

MOBILITES INNOVANTES

RECUEIL D'EXPERIENCES SUR LES MOBILITES INNOVANTES EN AUVERGNE-RHONE-ALPES



SOMMAIRE

MOBILITES CYCLABLES

VOIE VERTE DU GRAND GENEVE.....7

Voie verte transfrontalière reliant à terme Bonne (Haute-Savoie) à St Genis-Pouilly (Ain) en passant par Genève sur une longueur totale de 37 km

VELOS EN LIBRE SERVICE9

Déploiement d'une solution de vélos en libre-service dans une ville moyenne

MINIBOX VELOS11

Déploiement d'une offre de service de location de box de stationnement résidentiel

ALVEOLE13

Apprentissage et local vélo pour offrir une liberté de mobilité économe en énergie

VELO EXPERT15

Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique

VOITURE PARTAGEE

PLATEFORME COVOITURAGE-LEMAN.ORG19

Moteur de recherche de covoiturage agréant 5 opérateurs publics et privés

AUTOPARTAGE EN MILIEU RURAL21

Une alternative pour lutter contre l'isolement en Ardèche

DES ELUS AMBASSADEURS23

Des élus ambassadeurs de l'auto-stop organisé

COVOIT'SANTE25

Faciliter l'accès physique ou géographique à la santé des personnes en situation de précarité vivant dans les Combrailles

SPEED DATING COVOITURAGE27

Faciliter la constitution d'équipage

MA CHERE AUTO29

Intégration des véhicules privés dans une flotte d'autopartage

COVOIT'ICI31

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique entre une zone de montagne et un coeur urbain dense

LANE33

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique entre deux pôles urbains

COVOIT'ICI35

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique dans l'ouest Rhodanien

JE PLAQUE MA CAISSE.....37

Aide individualisée pour accompagner les automobilistes à se séparer de leur voiture

VOIES DE COVOITURAGE DE LA DOUANE DE THONEX-VALLARD39

Facilitation du passage de douane par la mise en place d'une voie de covoiturage dynamique en heure de pointe

SOMMAIRE

TARIFICATION

POST PAIEMENT43
Une nouvelle façon de voyager et de conquérir de nouveaux usagers sur le réseau stéphanois

T-LIBR45
Une tarification combinée et multimodale même pour des trajets occasionnels

MOBIPLUS47
Une aide financière pour se déplacer dans le département

INNOVATION TECHNOLOGIQUE

ZERO EMISSION VALLEY 51
Déploiement d'une filière hydrogène en Auvergne Rhône-Alpes

TROLLEY BUS..... 53
Déploiement de 22 trolleybus nouvelle génération en lien avec la démarche TEPOS

STATIONS AUGMENTEES 55
Le tramway comme vitrine d'innovation et d'attractivité

STATIONNEMENT A PROXIMITE DES GARES 57
Contrôle du stationnement grâce à des capteurs

INNOVATION NUMERIQUE

E-MOB..... 61
Evaluer la mobilité et le budget des ménages

MOOVIZY 63
Déploiement de Moovizy Saint-Etienne, une seule appli pour tous les déplacements

GE-NETWORK..... 65
Un réseau maillé de lieux de travail partagés pour le Grand Genève

AUTRES EXPERIMENTATIONS

AUVERMOOV' 69
Concours de start-up pour inventer la mobilité de demain

PASSAGE PIETON 3D 71
Inciter les automobilistes à ralentir à travers une illusion de 3D

PLAN D' ACTIONS INTERMODALITE 73
Réfléchir à l'amélioration de l'intermodalité en s'affranchissant des périmètres institutionnels.



MOBILITE CYCLABLE

MOBILITES INNOVANTES

VOIE VERTE DU GRAND GENEVE

Voie verte transfrontalière reliant à terme Bonne (Haute-Savoie)
à St Genis-Pouilly (Ain) en passant par Genève sur une longueur totale de 37 km

PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : collectivités traversées
Contact opérationnel : Marion BIOSSET - chef de projet voie verte Annemasse agglomération
Coordonnées : marion.biosset@annemasse-agglo.fr / 04 50 87 83 00



GRAND GENEVE
ANNEMASSE AGGLO

DESCRIPTION :



Extrait : site Annemasse Agglo

Actuellement près de 1,5 % des déplacements se font en vélo dans le Genevois français, l'objectif du Grand Genève est d'atteindre 6 % en 2030. Pour cela, il est prévu de déployer jusqu'à 750 kilomètres d'itinéraires cyclables d'ici 2030 sur le territoire transfrontalier. 100 kilomètres de voies cyclables seront créés d'ici à 2023 uniquement dans le Genevois français.

La voie verte du Grand Genève est le projet phare de l'agglomération concernant les modes doux. Elle traverse Annemasse Agglo sur 12 kilomètres depuis la frontière Suisse jusqu'à Bonne. Côté suisse, elle se poursuit vers le centre de Genève. Cette promenade est calquée sur le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer et donc du futur RER transfrontalier, le Léman Express. A l'est, elle se prolongera à terme en direction de Chamonix sur l'itinéraire Léman Mont-Blanc (projet ViaRhôna).

La voie verte du Grand Genève est réalisée pour permettre aux usagers de se rendre au travail et à l'école et ainsi offrir une alternative aux déplacements motorisés en ville, surtout sur les courtes distances, en particulier en vélo. Elle est également mise en œuvre dans un souci de valorisation de l'environnement et de la qualité de vie de ses habitants.

