors du strict périmètre communal.
- **Associations et collectifs de personnes à mobilité réduite (PMR)**
  - APF, AVH, UNAPEI, Association Tourisme & Handicaps, etc.
  - → Appui sur l'expertise d'usage, contribution aux phases de test et de validation des parcours.
- **Commerçants et acteurs économiques de proximité**
  - Comités de commerçants, CCI.
  - → Amélioration de l'accueil et signalement des conditions d'accessibilité des lieux recevant du public.
- **Habitants et usagers**
  - Personnes concernées par des difficultés de mobilité, résidents et visiteurs



- → Retours d'expérience simples permettant d'identifier les points de friction ou d'amélioration.
- **Prestataire(s) en charge de la solution opérationnelle**
  - Acteur(s) spécialisé(s) dans l'accessibilité, la mobilité ou les services numériques territoriaux.
  - → Fourniture et maintenance des outils nécessaires (cartographie, interfaces d'information, supports éventuels), accompagnement technique des collectivités et des acteurs locaux, appui à la mise en œuvre opérationnelle.
  - → Le prestataire n'impose ni modèle unique ni solution standardisée : il adapte les outils aux priorités locales, aux usages existants et aux contraintes du territoire, en soutien des décisions publiques.

#### *Moyens nécessaires*

La mise en œuvre de parcours accessibles et fiables repose sur des **moyens limités et ciblés**, principalement organisationnels et humains, plutôt que sur des investissements lourds.

- **Moyens humains.** Mobilisation ponctuelle des services municipaux concernés (mobilité, voirie, handicap), appui d'associations et d'usagers pour les phases de test et de validation, et intervention d'un prestataire pour l'accompagnement technique et la structuration des outils.
- **Moyens techniques.** Outils de cartographie et de diffusion de l'information (supports numériques et, le cas échéant, supports papier), dispositifs simples de remontée d'informations et de mise à jour. Ces outils peuvent s'appuyer sur des solutions existantes, sans développement spécifique complexe.
- **Moyens financiers.** Budget principalement consacré aux relevés terrain, à l'outillage technique et à la communication. Les coûts restent maîtrisés, en l'absence de travaux lourds ou de création d'infrastructures nouvelles.
- **Moyens organisationnels.** Coordination entre les acteurs impliqués, définition claire des rôles et des responsabilités, et intégration du dispositif dans les démarches existantes en matière d'accessibilité, de mobilité ou d'inclusion.

#### **4.6. Indicateurs à considérer**

Les indicateurs doivent rester **simples, lisibles et utiles à la décision**, sans créer de charge de reporting disproportionnée.

#### *Couverture du dispositif.*

- Nombre de lieux et de parcours référencés,
- Part du territoire couverte par des itinéraires accessibles.

#### *Fiabilité et mise à jour*

- Fréquence des mises à jour,
- Nombre de signalements traités,
- Délai moyen de correction des informations.

#### *Usage du dispositif*

- Nombre de consultations (site, supports, application le cas échéant),



- Evolution de l'usage dans le temps.

*Satisfaction des usagers*

- Retours qualitatifs des personnes concernées et autonomie perçue,
- Sentiment de confiance, réduction des renoncements

*Effets sur l'accessibilité locale*

- Identification et traitement progressif des points de rupture récurrents,
- Intégration des enseignements dans les politiques locales d'aménagement.



## COMBLER DES DEFICITS D'OFFRES



## #13. Du covoiturage solidaire

### **En résumé**

En France, 27% des seniors renoncent à un déplacement (visite d'un proche, rendez-vous médical...) par manque de solutions de mobilité<sup>30</sup>. Pour préserver leur autonomie et maintenir le lien social, il existe des solutions de covoiturage solidaire qui mettent en relation des conducteurs non professionnels et des seniors pour les trajets du quotidien.

Une commune ou une intercommunalité peuvent initier ce type de service d'entraide visant à lutter contre l'isolement et à soutenir une population vieillissante qui n'a pas de moyen pour se déplacer.

L'enjeu est de faciliter l'identification de personnes disposant d'un véhicule et pouvant se mettre à disposition pour aller chercher un voisin à la gare ou l'accompagner au marché ou à un rendez-vous médical. La commune se charge de la mise en relation entre les conducteurs volontaires et les seniors qui rencontrent des difficultés pour se déplacer.

**Type de communes :** villes moyennes et périurbaines ; territoires ruraux

**Impact attendu :** création de lien social intergénérationnel, déplacement facilité des seniors, développement d'une mobilité inclusive et durable.

**Niveau d'effort pour la commune :** Modéré (organisation et animation d'un service d'entraide ; mise en relation des volontaires et des bénéficiaires ; coordination locale, sans investissement lourd)

**Durée de mise en œuvre :** Rapide (entre 3 et 6 mois)

### **Ratio coût / impact**

Très favorable. Les coûts pour la commune sont limités et principalement organisationnels : animation du réseau, coordination des partenaires locaux, communication et cadre de fonctionnement (règles, assurances/bonnes pratiques, modalités de mise en relation). Il n'y a ni infrastructure lourde ni matériel coûteux à financer, et le dispositif peut être dimensionné progressivement.

En contrepartie, l'impact social est élevé : réduction de l'isolement, maintien de l'autonomie, accès facilité aux services essentiels (santé, courses, gare), et création de lien social intergénérationnel. C'est un levier qui répond à des besoins critiques là où l'offre de transport classique est coûteuse et peu adaptée (territoires ruraux, périurbains, publics fragiles).

Le ratio devient particulièrement bon lorsque le service est **ciblé** (trajets essentiels, publics prioritaires) et **adossé à des relais** (CCAS, associations, professionnels de santé), ce qui garantit l'usage réel et évite les dispositifs "symboliques"

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

Il s'agit d'une solution de transport solidaire, favorisant l'autonomie des personnes âgées en les aidant à se déplacer au quotidien grâce à une communauté de conducteurs qui s'engagent sur des jours et horaires de leur choix.

### 1.2. Mise en situation

#### *Persona 1 : Jean-Luc, jeune retraité de 65 ans*

Depuis qu'il est à la retraite, Jean-Luc a enfin du temps pour réaliser l'un de ses souhaits les plus chers : donner de son temps pour les habitants de sa petite commune rurale. Il possède une voiture et aime conduire. Il s'est porté volontaire auprès de sa mairie pour accompagner une personne faire ses courses, aller voir ses proches...Jean-Luc est satisfait de

---

<sup>30</sup> : Seniors (65 ans et +). Source : 3ème édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien Wimoov réalisé auprès d'un échantillon national de 12 387 personnes, entre décembre 2023 et mars 2024.



son engagement car il reste maître de son temps, il est libre d'accepter ou non une prise en charge. Tant mieux, Jean-Luc s'occupe aussi de soutien scolaire !

#### *Persona 2 : Madeleine, 88 ans*

Madeleine est veuve depuis quelques mois. C'est son mari Robert qui conduisait leur voiture et depuis son décès Madeleine a du mal à trouver des solutions pour aller faire ses courses ou se rendre à ses rendez-vous médicaux à quelques kilomètres de son domicile. Elle s'est inscrite auprès de sa mairie par téléphone pour bénéficier du service d'entraide mobilité. Elle aime bien quand c'est Jean-Luc qui est disponible : ils plaisantent beaucoup ensemble pendant les trajets.

## **2. Pourquoi c'est nécessaire**

### **2.1. Nature et intensité du problème**

Les zones rurales et périurbaines font face à un défi double : une forte dépendance à la voiture individuelle et un vieillissement accéléré de leur population. Actuellement, en milieu rural, 79 % des Français affirment ne pas avoir d'alternative pour leurs déplacements. Cette situation engendre un risque majeur d'inégalités dans l'accès aux services essentiels (santé, emploi, éducation, loisirs). En parallèle, le choc démographique est imminent : d'ici 2030, les plus de 65 ans dépasseront les moins de 15 ans. À l'horizon 2050, un tiers de la population aura plus de 60 ans, et 4 millions de seniors seront en situation de perte d'autonomie. Ce vieillissement est particulièrement marqué dans la France rurale. Or, la mobilité et le lien social sont des piliers fondamentaux pour le "bien vieillir" et le maintien à domicile. La menace de la fin du "permis à vie" exige le développement rapide de solutions de substitution à la voiture individuelle ou de palliatifs à l'absence de transports en commun ou à la demande. L'objectif est d'éviter l'isolement social des seniors par la privation de mobilité. Des alternatives comme l'autopartage et le covoiturage, rendues accessibles par des outils simples, sont bénéfiques pour tous les habitants d'un territoire et favorisent les échanges intergénérationnels.

### **2.2. Ce que la proposition apporte concrètement**

Une solution de déplacement pour les personnes de plus de 65 ans, habitant sur la commune et ne disposant pas de moyen de locomotion ou n'étant plus en capacité de conduire, d'effectuer des petits trajets du quotidien (achats divers, rendez-vous médicaux ou administratifs...). Des conducteurs solidaires viennent les chercher à domicile pour les accompagner à la destination souhaitée et les ramener ensuite chez elles.

## **3. Pourquoi c'est intéressant**

### **3.1. Impact social**

Sans moyen de transport, sans mobilité, l'isolement et la solitude s'installent chez nos aînés, accélérant ainsi le vieillissement et le risque de ne plus pouvoir rester vivre à son domicile ce qui est pourtant le souhait de la grande majorité des Français.

Proposer une solution de mobilité partagée permet de répondre à des besoins du quotidien (courses, rendez-vous médicaux, loisirs) et aussi de créer du lien social, gage d'un territoire plus solidaire et dynamique.



### 3.2. Impact économique

Sur le plan économique, le dispositif offre un excellent ratio coût / impact, en particulier dans les territoires où les investissements lourds en transport collectif ou en transport à la demande traditionnel sont difficiles à justifier.

Ce type de service d'entraide a également un impact positif sur les commerces locaux.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La mise en œuvre opérationnelle est orchestrée par la commune. Elle se dote d'un « référent mobilité » qui identifie et centralise à la fois les bénéficiaires potentiels du service et les conducteurs volontaires. Il accompagne au quotidien les seniors et veille au réseau des conducteurs solidaires. Il sélectionne les conducteurs puis gère les mises en relation avec les demandeurs via une plateforme dédiée. Il aide le demandeur à qualifier son trajet avec le bénéficiaire et l'enregistre sur la plateforme. Une notification est envoyée auprès des conducteurs qui peuvent alors se proposer pour effectuer le trajet.

### 4.2 Conditions de succès

La réussite du dispositif repose sur des facteurs qualitatifs qui vont au-delà de la simple mise en relation conducteur volontaire / bénéficiaire.

- Une **accessibilité** du service adaptée à une population âgée, peu à l'aise avec les outils digitaux : possibilité de réserver les trajets par téléphone.
- Un **accompagnement humain**. Le « référent mobilité » joue un rôle clé en répondant à toutes les demandes et gérant à distance les demandes de déplacements, les confirmations de prise en charge par un conducteur. Il peut même rechercher des solutions alternatives en utilisant les ressources des services de transport collectif existant notamment, que les habitants n'ont pas toujours identifiées dans leur commune.
- Une **tarification** accessible mais attractive pour les automobilistes. Le coût pour l'usager doit rester raisonnable mais suffisamment attractif pour dédommager le conducteur.
- Une **souplesse** pour les conducteurs solidaires. Les demandes de trajet sont transmises aux conducteurs par SMS et/ou courriel. Ces derniers doivent simplement s'engager à y répondre, qu'ils acceptent ou refusent, dans un délai prédéfini. La fréquence de prise en charge est laissée à la discrétion des conducteurs, allant d'une fois par semaine à une fois par an.
- La valorisation des **retours d'expérience**. Mettre en avant les témoignages d'usagers ayant testé puis adopté ces solutions crée un effet d'entraînement et renforce la crédibilité du dispositif auprès de publics encore hésitants.

### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

*Frein 1 : le recrutement de conducteurs solidaires est un point central du dispositif.*

- Beaucoup de personnes ont envie de rendre service sur un territoire donné mais, faute d'information sur les possibilités qui leur sont offertes, ne peuvent franchir le pas.



- *Levier* : informer largement de l'existence du dispositif et promouvoir les expériences réussies ; créer et valoriser une véritable communauté de conducteurs.

#### *Frein 2 : l'assurance des trajets*

- L'inscription des volontaires peut être freinée par un manque de visibilité sur leur couverture en cas d'accident.
- *Levier* : les conducteurs solidaires bénéficient d'une assurance souscrite par la plateforme se substituant à l'assurance personnelle couvrant leur véhicule en cas d'accident dont ils sont responsables pendant les trajets.

#### *Frein 3 : les contraintes d'emploi des conducteurs solidaires* ;

- La crainte de ne pas pouvoir garder la maîtrise de son temps en s'engageant pour la collectivité peut freiner les meilleures volontés.
- *Levier* : d'une fois par semaine à une fois par an, les conducteurs sont libres d'accepter ou non une prise en charge.

#### *Frein 4 : la confiance des bénéficiaires dans la conduite des automobilistes volontaires*

- Ce sont sur les petits trajets du quotidien que survient la majorité des accidents de la route ce qui peut créer une appréhension de la part des bénéficiaires.
- *Levier* : les conducteurs solidaires sont validés par la collectivité et répondent à des critères comme être titulaire du permis de conduire, disposer de leur propre véhicule et s'engagent à respecter le Code de la route.

#### *Frein 5 : les coûts induits par les trajets pour le conducteur*

- La voiture individuelle est un important centre de coût pour son propriétaire.
- *Levier* : l'indemnisation éventuelle du conducteur se fait directement et d'un commun accord entre lui et son passager. Il est en général demandé au senior d'indemniser le conducteur pour la course (0,40€/km conseillés à partir du lieu de prise en charge).

#### *Frein 6 : lourdeurs et difficultés d'organisation pour la commune*

- La gestion directe du service peut être perçue comme lourde ou risquée.
- *Levier* : le recours à un prestataire spécialisé qui gère le service via, le plus souvent, une plateforme digitale.

### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

#### *Rezo Senior en Picardie<sup>31</sup> :*

Rezo Senior est intégré dans l'offre de mobilité de la Communauté de Communes du Plateau Picard : la collectivité présente Rezo Séniors dans sa rubrique « Mobilité » et dans son guide mobilité grand public comme dispositif de « mobilité solidaire » destiné aux +65 ans.

En 2024, Rezo seniors c'est :

1 572 trajets solidaires effectués (+17 000 km parcourus), grâce à près de 25 conducteurs solidaires actifs sur le territoire, pour aider 90 personnes de 65 ans et +. Les principaux trajets ont

---

<sup>31</sup> : [Rezo Séniors, le déplacement solidaire, Guide des Mobilités](#) de la Communauté de Communes « Plateau Picard »



permis de se rendre à des rendez-vous médicaux et faire des courses pour un trajet moyen de plus de 10 km.



Rezo Seniors, un service de trajets solidaires mis en place par le Plateau Picard

#### *Atchoum – service de covoiturage solidaire (Vals du Dauphiné / territoires partenaires)<sup>32</sup> :*

Atchoum est un dispositif de covoiturage solidaire visant à faciliter les déplacements du quotidien de personnes non véhiculées ou en situation d'isolement. Dans les Vals du Dauphiné, le service est déployé en partenariat avec les acteurs locaux afin de répondre à des besoins très concrets, tels que l'accès aux courses, aux rendez-vous médicaux ou aux services de proximité. Le fonctionnement repose sur la mise en relation entre des conducteurs volontaires et des passagers, dans une logique d'entraide et de proximité, avec des modalités de prise en charge adaptées aux publics fragiles.

Cet exemple local s'inscrit dans une initiative plus large : Atchoum est aujourd'hui déployé dans de nombreux territoires en France, notamment en zones rurales et périurbaines, selon un modèle duplicable qui s'adapte aux contextes locaux et aux partenariats existants (collectivités, CCAS, associations). Cette capacité de déploiement multi-territorial fait d'Atchoum un exemple pertinent de covoiturage solidaire, complémentaire des plateformes classiques et mobilisable par les collectivités comme outil d'inclusion et d'accès aux services.

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- La commune ou l'intercommunalité :
  - o Rôle de pilotage stratégique : définition des objectifs, des publics ciblés, du cadre du dispositif

<sup>32</sup> : "Atchoum ! Le service de covoiturage solidaire !" (Vals du Dauphiné)



- Rôle de promotion du dispositif pour les seniors et les conducteurs : sur son site internet, réseaux sociaux, magazine, télévision de santé, auprès des maisons locales, France Travail et maisons de solidarité, diffusion de prospectus chez les commerçants...
- Valorisation des conducteurs solidaires : organisation par exemple chaque année d'un événement en mairie pour remercier les conducteurs solidaires et recruter de nouveaux conducteurs.
- Un prestataire spécialisé
- Un « référent mobilité » au sein de la commune pour gérer l'inscription et la prise en charge des seniors via une plateforme dédiée. Cet intermédiaire est l'interlocuteur privilégié des seniors et des conducteurs solidaires. Son rôle est triple :
  - **Gestion des inscriptions des conducteurs** : entretien téléphonique, envoi du dossier d'inscription (fiche, copie CNI et permis), et RDV de validation en mairie.
  - **Accompagnement** : il suit les seniors et anime le réseau de conducteurs.
  - **Gestion des trajets** : aidé par la plateforme digitale, il qualifie les demandes par téléphone, les enregistre, et la plateforme notifie les conducteurs disponibles pour une validation et un suivi en direct.

#### *Moyens nécessaires*

#### **4.6. Indicateurs à considérer**

##### *Indicateurs d'usage*

- Nombre de trajets réalisés
- Kilométrage moyen des trajets

##### *Indicateurs d'appropriation*

- Taux de satisfaction des usagers
- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de conducteurs solidaires
- Plages de disponibilité

##### *Indicateurs d'impact mobilité*

- Nombre de personnes qui ont repris

##### *Indicateurs territoriaux*

- Profil des bénéficiaires
- Niveau de mobilisation des acteurs locaux



## #14. Un service de transport à la demande en van

### **En résumé**

Mettre en place un service de transport à la demande local en van ou minibus, opéré au quotidien par une **structure associative de proximité**, afin de répondre aux besoins essentiels de mobilité dans les territoires peu denses (courses, rendez-vous médicaux, services, activités sociales).

La commune joue un rôle de **facilitateur** et de **garant** du dispositif : 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'association assure quant à elle l'exploitation quotidienne, l'organisation des trajets, la relation avec les usagers et, le cas échéant, la gestion des réservations et des plannings, avec une grande souplesse d'adaptation aux besoins locaux.

Pensé comme un **complément aux offres existantes**, ce service permet de lutter contre l'isolement, de maintenir l'autonomie des personnes les plus dépendantes à la voiture individuelle — notamment les seniors — et de garantir l'accès aux services essentiels, sans déployer d'infrastructures lourdes. Il constitue ainsi une solution pragmatique, inclusive et soutenable pour améliorer la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains.

**Type de communes** : territoires ruraux, zones périphériques, communes isolées, intercommunalités peu denses

**Impact attendu** : accès aux services essentiels, lutte contre l'isolement, inclusion sociale, maintien de l'autonomie des seniors, réduction de la dépendance à la voiture individuelle, cohésion territoriale

**Niveau d'effort pour la commune** : modéré (partenariat à mettre en place avec l'association et mise en place de l'organisation)

**Durée de mise en œuvre** : entre 3 et 9 mois (structuration associative, acquisition ou mise à disposition du véhicule, assurance, communication)

### **Ratio coût / impact :**

Très favorable, sous réserve d'un bon dimensionnement. Le service de transport à la demande en van repose sur des **coûts maîtrisés** pour la commune, concentrés sur la mise à disposition du ou des véhicules, leur assurance, leur entretien et un appui au fonctionnement du service. Il ne nécessite ni infrastructure lourde, ni création d'un réseau de transport structurant, et peut être dimensionné progressivement en fonction des besoins observés.

En contrepartie, l'**impact social et territorial** est élevé : accès maintenu aux services essentiels, réduction de l'isolement, préservation de l'autonomie des personnes âgées ou non motorisées, et limitation des renoncements aux déplacements dans les territoires peu denses. Chaque trajet réalisé permet de répondre à des besoins critiques là où les solutions classiques de transport sont inefficaces ou surdimensionnées.

Le ratio coût / impact est renforcé par le **modèle d'exploitation associative**, qui permet une grande souplesse d'organisation et une adaptation fine aux usages locaux. En ciblant précisément les publics et les déplacements prioritaires, la dépense publique produit des effets durables et proportionnés, bien supérieurs au coût engagé.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

- Un service de transport à la demande (TAD), organisé localement, avec un petit véhicule (van ou minibus) — souvent conduit par des bénévoles (permis B suffisant)
- La réservation se fait à la demande (téléphone, mail, application simple, centre de réservation local)
- Les trajets ne sont pas fixes comme un bus classique : le véhicule circule selon les demandes — ce qui permet d'adapter l'offre à la faible densité et d'éviter les "bus vides"
- Les passagers sont généralement des habitants de la commune ou du territoire intercommunal — l'association joue un rôle social autant qu'opérationnel : proximité, écoute, accompagnement, inclusion

Ce type de dispositif entre dans le cadre du transport social ou "transport d'utilité sociale" tel que défini pour des territoires peu denses.

Les objectifs sont :



- **Garantir un accès fiable aux services essentiels** (santé, commerces, administrations, activités sociales) pour les habitants des territoires peu denses
- **Lutter contre l'isolement social et territorial**, en particulier des seniors et des personnes sans véhicule
- **Maintenir l'autonomie des publics fragiles** lorsque la conduite individuelle n'est plus possible
- **Réduire la dépendance à la voiture individuelle** dans les zones où aucune alternative crédible n'existe aujourd'hui
- **Offrir une solution de mobilité souple, personnalisée et de proximité**, adaptée aux faibles densités
- **Optimiser le coût du service public de transport** grâce à l'implication de bénévoles et à un véhicule mutualisé
- **Renforcer la cohésion sociale locale** en créant du lien entre conducteurs bénévoles et usagers
- **Compléter efficacement l'offre de transport existante** (bus, covoiturage, train) par un service de rabattement et de proximité
- **Faire émerger de nouveaux opérateurs locaux de mobilité solidaire**, en lien avec les associations et les collectivités
- **Sécuriser les déplacements des publics vulnérables**, en proposant un service encadré, assuré et fiable

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Odette, 76 ans, habitante d'un hameau rural*

Odette vit seule dans un hameau situé à 4 km du centre-bourg. Depuis une opération de la vue, elle ne peut plus conduire. Sa fille habite à 30 minutes de route et ne peut pas toujours se rendre disponible.

Faire les courses, aller chez le médecin ou simplement se rendre au marché est devenu une contrainte lourde, source de stress et d'isolement.

Depuis la mise en place du service de transport à la demande en van, Odette réserve simplement son trajet par téléphone la veille. Un bénévole vient la chercher à un point de rendez-vous proche de son domicile et la conduit au centre-bourg, à la maison de santé ou au supermarché. Elle partage le trajet avec d'autres habitants, échange, reprend confiance et retrouve une autonomie qu'elle pensait perdue. Le van est devenu pour elle un lien vital, à la fois pratique et social.

### *Persona 2 – Marc, 48 ans, habitant d'un quartier périphérique sans transport régulier*

Marc habite dans un quartier périphérique mal desservi par les transports publics. Il travaille à temps partiel, n'a qu'un seul véhicule pour sa famille et doit régulièrement se rendre en centre-ville pour des démarches administratives ou accompagner son fils à des activités. Faute d'offre adaptée, chaque déplacement est une organisation complexe, dépendante des horaires de son épouse ou de voisins.

Grâce au service de van à la demande, Marc peut désormais réserver un trajet ponctuel pour se rendre à la gare, à la mairie ou à des services de proximité. Le service fonctionne aux horaires utiles, sans contrainte de ligne fixe.



Ce dispositif lui apporte souplesse, fiabilité et sérénité, tout en limitant l'usage systématique de la voiture familiale.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

- Forte dépendance à la voiture individuelle dans les communes rurales et les zones périphériques
- Vieillissement de la population et perte progressive de l'aptitude à conduire
- Faible rentabilité économique des lignes de bus régulières en zone peu dense
- Manque d'alternatives crédibles pour les déplacements essentiels
- Difficulté d'accès aux services de proximité (santé, commerces, administrations, gare, marchés)

Conséquences :

- Isolement social des seniors et des personnes sans véhicule
- Renoncements aux soins et aux démarches du quotidien
- Dépendance accrue à l'entourage (famille, voisins)
- Inégalités territoriales fortes dans l'accès à la mobilité
- Affaiblissement de l'attractivité résidentielle des territoires ruraux

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

- Un **accès simple et fiable** aux services essentiels sans posséder de voiture
- Une **solution de mobilité** souple, adaptée aux faibles densités
- Le **maintien de l'autonomie des personnes âgées ou empêchées de conduire**
- Une **réponse immédiate** aux besoins ponctuels et récurrents
- Une **réduction de la dépendance** à l'entourage
- Un **service humain, de proximité**, fondé sur le lien social
- Une **complémentarité directe** avec les bus, trains, covoiturage et navettes

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

- Réduction des trajets individuels en voiture
- Mutualisation des déplacements → moins de kilomètres parcourus par habitant
- Optimisation des tournées grâce à la réservation
- Possibilité de déployer des vans électriques ou à faibles émissions
- Contribution directe à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> en zone rurale

### 3.2. Impact social

- Lutte active contre l'isolement des seniors et des personnes sans véhicule
- Maintien du lien social grâce aux trajets partagés et aux bénévoles
- Accès équitable aux soins, aux commerces et aux activités sociales
- Sécurisation des déplacements pour les publics fragiles



- Renforcement du tissu associatif local
- Valorisation du bénévolat et de l'engagement citoyen

### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

- Solution **faible coût / fort impact social**
- Faible coût de fonctionnement grâce au bénévolat
- Coûts maîtrisés : un véhicule, assurance, entretien, carburant ou électricité
- Financements mobilisables :
  - Communes / intercommunalités
  - Départements (mobilité solidaire)
  - Régions
  - Fonds Vert
  - Fonds européens (LEADER / FEADER)
  - Parcs naturels régionaux
- Retombées indirectes :
  - Maintien de l'activité commerciale locale
  - Attractivité résidentielle
  - Réduction des coûts sociaux liés à l'isolement

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

1. Identifier les besoins locaux (santé, courses, gare, services, activités sociales)
2. Définir le périmètre de desserte (commune, intercommunalité, hameaux)
3. Créer ou mobiliser une association de bénévoles
4. Mettre à disposition un ou plusieurs vans / minibus (permis B)
5. Sécuriser les financements (commune, Département, Région, Fonds Vert, PNR)
6. Mettre en place l'assurance et l'entretien
7. Déployer un système de réservation simple (téléphone, mairie, plateforme)
8. Former les bénévoles conducteurs
9. Lancer une forte communication locale
10. Démarrer par une phase d'expérimentation de 6 mois
11. Ajuster les horaires, circuits et modalités selon l'usage réel

### 4.2. Conditions de succès

- Implication durable de bénévoles motivés
- Réservation simple et accessible à tous
- Horaires adaptés aux besoins réels
- Fiabilité du service dès les premiers mois
- Communication de proximité (mairie, CCAS, clubs seniors, médecins)
- Coordination étroite entre commune et association
- Suivi régulier de l'usage et de la satisfaction



#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

- **Manque de bénévoles**  
→ Partenariats avec clubs seniors, associations, valorisation de l'engagement
- **Coût perçu comme élevé**  
→ Financements croisés (Département, Région, Fonds Vert, LEADER)
- **Faible appropriation au démarrage**  
→ Période de gratuité, accompagnement personnalisé
- **Complexité de gestion**  
→ Appui de la commune ou d'un CCAS pour la coordination
- **Problème de disponibilité du véhicule**  
→ Mutualisation intercommunale, extension progressive de la flotte

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

*Ponts-de-Cé (Maine-et-Loire) - CCAS - Transport solidaire collectif en mini-bus<sup>33</sup>*

Aux Ponts-de-Cé, le CCAS propose un service d'accompagnement assuré par des **chauffeurs bénévoles**, soit en voiture individuelle, soit en **mini-bus communal** pour des déplacements collectifs. Les habitants l'utilisent surtout pour des sorties de groupe, des rendez-vous médicaux ou des courses. Le dispositif est très apprécié pour son esprit de proximité : les bénévoles connaissent souvent les usagers, ce qui met en confiance les personnes âgées ou isolées.

**LANCEZ-VOUS !**

Le centre communal d'action sociale a développé plusieurs services à destination des seniors.

Parmi eux, deux sont destinés aux personnes âgées de 75 ans et plus (autonomes) :

- l'accompagnement pour des rendez-vous médicaux... (utilisation de votre véhicule suivi à une prise de RDV selon vos disponibilités)
- l'accompagnement pour des courses hebdomadaires (utilisation du minibus municipal, tous les jeudis matins)

*Sorinières (Loire-Atlantique) - Transport solidaire en mini-bus<sup>34</sup>*

La ville des Sorinières organise un aller-retour hebdomadaire en **mini-bus accessible**, conduit par des bénévoles. Le service s'adresse principalement aux seniors qui ne peuvent plus se



<sup>33</sup> : [Présentation du transport solidaire individuel](#), Les Ponts-de-Cé

<sup>34</sup> : [Transport solidaire](#), Les Sorinières



déplacer seuls. Chaque vendredi, le mini-bus effectue une tournée de ramassage à domicile pour permettre aux habitants de faire leurs courses. Le déplacement est devenu un moment social en plus d'un service utile, renforçant les liens entre les bénévoles et les usagers.

#### *Sèvremoine (Maine-et-Loire) - Minibus solidaire<sup>35</sup>*

À Sèvremoine, la commune propose un “minibus solidaire” de 8 places dont 2 places PMR, géré par le CCAS. Le service est clairement positionné comme un outil de mobilité sociale : le minibus est proposé à la location pour favoriser les transports de groupes et de personnes à mobilité réduite. Il s'adresse aux structures pour personnes âgées, aux associations pour personnes handicapées et aux personnes en situation de handicap.

Le tarif est de 0,45 €/km, ce qui en fait un service très abordable pour organiser des déplacements collectifs locaux (sorties, rendez-vous, activités). Même si le site ne précise pas que la conduite est assurée par des bénévoles, il illustre bien un modèle de **minibus communal mutualisé** pour des usages sociaux dans un territoire peu dense

#### *Gouville-sur-Mer (Manche) - Transport à la demande NOMAD<sup>36</sup>*



À Gouville-sur-Mer, le transport à la demande NOMAD assure des déplacements en **véhicule collectif adapté**, pouvant prendre en charge les usagers directement à leur domicile. Le service, très utilisé par les personnes âgées ou en perte d'autonomie, permet d'accéder aux pôles de santé, aux commerces et aux services publics. L'organisation est simple : les usagers réservent la veille, et une tournée est planifiée selon les demandes du jour. Ce modèle montre comment un véhicule unique peut structurer une véritable offre de mobilité dans une commune littorale de faible densité.

#### *Buurtbus – Pays-Bas (modèle historique de minibus communautaire)<sup>37</sup>*

Le *Buurtbus* est un service de minibus local (petit bus 8 places) né en 1977 aux Pays-Bas destiné à maintenir une offre de transport dans des zones rurales ou peu denses où les lignes régulières ne sont pas rentables. Ces véhicules circulent selon un horaire fixe et une route fixe, souvent en complément des réseaux publics, et sont conduits par des bénévoles (souvent retraités) issus des associations locales. Les *buurtbusverenigingen* (associations de bus de quartier) gèrent les plannings et la conduite, tandis que l'autorité de transport ou l'opérateur met à disposition le bus et le cadre administratif. Par trajet, le bus peut transporter jusqu'à 8 passagers et s'arrête aux haltes identifiées le long de son itinéraire.

<sup>35</sup> : [Réserver le mini-bus solidaire](#), Sèvremoine

<sup>36</sup> : [Transport à la demande](#), Gouville-sur-mer

<sup>37</sup> : [Buurtbus](#), Provincie Zuid-Holland



Ce modèle montre qu'un service de transport collectif de proximité en minibus opéré par des volontaires peut être intégré au réseau de mobilité public, répondre aux besoins de mobilité locale et être financièrement plus léger qu'un bus classique

*Altena (Allemagne) - Bürgerbus<sup>38</sup>*



Le Bürgerbus d'Altena est un service de mobilité collective locale en minibus conduit par des bénévoles, organisé par une association de citoyens. Il circule sur des itinéraires adaptés aux besoins locaux, complète les lignes régulières et permet aux habitants, notamment seniors ou personnes isolées, d'accéder aux services, gares et commerces sans dépendre d'un véhicule individuel. Le service fonctionne selon un schéma flexible avec arrêts disponibles sur réservation, illustrant un modèle de mobilité sociale citoyenne qui peut inspirer des dispositifs similaires en zones rurales françaises.

---

<sup>38</sup> : [Bürgerbus Altena](#)



#### Basse-Saxe / Brême (Allemagne) - *CitizensBus*<sup>39</sup>

Dans la région de Brême et de la Basse-Saxe, plusieurs *Citizen Buses* sont intégrés au réseau de transport VBN. Ils utilisent des minibus légers, conduits par des volontaires, pour relier des villages ou des quartiers périphériques aux lignes principales du réseau. Leur intégration tarifaire et horaire témoigne d'un modèle où la mobilité communautaire s'inscrit pleinement dans le système de transport public régional.



#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- Services municipaux (mobilité, CCAS, communication)
- Association de bénévoles conducteurs
- Habitants bénéficiaires
- Département, Région
- Parcs naturels régionaux
- ARS, maisons de santé, commerces locaux

##### *Moyens nécessaires*

- 1 à 2 vans ou minibus
- Assurance et entretien
- Budget carburant ou recharge électrique
- Outil de réservation simple
- Coordination associative
- Budget communication

#### 4.6. Indicateurs clés à considérer

##### *Indicateurs d'usage*

- Nombre de trajets par mois
- Nombre d'usagers uniques
- Taux d'occupation par trajet
- Types de déplacements (santé, courses, services...)

##### *Indicateurs sociaux*

- Part des seniors et des personnes sans véhicule
- Fréquence d'usage par personne
- Réduction du renoncement aux soins

<sup>39</sup> : [CitizensBus offering](#), Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

*Indicateurs environnementaux*

- Kilomètres mutualisés
- Trajets individuels évités
- CO<sub>2</sub> évité (estimation)

*Indicateurs opérationnels*

- Coût par trajet
- Disponibilité du service
- Taux de satisfaction (NPS, retours qualitatifs)
- Taux de renouvellement des bénévoles



## #15. Des lignes de covoiturage express

### **En résumé**

Les lignes de covoiturage express sont un **service public de mobilité** pensé pour les zones rurales et périurbaines. Il fonctionne comme un transport collectif fréquent et fiable, mais en s'appuyant sur les sièges libres des voitures déjà en circulation.

L'objectif est de réduire fortement l'autosolisme en offrant une **alternative crédible à la voiture individuelle** et en complétant intelligemment les réseaux existants (cars, trains notamment). Les impacts attendus sont majeurs : baisse des émissions, amélioration du pouvoir d'achat des ménages, accès facilité aux services, et création de lien social.

**Type de communes** : communes rurales et périurbaines

**Impact attendu** : réduction des émissions, de la pollution de l'air, de la congestion, accès aux services, amélioration de la qualité de vie, de l'inclusion

**Niveau d'effort pour la commune** : modéré (pilotage et coordination avec un opérateur ; aménagements légers (points d'arrêt, signalétique) + incitations ; suivi dans la durée)

**Durée de mise en œuvre** : entre 6 mois et 1 an et demi en fonction des territoires, de la phase d'étude au déploiement de la ligne

### **Ratio coût / impact :**

Très favorable, si la ligne est bien dimensionnée. Les lignes de covoiturage express permettent de créer une offre "type transport collectif" (fréquence, fiabilité, lisibilité) sans déployer une flotte ni financer un service de bus complet. Les coûts pour la collectivité se concentrent sur **l'organisation du service** : contractualisation avec un opérateur, incitations au démarrage (pour atteindre la masse critique), communication, et aménagements légers (points de rendez-vous, signalétique, éventuellement quelques ajustements de voirie).

En regard, **l'impact potentiel est élevé** : réduction de l'autosolisme, baisse des émissions et des coûts de mobilité pour les ménages, amélioration de l'accès aux services et à l'emploi, et complémentarité forte avec les réseaux existants (cars/TER) en rabattement ou en desserte de zones peu couvertes. Le dispositif agit directement sur un gisement déjà disponible — les sièges libres — ce qui donne **un effet levier important** pour un investissement public limité.

Le ratio devient excellent lorsque la ligne cible des flux robustes (trajets pendulaires), propose une promesse simple (trajet direct, points d'arrêt lisibles) et sécurise la fiabilité (animation, incitations, règles claires), évitant ainsi l'écueil des dispositifs de covoiturage "qui existent mais ne servent pas".

## 1. De quoi s'agit-il ?

### 1.1. Description

En termes de parcours utilisateur, une ligne de covoiturage express est semblable à une ligne de transport collectif comme les autres, à la différence que les sièges libres sont proposés par les voitures en circulation.

[Cette vidéo](#) réalisée par Jamy Gourmaud sur une ligne en périphérie de Grenoble explique bien le fonctionnement du dispositif.

L'objectif est d'offrir une flexibilité comparable à un métro : en moyenne, sur l'ensemble des lignes déployées en France, le temps d'attente est de 4 minutes et les usagers ont la garantie de pouvoir partir en moins de 10 minutes (grâce à la garantie départ).

La vision derrière le principe des lignes de covoiturage est de ramener la voiture dans le champ des transports collectifs afin d'augmenter structurellement son taux d'occupation

Les lignes de covoiturage donnent accès à trois libertés : celle de partager ses sièges libres et ainsi contribuer à l'offre de mobilité sur son territoire, celle de devenir passager d'une ligne express et celle de conserver un usage individuel de la voiture (mais en assumant le coût associé). Elles permettent ainsi aux ménages de réduire fortement leur consommation de carburant ou,



lorsqu'ils ne peuvent pas se passer de leur voiture, de récupérer une partie de leur contribution fiscale (taxes sur le carburant) en partageant les frais de leurs trajets. De cette manière, les automobilistes sont intégrés à la transition.

### 1.2. Mise en situation

**Les conducteurs circulent sur leur trajet habituel.** Ils passent naturellement par les arrêts, peuvent signaler leur passage via une application et emmener les passagers qui attendent aux arrêts.

**Pour un passager, l'expérience est semblable à un transport en commun à haut niveau de service :** les passagers se rendent à l'arrêt le plus proche, font leur demande de covoiturage sur leur application et attendent le premier conducteur qui s'arrête. Ils montent ensuite à bord et valident comme dans un bus.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

**Aujourd'hui, 8 trajets sur 10 en France se font en voiture<sup>40</sup>... souvent seul à bord.** Et pourtant, plus de la moitié des conducteurs aimeraient pouvoir s'en passer. Mais il manque des alternatives simples, surtout dans les zones où les bus passent peu, ou pas du tout.

**Le problème ?** Dans beaucoup de territoires, il n'y a pas assez de passagers pour justifier des lignes de bus fréquentes. Et le covoiturage classique est souvent trop contraignant : il faut s'organiser à l'avance, être à l'heure, gérer les annulations...

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

Les lignes de covoiturage offrent une alternative concrète à la voiture individuelle, dans les endroits où celle-ci demeure encore le principal mode de déplacement.

- En fonctionnant grâce aux voitures en circulation, les lignes de covoiturage permettent d'offrir aux habitants une solution de transport fréquente, fiable et rapide ;
- Elles sont pertinentes sur des axes où les modes de transport traditionnels ne peuvent pas garantir une fréquence de passage assez élevée pour faire reculer la place de la voiture : là où il n'y a pas assez de passagers pour remplir des bus fréquents ;
- Elles sont plus flexibles que les plateformes de covoiturage traditionnelles et conviennent à un public qui ne veut pas avoir à réserver son covoiturage en avance ni dépendre d'une seule personne pour l'aller et le retour.

Les lignes de covoiturage peuvent aussi être déployées en renfort des transports collectifs existants, pour :

- Etendre le maillage des transports collectifs : une ligne de covoiturage peut permettre de faciliter le rabattement et la diffusion depuis des transports collectifs plus volumineux (trains et cars par exemple) ;
- Augmenter la fréquence de passage ;

---

<sup>40</sup> Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, *Se déplacer en voiture, seul à plusieurs ou en covoiturage*, 2022.



- Renforcer la fiabilité du système de transports. Les usagers des transports collectifs disposent d'une alternative en cas de défaillance d'un mode ;
- Adapter au mieux l'offre à la demande, notamment dans les moments critiques de la vie d'un réseau ;
- Au départ, une ligne de covoiturage peut être mise en place. Puis, si de plus en plus de personnes l'utilisent, une ligne de car express (par exemple) peut être ajoutée pour répondre à la demande ;
- En heure de pointe, une ligne de covoiturage peut être ajoutée pour renforcer l'offre.

### 3. Pourquoi c'est intéressant

#### 3.1. Impact environnemental

Le taux d'occupation des voitures est désormais considéré comme dimensionnant dans les objectifs de transition :

- Le CGDD et France Stratégie estiment<sup>41</sup> que l'augmentation du taux d'occupation des véhicules (covoiturage et transports collectifs) représente **57% de l'effort de sobriété indispensable** (-22 MtCO2/an, sur -38 pour tous les leviers de sobriété) ;
- Le SGPE<sup>42</sup> estime que le covoiturage devra contribuer aux efforts de réduction des émissions à hauteur de -3,5 MtCO2/an en 2035 soit **10% de tous les efforts à réaliser sur le transport de voyageurs** ;
- RTE estime que le covoiturage doit représenter **le deuxième levier de sobriété** (9,8 TWh/an)<sup>43</sup>, après l'optimisation des surfaces par habitant (11,9 TWh/an).

Ecov a réalisé une étude pour *Transports&Environnement France* et *l'Institut Mobilités en Transition-Iddri*, sur le potentiel de couverture et l'intérêt socio-économique d'un système multimodal hors des zones denses, composé de lignes de TER, de lignes de car express et de lignes de covoiturage express. A terme, un tel système permettrait d'éviter 3,7 MtCO2/an<sup>44</sup> grâce à la réduction de l'usage de la voiture, **ce qui correspond aux objectifs fixés par le SGPE pour les volets "covoiturage" et "report modal" sur le périmètre considéré dans l'étude**<sup>45</sup>.

#### 3.2. Impact social

Les usagers font d'importantes économies en se passant de leur voiture individuelle.