Sur 64% de son parcours, la voie verte est en voies réservées de 3 à 5 mètres de large. Sur le reste du parcours, vous circulerez sur des bandes cyclables sur voirie ou des petites routes sécurisées (zones 30 à faible trafic).

Le projet a été imaginé pour que les vélos puissent l'emprunter en roulant sur du gravier stabilisé. Cependant, afin d'éviter la boue en cas de mauvais temps, une bande de bitume a été créée. Elle est relativement étroite, de sorte à obliger les vélos à maintenir une vitesse modérée.



Extrait : site Annemasse Agglo

DATE DE LANCEMENT : 2018



VELOS EN LIBRE SERVICE

Déploiement d'une solution de vélos en libre-service dans une ville moyenne

PRINCIPALES PHASES :

- Une étude a permis de stabiliser le projet transfrontalier 2009 ;
- En 2018, ont été inaugurés 12 kilomètres de la voie verte du Grand Genève, réservés aux modes doux ;
- Le chantier a débuté en 2012 et se prolongera au-delà de 2020.

RESULTATS :

D'après Annemasse agglomération, ce projet conduirait à la suppression de 700 voitures. Les derniers comptages effectués début 2019 indiquent que près de 1 000 cyclistes traversent la frontière chaque jour entre 17 heures et 19 heures. 1540 cyclistes empruntent chaque jour la voie verte du Grand Genève. Sa fréquentation pourrait augmenter en période estivale. Des comptages réguliers sont effectués, tant du côté français, que du côté de Genève.

COÛT :

L'ouvrage a été financé dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'infrastructure du futur RER transfrontalier Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Les contributeurs du projet sont les Chemins de Fer Fédéraux (CFF), le canton de Genève en Suisse et par les collectivités locales, le Conseil départemental de Haute-Savoie, le Conseil régional et l'Etat (appel à projet TEPCV). La voie verte du Grand Genève représente un coût total de 5,8 millions d'euros.

EFFET LEVIER :

Les résultats sont donc très encourageants. Le Grand Genève travaille à la mise en place d'autres dispositifs permettant de favoriser le développement de la pratique du vélo.

Géovélo est une application, permettant l'interconnexion, offrant des services aux cyclistes et intégrant diverses fonctionnalités. Géovélo recommande des itinéraires en fonction du profil de l'utilisateur, promeut des itinéraires touristiques, et recueille les traces des déplacements de manière anonymisée afin d'améliorer les propositions d'itinéraires. Ce type de dispositifs avait été développé par la Métropole Lyonnaise et est disponible dans plus d'une dizaine des plus grandes agglomérations françaises. Il est disponible sur l'agglomération du Grand Genève depuis juin 2019.

Un schéma cyclable (2016-2030) a été mis en place pour développer l'usage du vélo, notamment pour les trajets domicile-travail. Il vise par exemple à relier les pôles d'emploi aux bassins de vie et favoriser l'intermodalité. Ce schéma, qui sera mis à jour à l'automne 2019, permet la planification des itinéraires, de faire un état des lieux de services à la mobilité.

D'autres pistes sont explorées et devraient être développées grâce au levier offert par l'appel à projets « Vélo et territoires » de l'ADEME Auvergne-Rhône-Alpes.

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Vichy Communauté
 Contact opérationnel : CARLETTI Sandro - Responsable Mobilité
 Coordonnées : s.carletti@vichycommunaute.fr / 04 70 96 57 00



VICHY COMMUNAUTE

DESCRIPTION :

Lancée en 2014, VIVELO est une offre de location courte, moyenne et longue durée de 50 vélos classiques et de 60 vélos à assistance électrique proposée par Vichy Communauté. L'offre de location du service VIVELO, actuellement humanisée au départ du seul site du Pôle d'Echange Intermodal (PEI) de Vichy Communauté, souffre d'un manque de visibilité auprès du public qui contraint ses perspectives de développement. Dans ce cadre, Vichy Communauté a étoffé l'actuel service VIVELO en développant une solution de location en « libre service » permettant d'améliorer le service rendu aux usagers.

Les candidats à l'usage de la bicyclette (habitants ou visiteurs) n'ont plus à faire la démarche de se rendre à la Gare SNCF pour louer un vélo... c'est le vélo qui désormais se rend disponible sur les sites où sa présence est attendue par les habitants ou les visiteurs.

Un réseau de 5 stations de location de (35) vélos en « libre service » en cœur d'agglomération est déployé à Vichy et Cusset depuis fin 2018. Désormais, les vélos sont disponibles 7j/7 et 24h/24, ils doivent être empruntés et déposés à la même station. Ainsi, l'utilisateur peut louer de manière simple, sécurisée et rapide un vélo à partir de l'application VIVELO VICHY COMMUNAUTE, développée par la start-up KOOBOO, basée à Clermont-Ferrand.