- Un automobiliste qui habite à 30km de son lieu de travail et qui covoiture un jour sur deux économise ainsi près de 2 000 € chaque année<sup>46</sup>;
- De nombreux usagers des lignes de covoiturage vont même jusqu'à se séparer d'un des véhicules de leur ménage, car ils n'en ont plus besoin pour aller au travail. Cette démotorisation, inédite pour un service de covoiturage, crée un gain de pouvoir d'achat

<sup>41</sup> : CGEDD-France Stratégie, Rapport de synthèse : prospective 2040-2060 des transports et des mobilités, figure 13, 2022

<sup>42</sup> : SGPE, La planification écologique dans les transports, 31 mai 2023.

<sup>43</sup> : RTE, Rapport FE 2050, tome 3 "consommation", figure 3.26, 2022.

<sup>44</sup> : Avec une hypothèse de 149 g / km de voiture évités en 2035.

<sup>45</sup> : La modélisation est effectuée à l'échelle France métropolitaine, en excluant l'Ile-de-France et l'intérieur des pôles urbains : le modèle utilisé se concentre sur les trajets longs du quotidien, intercommunaux.

<sup>46</sup> : Ademe, Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur, 2019. Cette donnée ne prend pas en compte la démotorisation qui peut être favorisée par l'usage des lignes de covoiturage et qui a également un impact important sur le pouvoir d'achat.



supplémentaire substantiel pour les usagers concernés, évalués entre 10 et 20 % des passagers des lignes de covoiturage de l'opérateur Ecov.

Les lignes de covoiturage permettent de rompre avec la solitude des trajets : elles favorisent les rencontres entre voisins, entre collègues, créent du lien social et permettent aux usagers d'être parties prenantes d'un service public de mobilité sur leur territoire. [Cette vidéo](#) illustre bien les liens qui se créent entre les usagers d'un même réseau.

Les lignes de covoiturage offrent une solution de déplacement aux 33% des français qui sont empêchés de prendre le volant. Selon une étude réalisée par le Forum Vies Mobiles<sup>47</sup>, 20 % de ces personnes ont moins de 17 ans et ne peuvent donc pas avoir le permis de conduire, 9 % des plus de 17 ans ne l'ont jamais obtenu ou détiennent un permis non reconnu en France et 4 % au moins souffrent d'une incapacité permanente.

### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

Augmenter le taux d'occupation (TO) des voitures permet de desserrer la contrainte économique de la transition.

Aujourd'hui, les voitures circulent presque toujours avec des sièges vides. Si l'on mobilise 10 % de ce gisement de sièges libres (ce qui équivaut à passer en moyenne de 1,6 à 2,1 personnes par voiture, soit 5 passagers en plus pour 10 voitures), la FISITA<sup>48</sup> estime que cela permettrait, à l'échelle européenne :

- Une baisse de 125 MtCO<sub>2</sub>/an ;
- Un effet équivalent à 103 millions de voitures thermiques remplacées par des électriques;
- **Donc 3 600 milliards d'euros d'investissements évités.**

Les travaux du SGPE<sup>49</sup> et du rapport Pisani-Ferry – Mahfouz<sup>50</sup> vont dans le même sens : la France doit réduire la taille de son parc automobile. Le marché du véhicule neuf devrait ainsi passer de 2,3 millions/an (2019) à 1,7–1,8 millions/an, soit –25 %, grâce notamment à l'augmentation du taux d'occupation. Le rapport évalue que cette baisse de la taille du parc génère un gain de 8 Md€/an d'investissements publics et privés.

A l'échelle des collectivités locales, les lignes de covoiturage, lorsqu'elles sont pensées en synergie avec les lignes de car express, permettent de générer des économies substantielles tout en améliorant la qualité du système de mobilité. Le car express par exemple, apporte de la capacité sur les flux structurants, tandis que le covoiturage express ajoute de la fréquence, de la flexibilité et une couverture territoriale plus fine.

Cette complémentarité permet de garantir un haut niveau de service sans augmenter le nombre de bus ni les kilomètres commerciaux. En s'appuyant sur des travaux du LAET<sup>51</sup>, Ecov a analysé l'impact de l'ajout d'une ligne de covoiturage express en appui d'une ligne de car express : hausse de la part modale et baisse des coûts d'exploitation.

---

<sup>47</sup> : Forum Vies Mobiles, *Enquête nationale sur les écouduits de la voiture*, 2025.

<sup>48</sup> : La FISITA est une fédération internationale qui réunit les sociétés et ingénieurs du domaine automobile et, plus largement, de la mobilité.

<sup>49</sup> : SGPE, La planification écologique dans les transports, 31 mai 2023.

<sup>50</sup> : Jean Pisani-Ferry et Selma Mahfouz, Les incidences économiques de l'action pour le climat, mai 2023.

<sup>51</sup> : Alix Le Goff, Martin Koning, Guillaume Monchambert, Clément Marchal, Jean-Baptiste Ray. Promoting urban carpooling: a total social cost approach based on the Lyon case study. 2024. (hal-04465555v1).



Par exemple, un car express toutes les 30 minutes, combiné à une ligne de covoiturage, transporte 1,8 fois plus de passagers qu'un car seul à 15 minutes, tout en étant 2,5 fois moins coûteux à exploiter.

Là où une collectivité serait contrainte d'augmenter fortement les fréquences – donc les budgets – pour rendre le car attractif, l'ajout du covoiturage prend le relais entre les passages du car et amortit les pics de demande. Il devient alors possible de dimensionner l'offre de transport de manière beaucoup plus fine, en réservant les véhicules capacitaires aux moments et aux axes où ils sont réellement indispensables, et en s'appuyant sur la voiture partagée pour absorber le reste des flux.

Cette flexibilité améliore considérablement l'efficience économique du service : les sièges sont mieux utilisés, et chaque euro investi transporte davantage de voyageurs.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

Une commune dispose de nombreux leviers d'action pour contribuer au déploiement de lignes de covoiturage. Voici les principaux :

Les déplacements longs du quotidien dépassent souvent les frontières des communes. La première étape est donc de mobiliser la Communauté de Communes, la Communauté d'Agglomération, la Métropole, voire la Région pour organiser le co-portage du projet.

De nombreux projets de lignes de covoiturage sont nés ainsi, grâce à l'impulsion initiale d'un·e maire.

Différentes actions peuvent être menées pour engager les collectivités de son territoire. Il peut par exemple être envisagé de venir tester collectivement une ligne de covoiturage existante.

Une étude d'opportunité et de faisabilité doit ensuite être réalisée par un bureau d'étude, mandaté pour étudier les axes les plus pertinents pour le déploiement de lignes de covoiturage. L'étude peut être initiée via un marché public de gré à gré. Sauf exceptions, la réalisation d'une étude est nécessaire pour définir l'emplacement des lignes et des arrêts afin que la nouvelle offre de mobilité corresponde vraiment aux besoins des habitants, dispose d'une offre de conducteurs performante, d'emplacements d'arrêts et d'une intégration multimodale adéquats.

La phase d'étude permet en général d'initier la gouvernance et le financement du futur projet. La troisième étape consiste donc à formaliser ce schéma de gouvernance et de financement. Il peut être également envisagé à ce stade d'intégrer un dispositif de concertation citoyenne pour s'assurer que le projet réponde vraiment aux besoins des habitants.

A l'issue de l'étude, les collectivités parties prenantes peuvent lancer le marché pour le déploiement et l'opération des lignes de covoiturage identifiées dans l'étude. Pour cela, les collectivités peuvent contractualiser de différentes manières : marché à bons de commande ou centrale d'achat publique par exemple.

Pendant la durée de vie du projet, les communes ont un rôle important à jouer pour renforcer la notoriété et l'usage des lignes de covoiturage : communication, événements...

Une évaluation régulière de la politique publique doit aussi être menée pour s'assurer du bon ciblage et fonctionnement des lignes.



#### 4.2. Condition du succès

En amont du déploiement, réaliser une étude préalable solide pour garantir un service à fort potentiel d'usage.

Pour générer un usage structurant :

- Arrêts qualitatifs : emplacements stratégiques, visibilité et confort, information voyageur qualitative ;
- Maillage du réseau : nombre d'arrêts structurants suffisant pour couvrir une part significative du territoire ;
- Intermodalité : lignes conçues en complémentarité avec les transports collectifs et les modes actifs ;
- Incitations adaptées : ciblées, pilotées par la collectivité pour éviter l'effet d'aubaine et favoriser le partage de trajets sur des itinéraires adaptés ;
- Garantie départ : dispositif permettant de rassurer les usagers pour lever les freins à la pratique du covoiturage en tant que passager ;
- Animation et communication efficaces : une personne dédiée pour animer le réseau et le faire connaître.
- Démarche partenariale de co-innovation entre les collectivités et l'opérateur, afin d'activer les leviers qui fonctionnent localement et de lever les freins au développement de l'usage.

Sur toute la vie du projet : portage fort des collectivités locales impliquées dans le projet

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

- En miroir, ne pas réunir les conditions techniques du succès décrites plus haut peut empêcher l'usage de se développer : des arrêts mal positionnés et non-connectés à l'offre de mobilité, une animation locale insuffisante, etc.
- Une mauvaise gouvernance qui aboutit à un portage politique partiel du projet de ligne de covoiturage peut être un frein à son déploiement et à son bon fonctionnement. Il est donc nécessaire de porter le projet au bon échelon territorial, en impliquant tous les acteurs concernés dès la phase d'étude.

Certaines **idées reçues** sont également importantes à déconstruire :

- “*Le covoiturage, c'est contraignant*” : **Les lignes de covoiturage ont été conçues pour lever tous les freins au report modal.** Les usagers n'ont pas à réserver leur trajet à l'avance, ils se rendent à l'arrêt et montent dans la première voiture qui passe les prendre. Ils ont la garantie de pouvoir partir en moins de 10 minutes grâce à une garantie départ comprise dans le service.
- “*Covoiturer avec quelqu'un que je ne connais pas c'est dangereux*”. **A la différence de l'autostop, les lignes de covoiturage sont un service public porté par la collectivité locale et opérées par un opérateur dédié.** Les usagers sont donc inscrits au service et si un conducteur arrive en voiture et qu'il n'est pas inscrit, l'application offre la possibilité de l'inscrire directement. Une assistance usager veille sur les usages en tant réel et peut être contactée à tout moment pendant le trajet.
- “*Le covoiturage concurrence les transports collectifs et le vélo*” : Les lignes de covoiturage n'ont pas vocation à être déployées dans les centres urbains mais plutôt pour connecter les territoires ruraux et périurbains entre eux et pour les relier aux centres



urbains. La position de principe selon laquelle deux modes ne peuvent se trouver sur le même axe est questionable, et doit plutôt être traitée au cas par cas. En ville, c'est précisément l'addition de plusieurs types d'offres sur le même axe qui a permis la réduction massive de l'usage de la voiture individuelle. Là où le covoiturage est pertinent, c'est-à-dire à l'extérieur des centres villes, les habitants devraient aussi pouvoir bénéficier de systèmes multimodaux plus complets. En revanche, le covoiturage peut être contre-productif si l'offre n'est pas ciblée et pas déployée sous la forme d'un service public, piloté par les collectivités locales. La collectivité a en effet un rôle important à jouer pour que l'offre de covoiturage puisse réellement générer du report modal additionnel depuis la voiture individuelle.

- “Les gens sont trop attachés à leur voiture”. **Quand on les interroge, les automobilistes disent utiliser leur voiture par manque d’alternatives, notamment de transports en commun adaptés à leurs trajets.** Une enquête de 2022 de l’Institut Ipsos<sup>52</sup> déconstruit le mythe selon lequel les citoyens roulent avant tout par plaisir. Ils sont 51 % à déclarer qu’ils souhaiteraient se passer de leur voiture tout en estimant que « ce n’est pas du tout possible ». Et il ne s’agit pas d’une problématique d’urbains, qui ont souvent accès à des alternatives : la proportion augmente à 60 % en zone périurbaine et 67 % en zone rurale. Une récente enquête réalisée par Keolis avec le Groupe Ifop<sup>53</sup> aboutit à un constat similaire : **seulement 17% des Français idéalisent pouvoir tout faire en voiture facilement...même sans congestion, en pouvant stationner facilement et en ne payant pas cher leur carburant.** Le premier idéal qui ressort de l’enquête est de pouvoir alterner transports en commun, marche, vélo, voiture, selon la distance, le temps et l’humeur. La liberté n’est donc pas (ou plus) associée à l’usage unique de la voiture, même sans contrainte. **Elle est plutôt associée au fait d’avoir le choix de son mode de transport, à l’image du bouquet de solutions proposé en zone urbaine.**
- “Les gens ne veulent pas partager leur véhicule”. **Le souhait de ne pas partager son véhicule n'est exprimé que par une minorité de personnes.** Dans un rapport d'étude publié en 2018<sup>54</sup>, le Cerema recense treize catégories de freins majeurs au développement du covoiturage planifié, dont la plupart sont de nature organisationnelle. Une étude de 2020 du Shift Project<sup>55</sup> aboutit au même constat : les freins sont liés à l'idée de complexité très forte associée à la pratique du covoiturage, qui demande de repenser et d'adapter ses trajets du quotidien, ou encore le manque de lisibilité de l'offre de covoiturage disponible sur un territoire. Les lignes de covoiturage visent précisément à lever ces contraintes organisationnelles.

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

*L'exemple de la ligne de covoiturage Lane entre Bourgoin - Jallieu et Lyon*  
 Le service Lane a été déployé en 2018 et a ouvert aux passagers en 2019.

<sup>52</sup> : Ipsos, Les déplacements des français, 2022.

<sup>53</sup> : Ifop, Mobilités et Municipales : un territoire unifié au sein de l'archipel français, novembre 2025.

<sup>54</sup> : Cerema, Covoiturage courte et moyenne distance Retour d'expériences, freins et leviers, 2018.

<sup>55</sup> : The Shift Project, Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone, 2020.



**Lane est la première ligne de covoiturage express** initialement expérimenté par Ecov, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et le Grand Lyon. Depuis septembre 2025, la ligne Lane a été intégrée au réseau de lignes de covoiturage "[En Covoit Lignes](#)", déployé à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise et porté par Sytral Mobilités.



Réseau de lignes de covoiturage "En covoit Lignes"

**L'objectif du service est de réduire l'autosolisme sur l'autoroute A43 aux heures de pointe** sur les déplacements domicile-travail entre la CAPI (Bourgoin-Jallieu, Villefontaine) et l'Est de la Métropole de Lyon (Saint-Priest, Bron) dont les flux sont dominés par la voiture.

Lane offre un service de qualité, qui constitue une réelle alternative à la voiture individuelle pour ses usagers. Le temps d'attente est de 3 minutes en moyenne et le recours à la garantie départ concerne moins de 1% des trajets.

30 000 trajets ont ainsi été enregistrés entre les 4 arrêts sur l'année 2023, et la part modale de la ligne atteint 11% sur l'axe entre Lyon et Bourgoin (ratio entre passagers Lane et actifs concernés par la ligne<sup>56</sup>) et entre 10 et 20% des usagers ont même revendu ou n'ont pas remplacé une de leur voiture.

<sup>56</sup> : Actifs qui habitent à 10 min en voiture et travaillent à 20 minutes autour des arrêts en transports en commun.



Arrêt sur le réseau de covoiturage En Covoit' - Ligne Lane

La complémentarité entre modes express est bien illustrée sur la liaison entre Bourgoin - Jallieu et Lyon. Le corridor est desservi par une liaison TER, par des lignes de car express régionales, et par les lignes de covoiturage Lane.

**L'aire de chalandise des arrêts des lignes de covoiturage express Lane sur Lyon et St Priest, c'est-à-dire les destinations finales accessibles aux usagers, ne sont pas les mêmes - et sont complémentaires - de celle du TER.** La part modale des transports collectifs est de 42 % entre Bourgoin-Jallieu et Lyon (chiffres INSEE 2019). Ce chiffre recouvre des réalités différentes avec une analyse plus fine : la ligne de TER dessert de manière efficace les liaisons de gare à gare du centre de Bourgoin-Jallieu au centre-ville de Lyon accessible depuis la gare Part-Dieu, où la part modale des transports collectifs dans les trajets domicile - travail est élevée : 3e arrondissement (66 %), 6e arrondissement (68 %) ou encore 2e arrondissement (76 %). À l'inverse, sur le 8e arrondissement, où se situent les arrêts de car et de covoiturage de Lyon Mermoz, la part modale des transports collectifs n'est que de 23 %. Elle est de 18 % entre Bourgoin-Jallieu et Saint Priest, où se situe l'autre arrêt Lane. Cela s'explique par le fait que le temps de parcours du train n'est pas compétitif vers ces zones non-desservies par une gare.

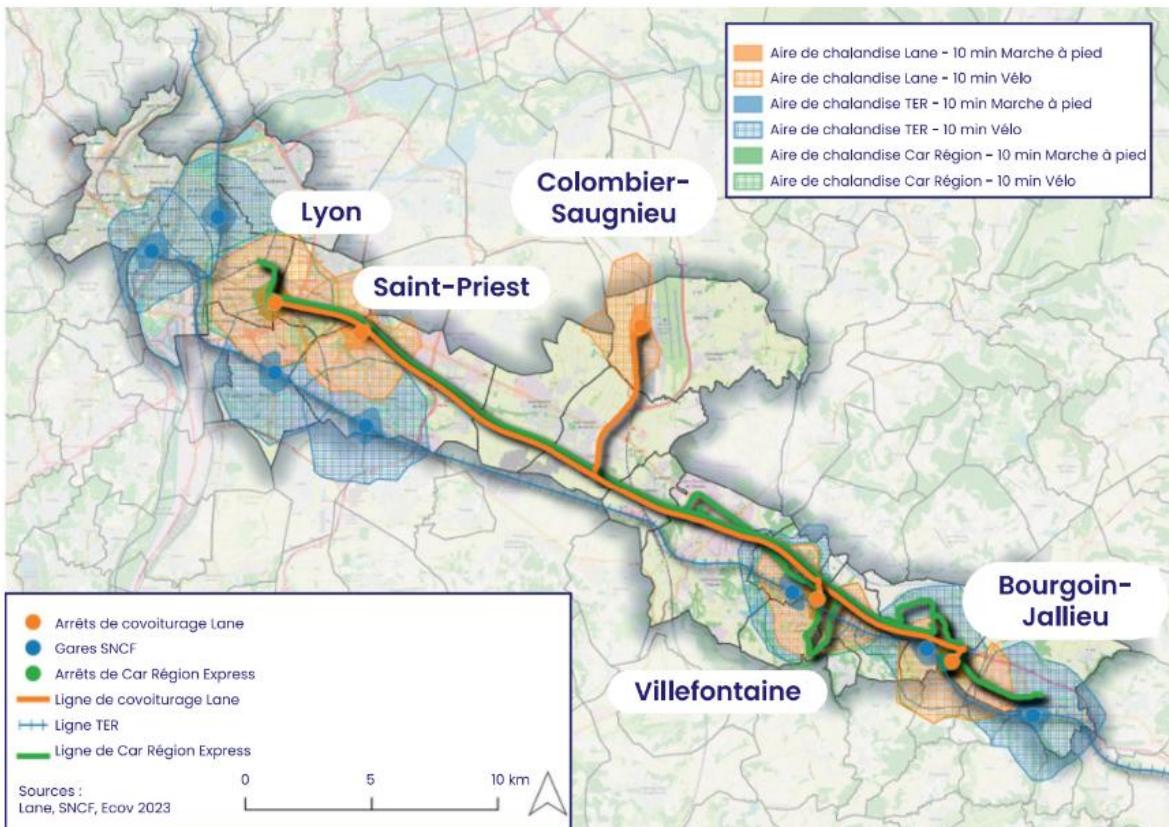
La carte ci-dessous montre les zones accessibles à 10 minutes de marche à pied et de vélo depuis les arrêts Lane et depuis les gares SNCF. Les zones se recoupent très peu, montrant la complémentarité spatiale des services.

**Malgré la différence de couverture géographique, l'existence d'une double offre sur le même axe permet la complémentarité des dessertes et la résilience, et donc une amélioration de l'offre alternative à la voiture.** Des pics ponctuels de fréquentation sont observés sur les lignes de covoiturage lors d'interruptions ou forts retards du TER : pour les usagers du train, le service Lane constitue une garantie de pouvoir retourner chez eux en cas de défaillance. Ils restent



principalement usagers du train car, hors perturbations, le temps de parcours en train est plus performant. Il n'y a pas phagocytage mais renforcement des deux offres.

Les liaisons de Bourgoin-Jallieu et Villefontaine vers Lyon Mermoz sont desservies par deux lignes de car aux aires de chalandises similaires à Lane : la ligne X05, qu'un nombre important d'arrêts rend peu compétitive pour aller jusqu'à Lyon ; les lignes X06 et X07, cadencées toutes les 20 minutes le matin vers Lyon. **Les usagers peuvent choisir ou alterner entre les lignes de covoiturage, dont le temps d'attente moyen est de 4 minutes, et les lignes de car express.**



#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### Acteurs à mobiliser

- Les services mobilité au sein des collectivités locales (communes, intercommunalités, régions, départements) ;
- Les bureaux d'études pour réaliser les études préliminaires ;
- Les opérateurs de lignes de covoiturage (à ce jour, Ecov est le seul opérateur de lignes de covoiturage en France) ;
- Les habitants peuvent contribuer à la politique publique dès la phase de conception, notamment lors des concertations. Une fois la ligne de covoiturage en service, ils participent à l'offre elle-même en proposant leurs sièges libres ou en l'utilisant comme passagers. Ils jouent aussi un rôle dans la valorisation du service, en le recommandant dans leurs réseaux personnels et professionnels. Enfin, ils peuvent être consultés pour



partager leur retour d'expérience, ce qui permet d'évaluer et d'ajuster la politique publique.

- Les commerçants, les associations locales et les entreprises du territoires sont des acteurs locaux qui peuvent participer à la promotion de la ligne auprès de leurs clients / bénéficiaires / adhérents.

#### *Moyens nécessaires*

- Etudes de faisabilité et d'opportunité en amont du déploiement d'une ligne
- Création d'une marque locale pour la ligne, cohérente avec la marque locale des autres modes de transports du territoire
- Mise en place d'arrêts qualitatifs sur la voirie et de panneaux à messages variables
- Installation d'une application en marque blanche pour faciliter la mise en relation entre les conducteurs et les passagers
- Animation de réseaux : communication, création de communauté
- Assistance usagers en temps réel pour répondre aux questions et gérer les problèmes éventuels
- Mise en place d'une garantie départ aux arrêts
- Implication des collectivités parties prenantes tout au long du projet (communication, suivi des usages, rencontre des usagers...)

#### **4.6. Indicateurs clés à considérer**

##### *Indicateurs d'usage*

- Nombre de trajets proposés par les conducteurs
- Nombre de PKO (places-km offertes)
- Nombre de trajets réalisés par des passagers
- Nombre de passagers uniques
- Part modale de la ligne de covoiturage sur les origines - destinations couvertes

##### *Indicateurs d'engagement*

- Nombre de passagers et de conducteurs récurrents
- Nombre de binômes différents de covoiturage

##### *Indicateurs d'impact global*

- Emissions CO2 évitées grâce à la réduction du nombre de kilomètres parcourus par les voitures
- Gains de pouvoir d'achat direct pour les usagers (conducteurs et passagers)
- Nombre d'usagers démotorisés grâce au service

##### *Indicateurs opérationnels*

- État du mobilier (panneaux et arrêts en bon état / maintenance requise).
- Taux de disponibilité de l'application mobile



## #16. Des navettes de liaison directe (avec ou sans chauffeur)

### **En résumé**

Cette proposition vise à mettre en place une **navette directe et régulière**, point-à-point, reliant des quartiers résidentiels ou des communes mal desservis aux pôles structurants (gares, zones d'emploi, équipements), notamment aux heures de pointe.

Ce service, avec ou sans conducteur, vise à **améliorer rapidement l'accessibilité ferroviaire**, à faciliter le report modal de la voiture individuelle vers les transports partagés et à désenclaver des zones aujourd'hui mal connectées.

Ciblée, lisible et adaptable, la navette de liaison directe constitue une **solution pragmatique** pour renforcer l'efficacité du système de mobilité existant, sans déployer un réseau lourd de transport en commun.

**Type de communes** : communes périurbaines, rurales ou villes moyennes dont la gare est éloignée des quartiers résidentiels ou mal desservie par les lignes de bus existantes

**Impact attendu** : amélioration rapide de l'accessibilité ferroviaire, réduction de l'usage de la voiture individuelle, meilleure connexion des quartiers enclavés, augmentation du report modal vers le train. Réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; amélioration de la qualité de vie, réduction des temps de parcours, inclusion

**Niveau d'effort pour la commune** : Significatif (création et exploitation d'un service de transport dédié, véhicules, organisation du service, coordination avec l'AOM, financement et pilotage dans la durée.)

**Durée de mise en œuvre** : 3 à 12 mois selon la disponibilité des véhicules, l'organisation du service et la communication (selon le niveau d'ambition et le support de l'Autorité Organisatrice des Mobilités)

### **Ratio coût / impact :**

**Favorable sous conditions de ciblage.** La mise en place de navettes de liaison directe implique des coûts d'exploitation certains pour la collectivité : véhicules (acquisition ou location), exploitation du service (avec ou sans conducteur), organisation, communication et coordination avec l'Autorité Organisatrice des Mobilités. Contrairement aux dispositifs d'incitation ou de mise en relation, il s'agit bien ici d'un service de transport identifié, qui suppose un engagement financier dans la durée.

En contrepartie, **l'impact potentiel** est élevé lorsque le service est correctement dimensionné. En assurant une connexion simple, rapide et lisible vers les gares et pôles structurants, la navette permet un **report modal efficace** de la voiture individuelle vers le train ou les transports partagés, là où les lignes de bus classiques sont peu performantes. Elle améliore immédiatement l'accessibilité des quartiers ou communes enclavés, réduit les temps de parcours et renforce l'attractivité des zones desservies.

Le ratio coût / impact devient particulièrement pertinent lorsque la navette cible des flux identifiés (heures de pointe, trajets pendulaires), limite les parcours intermédiaires et s'inscrit en complément des réseaux existants. Dans ce cadre, l'investissement consenti produit des bénéfices visibles en termes d'accessibilité, de qualité de vie et de réduction des émissions, sans déployer une offre lourde de transport collectif à large échelle.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à **créer une liaison directe entre un point stratégique de la commune** (quartier isolé ou mal desservi, zone enclavée, etc.) **et la gare ferrée la plus proche**.

Dans de nombreuses zones péri-urbaines ou villes moyennes, les lignes de bus ont une vocation plus large que desservir directement les gares ou liaisons ferrées. Pour des raisons économiques également liées à la fréquentation de la ligne, les itinéraires sont parfois sinuex et rendent les temps de parcours bien moins compétitifs que la voiture.

Parfois, la gare ferrée la plus proche ne se trouve pas dans le périmètre de compétence de la ville (ville voisine ou autre département), mettant la réflexion sur une liaison directe en arrière-plan d'autres préoccupations des Autorités Organisatrices des Mobilités.



A terme, les véhicules pourront être **automatisés** permettant de prévenir le risque de manque de chauffeurs, d'augmenter les fréquences et d'assurer un service flexible y compris de nuit.

Les objectifs sont :

- Offrir une possibilité de **report modal efficace en temps de transport** aux usagers les incitant à laisser leur voiture au garage pour les trajets domicile-travail
- **Désenclaver certains quartiers** où les mobilités douces ne sont pas accessibles
- **Proposer une nouvelle expérience passager**, entre le transport individuel et le transport collectif
- Avec des véhicules de gabarit petit ou moyen :
  - Améliorant le **confort** et la **convivialité** des trajets
  - S'insérant parfaitement dans un **environnement résidentiel**
  - Pouvant déjà appartenir au parc de la commune ou être financés par de la publicité locale
  - A **faibles émissions** de préférence
  - A terme, des **solutions automatisées** seraient très pertinentes

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Élodie, 16 ans, lycéenne sans solution de transport fiable*

Elodie habite dans un quartier résidentiel d'une commune périurbaine. Ses parents travaillent tôt et ne peuvent pas assurer le trajet vers la gare. Il n'y a aucun bus aligné sur les horaires de son train du matin et elle souhaiterait se rendre au lycée en train, plus rapide et plus sûr que la voiturette.

Elodie est totalement dépendante de ses parents ou des covoitureurs. Son stress est quotidien lié à la ponctualité : elle risque d'arriver en retard à ses cours.

**Avec la navette**, le trajet est **fiable, direct et régulier** depuis un point d'arrêt proche de son domicile. Elodie gagne en autonomie et en sécurité dans ses déplacements. Le coût est réduit (pas besoin d'un second véhicule familial) et son temps de transport optimisé au bénéfice de sa qualité de vie.

### *Persona 2 – Benoit, 32 ans, salarié d'une PME et parent de deux enfants*

Benoit travaille dans une entreprise située à 45 minutes en train de la gare. Il perd du temps chaque matin dans les embouteillages pour rejoindre la gare en voiture. Il aimeraient réduire ses dépenses (carburant + stationnement). Mais il a des contraintes familiales notamment des horaires fixes à respecter.

Les parkings de la gare sont saturés, et Benoit perd encore du temps à se garer. Son stress quotidien est lié au risque de manquer son train. Ces trajets + stationnement représentent un coût important : carburant, usure du véhicule, stationnement.

**Avec la navette**, Benoit a un **accès garanti et ponctuel à la gare**, fini le stress. L'arrivée en gare est **synchrone avec le train** (heures de pointe du matin et du soir), il gagne un temps précieux. Il fait également une économie immédiate en carburant, stationnement, entretien de sa voiture. Le gain de temps réalisé lui permet aussi de mieux concilier vie perso / vie pro.

### *Persona 3 – André, 71 ans, retraité actif sans voiture*

André ne possède plus de voiture pour raisons de santé. Il vit dans un quartier mal relié à la gare.



Il se rend régulièrement en ville pour ses loisirs, RDV médicaux et activités associatives.

Pour lui, il est difficile de rejoindre la gare et son isolement augmente. Il dépend du voisinage ou de taxis. Les horaires de bus sont peu lisibles et les itinéraires longs.

**Avec la navette,** André a un **accès simple et rapide au train**, ce qui permet de réduire son isolement. Le service est fiable, adapté à ses horaires (heures de pointe matin / après-midi). Cette continuité de mobilité sans voiture lui permet de maintenir son autonomie, d'autant que la trajectoire est simple, sans correspondances complexes.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans de nombreuses zones péri-urbaines, l'étalement de l'habitat a allongé considérablement les distances et les durées de transport domicile-travail.

Les liaisons ferrées, même si elles se développent, ne peuvent répondre seules aux besoins de chacun et les liaisons bus « de ligne » répondent aussi à des impératifs de fréquentation qui rendent parfois les itinéraires « sinueux » et longs.

Le recours à la voiture individuelle est souvent la seule solution efficace pour les résidents de ces zones pour leurs trajets domicile-travail.

Résultat :

- Recours massif à la voiture individuelle
- Congestion des axes de circulation
- Pollution de l'air et bruit
- Temps de transport qui s'allongent, augmentation du stress et de la fatigue
- Risques plus élevés d'accidents de la route
- Les jeunes, les personnes sans voiture ou les ménages modestes sont particulièrement pénalisés

Si rien n'est proposé, ces tendances risquent de s'accentuer encore, alors que les communes cherchent à encourager les mobilités partagées. L'absence d'une liaison partagée rapide et efficace vers la gare la plus proche devient alors un frein majeur à la transition et au développement de la ville.

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La mise en place de cette liaison partagée directe vers la gare la plus proche offre immédiatement une alternative crédible à la voiture :

- Pour les **trajets domicile-travail**
- **99% d'émission en moins** sur ces trajets quand les véhicules sont électriques
- En étant **plus rapide et directe**
- Elle permet de **désenclaver certains quartiers** où les mobilités douces ne sont pas accessibles
- Elle propose **une nouvelle expérience passager**, entre le transport individuel et le transport collectif, avec **confort et la convivialité** des trajets
- Avec des véhicules plus petits que des bus/car, cette solution s'insère mieux dans un **environnement résidentiel**



- **Avec la possibilité de solutions automatisées**, le service rendu pourra être **encore plus personnalisé**, même dans la nuit et/ou à la demande

Ainsi, la navette de liaison améliore l'impact sur l'environnement des trajets domicile-travail, le service rendu aux habitant ou aux actifs d'un quartier, leur qualité de vie, crée du lien et de l'attractivité pour la commune.

### 3. Pourquoi c'est intéressant

#### 3.1. Impact environnemental

Le déploiement d'une navette de liaison concourt directement à la **réduction de l'empreinte environnementale des trajets domicile-travail** par le report modal de la voiture vers les transports partagés.

Ce report permet de diminuer :

- Les émissions locales de polluants (NOx, particules)
- Les émissions de CO<sub>2</sub> associées aux trajets de 99% quand la navette est électrique
- La congestion urbaine, notamment aux heures de pointe,
- Le bruit routier, source majeure de nuisance dans les zones urbaines.

A plus long terme, la réduction du nombre de véhicules sur les routes peut permettre d'envisager des **réallocations de surfaces aujourd'hui dédiées aux transports routiers** au profit de la nature et des habitants.

Enfin, en renforçant l'attractivité de transports partagés ciblés et efficaces, la ou les navettes express soutiennent la transition vers une ville plus apaisée où les flux motorisés sont mieux maîtrisés.

#### 3.2. Impact social

Une navette de liaison renforce **l'équité d'accès à la ville et au travail**. Elle réduit la dépendance à la voiture et les inégalités entre ceux qui ont une voiture et ceux qui n'en ont pas ou n'en veulent pas.

Elle apporte **une amélioration nette de la qualité de vie** en réduisant significativement les temps de trajets contraints du matin et du soir. Du temps gagné pour sa vie personnelle, le stress de la conduite et des embouteillages en moins.

Elle **crée ou recrée du lien** entre les usagers dans un contexte confortable et convivial (petits véhicules, personnes que l'on connaît etc.)

#### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

Une navette de liaison génère des bénéfices économiques directs et indirects pour la commune.

Elle **renforce l'attractivité** de zones de la ville qui peuvent paraître « éloignées ». Attractivité **pour de futurs résidents** et attractivité pour des **activités commerciales**. La mobilité et les moyens de transports sont au 1<sup>er</sup> rang des attentes des habitants et des employés. C'est souvent un facteur clé de choix d'installation.

Sur le plan budgétaire, la navette de liaison est un levier “faible coût / fort impact” :

- Petit véhicule qui peut déjà faire partie du parc de la ville et qui a d'autres engagements en dehors des heures de fonctionnement de la navette (jeunesse, séniors etc.)



- Service ultraciblé dans le temps et l'espace qui ne nécessite qu'un seul chauffeur (ou pas si le véhicule est automatisé)
- Possibilité de financer en partie le service par de la publicité locale sur le véhicule
- Tarification attractive / subventions publiques et privées pour contribuer aux coûts du service

Enfin, en favorisant le report modal vers des solutions partagées, elle contribue indirectement à une **baisse des coûts externes** liés à la congestion, au bruit, à la pollution et à la sécurité routière.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

- **Identifier une zone de besoin propice** à une navette directe. Pour son optimisation, on pourra rechercher des besoins de transport dans les 2 sens de circulation de la navette
- **Prendre attaché avec l'AOM, la Région, le ou les départements, la SNCF** pour autoriser la navette, un éventuel soutien financier, l'intégration dans le dispositif sous compétence de l'AOM et faciliter le stationnement à la gare de destination
- **Définir avec les usagers potentiels** (riverains ou employés) le service attendu (horaires, fréquences etc.)
- **Trouver un véhicule adapté et un chauffeur.** Il peut être nécessaire de disposer d'une autorisation de transport de personnes même si le nombre est inférieur à 8.
- **Rechercher d'éventuelles sources de financement** par la publicité sur le véhicule
- **Communiquer** auprès des habitants et des entreprises de la zone concernée et **accompagner** le démarrage du service pour l'adapter au mieux
- **Commencer par une période d'expérimentation et pérenniser** s'il rencontre le succès attendu
- **Améliorer le service** sur la base des remontées des usagers, le type de véhicules utilisés (cible 0 émissions, technologies d'automatisation etc.)

### 4.2. Conditions de succès

- **L'accord de l'AOM et autres parties prenantes publiques** et leur éventuel soutien
- **Un itinéraire court et direct**
- **La fiabilité du service** dès les premiers jours, les actifs ont besoin de pouvoir compter dessus et la **synchronisation parfaite** avec les trains
- **Une application simple de réservation** des trajets, avec la possibilité de réserver sur de longues périodes
- **Un tarif attractif**, voire gratuit durant la phase d'expérimentation
- **Communication locale efficace** pour faire connaître le service
- Diffusion et valorisation des **retours d'expérience** des primo utilisateurs, notamment dans la configuration « sans conducteur » : transformer les pionniers en ambassadeurs d'un moyen de mobilité innovant.



#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

Frein	Solution
Faible fréquentation initiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phase test + communication ciblée + adaptation des horaires</li> </ul>
Réticence au changement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communiquer largement et directement auprès des usagers potentiels</li> <li>• Inviter à un essai au lancement de la navette</li> <li>• Proposer une période gratuite pour l'usage de la navette</li> <li>• Mutualisation intercommunale,</li> <li>• Horaires restreints aux pics,</li> <li>• Dévier un véhicule existant du parc de la commune pour le nouveau service. Ce véhicule pourra être engagé sur d'autres missions en dehors des heures de pointe et le week-end</li> </ul>
Coût d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trouver un financement publicitaire du véhicule (ex : Infocom)</li> <li>• Rechercher des partenaires dans les employeurs de la ville</li> <li>• Former des agents communaux à ces missions</li> </ul>
Acceptation des navettes automatisées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Phase d'expérimentation progressive avec opérateur spécialisé</li> </ul>

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *Le Chesnay-Rocquencourt – Rocq'Express (Yvelines)<sup>57</sup>*

Le Bourg de Rocquencourt est situé dans les Yvelines. C'est un quartier d'habitation enclavé (autoroute A13, Départementales 186 et 307). Il existe des liaisons bus pour rallier les gares les plus proches (Versailles, Vauresson) mais les temps de parcours ne sont pas compétitifs.

L'expérimentation : UNE NAVETTE ÉLECTRIQUE, à terme autonome, entre le bourg de Rocquencourt et la gare de Vauresson

Avec l'appui de la ville du Chesnay-Rocquencourt et des technologies développées à l'INRIA depuis plus de 30 ans, la société SuburVan lance un service expérimental de transport le 3 mars 2025.

Elle se prénomme Rocq Express et effectuera, à titre expérimental, des trajets entre le bourg de Rocquencourt et la gare de Vauresson aux heures de pointe, le matin entre 7 h et 9 h et le soir entre 17 h et 19 h. Cette navette - en fait deux véhicules prenant en charge 6 passagers chacun à chaque voyage - a pour mission de collecter des données en vue d'une automatisation future de ces véhicules. Le test préfigure, en effet, la mise en place d'une ligne de vans électriques autonomes qui pourraient circuler de manière pérenne dans deux ans sur le même trajet.

Cette phase expérimentale se déroule en accord avec la Ville et avec le soutien de la région Île-de-France, de l'INRIA et d'Île-de-France mobilités. Pour l'utiliser, les usagers doivent réserver leur trajet sur l'application SuburVan et profiter gratuitement de ce voyage qui reliera Rocquencourt, à

<sup>57</sup> : [Suburvan veut révolutionner les transports collectifs](#), Le Chesnay-Rocquencourt



partir de l'arrêt cœur de Bourg, jusqu'à Vaucresson (et vice-versa) en 10 minutes. Les horaires sont étudiés pour permettre un maximum de confort aux utilisateurs. L'arrivée en gare de Vaucresson est prévue 5 minutes avant chaque départ de train de la ligne L en direction de Paris.



### Rocq-Express c'est parti !



Trajet : Rocquencourt > gare de Vaucresson (aller-retour)

- Horaires : 7 h et 9 h et 17 h et 19 h du lundi au vendredi, calés sur les horaires de la ligne L
- Durée du trajet : 10 minutes
- Nombre de passagers par véhicule : 6
- Tarif : gratuit

### Les premiers résultats :

- Environ 70 inscrits réguliers
- Un taux de satisfaction très élevé (NPS 97%). Les points les plus positifs : Fiabilité, confort et convivialité
- Des retours usagers indiquant un gain de temps de trajet d'environ 1 heure par jour AR
- Les usagers résidents n'utilisaient pas les transports en commun auparavant

### ParkShuttle Rivium – Rotterdam (Pays-Bas)<sup>58</sup>

Service de navette autonome reliant le quartier d'affaires de Rivium à une station de métro du réseau de Rotterdam, le ParkShuttle est l'un des projets les plus anciens et les plus avancés en Europe en matière de transport automatisé en site dédié. Mis en service dès la fin des années 1990, le dispositif a connu plusieurs générations technologiques. Après une interruption liée au renouvellement du matériel, le service a été remis en exploitation avec une nouvelle flotte à partir de 2022. Il fonctionne aujourd'hui en conditions réelles, avec une exploitation régulière et continue sur des plages horaires étendues, au service des déplacements domicile-travail.

Ce retour en service confirme le niveau de maturité du modèle et son intérêt comme source d'inspiration pour des navettes de rabattement entre zones résidentielles, pôles d'emploi et gares ou stations de transport structurant.

<sup>58</sup> : [Park Shuttle Rivium](#), Transdev



#### *Transports urbains à Bourgoin-Jallieu<sup>59</sup>*

Le réseau de transports urbains de Bourgoin-Jallieu repose sur un maillage de lignes de bus et de services complémentaires desservant à la fois la gare ferroviaire et les quartiers résidentiels de l'agglomération. Il combine des lignes urbaines structurantes et des services plus flexibles, permettant d'assurer des liaisons de rabattement efficaces vers la gare, en articulation avec les lignes TER régionales. La desserte de la gare a connu des ajustements au fil du temps, notamment en lien avec des évolutions du réseau et des contraintes d'exploitation, mais elle demeure un point central de l'organisation des mobilités locales. Cet exemple illustre comment un réseau de transport urbain à l'échelle d'une ville moyenne peut organiser des liaisons directes entre quartiers et gare, en complément des réseaux de transport structurants, sans recourir à des dispositifs lourds ou expérimentaux.

#### *Navettes automatisées à Haut Niveau de Service à proximité de la gare Valence TGV<sup>60</sup>*

En 2025, deux navettes automatisées 100 % électriques ont été déployées sur la zone d'activités de Rovaltain, dans la Drôme, afin d'assurer une liaison entre les entreprises du site, le restaurant inter-entreprises et la gare TGV de Valence. Ces minibus autonomes de 8 places, circulant sans conducteur, s'inscrivent dans une démarche d'amélioration de l'accessibilité des pôles d'emploi et de renforcement de l'intermodalité autour d'une grande gare nationale.