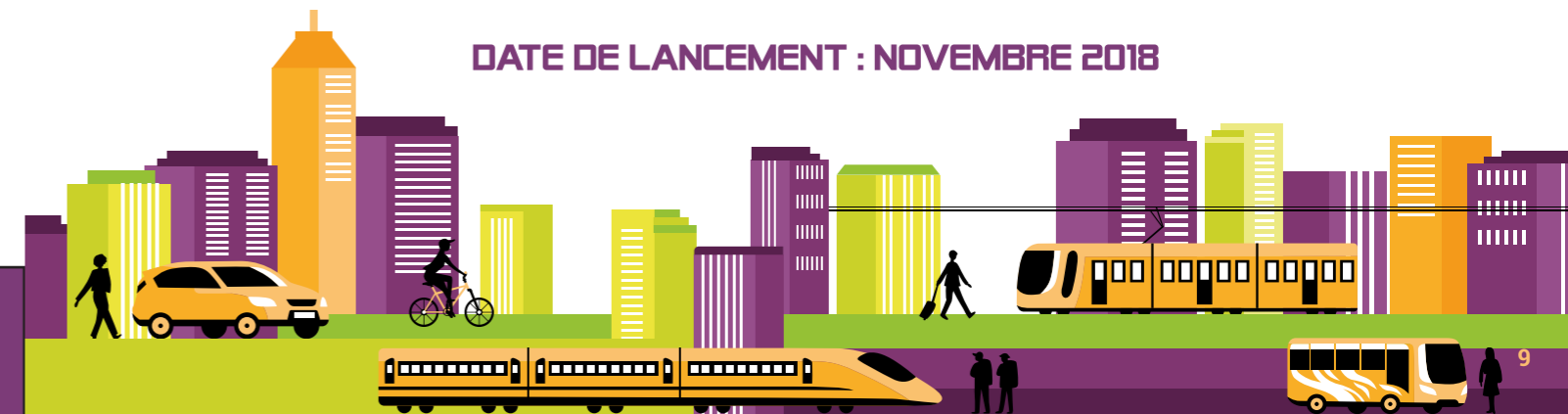
Dans l'objectif de la mise en place d'une solution 100% digitale, le système embarqué permet la sécurisation des vélos en dehors des stations à travers un cadenas connecté et un câble de sécurisation pour la fixation au mobilier urbain. Ainsi, l'utilisateur peut faire des arrêts sur son parcours, tout en sécurisant son vélo. La solution proposée garantit la sécurisation des vélos en permettant l'attache à du mobilier urbain autrement que par antivol classique à clés physiques (incompatible avec le principe du VLS en extérieur 24h/24). L'application dispose d'un bouton dédié pour le pilotage du cadenas qui ne nécessite donc aucune clé ni pour le cadenas ni pour le câble.

En moins de 5 min, le système est en mesure de gérer pour plusieurs utilisateurs en simultané, la location, le cautionnement, le paiement et le déverrouillage du vélo grâce au déploiement d'une solution full digitale. La gamme tarifaire existante du service VIVELO est déployée sur ce nouveau service.



Photo : Agence d'Urbanisme Clermont Métropole

DATE DE LANCEMENT : NOVEMBRE 2018



PRINCIPALES PHASES :

- 2018 :
- Lancement du projet
 - Recrutement de la start-up
 - Inauguration des 5 premières stations en novembre 2019
 - Reflexion sur le déploiement de nouvelles stations en bord d'Allier.



Photo : Agence d'Urbanisme Clermont Métropole

VIVÉLO LIBRE-SERVICE / GARE SNCF

Pour louer un VIVÉLO, munissez-vous de votre téléphone portable

- 1 Téléchargez « VIVÉLO VICHY COMMUNAUTÉ »
- 2 Créez votre compte et choisissez votre vélo
- 3 Pédalez

TARIFS

30 MINUTES GRATUITES

JUSQU'À 1H	1€	1H < 2H	2€
2H < 3H	3€	3H < 12H	4€

DURÉE MAXIMUM DE LOCATION 12H. CAUTION DE 200€ PRÉLEVÉE EN CAS DE NON-RETOUR APRES 12H.

Pour sécuriser le vélo sur le mobilier urbain en cours de location

- #1 Passez l'antivol autour du mobilier urbain
- #2 Fixez l'antivol dans le cadenas
- #3 Refermez le cadenas
- #4 Déverrouillez le cadenas

24H/24 7J/7

mobivie@transdev.com | 04 70 97 81 29

www.mobivie.fr | @mobivie.vichy

RESULTATS :

Pour l'instant, le service apporte satisfaction avec environ 150 locations réalisées par week-end, sur la période hivernale.

COUT :

Installation des 5 stations : 160 000 € (64 000€ de subvention du Fond de Soutien à l'Investissement Local)
Charges de fonctionnement : 36 000 € annuel (intégrées à la Délégation de Service Public de Transports en Commun-Transdev).

Les charges de fonctionnement sont maîtrisées grâce à l'obligation pour l'usager de retourner son vélo à la même station que celle de départ. Cette contrainte permet de neutraliser les besoins de réapprovisionnement des stations.

EFFET LEVIER :

Ce système offre une visibilité aux services Vivélo et une facilité d'accès au vélo en général.

Ce système est simple à installer pour la collectivité car les stations sont simplement fixées au sol sans besoin d'accès à un réseau électrique, ou réalisation de travaux. Les stations sont ainsi facilement démontables, permettant de tester le service sur différents lieux ou pouvant répondre à un besoin ponctuel.

MINIBOX VELO

Déploiement d'une offre de service de location de box de stationnement résidentiel

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Grenoble Alpes Métropole
Contact opérationnel : COTTEREAU Damien - Chef de projet politique cyclable
Coordonnées : damien.cottreau@lametro.fr / 04 76 59 56 11 / 06 12 99 45 14



GRENOBLE ALPES METROPOLE

DESCRIPTION :

La crainte du vol est identifiée comme un frein important à l'usage du vélo. Dans les zones centrales des villes, les stationnements sécurisés pour les vélos dans les logements sont rares. La Métropole propose une nouvelle solution : la Minibox. Elle se présente sous la forme de petites boîtes métalliques capables d'accueillir cinq vélos, installées dans la rue ou les espaces publics. Fermées à clé, les Minibox permettent de protéger les vélos des intempéries, des dégradations et surtout des vols. Sa grande particularité, c'est que le déploiement s'opère à la demande des usagers.