Le projet est porté par les acteurs publics du territoire, au premier rang desquels la collectivité en charge des mobilités et de l'aménagement du site de Rovaltain, dans une logique d'expérimentation en conditions réelles. Au-delà de la démonstration technologique, le service répond à des enjeux très concrets : faciliter les déplacements domicile-travail, réduire l'usage de la voiture individuelle sur de courtes distances et proposer une solution inclusive pour des publics peu motorisés.

La navette a été utilisée par plus de 3 000 passagers en moins de trois mois, témoignant d'un usage effectif, et a suscité un intérêt marqué de la part des professionnels du secteur, avec de nombreuses visites d'acteurs français et européens venus observer le dispositif. Cet exemple illustre le potentiel des navettes automatisées comme solution de rabattement sobre et ciblée entre zones d'activités, équipements collectifs et gares, lorsqu'elles sont intégrées à une stratégie territoriale de mobilité.

---

<sup>59</sup> : [Comment se déplacer](#), Bourgoin-Jallieu

<sup>60</sup> : [Navettes automatisées à haut niveau de service de Valence TGV](#), Valence Romans Agglo



Crédit photo : Alpcat Medias 2025

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- L'AOM, la Région, le / les Départements, la SNCF
- Les services municipaux :
  - o Mobilité / Déplacements : pilotage, choix de l'itinéraire, suivi et amélioration du service
  - o Services techniques : Véhicule(s), chauffeur(s), application de réservation
  - o Communication : information résidents et entreprises
- Les opérateurs de transport ou startups de mobilité
- Habitants : Avantages du nouveau service, intérêt du report modal, bouche à oreille, etc.
- Les établissements scolaires, zones d'activité, associations d'habitants

##### *Moyens nécessaires*

- Etude préalable de besoin
- Accord de l'AOM et éventuel soutien
- 1 à 2 véhicules peu ou pas émissifs
- 1 à 2 chauffeurs qualifiés ou opérateur superviseur pour des navettes autonomes
- Application de réservation simple et accessible
- Aménagement des points d'arrêts sécurisés
- Un budget annuel d'exploitation
- Outils de suivi (fréquentation, ponctualité etc.)
- Coordination interservices pour garantir la fiabilité du service



## 4.6. Indicateurs clés à considérer

### *Indicateurs d'usage et de comportement*

- Fréquentations de la navette par trajet et type d'usagers (nombre de passagers / jour, taux de remplissage)
- Evolution de la fréquentation de la gare
- Part des usagers précédemment en voiture
- Gains de temps par destination finale/d'origine

### *Indicateurs d'impact social*

- Taux de report modal de la voiture vers les transports en commun
- Evolution de la fréquentation
- Evaluation du CO2 évité
- Taux d'usage par les jeunes / seniors
- Accessibilité pour les personnes sans voiture
- Impact sur l'insertion professionnelle (ex. usagers en recherche d'emploi)

### *Indicateurs environnementaux*

- CO<sub>2</sub> évité
- Réduction du trafic automobile vers la gare
- Évolution de la demande de stationnement

### *KPI opérationnels*

- Ponctualité de la navette
- Temps de parcours réel vs théorique
- Coût par passager transporté
- Satisfaction des usagers (ponctualité, coût, confort, convivialité etc.)
- Analyse des éventuels incidents



## #17. Accompagnement des copropriétés au déploiement des solutions de recharge

### **En résumé**

L'accès à la recharge à domicile est une condition déterminante de l'adoption du véhicule électrique. Or, pour des millions de ménages vivant en logement collectif, cet accès reste aujourd'hui incertain, complexe ou bloqué, non pour des raisons techniques, mais en raison de freins organisationnels, décisionnels et informationnels propres aux copropriétés.

La proposition vise à répondre à ce verrou structurel en mettant en place, à l'échelle communale ou intercommunale, **un service public de facilitation du déploiement des infrastructures de recharge dans les copropriétés**. Ce service ne finance pas les installations et ne se substitue pas aux acteurs privés. Il agit comme **tiers de confiance**, en aidant les copropriétés à comprendre les enjeux, à structurer leurs décisions et à franchir les étapes clés qui mènent à des projets concrets et pérennes.

Le dispositif articule compétences humaines, outils pédagogiques, ressources numériques, communication ciblée et parcours d'accompagnement, afin d'intervenir au bon moment du processus décisionnel (amont des assemblées générales, comparaison des solutions, sécurisation des choix). Il permet de réduire l'asymétrie d'information entre copropriétés et opérateurs, de limiter les erreurs coûteuses et d'accélérer des projets aujourd'hui bloqués ou différés.

Peu coûteux, réversible et adaptable aux réalités locales, ce service agit sur un levier amont de la transition écologique. Son impact est indirect mais cumulatif : en facilitant l'équipement des copropriétés, il crée les conditions d'une électrification progressive et équitable des usages de mobilité, évitant une transition à deux vitesses entre habitat individuel et collectif.

**Type de communes :** Grandes villes et métropoles ; villes moyennes et périurbaines ;

**Impact attendu :** Réduction des émissions

**Niveau d'effort pour la commune :** Modéré (mise en place d'un service de facilitation et d'ingénierie publique ; mobilisation de compétences humaines, d'outils pédagogiques et de communication ; pilotage et animation dans la durée, sans investissement d'infrastructure ni financement direct des installations).

**Durée de mise en œuvre :** rapide (entre 3 et 6 mois)

### **Ratio coût / impact**

La proposition présente un **excellent ratio coût-impact**, précisément parce qu'elle agit sur un verrou organisationnel plutôt que par l'investissement lourd.

Côté coûts, le dispositif repose essentiellement sur :

- De l'ingénierie publique (coordination, accompagnement, animation) ;
- Des outils et supports pédagogiques mutualisables ;
- Un effort de communication ciblée auprès des copropriétés et des syndics.

Il 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.

Côté impact, l'impact est indirect mais structurant. En facilitant l'équipement des copropriétés en solutions de recharge adaptées et évolutives, le dispositif agit sur une **condition indispensable à l'adoption du véhicule électrique en logement collectif**. Chaque projet débloqué crée un effet durable dans le temps : accès à la recharge résidentielle, adoption progressive du véhicule électrique, réduction des émissions liées aux déplacements.

À l'échelle territoriale, ces effets sont **cumulatifs** et concernent un volume important de ménages, là où les politiques classiques peinent à agir efficacement.

Comparé à des investissements lourds dans la recharge publique ou les infrastructures de transport, le service d'appui aux copropriétés repose sur une logique différente : **agir là où les blocages sont principalement organisationnels et décisionnels**. Pour un coût limité et maîtrisable, il permet de débloquer des projets structurants, d'éviter des choix techniques inadaptés et de créer les conditions d'une électrification durable des usages en logement collectif. Son efficacité tient moins à son ampleur budgétaire qu'à sa capacité à produire des effets cumulatifs et durables, avec un risque financier et politique faible pour la collectivité.



## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition consiste à mettre en place, à l'échelle communale ou intercommunale, **un service structuré d'appui au déploiement des IRVE dans les copropriétés**, et non une simple cellule reposant sur quelques personnes identifiées.

Ce service est conçu comme **un dispositif global**, articulant :

- Des compétences humaines (expertise technique, réglementaire, économique) ;
- Des outils (supports pédagogiques, ressources numériques, modèles de parcours) ;
- Des actions de communication ciblées ;
- Et des modalités d'accompagnement adaptées aux différentes situations des copropriétés.

L'enjeu n'est pas seulement de répondre aux questions, mais **d'aider concrètement les copropriétés à franchir les différentes étapes qui mènent à une décision effective**, là où beaucoup de projets s'enlisent aujourd'hui.

Le service agit comme **un tiers de confiance structurant**, capable de faire le lien entre syndics, conseils syndicaux, copropriétaires, installateurs, opérateurs de recharge et fournisseurs d'énergie, sans se substituer à eux ni porter les projets à leur place.

Il peut s'appuyer sur :

- Des agents municipaux ou intercommunaux formés ;
- Un ou plusieurs opérateurs externes mandatés ;
- Des partenaires locaux (agences locales de l'énergie, structures de conseil, associations spécialisées).

La valeur ajoutée du dispositif tient à sa **capacité d'orchestration**, plus qu'à l'expertise individuelle de tel ou tel référent.

### 1.2. Les briques du service

Le service d'appui repose sur plusieurs briques complémentaires, activables selon les besoins des territoires et des copropriétés.

#### 1. Information et pédagogie structurée

Mise à disposition de contenus clairs et neutres permettant aux copropriétaires de comprendre :

- Les enjeux réels de la recharge en copropriété ;
- Les différentes architectures possibles (droit à la prise, infrastructure collective, solutions évolutives) ;
- Les implications techniques, juridiques et financières associées.

Ces contenus peuvent prendre la forme de guides, de webinaires, de réunions publiques ou de ressources en ligne accessibles en continu.

#### 2. Parcours d'accompagnement des copropriétés

Le dispositif propose un parcours lisible, étape par étape, depuis la première interrogation jusqu'à la décision en assemblée générale :

- Qualification de la situation de la copropriété ;



- Identification des options pertinentes ;
- Aide à la préparation des éléments à présenter en AG ;
- Appui ponctuel lors des temps clés (questions, arbitrages, vote).

L'objectif est de réduire l'incertitude et les points de blocage à chaque étape du processus décisionnel.

### *3. Appui à la comparaison et à la sécurisation des choix*

Sans prescrire de solution ni recommander d'opérateur, le service aide les copropriétés à :

- Comparer des offres hétérogènes ;
- Identifier les points de vigilance (évolutivité, coûts cachés, gouvernance) ;
- Eviter des choix irréversibles ou sous-dimensionnés.

Cette fonction est centrale pour rééquilibrer l'asymétrie d'information entre copropriétés et acteurs privés.

### *4. Mobilisation des aides et dispositifs existants*

Le service joue un rôle de clarification et d'orientation vers les dispositifs nationaux ou locaux existants, afin de :

- Améliorer la compréhension des aides disponibles ;
- Faciliter leur mobilisation ;
- Intégrer ces éléments dans les décisions collectives.

### *5. Animation et communication ciblée*

Enfin, le dispositif s'appuie sur une communication proactive à destination :

- Des syndics ;
- Des conseils syndicaux ;
- Des copropriétaires.

Cette communication vise à faire émerger les projets, à normaliser la question de la recharge en copropriété et à créer un effet d'entraînement territorial.

### **1.3. Ce que le dispositif n'est pas**

Le service d'appui repose sur une ligne claire, indispensable à sa crédibilité :

- Il n'est pas opérateur de bornes ;
- Il ne porte pas les investissements ;
- Il ne choisit pas les prestataires à la place des copropriétés ;
- Il n'impose aucune solution technique.

Il crée les conditions d'une décision éclairée, sans se substituer aux acteurs privés ni aux instances de gouvernance des copropriétés.



## 1.4. Mise en situation

### *Sophie, 52 ans, présidente du conseil syndical dans une copropriété de 80 logements*

Sophie habite dans une copropriété construite dans les années 1990, en périphérie d'une grande ville. Plusieurs copropriétaires possèdent déjà un véhicule électrique ou envisagent d'en acquérir un. Le sujet de la recharge a été évoqué à plusieurs reprises, sans jamais aboutir.

Les freins sont multiples :

- Des devis très différents transmis par des opérateurs concurrents ;
- Des copropriétaires inquiets du coût collectif et de l'impact sur les charges ;
- Un syndic peu à l'aise sur les aspects techniques ;
- La crainte de faire un « mauvais choix » engageant la copropriété pour longtemps.

En sollicitant le service d'appui communal, Sophie accède à un parcours structuré :

- Clarification des options possibles pour leur configuration (droit à la prise vs infrastructure collective évolutive) ;
- Décryptage des modèles économiques proposés ;
- Identification des points de vigilance à présenter en assemblée générale.

Un appui est apporté à la préparation des documents pour l'AG, et un représentant du service intervient ponctuellement pour répondre aux questions. Le projet, jusqu'alors bloqué, est voté sur la base d'éléments partagés et compréhensibles.

### *Karim, 39 ans, copropriétaire occupant dans un immeuble ancien du centre-ville*

Karim vit dans un immeuble ancien de 25 lots, sans parking privatif individualisé. Il vient d'acquérir un véhicule électrique et recharge aujourd'hui sur l'espace public, avec des contraintes importantes (disponibilité des bornes, temps perdu, incertitude).

Il a évoqué l'idée d'une solution de recharge en copropriété, mais se heurte rapidement :

- A une méconnaissance générale du sujet parmi les copropriétaires ;
- A des réticences liées aux travaux et aux coûts ;
- A l'absence de vision claire sur ce qui est techniquement faisable.

Le service d'appui permet de repositionner le sujet comme une question collective et anticipatrice, et non comme une demande individuelle. Karim bénéficie d'éléments pédagogiques à partager, d'un éclairage sur les solutions adaptées aux immeubles anciens, et d'un appui pour structurer une première discussion formelle.

Le dispositif ne garantit pas un vote favorable immédiat, mais il permet au sujet d'entrer dans un cadre rationnel et partagé, condition indispensable pour qu'un projet émerge dans les années suivantes.



Source : <https://www.electricien-irve.fr/installateur-borne-recharge-copropriete.html>

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

En France, une part significative de la population vit en logement collectif. Or, **l'absence de solution de recharge à domicile** constitue aujourd'hui l'un des principaux freins à l'adoption du véhicule électrique pour ces ménages.

Les chiffres sont connus : environ **80 % des recharges se font à domicile**. Sans accès simple, fiable et économiquement acceptable à la recharge résidentielle, le véhicule électrique devient une contrainte plutôt qu'une solution.

Dans les copropriétés, ce verrou est amplifié par :

- La complexité technique des installations collectives ;
- La diversité des solutions proposées par les opérateurs ;
- La difficulté à comparer des offres hétérogènes ;
- Les règles de vote en assemblée générale ;
- La méconnaissance des dispositifs d'aide ;
- La crainte d'engager la copropriété dans un choix irréversible.

Le droit à la prise a permis des avancées importantes, mais il montre aujourd'hui ses limites :

- Il favorise des approches individuelles, parfois au détriment d'une vision collective optimisée ;
- Il peut générer des installations hétérogènes et peu évolutives ;
- Il n'adresse pas la question de la massification à moyen terme.

Par ailleurs, les syndics, souvent en première ligne, ne disposent ni du temps ni de l'expertise pour jouer un rôle d'ensemblier technique et stratégique.

Sans intervention publique légère mais structurante, **le déploiement de l'IRVE en copropriété restera lent, inégal et conflictuel**.



Résultat : de nombreux projets n'aboutissent pas, ou se traduisent par des solutions sous-dimensionnées, peu évolutives, voire conflictuelles.

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

### *Un tiers de confiance au bon niveau*

La commune intervient ici à un niveau pertinent : suffisamment proche des habitants pour comprendre les blocages réels, et suffisamment institutionnelle pour inspirer confiance.

La cellule d'appui permet de :

- Désamorcer les craintes liées aux coûts et aux risques ;
- Rééquilibrer la relation entre copropriétés et opérateurs privés ;
- Réduire l'asymétrie d'information qui paralyse les décisions.

### *Un gain de temps et de qualité pour les copropriétés*

En structurant en amont les projets, la cellule réduit :

- Le nombre d'AG infructueuses ;
- Les allers-retours techniques inutiles ;
- Les décisions prises par défaut ou sous pression.

Elle améliore la qualité des choix, sans imposer de solution

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

L'impact environnemental du dispositif est **indirect mais structurant**. Le service d'appui n'agit pas sur les usages de mobilité eux-mêmes, mais sur **l'accès à la possibilité d'électrification** pour des ménages vivant en logement collectif.

En levant les freins organisationnels, techniques et décisionnels au déploiement d'IRVE en copropriété, la commune agit sur un **verrou amont** de la transition vers le véhicule électrique. Chaque projet de recharge collectif sécurisé et évolutif crée les conditions d'une adoption progressive mais durable du véhicule électrique par les habitants, sans dépendance exclusive à la recharge publique.

À l'échelle territoriale, cet effet est cumulatif : la multiplication de copropriétés équipées permet une montée en charge continue des usages électriques, avec un impact significatif sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux déplacements automobiles, en particulier pour les trajets du quotidien. Le dispositif contribue ainsi à une décarbonation structurelle, moins visible à court terme mais plus robuste dans le temps

### 3.2. Impact social

Le dispositif contribue à réduire une **inégalité croissante d'accès à la mobilité électrique** entre habitants de logements individuels et habitants de logements collectifs.

Sans accompagnement spécifique, l'électrification bénéficie prioritairement aux ménages disposant d'un garage ou d'un accès privatif à la recharge, au risque de créer une transition à deux



vitesses. En ciblant explicitement les copropriétés, le service d'appui permet de rééquilibrer cette situation et d'élargir l'accès à la recharge résidentielle à des publics aujourd'hui contraints.

Par ailleurs, en apportant un cadre lisible, neutre et pédagogique, le dispositif réduit les tensions internes aux copropriétés et facilite **l'appropriation collective de sujets techniques complexes**. Il favorise des décisions plus apaisées, mieux comprises et plus acceptées, contribuant ainsi à une meilleure qualité du dialogue local autour des transformations liées à la transition écologique

### 3.3. Impact économique

Pour la collectivité, le dispositif présente un **excellent ratio coût / impact**. Il repose principalement sur des moyens d'ingénierie, de coordination et de communication, sans investissement lourd en infrastructures ni engagement financier irréversible.

Pour les copropriétés, l'impact économique est double. À court terme, l'accompagnement permet d'éviter des choix techniques inadaptés ou sous-dimensionnés, souvent coûteux à corriger a posteriori. À moyen et long terme, il favorise des solutions évolutives et mutualisées, limitant les surcoûts individuels et optimisant les investissements collectifs.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La mise en œuvre repose sur la création d'un **service d'appui structuré**, intégré ou adossé à l'existant (service mobilité, transition écologique, maison de l'énergie, agence locale), plutôt que sur une structure autonome.

Concrètement, la collectivité organise le dispositif autour de trois composantes complémentaires :

- **Une gouvernance claire**, portée par la commune ou l'intercommunalité, qui définit le périmètre du service, ses priorités (types de copropriétés ciblées, maturité des projets), et son articulation avec les politiques locales de mobilité et d'énergie.
- **Un socle opérationnel**, mobilisant des compétences internes et/ou un opérateur mandaté, chargé d'assurer l'accompagnement des copropriétés, l'animation des parcours, et la production des supports nécessaires.
- **Des outils et supports partagés**, permettant de standardiser l'information, de structurer les parcours d'accompagnement et de limiter la dépendance aux interventions humaines systématiques.

Le service fonctionne de manière progressive, en ciblant en priorité des copropriétés volontaires, identifiées via les syndics, les conseils syndicaux ou des campagnes de communication dédiées. Il peut être dimensionné de façon pragmatique, avec une montée en charge graduelle en fonction de la demande et des retours d'expérience.

### 4.2 Conditions de succès

La réussite du dispositif repose moins sur son ampleur que sur la **qualité de son positionnement** et de son exécution.



- Première condition : **la neutralité et la crédibilité.** Le service doit être perçu comme un tiers de confiance, indépendant des opérateurs commerciaux. Toute ambiguïté sur ce point affaiblirait fortement son utilité et son acceptabilité.
- Deuxième condition : **la lisibilité du parcours proposé.** Les copropriétés doivent comprendre rapidement :
  - A quel moment solliciter le service,
  - Ce qu'il peut leur apporter,
  - Et ce qu'il ne fera pas à leur place.
  - Un parcours clair, structuré par étapes, est déterminant pour éviter les attentes irréalistes ou la frustration.
- Troisième condition : **la capacité à intervenir aux bons moments.** Le service crée le plus de valeur lorsqu'il intervient :
  - En amont de la première inscription à l'ordre du jour d'une AG,
  - Lors de la comparaison des solutions,
  - Ou à l'approche d'un vote structurant. Il ne s'agit pas d'un accompagnement continu, mais d'un appui ciblé sur les points de bascule.

Enfin, la réussite suppose une **articulation étroite avec l'écosystème local** (syndics, agences de l'énergie, acteurs institutionnels), afin de prolonger l'accompagnement au-delà du service sans en faire un guichet unique.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1 : la crainte d'une ingérence de la collectivité dans la vie des copropriétés*

- Certaines copropriétés peuvent percevoir le dispositif comme une tentative d'orientation ou de pression sur leurs décisions.
- *Levier* : un positionnement explicite comme service facultatif, non prescriptif, centré sur l'aide à la compréhension et à la décision, sans recommandation de prestataires ni de solutions techniques.

##### *Frein 2 : la complexité perçue du dispositif pour les services municipaux*

- Les collectivités peuvent craindre une charge excessive ou une montée en complexité difficile à maîtriser.
- *Levier* : un dimensionnement volontairement progressif, l'appui sur des outils standardisés et, le cas échéant, le recours à un opérateur externe pour sécuriser la montée en compétence.

##### *Frein 3 : des attentes irréalistes de la part des copropriétés*

- Certaines copropriétés peuvent attendre du service qu'il règle l'ensemble des difficultés, voire qu'il porte le projet à leur place.
- *Levier* : une communication claire dès l'entrée dans le dispositif sur le rôle exact du service, ses limites, et la responsabilité finale des copropriétaires dans la décision et la mise en œuvre.



#### *Frein 4 : des situations techniquement ou économiquement complexes*

- Dans certains immeubles anciens ou atypiques, les solutions peuvent être coûteuses ou incertaines.
- *Levier* : assumer que le service ne garantit pas un résultat immédiat, mais qu'il permet de qualifier les options, d'anticiper les contraintes et de préparer des décisions plus réalistes dans le temps.