Ce service est complémentaire aux dispositifs de consignes déjà existants dans la métropole. Il s'adresse à des cyclistes qui ne disposent pas d'une place de stationnement en consigne, à proximité de leur domicile ou de leur lieu de travail. Le coût de la location d'une place pour une année est de 49 €.

Pérennisé depuis le mois de juin 2018 après une phase d'expérimentation de 18 mois, le service fonctionne de la façon suivante :

- Les usagers complètent une demande de Minibox sur un formulaire en ligne ;
- Si trois personnes au moins souhaitent une consigne dans le même secteur, la demande est étudiée par les équipes de Métrovélo et une Minibox est installée dans un délai de trois à quatre mois ;
- L'usager est informé et peut se rendre en agence commerciale pour finaliser son abonnement au service, et récupérer ses clefs.

Afin d'assurer le succès de l'expérimentation, un soin particulier a été apporté à la conception de la Minibox, avec la volonté d'aboutir à un produit final robuste, sécurisé, simple d'utilisation, et facilement implantable sur l'espace public. L'un des enjeux majeurs était notamment l'insertion dans le paysage urbain, car l'implantation d'une Minibox représente l'équivalent d'une place de parking pour voiture.

DATE DE LANCEMENT : JUIN 2018

après une phase d'expérimentation de 18 mois



Apprentissage et local vélo pour offrir une liberté de mobilité économe en énergie

PRINCIPALES PHASES :

- Conception de la minibox par la société Vélogik Alpes (entreprise spécialisée dans la maintenance de flottes de vélos), avec l'appui des services de l'Architecte des Bâtiments de France (services départementaux de l'architecture et du patrimoine (SDAP));
- Phase d'expérimentation de 18 mois : implantation de deux Minibox, l'une à destination de résidents, l'autre à destination d'actifs ;
- Validation de l'expérimentation et passage à la phase de déploiement.

RESULTATS :

- Le bilan de l'expérimentation a permis de :
- Révéler l'intérêt du projet au regard du besoin (nombreuses demandes d'implantation reçues au regard du peu de communication réalisée) ;
 - Mesurer la satisfaction des usagers testeurs, très convaincus par rapport au service rendu ;
 - Préciser les adaptations à apporter au mobilier (en terme de sécurisation, résistance/durabilité du produit, ergonomie/accessibilité/dimensionnement, contraintes d'exploitation et d'entretien).

- Le succès de l'expérimentation a permis le confortement de la décision politique et a abouti à :
- L'écriture d'un cahier des charges détaillé et le lancement d'une consultation pour un marché de fournitures à bons de commande d'une durée de 4 ans.
 - La passation d'un avenant avec le prestataire du service de location de vélos et de consignes Métrovélo pour la prise en charge des missions d'instruction des demandes, de commercialisation, d'installation et de gestion du mobilier.

COUT :

Les dépenses relatives au projet sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

	2017	2018	2019
Montant de l'expérimentation	17 000€ HT (acquisition de 3 Minibox dont 2 modèles différents)		
Acquisition du mobilier		49 300 € HT (soit 10 Minibox au 1er semestre)	En fonction de la demande
Prestation de services pour l'instruction des demandes, la commercialisation, l'installation et la gestion du mobilier		22 500 € HT (lancement du service, réception des demandes et gestion des pièces détachées) + 14 450 € HT (montant minimum : instruction des demandes ; commercialisation, pose/fixation, maintenance/nettoyage/entretien)	3 120 € HT (réception des demandes) + 14 450 € HT (montant minimum : instruction des demandes de commercialisation, pose/fixation, maintenance/nettoyage/entretien)

A ce jour, les objectifs de déploiement sont de 15 à 20 boxes par an.

EFFET LEVIER :

Ce projet permet de répondre aux besoins de stationnement sécurisé des vélos en zone dense, et particulièrement dans le centre urbain. Il permet de lever le frein de la crainte du vol pour l'usage du vélo.



PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) / ROZO / Janus France / Alliade Habitat
Contact opérationnel : YAO OGOUBI Rodrigue - Chef de projet Janus
Coordonnées : janus.contact@gmail.com / 06 42 75 20 38



GRAND LYON LA METROPOLE

DESCRIPTION :

La pratique du vélo dans les quartiers d'habitat sociaux constitue un vecteur de mobilité autonome pour une partie des résidents de ce parc, notamment du point de vue des déplacements au sein des premières couronnes des agglomérations où l'offre en transport collectif est moins performante que pour les déplacements radiaux.

Au-delà de la question de l'apprentissage même du vélo qui constitue un premier frein majeur à son usage, le constat fait par un certain nombre d'associations de promotion de l'usage du vélo, notamment dans les quartiers d'habitat sociaux, est celui de l'inadaptation des possibilités de stationnement des vélos dans le parc locatif pour les bâtiments construits avant l'obligation faite aux bailleurs de création de locaux vélo dans les nouvelles constructions (2013). Du point de vue des bailleurs, compte tenu de la forte tension sur leurs équilibres financiers, la problématique concernait également leur capacité à financer des structures adaptées et sécurisées pour le stationnement des vélos.

Partant de ces constats, plusieurs associations de promotion de l'usage du vélo, dont Janus France (association qui accompagne le développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacements), ont remonté à la FUB le besoin d'un dispositif permettant de répondre à ces enjeux. C'est à partir de ces éléments que le programme Alvéole a été conçu en 2016 autour de deux axes :

- la création de locaux de stationnement des vélos aux normes (minimum 12 places) dans ces immeubles de grands ensembles ;
- l'apprentissage ou le réapprentissage du vélo à destination des locataires du parc social.



APPRENTISSAGE ET LOCAL VÉLO POUR OFFRIR UNE LIBERTÉ DE MOBILITÉ ÉCONOME EN ÉNERGIE

Labellisé fin 2016 dans le cadre de l'appel à projet pour la lutte contre la précarité énergétique lancé par le ministère en charge de l'environnement, ce programme bénéficie pour sa mise en œuvre de certificats d'économie d'énergie permettant aux bailleurs de bénéficier d'un remboursement jusqu'à hauteur de 50 % des montants engagés pour la construction du local et l'accompagnement/apprentissage du vélo par une structure locale affiliée à la FUB. Au-delà de la dimension

pédagogique, ce sont également les associations membres de la FUB qui assurent le suivi de l'ensemble du programme, y compris la réalisation des locaux sécurisés.

Dans la Métropole de Lyon, c'est l'association Janus France qui a accompagné Alliade Habitat, bailleur social, pour les deux premières opérations labellisées. Ces deux opérations se sont déroulées conjointement une à Oullins, dans une résidence dédiée à la colocation et une seconde à La Duchère (Lyon 9ème), dans un habitat collectif typique de ces grands ensembles.

DATE DE LANCEMENT : 1^{ER} JANVIER 2017



PRINCIPALES PHASES :

- Prise de contact par le bailleur social avec l'association affiliée locale (Janus France) ;
- Choix du prestataire pour la réalisation du local sur la base d'une liste de prestataires agréés par ROZO ;
- Communication par le bailleur et recensement des habitants intéressés par une formation vélo ;
- Réalisation du local sous le suivi de l'association affiliée à la FUB ;
- Réalisation d'une action d'accompagnement à la pratique du vélo et à l'usage du local par l'association.



Extrait : site Alvéole

RESULTATS :

Le programme Alvéole a permis sur la période 2017-2018 la réalisation de 32 actions de création de locaux de stationnement vélo sécurisés et d'apprentissage du vélo en France. Les deux opérations menées dans la Métropole par Janus et Alliade Habitat ont été les premières d'une série de 6, faisant de la Métropole de Lyon l'intercommunalité où se sont réalisées le plus d'opérations en France.

AVANT



Extrait : site Alvéole

APRÈS



Extrait : site Alvéole

COUT :

La réalisation des deux locaux de 12 places chacun par Alliade Habitat a représenté un coût unitaire de 156€ TTC par place de stationnement réalisée. Ce coût unitaire couvre la construction du local ainsi que la prestation de Janus sur l'accompagnement pédagogique et sur le suivi de la réalisation du local de stationnement.

EFFET LEVIER :

Il est encore trop tôt pour parler d'effet levier sur les deux opérations menées par Alliade et Janus dans la mesure où les autres opérations qui ont suivi dans l'agglomération correspondent à des besoins préexistants, besoins qui ont alimenté la création du programme Alvéole. La reconduction pour la période 2019-2020 assortie d'une augmentation de la part financée par l'Etat permettra, selon le niveau de son développement, de parler d'effet levier sur la mise en œuvre du dispositif lui-même. De la même manière, il est difficile à ce stade de mesurer, du point de vue de la pratique du vélo, l'effet de levier joué par le programme sur le développement de cette pratique auprès de l'ensemble des habitants.

MOBILITES INNOVANTES

VELO EXPERT

Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais
 Contact opérationnel : Marie COUV RAT-DESVERGNES - Chef de projet
 Coordonnées : marie.couvr at-desvergn es@paysvoironnais.com / 04.76.32.74.44



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DU PAYS VOIRONNAIS

DESCRIPTION :

Le programme Vélo Expert visait à booster l'achat et l'usage des vélos à assistance électrique (VAE), particulièrement adapté au territoire vallonné du Pays Voironnais. Il était destiné aux habitants désireux d'acheter un VAE pour effectuer leurs déplacements au quotidien (travail, courses, activités de loisirs,...). Chaque session du programme comprenait une trentaine de personnes suivies sur quelques mois, pour évaluer l'impact du VAE sur leurs pratiques de déplacements. Pour devenir « vélo expert », il fallait adhérer à un programme constitué de 3 étapes :

- Avant l'achat du VAE : un rendez-vous avec un conseiller mobilité. Cette première rencontre, d'une durée d'une vingtaine de minutes, permettait d'évaluer la motivation réelle du candidat au programme. Les thèmes abordés tournaient autour des raisons de l'achat (bienfait santé, pression sociale, préoccupation environnementale, congestion routière, etc.), des éventuels contextes particuliers déclencheurs de la décision d'achat du VAE (déménagement, changement de lieu de travail, etc.), et de l'identification des déplacements qu'ils prévoyaient de faire avec leur VAE. A la fin de l'entretien, les participants signaient un contrat moral dans lequel ils s'engageaient à effectuer un certain nombre de déplacements à vélo.
- Dans les mois qui suivait le rendez-vous : achat d'un VAE dans l'un des magasins partenaires du Pays Voironnais.
- 3 à 6 mois plus tard : participation à un Apéro Vélo Expert. Ces groupes de discussion, constitués de 15 à 20 personnes, permettaient d'échanger sur les pratiques réelles, et de mesurer les écarts entre les déplacements que les participants prévoyaient de faire avec leur vélo, et l'usage réel. Cela permettait d'identifier les points positifs et négatifs du VAE dans les pratiques quotidiennes. Ce moment de partage d'expériences permettait également d'alimenter les réflexions sur les services à mettre en place sur le territoire.