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *Ville de Paris / Métropole du Grand Paris*

À Paris et dans la Métropole du Grand Paris, la **plateforme CoachCopro<sup>61</sup>**, portée par l'Agence Parisienne du Climat (APC), propose un **accompagnement gratuit et neutre** pour les copropriétés, notamment sur des sujets liés à la rénovation énergétique, mais incluant l'électrification des usages et la recharge des véhicules. Elle met à disposition un parcours personnalisé, des outils pratiques, des ressources partagées, un annuaire de professionnels et des témoignages pour aider à structurer un projet collectif.

Plus récemment, l'APC a publié une **étude spécifique sur le potentiel d'installation d'IRVE dans les copropriétés de la Métropole du Grand Paris<sup>62</sup>**. Cette étude offre une cartographie des opportunités et des contraintes techniques territorialisées, ainsi que des recommandations pour structurer l'accompagnement public.

Ces initiatives constituent des sources d'inspiration directes pour le service d'appui proposé, avec des ressources publiques exploitables et répliquables sur d'autres territoires.



Source : <https://www.paris.fr/pages/les-coproprietes-un-potentiel-pour-l-installation-de-bornes-de-recharges-electriques-15973>

<sup>61</sup> : [Coachcopro](#)

<sup>62</sup> : [Agence Parisienne du Climat](#)



### Région de Bruxelles-Capitale et le « facilitateur infrastructures de recharge »

La Région de Bruxelles-Capitale propose un **service public d'accompagnement gratuit** qui s'apparente à une version locale du type de dispositif que nous cherchons à structurer.

Le **Facilitateur infrastructures de recharge**<sup>63</sup>, proposé par Bruxelles Environnement, est un **service d'aide, d'information et de conseils** à destination des organisations disposant d'infrastructures de stationnement (dont copropriétés ou gestionnaires d'immeubles concernés par des installations de bornes). Ce service est **gratuit, personnalisé et accessible sur simple contact**, et couvre des questions réglementaires, techniques et opérationnelles autour de la mise en place d'IRVE dans des contextes résidentiels ou mixtes.

Le site [electrify.brussels](https://electrify.brussels)<sup>64</sup> diffuse également un **guide complet** pour l'installation de bornes en copropriété, qui comprend les étapes clés — de l'analyse des besoins à l'installation — et des recommandations explicites sur les démarches à suivre dans le contexte bruxellois. Ces ressources, bien que spécifiques au cadre réglementaire belge, sont des repères pratiques sur ce que doit couvrir un service d'accompagnement à l'échelle locale.

### Facilitateur bornes de recharge

Des questions sur les bornes de recharge en matière de sécurité, réglementation, coût d'installation ou encore de raccordement au réseau ? Faites appel au facilitateur bornes de recharge ! Il répondra à toutes vos préoccupations.

Source : <https://electrify.brussels/fr/facilitateur-bornes-de-recharge>

## 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

### Acteurs à mobiliser

- **La commune ou l'intercommunalité** (pilotage stratégique). La collectivité porte le dispositif et en garantit la légitimité. Son rôle n'est pas opérationnel au sens strict, mais stratégique et structurant :
  - Définition du périmètre du service
  - Clarification du positionnement (neutralité, non-prescription, caractère facultatif)
  - Articulation avec les politiques locales de mobilité, d'énergie et de transition écologique ;
  - Suivi des résultats et ajustement progressif du dispositif.
- Ce pilotage est essentiel pour inscrire le service dans la durée et éviter qu'il ne soit perçu comme une expérimentation isolée ou un outil opportuniste.
- **Une structure d'appui mandatée** (ingénierie et animation). Le cœur opérationnel du dispositif peut être assuré par :
  - Un service interne renforcé,

<sup>63</sup> : [hub.info](http://hub.info)

<sup>64</sup> : [electrify.brussels](https://electrify.brussels)



- Une agence locale de l'énergie ou du climat,
- Ou un opérateur externe mandaté par la collectivité.

Cet acteur assure :

- L'animation du service (accueil des copropriétés, qualification des demandes) ;
- La structuration des parcours d'accompagnement ;
- La production et la mise à jour des supports pédagogiques ;
- L'appui aux moments clés (comparaison des solutions, préparation des AG, réponses aux questions).

Le recours à un acteur mandaté permet de sécuriser la montée en compétence, de limiter la charge sur les services municipaux et de garantir une continuité du service.

- **Les syndics et conseils syndicaux** (relais et points d'entrée) sont des acteurs pivots, sans lesquels le dispositif ne peut fonctionner efficacement. Ils constituent :
  - Les principaux relais d'information vers les copropriétaires ;
  - Des points d'entrée privilégiés pour identifier les copropriétés en questionnement ou en blocage ;
  - Des partenaires clés pour structurer les démarches en amont des assemblées générales.

Le service d'appui n'a pas vocation à se substituer à eux, mais à renforcer leur capacité à traiter un sujet complexe qu'ils maîtrisent souvent partiellement.

- **Les acteurs économiques**, sans exclusivité (installateurs, opérateurs IRVE, bureaux d'études) qui restent indispensables à la mise en œuvre concrète des projets. Le dispositif entretient avec eux une relation non prescriptive et non exclusive, fondée sur :
  - La mise à disposition d'informations neutres ;
  - L'explicitation des attentes des copropriétés ;
  - La clarification des cadres réglementaires et décisionnels.

#### *Moyens nécessaires*

- **Moyens humains.** Le dispositif repose sur un volume limité de ressources humaines, mais avec un niveau de compétence suffisant pour assurer crédibilité et efficacité :
    - Compréhension des enjeux techniques IRVE ;
    - Maîtrise des cadres juridiques et décisionnels propres aux copropriétés ;
    - Capacité à vulgariser et à arbitrer sans prescrire.
- Il s'agit moins de multiplier les effectifs que de structurer un rôle clair et identifiable.
- **Outils et supports.** Le service nécessite un socle d'outils partagés, permettant de gagner en efficacité et en cohérence :
    - Supports pédagogiques standardisés (guides, fiches, FAQ) ;
    - Ressources numériques accessibles en continu ;
    - Trames de parcours d'accompagnement ;
    - Outils simples de suivi des demandes et des projets.

Ces outils sont déterminants pour éviter une dépendance excessive à l'intervention humaine et permettre un passage à l'échelle maîtrisé.

- **Moyens financiers.** Les coûts associés au dispositif restent maîtrisés et principalement liés :



- Au fonctionnement du service (ingénierie, animation) ;
- A la production et à la mise à jour des supports ;
- A la communication ciblée auprès des copropriétés et des syndics.

Aucun investissement lourd en infrastructure n'est requis. Le dispositif est réversible, ajustable et compatible avec des budgets communaux contraints.

- **Communication et mobilisation.** Enfin, un effort de communication ciblée est indispensable pour faire émerger la demande :
  - Information des syndics et conseils syndicaux ;
  - Valorisation de retours d'expérience ;
  - Normalisation du sujet de la recharge en copropriété comme enjeu collectif à anticiper.

#### 4.6. Indicateurs à considérer

##### *Indicateurs d'activité du service*

Ces indicateurs permettent de suivre le fonctionnement réel du dispositif et son niveau d'appropriation par les acteurs locaux.

- Nombre de copropriétés ayant sollicité le service (par période)
- Typologie des demandes (information amont, appui AG, comparaison de solutions, etc.)
- Nombre de parcours d'accompagnement engagés
- Temps moyen d'accompagnement par copropriété
- Répartition géographique et typologique des copropriétés accompagnées (taille, ancienneté, statut)

Ces indicateurs permettent d'ajuster le dimensionnement du service et d'identifier les profils de copropriétés les plus concernés.

##### *Indicateurs de maturation et de décision*

Ils mesurent la capacité du dispositif à faire progresser les projets dans le temps, sans présumer du résultat final.

- Part des copropriétés accompagnées ayant inscrit le sujet IRVE à l'ordre du jour d'une assemblée générale
- Part des copropriétés accompagnées ayant atteint un vote (favorable ou non)
- Nature des décisions prises (étude complémentaire, choix d'une solution, report structuré)

Ces indicateurs sont essentiels pour évaluer l'effet du service sur le processus décisionnel, indépendamment du taux d'équipement immédiat.

##### *Indicateurs de résultats opérationnels*

Ces indicateurs portent sur les effets concrets observables, à court et moyen terme.

- Nombre de copropriétés ayant engagé un projet IRVE après accompagnement
- Nombre de points de recharge installés ou pré-équipés (lorsqu'information disponible)
- Part des projets orientés vers des solutions évolutives ou mutualisées
- Taux de satisfaction des copropriétés accompagnées

Ils permettent de qualifier la qualité des projets générés, au-delà du simple volume.



#### *Indicateurs d'impact à moyen terme*

Ces indicateurs sont à manier avec prudence, mais permettent de donner une lecture stratégique du dispositif.

- Évolution du nombre de copropriétés équipées sur le territoire
- Part de logements collectifs disposant d'une solution de recharge résidentielle
- Perception des copropriétés sur la facilité d'accès à la recharge après accompagnement
- Contribution estimée du dispositif aux objectifs territoriaux de mobilité électrique ou de climat

Ces indicateurs visent à objectiver l'effet cumulatif du service dans le temps, sans l'isoler artificiellement d'autres politiques publiques.



FAIRE DÉCOUVRIR, FACILITER  
L'APPROPRIATION



## #18. De l'autopartage communal multi-véhicules

### **En résumé**

L'autopartage communal multi-véhicules consiste à mettre à disposition des habitants une **flotte de véhicules partagés**, adaptée à la diversité des usages locaux : petits véhicules électriques pour les déplacements du quotidien, voitures familiales pour les besoins ponctuels, et petits utilitaires pour des usages spécifiques. L'accès peut se faire via une application simple ou directement via la mairie, afin de rester accessible à tous les publics, y compris les moins à l'aise avec le numérique.

Cette solution répond particulièrement aux territoires où la voiture individuelle reste dominante, en offrant une **alternative concrète à la possession** d'un second véhicule, voire d'un premier véhicule pour certains ménages. Visible et rapidement déployable, l'autopartage communal permet de réduire les coûts de mobilité pour les habitants, de renforcer l'inclusion sociale et d'améliorer l'accès aux services, tout en contribuant à la réduction des émissions et à une meilleure utilisation du parc automobile existant.

Portée par la collectivité en partenariat avec un opérateur spécialisé, cette démarche s'inscrit comme un **levier pragmatique de transition**, compatible avec les réalités des territoires ruraux, périurbains et des petites communes.

**Type de communes** : territoires ruraux, villages, petites villes, intercommunalités

**Impact attendu** : réduction des émissions, inclusion, accès aux services, qualité de vie, baisse du coût de mobilité

**Niveau d'effort pour la commune** : modéré (pilotage d'un service d'autopartage ; contractualisation avec un opérateur ; mise à disposition de stationnements et suivi du dispositif, sans infrastructure lourde)

**Durée de mise en œuvre** : quelques mois (choix du prestataire, stationnement, communication)

### **Ratio coût / impact :**

Très favorable. L'autopartage communal repose sur un **investissement initial limité**, principalement lié au choix du prestataire, à la constitution de la flotte et à l'organisation du stationnement, sans nécessiter d'infrastructures lourdes. La collectivité investit de façon ciblée dans un service qui produit des effets multiplicateurs par l'usage.

En contrepartie, les impacts sont multiples et durables : baisse du nombre de véhicules possédés par ménage, réduction des émissions et des nuisances, amélioration de l'accès à la mobilité pour les publics non motorisés ou fragiles, et diminution du coût global de la mobilité pour les habitants. Chaque véhicule partagé peut remplacer plusieurs véhicules individuels, générant un effet levier important au regard des moyens engagés.

L'autopartage communal présente ainsi un **impact élevé pour un investissement maîtrisé**, en agissant directement sur les usages, sans dépendre de changements structurels lourds ni de transformations profondes de l'espace public

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition vise à déployer un **service d'autopartage communal**, opéré par la commune ou par un prestataire, mettant à disposition :

- Des **petits véhicules électriques**
- Des **voitures familiales**
- Des **petits utilitaires**
- Eventuellement des **vélos électriques** dans une logique "Mobilité pour tous"

selon l'usage de trajets courts, visites et rendez-vous médicaux, bricolage, déménagements...

L'accès se fait via une **application simple de réservation**, ou un **système à la mairie** (badge + créneau réservé) pour les zones peu numérisées.

Le service peut être **mixte** : utilisé par les habitants **et** par les services municipaux en journée, optimisant ainsi les coûts.

Les objectifs sont de :



- Offrir une alternative crédible à la voiture individuelle, accessible financièrement et disponible à tout moment
- Réduire la dépendance à la possession d'un véhicule, en permettant de ne payer que pour l'usage réel
- Renforcer l'inclusion et l'autonomie des habitants (jeunes, seniors, ménages à faibles revenus, personnes sans véhicule)
- Faciliter l'accès aux services essentiels (santé, commerces, administrations, emploi) dans les territoires peu denses
- Diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution locale grâce à une flotte majoritairement électrique
- Optimiser l'usage du parc communal en mutualisant les véhicules entre habitants et services municipaux
- Soutenir la transition vers des mobilités plus sobres, en réduisant le nombre total de voitures privées
- Créer une dynamique locale autour de la mobilité partagée, en impliquant associations, commerçants et habitants
- Tester l'électrique à grande échelle (effet vitrine) sans nécessiter d'investissement lourd de la part des particuliers
- Renforcer l'attractivité du centre-bourg en offrant une solution simple, conviviale et visible

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 – Marie, 29 ans, sans voiture*

Marie vit dans un village où la voiture est incontournable. Elle n'en possède plus : trop cher. Elle réserve désormais une petite électrique une fois par semaine pour ses courses, et un utilitaire une fois par mois. En quelques clics — ou avec un badge à la mairie — elle accède à une solution de mobilité flexible, abordable et locale.

### *Persona 2 – Robert, 74 ans, retraité*

Robert a vendu sa voiture pour réduire ses dépenses mais doit tout de même aller régulièrement chez le médecin. Le véhicule électrique communal, stationné à 200 mètres de chez lui, lui permet de rester autonome. La tarification préférentielle senior a levé son dernier frein.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

- Forte **dépendance à la voiture individuelle** dans les communes rurales et périurbaines
- Coût économique important (carburant, entretien, assurance)
- Manque d'alternatives crédibles aux transports en commun, souvent peu rentables en zone peu dense
- Difficulté d'accès aux services (santé, commerces, administrations) pour les jeunes, seniors, ménages modestes

Conséquences :

- Inégalités fortes dans la mobilité



- Dépendance structurelle à l'automobile
- Usage contraint de la voiture même pour des besoins très ponctuels
- Isolement potentiel pour les habitants sans véhicule

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

- Accès à un véhicule quand on en a besoin, sans en supporter les coûts fixes
- Réduction immédiate des émissions et du coût total de possession d'une voiture
- Inclusion (jeunes, familles précaires, personnes âgées)
- Complémentarité avec covoiturage, vélo, navettes, ...
- Effet vitrine pour tester la voiture électrique sans risque

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

- Baisse directe des émissions de CO<sub>2</sub> (remplacement de trajets en thermique)
- Réduction des émissions locales
- Mutualisation = moins de voitures individuelles = moins de stationnement occupé
- Mise en avant de véhicules 0 émission (électriques)

### 3.2. Impact social

- Lutte contre l'isolement en zones rurales
- Accès à la mobilité pour tous sans conditions de ressources
- Autonomie retrouvée (jeunes, seniors, faibles revenus)
- Possibilité d'ancrer l'usage via associations locales, Maisons de la Mobilité, centres sociaux

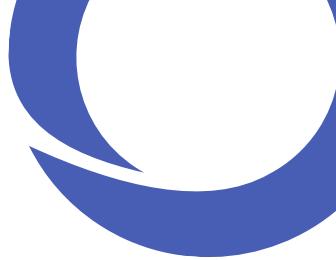
### 3.3. Impact économique (coût, financement, retombées)

- Solution **faible coût / fort impact** (leasing + subventions ADEME, Régions, Fonds Vert)
- Augmentation de l'attractivité résidentielle : un village avec autopartage → village innovant
- Retombées indirectes : accès facilité au commerce local, emplois, services
- Optimisation budgétaire : le véhicule peut être utilisé par les services municipaux

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

- Identifier les besoins locaux : Types d'usages (petites courses, rendez-vous médicaux, utilitaires...)
- Choisir le mode d'exploitation : prestataire ou régie municipale
- Sécuriser les financements : ADEME / Région / Fonds Vert / Parcs naturels régionaux
- Choisir la flotte adaptée : 1 petite électrique + 1 utilitaire léger = combo optimal rural
- Installer les stations : places réservées visibles au centre-bourg
- Mettre en place la réservation : Application ou réservation via mairie / badge
- Communiquer fortement (clé du succès)
- Expérimenter 6 mois puis ajuster (tarifs, nombre de véhicules)



#### 4.2. Conditions de succès

- Mix de véhicules réellement adaptés aux usages
- Réservation simple et inclusive
- Tarification attractive, transparente
- Stationnement visible et central
- Forte communication locale
- Suivi d'impact (heures d'utilisation, profils d'usagers)
- Usage partagé habitants + services municipaux

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

- Faible appropriation initiale → Mois gratuit, partenariats associations locales, ateliers “prendre en main l'électrique”
- Coût perçu comme trop élevé
  - o → Leasing + subventions couvrent souvent 60–80 %
  - o → Mutualisation avec services municipaux qui réduit encore les coûts
- Gestion perçue comme complexe → Délégation complète à un prestataire (Citiz, Clem', Mobicoop)
- Panne, disponibilité → Maintenance par prestataire, suivi de disponibilité en temps réel

#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### Villerouge-Termenès (Aude)<sup>65</sup>

Dans le petit village de Villerouge-Termenès (150 habitants), la commune a déployé dès 2018 un service d'autopartage reposant sur une **voiture électrique communale**, rechargée via une **omrière photovoltaïque** installée sur la place du village. Le véhicule, utilisé pour les courses, rendez-vous médicaux et activités essentielles, parcourt environ **25 000 km par an**, un niveau d'usage conséquent pour une petite commune. Le service répond à l'enclavement du territoire, très éloigné des services et commerces. En 2023, la commune a même ajouté un **véhicule utilitaire électrique**, partagé entre habitants et services municipaux, illustrant la logique de



<sup>65</sup> : L'autopartage en milieu rural : un « truc qui roule » à Villerouge-Termenès !, Media Roole ; Voiture communale partagée dans l'Aude, Europe-en-France



mutualisation maximale. Le projet a été cofinancé par le **programme européen LEADER/FEADER**, ce qui en fait un modèle reproductible pour les villages ruraux.

*OGALO – Communauté d’Agglomération Saumur Val de Loire (Anjou) – Le modèle intercommunal reproductible<sup>66</sup>*

OGALO Mobilités est un service d’autopartage électrique conçu pour les zones périurbaines et rurales du territoire Saumur Val de Loire. Il propose **six voitures électriques (Dacia Spring)** réparties dans **cinq communes**, utilisables à l’heure, à la demi-journée ou à la journée. La réservation se fait via une application simple et le service vise les usages du quotidien : rendez-vous médicaux, déplacements professionnels ponctuels, courses alimentaires ou visites familiales. OGALO démontre la capacité d’une **intercommunalité** à mutualiser une flotte pour atteindre une masse critique qui profite à tous.



*Morbihan Énergies – Autopartage électrique communal (Morbihan) – Le modèle “agence départementale”<sup>67</sup>*

Morbihan Énergies, agence locale de l’énergie, accompagne plusieurs communes (Île-aux-Moines, Lorient, Questembert Communauté) dans le déploiement d’un **autopartage 100 % électrique**, accessible aux habitants comme aux agents municipaux. Le dispositif cible spécifiquement les communes littorales et rurales, où les transports collectifs sont limités et la voiture indispensable. L’opérateur fournit la solution technique et le support, permettant aux



<sup>66</sup> : Autopartage, Ogalo Mobilités : [OGALO autopartage est lancé !](#), Anjou Loire Territoire

<sup>67</sup> : [Mobilité partagée](#), Morbihan Energies



petites communes de lancer facilement un service d'autopartage sans maîtrise préalable du sujet.

#### *Libelul – Drôme et territoires ruraux – Un projet soutenu par la Banque des Territoires<sup>68</sup>*

Le projet **Libelul** a été déployé dans la Drôme pour soutenir la mobilité de plusieurs communes rurales, en créant une **flotte d'autopartage électrique** accompagnée d'une assistance à la décision (diagnostic d'usages, modélisation de la demande, calendrier de déploiement). L'analyse a été menée par Drômolib, l'ADEME et la Banque des Territoires. Le dispositif s'adresse aux habitants, aux salariés des zones d'activité éloignées et aux communes qui cherchent à réduire la dépendance à la voiture individuelle sans créer une ligne de bus peu rentable.



#### *Mobility Suisse – “Carsharing im Dorf” – La référence européenne pour les villages<sup>69</sup>*

En Suisse, l'opérateur national **Mobility** a déployé depuis plus de vingt ans un réseau d'autopartage couvrant non seulement les grandes villes, mais aussi les **petites communes rurales**. Dans le cadre de son programme “Shared Mobility Booster”, Mobility aide les villages à analyser leur potentiel de mobilité, à choisir un modèle de déploiement, puis à installer un véhicule partagé (souvent électrique) dans un emplacement central. Ce modèle, très mûr, démontre qu'un véhicule partagé peut remplacer **5 à 10 voitures privées** et réduire fortement les coûts de mobilité dans les territoires peu denses.