Extrait : site Pays Voironnais

A l'issue du programme, une gratification de 250 €/famille était versée aux participants pour leur implication.

DATE DE LANCEMENT : 2016



PRINCIPALES PHASES :

L'opération a été reconduite sur 3 ans (2016-2017-2018).

- Les deux premières années, le programme était ouvert à tous les profils de population
- La troisième année, les profils éligibles ont été resserrés aux actifs, afin de sensibiliser les entreprises aux déplacements quotidiens à vélo.

L'objectif de la collectivité était d'impulser le développement du VAE. Elle a mis fin au programme en 2018, car ce mode déplacement est devenu visible dans le territoire. En outre, le bonus de l'Etat instauré en 2017 a pris le relais de l'opération, mais sans dispositif d'accompagnement personnalisé.

RESULTATS :

En trois ans, 90 « vélos experts » se sont exprimés sur leur pratique.

Il est à noter que le recrutement des groupes de « vélos experts » n'a pas été aussi rapide qu'escompté. Trois éléments limitant la participation au programme ont été identifiés : le coût du VAE, accessible aux ménages plutôt aisés ; une démarche au long cours, qui demande une certaine disponibilité des participants ; un bonus de l'Etat accessible plus simplement.

Cependant, les résultats qualitatifs sont très positifs sur le territoire :

- Effet démonstrateur de la pertinence du vélo comme mode de déplacement quotidien, et émergence de réflexions plus approfondies sur le vélo.
- Ciblage des bons arguments de vente et des problèmes récurrents de l'usage du vélo (voirie, stationnement, etc.) ;
- Constitution de groupes d'habitants volontaires, prêts à se mobiliser ponctuellement aux côtés de la collectivité sur des actions d'animation ou des groupes de travail.

COUT :

22 500 € sur 3 ans, qui correspondent à la gratification de 250 € des 90 personnes participantes. Les coûts liés à la mobilisation du personnel ne sont pas estimés dans ce budget.

EFFET LEVIER :

Cette opération a permis de sensibiliser à la pratique du vélo, et de la rendre crédible pour des déplacements quotidiens. L'émergence de la pratique liée aux différentes actions de sensibilisation a généré un engouement de la part d'un certain nombre d'habitants et d'élus, qui conduit aujourd'hui à la mise en place d'actions plus ambitieuses. Un schéma vélo est notamment lancé pour le développement d'infrastructures et de services vélo.



VOITURE PARTAGEE

MOBILITES INNOVANTES

PLATEFORME COVOITURAGE-LEMAN.ORG

Moteur de recherche de covoiturage agréant 5 opérateurs publics et privés

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Pôle métropolitain du Genevois français
Contact opérationnel : Ludovic ANTOINE - Responsable transports / mobilité Pôle métropolitain du Genevois français
Coordonnées : ludovic.antoine@genevoisfrancais.org - 06 75 37 08 68



POLE METROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANCAIS

DESCRIPTION :

Covoiturage-leman.org est une plateforme développée entre 2012 et 2015, avec l'aide financière du programme Interreg France-Suisse (Covoiturage et mobilité autour du Bassin Lémanique), pour faciliter la mise en relation de co-voitureurs dans le bassin lémanique. C'est un outil partenarial, issu de démarche associant différents acteurs engagés pour promouvoir le covoiturage et apporter des solutions de mobilité alternatives à l'usage de la voiture solo. Il a pour objectif de trouver des solutions pour fluidifier le trafic des réseaux routiers tout en préservant la qualité de vie et l'attractivité du bassin.



covoiturage-leman.org
Les initiatives de covoiturage de proximité

Cette action collective a d'abord été pilotée par le conseil départemental de la Haute-Savoie en partenariat avec le conseil départemental de l'Ain, le Groupement local de coopération transfrontalière transports publics transfrontaliers (GLCT), le Canton de Genève, le Canton de Vaud, Chablais Région avec le soutien du Canton du Valais.

L'objet de ce portail est la mise en relation des "covoitureurs", ce qui se fait déjà sur les sites existants (ceux de l'Ain et de la Haute-Savoie par exemple) mais pas seulement. Il s'agit de présenter les solutions les plus adaptées, avec tous les services disponibles en matière de covoiturage transfrontalier et sur l'ensemble du bassin lémanique, ainsi que les réponses aux questions pratiques. Le coût des trajets est également indiqué. Le site comprend une fonctionnalité qui donne un accès direct à l'offre centralisée des trajets grâce à un moteur de recherche intuitif et facile d'utilisation. L'internaute utilisant covoiturage-leman.org peut accéder à une carte interactive indiquant les aires de covoiturage et les parkings relais.

En 2019 le service a été complété par le dispositif Hé!Léman. Un réseau de 4 bornes pour faciliter le covoiturage quotidien, instantané, sans réservation préalable : depuis mars ce service est en cours d'expérimentation entre Valleiry, Viry (deux arrêts) et Croisée-Confignon (P+R de Bernex, terminus du tram 14 qui mène au centre de Genève et au quartier des Nations).

Le principe est d'offrir à l'usager covoitureur, un lien vers la personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage en quasi temps réel. Il contacte le service (par sms) qui lui indique à quel arrêt un usager attend. Les arrêts sont matérialisés par des panneaux.

Depuis mars 2019, le site covoiturage-leman.org est conjointement administré par le Pôle métropolitain du Genevois français et le Canton de Genève.

Enfin en mai 2019, l'association de BlaBlaCar à la plateforme permet d'augmenter les possibilités de covoiturage sur le site covoiturage-leman.org, avec en moyenne 30 % d'offres en plus chaque jour, aux heures de pointe. En intégrant covoiturage-leman.org, BlaBlaCar devient ainsi le 5ème site à proposer ses offres sur la plateforme, après Mov'ici (site du Conseil régional), e-covoiturage.ch (site soutenu par la Confédération helvétique), Centrale mobilité (site d'une association d'entreprises d'un quartier de Genève) et Mobicoop (site d'une coopérative d'intérêt collectif française).

DATE DE LANCEMENT : 2012 A 2019



PRINCIPALES PHASES :

- 2012 et 2015 : développement de la plateforme ;
- 2019 : développement complémentaire du dispositif Hé!Léman (réseau de 4 bornes pour faciliter le covoiturage quotidien) ;
- 2019 : association de BlaBlaCar à la plateforme.

RESULTATS :

Le site covoiturage-leman.org est devenu la plateforme de référence en termes de covoiturage pour les habitants du Grand Genève. A titre d'exemple sur les trajets suivants : Annecy – Genève, plus de 30 conducteurs proposent de covoiturer ; Bonneville – Annemasse (plus de 70) ; Reignier – Genève (70 conducteurs) ; Annemasse – Plan Les Ouates (plus de 30) ; Bellegarde-sur-Valsérine – Genève (une dizaine).

Il est devenu un véritable moteur de recherche pour le covoiturage qui propose des milliers d'offres sur les départements de l'Ain, la Haute-Savoie et les cantons suisses de Genève, Vaud, et du Valais. Ce site a connu récemment une augmentation de sa consultation avec 3 000 connexions en septembre 2018 grâce à une campagne de communication.



COUT :

Réalisation de la plateforme covoiturage-leman : 100 000 € cofinancée par le programme INTERREG (60% de financement FEDER). Déploiement d'un premier axe de covoiturage dynamique Hé!Léman : 50 000€

Le dispositif Hé !Léman induit un coût de 2€ pour le co-voitureur pour chaque trajet (l'usager confirme le paiement par l'envoi d'une photo de la plaque du co-voitureur à la plateforme qui gère les flux financiers).

EFFET LEVIER :

Des réflexions sont en cours pour dupliquer cette action sur d'autres axes de mobilité jugés stratégiques : Thonon-les-Bains-Genève, Gex-Genève, Annecy-Genève. Par ailleurs, la société ATMB souhaiterait s'associer à cette dynamique et développer un panel de nouvelles solutions de mobilités.

Le pôle métropolitain réfléchit également à prendre en charge le coût des trajets pour le co-voitureur (2 €) et également à verser un supplément au conducteur (3 €). Cette aide serait effective sur quelques mois après la mise en service des bornes. La décision n'est pas encore arrêtée.

En zone périurbaine, où l'habitat dispersé ne favorise guère les transports en commun, faire de la voiture un transport collectif en complément aux bus constitue un véritable enjeu. Le Pôle métropolitain souhaite à terme retirer de ses routes 30 000 véhicules par jour grâce au covoiturage.

MOBILITES INNOVANTES
AUTOPARTAGE EN MILIEU RURAL

Une alternative pour lutter contre l'isolement en Ardèche

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche (CAPCA)
 Contact opérationnel : THIEBAUD Yvan - Responsable du Pôle Mobilités et Environnement – Chef de projet.
 Coordonnées : yvan.thiebaud@privas-centre-ardeche.fr – 04 75 64 88 45



ARDECHE

DESCRIPTION :

Deux expérimentations ont lieu sur le périmètre du plateau de Vernoux et des villes d'Aubenas, de Privas et d'Annonay et de leurs périphéries. Le plateau de Vernoux est un territoire rural qui s'élève entre 500 et 800 mètres d'altitude dominant la vallée de l'Eyrieux qui compte 33 000 habitants. La commune de Vernoux-en-Vivarais en est le centre. Les villes moyennes d'Aubenas (12 300 habitants), Privas (8 300 habitants) et Annonay (16 700 habitants) s'inscrivent dans des territoires à dominante rurale où elles polarisent les emplois et les services.

La première expérimentation est un service d'autopartage intergénérationnel, entre particuliers, en milieu rural. Ainsi, une personne âgée qui se sert peu de son véhicule, pourra par exemple le louer à un jeune ménage qui ne dispose que d'une voiture et a besoin d'un deuxième véhicule de façon occasionnelle. Pour fiabiliser les échanges, un tiers de confiance assurera la mise en relation et la gestion du paiement des locations pour qu'il n'y ait pas d'échange d'argent direct entre les particuliers. La mise en relation des usagers s'effectuera via les secrétaires de mairies puis à moyen terme par un logiciel et un site internet et les acteurs du territoire.

La deuxième expérimentation repose sur un service d'autopartage de véhicules électriques dans les villes moyennes. L'objectif est de proposer un service complémentaire de mobilité sur les agglomérations. Les collectivités territoriales feront un achat groupé de voitures électriques qu'elles mettront en autopartage. Les véhicules seront rechargés via les bornes de rechargement installées par le Syndicat Départemental d'Energies de l'Ardèche (SDE07). En effet, le département de l'Ardèche possède un réseau important de bornes de recharge électriques qui sont sous-utilisées. Les véhicules en autopartage seraient installés sur ces bornes. La réservation se ferait dans un premier temps en mairie puis sur un site internet. Annonay Rhône Agglo propose en parallèle d'expérimenter l'autopartage de véhicules de services électriques et thermiques sur ses différents sites.