#### *Belleville-en-Beaujolais (Rhône) – Le cas “petite ville avec opérateur Citiz”<sup>70</sup>*

La Communauté de communes Saône-Beaujolais a mis en place deux véhicules Citiz en autopartage à Belleville-en-Beaujolais : un près de la gare, l'autre en centre-ville. Les voitures sont accessibles **24h sur 24**, réservables via l'application Citiz, et permettent aux habitants d'accéder ponctuellement à un véhicule sans en posséder un. Ce cas est pertinent pour illustrer la **transposition en petite ville**.

<sup>68</sup> : [L'autopartage en Val de Drôme](#) : un service de votre Intercommunalité, Val de Drome ; [L'autopartage en Cœur de Drôme](#), Crestois et Pays de Saillans

<sup>69</sup> : [Le car sharing en Suisse](#), Mobility

<sup>70</sup> : [L'autopartage](#), CCS de Saône en Beaujolais ; [Une voiture proche de chez moi, quand j'en ai besoin !](#), Citiz



*Allons (Alpes-de-Haute-Provence) : Commune qui a inauguré (début 2025) un dispositif de voiture électrique en autopartage<sup>71</sup>*

La commune d'Allons a acquis une Peugeot 208 électrique en autopartage pour les habitants. Le véhicule est électrique, mis en location à coût modeste, géré via une plateforme en ligne. Le financement : environ 30 000 €, financés à ~80 % par l'État via le « Fonds vert mobilité » et le Parc naturel régional du Verdon.



#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- Services municipaux (mobilité, techniques, communication)
- Prestataires d'autopartage (Citiz, Clem', Mobicoop...)
- Associations locales (relais d'usage)
- Habitants testeurs
- Régions, ADEME, PNR (subventions)
- Commerçants du bourg (ancrage local)

##### *Moyens nécessaires*

- 1 à 3 véhicules (électriques)
- 1 à 3 places réservées avec signalétique
- Application simple ou badge
- Budget communication / accompagnement
- Suivi d'usage & d'impact

#### 4.6. Indicateurs clés à considérer

##### *Indicateurs d'usage et de comportement*

- Nombre d'utilisateurs uniques par mois

<sup>71</sup> : [Inauguration de la voiture autopartage de la commune d'Allons](#), Allons, Alpes de Haute-Provence



- Taux d'occupation des véhicules
- Types d'usages (courses, santé, utilitaire...)

*Indicateurs sociaux*

- Profil des usagers (jeunes, seniors, précaires)
- Accessibilité aux services (rendez-vous médicaux, commerces)

*Indicateurs environnementaux*

- CO<sub>2</sub> évité (km remplacés)
- Nombre de voitures individuelles évitées

*Indicateurs opérationnels*

- Coûts d'exploitation vs revenus
- Disponibilité des véhicules
- Satisfaction (NPS, retours habitants)



## #19. L'organisation de rencontres entre pros sur les véhicules légers et les vélos-cargos

### **En résumé**

Organisation de **rencontres professionnelles** dédiées aux véhicules intermédiaires et aux vélos-cargos, pour permettre aux artisans, commerçants, associations, livreurs et petites entreprises de découvrir, tester et comparer ces solutions légères et très bas carbone. Ces **événements** favorisent la confrontation directe entre professionnels déjà utilisateurs de ces véhicules et professionnels intéressés mais encore hésitants, afin de partager des retours d'expérience crédibles, concrets et adaptés aux réalités métier.

Démonstrations, essais encadrés, échanges techniques et présence de réparateurs ou loueurs locaux permettent de lever les freins pratiques et économiques. La commune joue un **rôle de facilitateur neutre** et peut proposer un accompagnement dans la durée (location-test, conseils).

**Simple à organiser et peu coûteuse**, cette démarche (que l'on imagine annuelle) accélère l'adoption de véhicules sobres adaptés aux usages professionnels, renforce les dynamiques économiques locales et contribue à la décarbonation des déplacements de proximité.

**Type de communes** : grandes villes et métropoles ; villes moyennes

**Impact attendu** : réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; accès aux services ; amélioration de la qualité de vie

**Niveau d'effort pour la commune** : Léger (organisation d'un événement court ; coordination d'acteurs + mise à disposition d'un lieu ; logistique / communication, sans investissement lourd)

**Durée de mise en œuvre** : très rapide (moins de 3 mois)

### **Ratio coût / impact :**

Il est très favorable car 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, et l'événement peut s'appuyer sur des partenaires locaux (loueurs, réparateurs, fabricants, réseaux professionnels).

En regard, **l'impact potentiel est significatif** : en favorisant les échanges directs entre professionnels, les démonstrations et les essais en conditions réelles, ces rencontres permettent de lever des freins pratiques et économiques à l'adoption de véhicules intermédiaires et de vélos-cargos. Les décisions d'équipement qui en résultent produisent des effets durables sur la réduction des émissions, de la congestion et des nuisances, tout en soutenant les dynamiques économiques locales.

Le dispositif agit ainsi comme un **accélérateur de transition à faible coût**, avec un effet levier important par rapport aux moyens engagés.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La proposition consiste à organiser régulièrement, à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité, des **rencontres entre professionnels** — artisans, commerçants, livreurs, restaurateurs — autour des **vélos-cargos**, mais aussi et plus largement de l'ensemble des **véhicules intermédiaires**, c'est-à-dire les **véhicules légers, sobres et très bas carbone**, situés entre le vélo et la voiture : vélos-cargos et triporteurs, cycles utilitaires électriques, petits utilitaires légers et micro-véhicules professionnels. L'objectif est de permettre aux professionnels **d'essayer et de comparer toute la gamme des véhicules sobres** afin d'identifier le modèle le plus adapté à leurs besoins.

Ces rencontres ont pour objectif de **favoriser l'appropriation** de ces véhicules par ceux qui pourraient en bénéficier, mais qui hésitent encore par manque d'information concrète ou de retours d'usage.



Elles prennent la forme de **démonstrations, essais encadrés, témoignages d'usagers** déjà équipés, échanges sur les conditions d'usage réelles (charge, autonomie, météo, pentes, stationnement, organisation du travail), ainsi que des moments d'échange avec des **constructeurs, réparateurs et loueurs**.

La commune joue un rôle de **facilitateur neutre** : elle met à disposition un lieu, coordonne les acteurs, organise les prises de parole, mais laisse les retours d'expérience venir des professionnels eux-mêmes.

L'enjeu est double :

- **Lever les freins pratiques**, souvent très concrets, que seule l'expérience vécue peut dissiper ;
- Crée une dynamique collective permettant aux professionnels du territoire de **s'approprier des solutions plus sobres, efficaces et économiques**.

Ces rencontres peuvent également s'inscrire dans une logique de **boucles d'apprentissage** : la commune identifie les freins, recueille les solutions trouvées, documente les retours d'expérience et ajuste ses propres politiques (stationnement, aide à l'achat, zones de livraison, pistes cyclables).

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 : Julien, artisan plombier, 42 ans*

Julien réalise chaque jour entre 6 et 10 déplacements dans un périmètre de 4 à 6 km autour de son atelier. Il est intrigué par les vélos-cargos mais doute que ces véhicules puissent transporter son matériel, franchir les côtes ou tenir une journée entière. Lors d'une rencontre organisée par la commune, il discute pendant 20 minutes avec un autre artisan — un électricien — équipé d'un cargo longtail depuis six mois. Celui-ci lui montre son rangement, lui parle de l'entretien, du gain de temps en centre-ville, des parkings réservés, et lui propose un petit essai. En 10 minutes d'usage réel, Julien repart avec une vision concrète, débarrassée des idées préconçues, et décide de tester une formule de location longue durée pour six mois.

### *Persona 2 : Camille, restauratrice, 33 ans*

Camille gère un restaurant de quartier avec livraison du midi. Ses livreurs utilisent des scooters thermiques coûteux à entretenir. Elle connaît vaguement les véhicules intermédiaires mais craint des problèmes d'autonomie en hiver ou de capacité pour transporter des commandes volumineuses.

Lors de la rencontre, elle échange avec une entreprise voisine qui s'est équipée de deux triporteurs, et avec un fabricant qui lui montre des solutions de caissons réfrigérés légers. En une heure, Camille identifie plusieurs options crédibles et découvre que son territoire dispose d'un réparateur spécialisé à proximité. Elle repart avec la sensation de pouvoir changer progressivement, sans risque opérationnel.



## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Dans de nombreuses communes, les professionnels (artisans, commerçants, livreurs, soignants, restaurateurs, petites entreprises) effectuent une grande partie de leurs déplacements sur **des distances courtes ou moyennes**, souvent dans des zones denses où circuler et se garer en voiture utilitaire relève du défi.

Pourtant, beaucoup d'entre eux ne connaissent pas ou maîtrisent mal les **véhicules intermédiaires** — vélos-cargos, triporteurs, cycles utilitaires électriques, micro-véhicules légers — alors même que ces solutions peuvent répondre à une grande partie de leurs usages quotidiens.

Les freins sont bien identifiés :

- **Manque d'information concrète** sur les capacités réelles de ces véhicules (charge, autonomie, temps de trajet) ;
- **Doutes sur la fiabilité** en conditions professionnelles (météo, pentes, distances) ;
- **Peu de retours d'expérience** venant de pairs ;
- **Absence de lieu neutre** pour essayer, comparer, poser des questions pratiques ;
- **Complexité perçue** : quel modèle ? quelle taille ? quel mode d'assistance ? quelles options ?

Résultat : des professionnels restent **captifs du véhicule utilitaire**, même lorsque des alternatives plus sobres, moins coûteuses et plus efficaces seraient plus adaptées à leurs besoins et beaucoup plus avantageuses pour eux. Cette méconnaissance contribue à la congestion locale, à l'augmentation des coûts d'exploitation, et à une dépendance à la voiture pour des usages où cela n'est pas nécessaire.

### 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

La commune offre un espace **neutre, convivial et pratique** où les professionnels peuvent :

- **Voir, manipuler et essayer** divers véhicules intermédiaires ;
- **Echanger avec d'autres professionnels** déjà équipés, comprendre leurs usages réels, leurs contraintes et leurs astuces ;
- **Poser des questions techniques** aux constructeurs, loueurs et réparateurs locaux ;
- **Identifier le bon véhicule pour le bon usage**, qu'il s'agisse d'interventions artisanales, de livraisons, de déplacements inter-sites ou d'activités de proximité.

Ces rencontres permettent de **lever les freins** qui ne peuvent pas l'être par des brochures : les professionnels constatent par eux-mêmes la maniabilité, les temps de trajet, la charge utile, et commencent à se projeter.

La démarche crée également une **communauté locale d'usagers**, favorise l'entraide, fait émerger des solutions de mutualisation (achat, location ou maintenance partagée) et accélère l'adoption de véhicules plus sobres.

En un mot, la proposition transforme des interrogations diffuses en **décisions d'usage éclairées**, tout en soutenant une transition professionnelle vers des mobilités plus efficaces, économiques et bas carbone.



### 3. Pourquoi c'est intéressant

#### 3.1. Impact environnemental

L'adoption de véhicules intermédiaires et de vélos-cargos par les professionnels permet de réduire significativement les émissions liées aux déplacements professionnels courts, aujourd'hui largement réalisés en véhicule utilitaire, souvent surdimensionné par rapport aux besoins réels. A l'inverse, les véhicules légers consomment très peu d'énergie, ne génèrent ni pollution locale ni bruit, et limitent les émissions indirectes liées au trafic (embouteillages, recherche de stationnement, démarrages répétés).

En favorisant leur appropriation par des rencontres concrètes, la commune contribue à :

- Diminuer les **trajets motorisés courts** dans les centres et les quartiers denses ;
- Réduire les nuisances locales (bruit, pollution, occupation de l'espace) ;
- Encourager une transition vers des mobilités **plus sobres en énergie** et plus adaptées à la ville ;
- Soutenir l'essor de flottes professionnelles légères, moins émettrices et plus compatibles avec les politiques locales de mobilité durable.

Ces rencontres deviennent un **levier simple, peu coûteux et à fort impact** pour accélérer la décarbonation des déplacements professionnels.

#### 3.2. Impact social

Les professionnels, notamment les artisans, les petits commerçants, les services d'aide à la personne n'ont pas toujours accès à une information neutre et fiable sur les alternatives à la voiture. En organisant ces rencontres, la commune crée un **cadre d'égalité d'accès à l'information**, où tous — petites entreprises, indépendants — peuvent découvrir des solutions adaptées à leurs contraintes, sans pression commerciale.

Ces rencontres facilitent :

- La **montée en compétence** sur des véhicules nouveaux, encore peu familiers ;
- La création d'une **communauté locale d'usagers**, ouverte au partage d'expériences ;
- Une mobilité professionnelle plus inclusive, notamment pour ceux qui n'ont pas les moyens d'investir d'emblée dans un véhicule utilitaire classique.

#### 3.3. Impact économique

Les véhicules intermédiaires sont souvent **moins coûteux à l'achat, à l'usage et à l'entretien** que les véhicules utilitaires traditionnels. En permettant aux professionnels d'essayer concrètement ces solutions, la commune favorise des choix **économiquement rationnels**, adaptés aux réalités opérationnelles : moins de carburant, moins de frais de stationnement, moins d'usure mécanique, amortissements plus faibles.

Ces rencontres peuvent également :

- Stimuler l'activité des **commerçants, artisans et réparateurs locaux** spécialisés dans ces véhicules ;
- Favoriser l'émergence de **filières de location, de maintenance ou de mutualisation** au niveau local ;



- Réduire les coûts indirects liés au trafic (retards, stationnement difficile, perte de productivité) ;
- Permettre à des professionnels de **maintenir ou développer leur activité**, en particulier dans les centres-villes soumis à des contraintes de circulation.

L'ensemble constitue une mesure à **très bon rapport coût/efficacité** : un dispositif léger, mobilisant peu de ressources, qui génère des bénéfices économiques durables pour les entreprises comme pour la collectivité.

## 4. Comment faire

### 4.1. Mise en œuvre

La mise en place de ces rencontres professionnelles repose sur une organisation simple et progressive :

- Choisir un lieu adapté : place centrale, halle, tiers-lieu, zone artisanale, cour d'entreprise, ou tout espace permettant essais et démonstrations en sécurité.
- Inviter les professionnels du territoire : artisans, commerçants, livreurs, restaurateurs, associations d'aide à domicile, structures médico-sociales, petites entreprises de service.
- Mobiliser des acteurs techniques : constructeurs, loueurs, réparateurs locaux de vélos-cargos, cycles utilitaires et véhicules intermédiaires.
- Structurer l'événement en trois séquences :
  - Exposition et présentation des véhicules,
  - Essais concrets sur un petit parcours,
  - Echanges entre professionnels (retours d'expérience, questions techniques).
- Communiquer largement via chambres consulaires, réseaux professionnels, associations de commerçants, réseaux d'artisans.
- Prévoir un format court (1h30 à 3h), facilement intégrable au rythme des professionnels
- Lier cet événement à des possibilités de test sur un temps plus long (1 mois, 3 mois...)

### 4.2. Conditions de succès

- Mettre en évidence les **bénéfices concrets** pour les professionnels, notamment économiques : réduction des coûts d'usage (carburant, entretien, stationnement), gain de temps en zones denses, amélioration de la productivité quotidienne. Montrer que l'intérêt est avant tout professionnel, pas juste environnemental.
- Appuyer les **témoignages** locaux, particulièrement efficaces pour montrer comment ces véhicules transforment réellement l'organisation du travail (livraisons, interventions, déplacements entre sites...).
- Permettre des **essais** pratiques, seul levier vraiment décisif pour dépasser les doutes sur la charge, les distances ou la maniabilité. Rien ne remplace l'expérience directe.
- Proposer un **accompagnement** dans le temps, par exemple via une location-test de quelques semaines, un point de contact communal unique ou un suivi personnalisé avec un réparateur ou loueur local. Cette continuité sécurise la transition et réduit la perception de risque.



- Assurer la **neutralité** de la commune, en organisant un cadre d'échange sans pression commerciale, centré sur l'usage réel et les besoins du territoire.
- Présenter une **diversité** de véhicules, afin que chacun puisse identifier l'option adaptée à son métier et à ses trajets.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1. Manque de disponibilité des professionnels*

- Organiser sur des créneaux adaptés (entre deux interventions, fin de matinée).
- Adosser l'événement à un marché, une permanence consulaire ou un rassemblement professionnel déjà existant.

##### *Frein 2. Doutes sur la capacité réelle des véhicules (charge, autonomie, météo, pentes)*

- Prévoir des essais réalistes : montée, descente, arrêt-minute, chargement simulé.
- Faire témoigner des professionnels locaux ayant déjà franchi le pas.

##### *Frein 3. Crainte que le véhicule ne convienne pas au métier*

- Présenter une gamme variée de véhicules.
- Montrer la modularité et l'éventail des aménagements possibles : caissons, racks, remorques, solutions de rangement.

##### *Frein 4. Peur d'une démarche perçue comme idéologique*

- Insister sur les gains opérationnels : temps économisé, facilité de stationnement, coûts réduits, efficacité en zone dense.
- Rester centré sur l'usage réel, pas sur le discours environnemental.

##### *Frein 5. Inquiétudes liées à l'entretien ou au service après-vente*

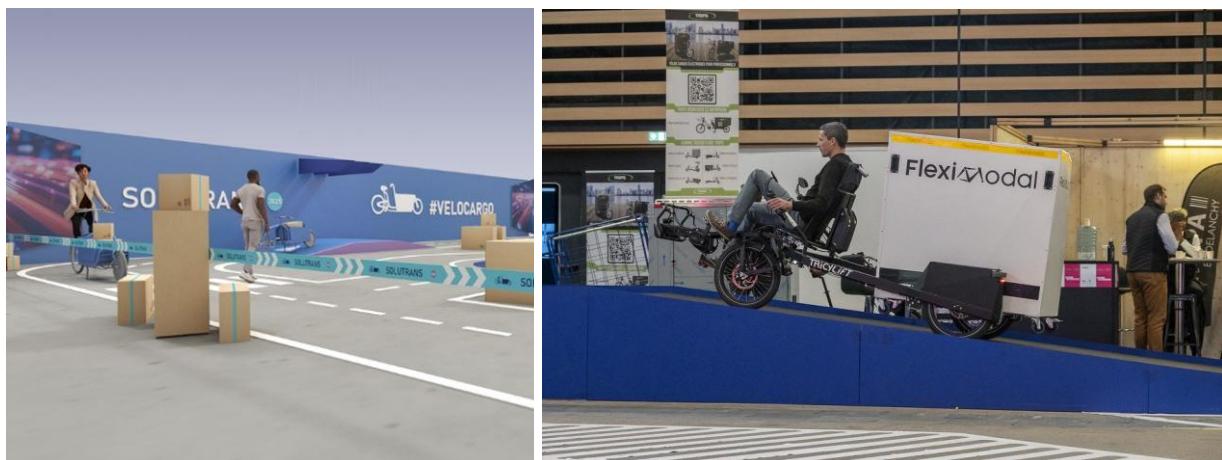
- Inviter des réparateurs, loueurs ou ateliers spécialisés.
- Mettre en avant les solutions de maintenance ou de location longue durée.



#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *SOLUTRANS – zone cargo bikes / démonstrations pratiques :*

Au salon **SOLUTRANS**, l'un des plus grands événements de la filière transport en Europe, une **zone dédiée aux vélos-cargos** est régulièrement organisée avec une piste d'essai en extérieur pour tester les véhicules dans des conditions réelles (pentes, virages, zones étroites). Les visiteurs professionnels peuvent ainsi directement **tester des modèles utilitaires**, ce qui illustre l'intérêt des démonstrations pratiques pour lever les freins.



Sources :

- <https://www.solutrans.fr/fr-FR/animations-et-conferences/zone-velo-cargo>
- <https://cyclocargologie.fr/cyclo-cargologie-au-salon-solutrans-2025-on-sy-retrouve/>

##### *Les Boîtes à Vélo :*

Le réseau national **Les Boîtes à Vélo** regroupe des artisans, commerçants, livreurs et professionnels de tous secteurs qui utilisent un vélo-cargo ou un véhicule intermédiaire dans leur activité quotidienne.

L'association organise des **rencontres entre professionnels**, des **démonstrations**, du **partage d'expérience** et des **conseils techniques** fondés sur l'usage réel, métier par métier. Ce réseau constitue une source d'inspiration directe : il montre que le **retour d'expérience d'un pair** est l'un des leviers les plus efficaces pour faire découvrir ces véhicules, lever les doutes pratiques et favoriser l'adoption progressive dans les territoires.



Sources :

- <https://www.linkedin.com/events/afterworkdesboites-a-vlonantaise7399736398993543169/>
- <https://lesboitesavelo.org/made-in-marseille-se-penche-sur-le-dispositif-cyclevolution-des-boites-a-velo/>



## 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

### *Acteurs à mobiliser*

- **Services municipaux / intercommunaux**: Pilotage, coordination logistique, mise à disposition d'un lieu, communication locale.
- **Professionnels du territoire**: Artisans, commerçants, restaurateurs, livreurs, professions de santé, associations d'aide à domicile, structures médico-sociales. Leur participation est centrale car ce sont eux qui apportent les **retours d'usage réels**.
- **Usagers expérimentés**: Membres locaux des **Boîtes à Vélo**, entreprises déjà équipées, acteurs de la cyclo-logistique et de la micromobilité locale. Leur témoignage est un levier d'adhésion majeur.
- **Constructeurs, loueurs et réparateurs** de vélos-cargos, cycles utilitaires et véhicules intermédiaires. Présentation de modèles, essais encadrés, entretien et conseils pratiques.
- **Chambres consulaires** (CMA, CCI): Relais auprès des professionnels, aide à la mobilisation et légitimité institutionnelle.
- **Acteurs de l'économie circulaire ou de l'innovation locale**: Tiers-lieux, ateliers de réparation, associations d'innovation ou de mobilité durable.

### *Moyens nécessaires*

- **Un lieu adapté**: Place, parvis, halle, parking d'entreprise, tiers-lieu... permettant exposition + parcours d'essais sécurisés.
- **Une équipe d'organisation légère**: 1 coordinateur municipal + 1 ou 2 agents pour logistique, accueil et sécurité.
- **Un parc de véhicules varié**: Vélo-cargos, triporteurs, cycles utilitaires, remorques actives, micro-véhicules légers → mis à disposition par fabricants, loueurs ou utilisateurs locaux.
- **Une communication ciblée**: Via réseaux professionnels locaux, CMA, associations d'entreprises, groupes WhatsApp de zones artisanales, pages communales.
- **Une structuration simple de l'événement**: exposition, essais, témoignages, échanges informels.
- **Idéalement : un accompagnement dans la durée**: via location-test courte (1 mois), permanence de conseil, ou lien avec réparateurs / loueurs locaux.

Ces moyens restent **légers** et très accessibles, ce qui rend la mesure facile à mettre en œuvre même dans des communes moyennes ou petites.

## 4.6. Indicateurs à considérer

### *Indicateurs d'appropriation :*

- Nombre de participants aux rencontres (total + par catégorie : artisans, commerçants, associations, etc.).
- Part des professionnels ayant réalisé un essai (indicateur très révélateur de l'engagement réel).
- Taux de satisfaction (questionnaire court : utilité, clarté, adéquation).



*Indicateurs d'impact opérationnel*

- Nombre de professionnels envisageant un test longue durée (location d'un mois, prêt, essai encadré).
- Nombre de professionnels adoptant un véhicule léger dans les 6-12 mois (indicateur clé pour le suivi).

*Indicateurs de dynamique locale*

- Nombre d'acteurs mobilisés ( loueurs, réparateurs, usagers expérimentés, chambres consulaires).
- Nombre et diversité des véhicules présentés, permettant de suivre la maturité de l'offre locale.
- Éventuelles coopérations émergentes (mutualisation de véhicules, flottes partagées, partage d'expérience).

*Indicateurs économiques et pratiques*

- Coût organisationnel par événement (permet d'objectiver la faible intensité budgétaire).
- Économies déclarées par les professionnels adoptants (carburant, stationnement, maintenance).
- Évolution du parc local de véhicules intermédiaires et de vélos-cargos professionnels.



## #20. L'essai longue durée de vélos-cargos

### **En résumé**

La commune met en place un dispositif de **location-test longue durée de vélos-cargos et de remorques pour vélos à assistance électrique**, opéré par un prestataire spécialisé. Ce service permet aux habitants et aux professionnels de **tester ces équipements pendant plusieurs semaines ou mois**, dans leurs conditions réelles de vie ou de travail, avant d'envisager un éventuel achat.

En sécurisant la décision d'investissement grâce à un **accompagnement à l'usage** (prise en main, conseils, suivi dans la durée), le dispositif lève les principaux freins à l'adoption : coût, incertitude d'usage et complexité perçue. Il favorise ainsi une **substitution durable de trajets aujourd'hui réalisés en voiture**, notamment pour les déplacements familiaux et professionnels de proximité.

Peu coûteuse, réversible et facilement ajustable, cette démarche complète efficacement les aides financières à l'achat. Elle constitue un **levier pragmatique à fort impact**, particulièrement adapté à l'échelle communale, pour accélérer la transition vers des mobilités plus sobres et mieux adaptées aux usages du quotidien.

**Type de communes :** Grandes villes et métropoles ; villes moyennes et périurbaines ; territoires ruraux

**Impact attendu :** Réduction des émissions, de la pollution, de la congestion ; accès aux services ; amélioration de la qualité de vie

**Niveau d'effort pour la commune :** léger à modéré (cadrage et pilotage du dispositif ; contractualisation avec un opérateur qui porte le parc et l'exploitation ; appui à la communication locale.)

**Durée de mise en œuvre :** rapide (entre 3 et 6 mois)

### **Ratio coût / impact**

Le dispositif de location-test longue durée de vélos-cargos et de remorques présente un **excellent ratio coût / impact**, au regard des politiques de mobilité classiques.

Du côté des coûts, la collectivité supporte essentiellement :

- Le coût de la prestation d'exploitation (parc, maintenance, assurance, accompagnement),
- Un investissement initial limité, car le parc est volontairement restreint et dimensionné de façon progressive.

Rapporté au nombre de bénéficiaires et à la durée d'usage, le coût reste **modéré et maîtrisable**, sans infrastructure lourde ni dépenses irréversibles.

Du côté de l'impact, le dispositif agit directement sur un **point de bascule clé** : la décision d'équipement. En permettant un test long, accompagné et en conditions réelles, il génère des **changements durables de pratiques**, 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).

Comparé à des investissements lourds (voirie, transport collectif), le coût par usager réellement converti est **particulièrement faible**, tandis que l'impact est **cumulatif et durable dans le temps**. Le dispositif agit ainsi comme un **accélérateur de transition à faible coût**, complémentaire des infrastructures existantes, avec un risque financier et politique limité pour la collectivité.

## 1. De quoi il s'agit

### 1.1. Description

La commune met en place un service de **location-test de vélos-cargos et de remorques pour vélos à assistance électrique (VAE)**, accessible aux habitants et, le cas échéant, aux artisans et professionnels locaux. Ce dispositif permet de tester ces équipements pendant plusieurs semaines, dans des conditions réelles d'usage, avant un éventuel achat.

L'objectif est de **lever les freins liés au coût, à la complexité perçue et à l'incertitude d'usage**, en offrant une expérience concrète, accompagnée et sécurisée. Inspiré de dispositifs comme Véligo Location en Île-de-France, ce service est **adapté à l'échelle locale**, avec un parc de taille limitée, une gestion simple des réservations et un appui à la prise en main (conseils d'usage, réglages, sécurité).



La location-test s'appuie idéalement sur des acteurs de proximité (Maisons du Vélo, associations, vélocistes partenaires) et s'inscrit comme un **outil de transition**, permettant aux ménages de vérifier si le vélo-cargo ou la remorque peut réellement remplacer une partie des trajets aujourd'hui effectués en voiture, avant d'engager un investissement durable.



Source : [AddBike](#)

## 1.2. Mise en situation

### *Persona 1 : Nassim, 46 ans, artisan en centre-ville*

Nassim intervient quotidiennement pour des déplacements courts et fréquents, aujourd'hui effectués en voiture utilitaire. Il s'interroge sur l'intérêt d'un vélo-cargo ou d'une remorque pour VAE, mais doute de leur capacité à répondre à ses contraintes professionnelles. Le dispositif communal lui permet de tester une remorque pendant plusieurs semaines, dans ses conditions réelles de travail. Il peut ainsi évaluer la charge transportable, la facilité d'usage et l'impact sur son organisation avant d'envisager un changement durable

### *Persona 2 : Claire, 38 ans, maman solo avec deux enfants dans une ville moyenne*

Claire habite à 4 km de l'école et fait aujourd'hui la plupart de ses déplacements du quotidien en voiture : école, courses, activités sportives. Elle s'intéresse au vélo-cargo, mais hésite à investir plusieurs milliers d'euros sans être certaine que cela corresponde à ses besoins réels (manœuvrabilité, effort, sécurité, stationnement). Grâce au service de location-test proposé par la commune, Claire peut emprunter un vélo-cargo pendant un mois. Elle teste les trajets école-domicile, les courses du week-end et constate concrètement les gains de temps, de confort et de coût. À l'issue de la période d'essai, elle sait si l'achat est pertinent pour son foyer.

## 2. Pourquoi c'est nécessaire

### 2.1. Nature et intensité du problème

Le vélo-cargo et les remorques pour VAE constituent des solutions de mobilité particulièrement pertinentes pour de nombreux usages du quotidien : accompagnement des enfants, courses, déplacements professionnels de proximité. Pourtant, leur diffusion reste limitée.



La principale barrière n'est pas l'intérêt du concept, mais **le risque imaginé au moment de l'achat** : un coût d'investissement élevé, une grande diversité de modèles, et une incertitude sur l'adéquation réelle à ses besoins (effort, maniabilité, capacité de charge, stationnement, sécurité).

Faute de pouvoir tester ces équipements dans des conditions réelles, de nombreux ménages et professionnels renoncent ou reportent leur décision. À défaut d'alternatives crédibles, **la voiture individuelle ou l'utilitaire thermique reste la solution par défaut**, y compris pour des trajets courts et répétitifs. Ne rien faire revient donc à freiner un levier pourtant très efficace de réduction des émissions, de la congestion et de la dépendance automobile, en particulier dans les centres urbains et les villes moyennes.

## 2.2. Ce que la proposition apporte concrètement

Le dispositif de **location-test à l'échelle communale** répond directement à ce frein majeur en transformant l'acte d'achat risqué en **expérience progressive et sécurisée**. En permettant aux habitants et aux professionnels de tester un vélo-cargo ou une remorque pendant plusieurs mois, la commune favorise une décision éclairée, fondée sur l'usage réel plutôt que sur une projection théorique.

La proposition agit comme un **accélérateur d'appropriation** : elle réduit l'incertitude, améliore la confiance, et augmente fortement la probabilité de passage à l'achat lorsque l'équipement répond aux besoins. Elle permet également de mieux orienter les futurs acquéreurs vers le bon type de matériel, limitant ainsi les abandons ou les déceptions.

Pour la collectivité, c'est un levier pragmatique, mesurable et réplicable, qui complète efficacement les aides financières à l'achat et s'inscrit dans une logique d'expérimentation, d'accompagnement et de transition progressive des usages.

## 3. Pourquoi c'est intéressant

### 3.1. Impact environnemental

La location-test de vélos-cargos et de remorques pour VAE présente un **potentiel de décarbonation particulièrement élevé en zones périurbaines, voire rurales**, où la voiture est aujourd'hui quasi incontournable pour les déplacements du quotidien.

Contrairement aux centres urbains denses, où le vélo-cargo concurrence parfois d'autres modes déjà sobres, le périurbain offre un **potentiel de report modal plus important**, notamment pour les trajets domicile-école, les courses et les déplacements professionnels de proximité. En permettant de tester ces équipements en conditions réelles, le dispositif favorise une substitution durable de trajets motorisés courts et répétitifs, avec un impact direct sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la congestion locale et les nuisances associées.

### 3.2. Impact social

En ne se limitant pas aux seuls centres villes des grandes agglomérations, la proposition contribue à une **mobilité plus équitable entre territoires**. Elle répond aux besoins de ménages et de professionnels périurbains ou ruraux, souvent exclus des politiques cyclables classiques, faute d'infrastructures lourdes ou de solutions adaptées à leurs usages réels. Comme le montre Éric Charmes dans ses travaux sur le périurbain, l'évolution des pratiques de mobilité repose



moins sur des contraintes que sur la mise à disposition d'alternatives crédibles, testables et adaptées aux usages quotidiens. En ce sens, la location-test permet de dépasser les freins culturels et symboliques liés à l'usage du vélo dans ces territoires, en s'appuyant sur l'expérience concrète plutôt que sur le discours. Elle accompagne ainsi une **évolution progressive des pratiques**, compatible avec les modes de vie existants, et renforce l'acceptabilité sociale des alternatives à la voiture.

### 3.3. Impact économique

Sur le plan économique, le dispositif offre un **excellent ratio coût / impact**, en particulier dans les territoires où les investissements lourds en transport collectif sont difficiles à justifier.

Pour les ménages et professionnels, il sécurise un investissement potentiellement élevé en réduisant le risque d'erreur.

Pour la collectivité, il constitue un levier souple, réversible et peu coûteux, capable de produire des effets mesurables sur les usages, y compris en périurbain et en milieu rural, là où les marges de manœuvre en matière de mobilité sont souvent les plus contraintes.

## 4. Comment faire

### 4.1 Mise en œuvre

La commune met en place un dispositif de **location-test de vélos-cargos et de remorques pour VAE** en s'appuyant sur **un prestataire spécialisé**, sélectionné dans le cadre d'un marché public ou d'un partenariat.

La collectivité conserve un rôle de **pilotage stratégique** (objectifs, publics ciblés, articulation avec les politiques locales), tandis que le prestataire assure l'**exploitation opérationnelle** du service.

Le dispositif s'organise autour de :

- **Périodes de location longues**, de plusieurs semaines à plusieurs mois, afin de permettre un test approfondi en conditions réelles ;
- **Un parc limité mais diversifié**, couvrant les principaux usages familiaux et professionnels.

Le prestataire assure :

- La constitution et la gestion du parc (vélos-cargos et remorques) ;
- La maintenance, l'assurance et la logistique ;
- Une **prise en main initiale structurée** (sécurité, réglages, conseils d'usage) ;
- Un **suivi opérationnel continu**, incluant assistance, conseils et ajustements en cours d'usage.

La réservation et le suivi du service sont conçus de manière **simple et accessible**, afin de garantir une expérience fluide pour les usagers et une gestion maîtrisée pour la collectivité. Ce modèle permet à la commune de **sécuriser le dispositif**, de maîtriser les coûts et de s'appuyer sur une expertise professionnelle éprouvée.

### 4.2 Conditions de succès

La réussite du dispositif repose sur des facteurs qualitatifs qui vont au-delà de la simple mise à disposition de matériel.



- Une **temporalité** adaptée à l'appropriation réelle. Des durées de test suffisamment longues sont essentielles pour permettre aux usagers de confronter l'équipement à l'ensemble de leurs usages (rythmes familiaux ou professionnels, saisons, conditions météo) et d'évaluer sa pertinence dans la durée.
- Un **accompagnement** humain visible et accessible. Le prestataire joue un rôle clé en apportant des conseils d'usage, un suivi régulier et un appui en cas de difficulté. Cet accompagnement contribue fortement à lever les appréhensions et à sécuriser les pratiques.
- Une **expérience usager** simple et fluide. Réservation, prise en main, suivi et restitution doivent limiter au maximum les frictions. La clarté du parcours conditionne l'adhésion et la satisfaction.
- Une **tarification** accessible mais engageante. Le prix doit rester abordable tout en impliquant l'usager, afin d'éviter un usage opportuniste sans réelle appropriation. Des modalités adaptées aux publics peuvent être prévues.
- Une inscription dans **l'écosystème local**. Le lien avec les réparateurs, revendeurs, associations et dispositifs d'aide à l'achat facilite la continuité après la phase de test et renforce l'ancrage territorial.
- La valorisation des **retours d'expérience**. Mettre en avant les témoignages d'usagers ayant testé puis adopté ces solutions crée un effet d'entraînement et renforce la crédibilité du dispositif auprès de publics encore hésitants.

#### 4.3. Freins éventuels et comment les lever

##### *Frein 1 : appréhension liée à la prise en main et à la sécurité*

- Le gabarit, le poids ou la conduite d'un vélo-cargo peuvent susciter des craintes, notamment chez des publics peu familiers du vélo.
- *Levier* : proposer des conseils pratiques et un accompagnement progressif, et maintenir un point de contact accessible pendant toute la durée de la location.

##### *Frein 2 : crainte d'un investissement inutile après le test*

- Certains usagers peuvent hésiter à s'engager dans une démarche de test sans perspective claire de suite.
- *Levier* : articuler le dispositif avec l'écosystème local (revendeurs, aides à l'achat, solutions de financement), et accompagner la sortie du test par un temps d'échange ou de conseil.

##### *Frein 3 : disponibilité limitée du matériel et sentiment d'injustice*

- Un parc restreint peut générer de la frustration ou un sentiment d'accès inéquitable.
- *Levier* : règles d'attribution transparentes, gestion des rotations, ciblage de périodes clés (rentrée scolaire, printemps) et communication claire sur les délais d'attente.

##### *Frein 4 : lourdeurs et difficultés d'organisation pour la collectivité*

- La gestion directe du service peut être perçue comme lourde ou risquée.
- *Levier* : recours à un prestataire spécialisé, clarification des rôles entre collectivité et opérateur, et pilotage par objectifs plutôt que par gestion quotidienne.



#### 4.4. Exemples et sources d'inspiration

##### *Véligo Location (Île-de-France)*

Le dispositif **Véligo Location**, porté par Île-de-France Mobilités, constitue aujourd’hui l’une des références les plus abouties en matière de location longue durée de vélos avant achat. Initialement centré sur le vélo à assistance électrique, Véligo a élargi son offre et propose désormais également des vélos-cargos, à destination des particuliers comme des professionnels.

Le principe repose sur des **durées de location longues (jusqu'à six mois)**, permettant une appropriation réelle de l'équipement dans la durée, en conditions de vie ou de travail ordinaires. Le service inclut :

- La mise à disposition du matériel,
- L'entretien et l'assistance,
- Un accompagnement à l'usage,
- et une sortie de dispositif facilitée vers l'achat ou la restitution.

Les retours d'expérience montrent que cette temporalité longue est déterminante pour :

- Lever les freins liés au coût et à l'incertitude d'usage,
- Permettre aux usagers d'évaluer l'adéquation réelle du vélo (ou du vélo-cargo) à leurs besoins,
- Favoriser une adoption durable, bien au-delà de la période de test.

Ce modèle démontre que la location longue accompagnée est un levier plus efficace que la seule aide financière à l'achat, et qu'il est pertinent aussi bien pour les ménages que pour les professionnels.



Sources :

- <https://weelz.ouest-france.fr/paris-veligo-location-double-sa-flotte-velo-cargo-2023/>
- <https://www.transitionvelo.com/velo-et-societe/veligo-se-reinvente-plus-simple-plus-large-plus-proche-des-usagers/>

##### *Programme "try-before-you-buy" (Leeds, UK)*

La ville de **Leeds** a mis en place un programme municipal de type « **try-before-you-buy** » afin d'encourager l'adoption durable des **vélos-cargos électriques**, notamment par des organisations, associations et petites entreprises. Le dispositif permet aux bénéficiaires de **tester un vélo-cargo pendant plusieurs mois** (jusqu'à trois mois), dans leurs conditions réelles d'activité, avant toute décision d'achat.



Le programme inclut une **formation initiale obligatoire**, un accompagnement à l'usage et un suivi pendant toute la durée du prêt. L'objectif n'est pas de proposer un service de mobilité ponctuel, mais bien de **sécuriser la décision d'investissement** et de favoriser la substitution durable de trajets motorisés existants.

Porté par la municipalité et opéré avec des partenaires spécialisés, ce dispositif s'inscrit dans la stratégie locale de réduction des émissions liées aux déplacements urbains. Il illustre l'intérêt d'un **essai long, encadré et accompagné** pour lever les freins liés au coût, à la complexité perçue et à l'incertitude d'usage, et constitue une source d'inspiration directement transposable à l'échelle communale.



Source : [Leeds.gov.uk](http://Leeds.gov.uk)

#### 4.5. Acteurs à mobiliser et moyens nécessaires

##### *Acteurs à mobiliser*

- La commune ou l'intercommunalité :
  - o Rôle de pilotage stratégique : définition des objectifs, des publics ciblés, du cadre du dispositif
  - o Articulation avec les politiques locales de mobilité, de transition écologique et de qualité de vie.
- Un prestataire spécialisé
  - o Acteur clé du dispositif, chargé de l'exploitation opérationnelle : mise à disposition et gestion du parc, maintenance, assurance, logistique, accompagnement des usagers, suivi des usages et reporting.
  - o Le recours à un prestataire permet de sécuriser juridiquement et techniquement le service.
- Acteurs locaux de la cyclomobilité :
  - o Maisons du Vélo, associations, réparateurs, vélocistes...
  - o Ils peuvent contribuer à la prise en main, au conseil, et à l'orientation vers l'achat après la phase de test.
- Relais territoriaux :
  - o Écoles, entreprises, associations, acteurs de la vie locale,



- Un rôle clé pour faire connaître le dispositif et cibler les publics pertinents (familles, indépendants, professionnels)

#### *Moyens nécessaires*

- Un parc limité mais diversifié de vélos-cargos et de remorques pour VAE, dimensionné de manière progressive.
- Un budget maîtrisé, principalement dédié :
  - A la prestation d'exploitation,
  - A la maintenance et à l'assurance,
  - A l'accompagnement des usagers.
- Des outils simples de gestion (réservation, suivi, reporting).
- Un effort de communication ciblé, au lancement puis de manière régulière, pour valoriser les retours d'expérience.

Ce dispositif reste peu coûteux comparé à des infrastructures lourdes et peut être ajusté dans le temps.

### 4.6. Indicateurs à considérer

#### *Indicateurs d'usage*

- Nombre de locations-test réalisées
- Durée moyenne des locations
- Taux d'utilisation effective pendant la période de test

#### *Indicateurs d'appropriation*

- Taux de satisfaction des usagers
- Part des bénéficiaires envisageant un achat à l'issue du test
- Part des bénéficiaires ayant effectivement investi après la location-test

#### *Indicateurs d'impact mobilité*

- Types de trajets substitués à la voiture (domicile-école, courses, déplacements professionnels)
- Estimation du nombre de trajets motorisés évités
- Évolution des pratiques déclarées après la phase de test

#### *Indicateurs territoriaux*

- Profil des bénéficiaires (ménages, professionnels, quartiers)
- Niveau de mobilisation des acteurs locaux
- Contribution du dispositif aux objectifs du PCAET ou de la stratégie mobilité locale