Portée au départ par 3 Autorités Organisatrices de la Mobilité, d'autres acteurs locaux ont par la suite vocation à être associés à la démarche, notamment les mairies qui seraient intéressées pour mettre leurs véhicules de service à disposition de leurs habitants.

DATE DE LANCEMENT : 2018



PRINCIPALES PHASES :

- Durée du projet : 36 mois
- 2018 : Phase d'étude :
- Démarrage de l'action sur la partie autopartage intergénérationnel ;
 - Lancement des réflexions sur l'autopartage de véhicules de service électrique ou thermique ;
 - Sensibilisation des acteurs locaux, des élus et des partenaires ;
 - Analyse de faisabilité technique et juridique.
- 2019 : Lancement du projet :
- Acquisition de véhicules électriques ;
 - Recherche d'un partenaire privé pour la gestion du dispositif ;
 - Travail d'animation.
- 2020-mi-2021 : Fonctionnement en rythme de croisière. Premiers retours d'expérience et première évaluation. Adaptation de l'offre à la demande.

RESULTATS :

L'objectif environnemental est de réduire la pollution et l'utilisation d'énergies fossiles par la rationalisation des déplacements induite par l'autopartage et par l'utilisation de véhicules électriques. Cette démarche comporte également un objectif social, l'autopartage entre particuliers devant permettre aux habitants d'un même territoire de se rencontrer en mettant en avant l'entraide et le partage. L'autopartage permet de lutter contre l'isolement social et la précarité : les personnes n'ayant pas les moyens de posséder un véhicule peuvent avoir accès à une voiture à un coût raisonnable lorsqu'elles en ont besoin. Les propriétaires des véhicules profitent de leur côté d'un petit complément de revenu nécessaire pour entretenir leur voiture. La CAPCA incitera les habitants à pratiquer l'autopartage en accordant une somme minimum à la semaine aux propriétaires mettant en location leur véhicule même si la voiture n'est pas louée. Elle sera le tiers de confiance pour l'assurance et le paiement des locations. C'est enfin une alternative moins coûteuse pour les collectivités territoriales par rapport à la mise en place d'un réseau de transports en commun. Cette offre s'inscrit en effet en complément des différentes offres de transport en commun déjà existantes.

COUT :

Projet accompagné par le Programme French Mobility— Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables
 Montant du projet : 272 000 € dont aide AMI France Mobilités-Tenmod :100 000 €.

EFFET LEVIER :

En Ardèche, la majorité des déplacements se fait en voiture, car il existe peu d'alternatives notamment en matière de transports en commun. L'Ardèche est le seul département français à ne pas avoir de réseau ferroviaire voyageur. Les personnes n'étant pas propriétaire d'un véhicule ne peuvent pas se déplacer facilement. Cette problématique touche les jeunes, les ménages précaires et les personnes empêchées.

L'intérêt de l'autopartage serait d'offrir un accès moins coûteux à la mobilité ce qui contribuerait à lutter contre l'isolement social et favoriserait les solidarités locales.

MOBILITES INNOVANTES
LES ELUS AMBASSADEURS

Des élus ambassadeurs de l'auto-stop organisé

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Communauté de communes le Grésivaudan
 Contact opérationnel : Bénédicte FLAHAUT - Chargée de mission
 Coordonnées : bflahaut@le-gresivaudan.fr / 04.76.97.92.87



COMMUNAUTE DE COMMUNES
 LE GRESIVAUDAN

DESCRIPTION :

La communauté de communes le Grésivaudan est un territoire de 100 000 habitants, de densité moyenne (150 habitants/km2). Elle se compose d'une plaine en fond de vallée de l'Isère, où s'égrène un chapelet de petites villes et villages, et de zones de coteaux et montagnes, comprenant de nombreux hameaux. La collectivité a développé une offre d'autostop organisé via la société Rezo Pouce (premier réseau d'autostop organisé de proximité en France). Le bon fonctionnement du service repose notamment sur un nombre d'inscrits suffisant pour assurer la prise en charge rapide des autostoppeurs.

Afin de lancer le service et de changer le regard porté sur la pratique de l'autostop, les élus se sont mobilisés pour être les ambassadeurs de l'autostop organisé sur le terrain. Durant 3 jours consécutifs, vêtus de gilets fluos reconnaissables, une trentaine de volontaires ont sillonné le territoire en autostop, à partir des points d'arrêts et selon des circuits pré-établis, en heure de pointe du matin. Afin de toucher le maximum de personnes, ils étaient répartis par secteur géographique le long des deux routes départementales du territoire.

Cette opération était complétée par une opération de flying, menée en parallèle sur 9 points stratégiques du territoire (3 carrefours à feux, 3 zones de chalandise et 3 plus gros employeurs).

L'objectif était triple :

- Permettre aux élus de tester en conditions réelles le service d'autostop organisé, et valider la pertinence du service sur leur territoire ;
- Améliorer la visibilité du service par les habitants, rassurer et donner une image positive de ce mode de déplacement. Il s'agissait notamment de montrer que l'autostop s'adresse à tous, quel que soit son âge ou son sexe.
- Démontrer que ce service n'est pas un gadget, mais permet de se déplacer de façon fiable, sans attente excessive.



DATE DE LANCEMENT : SEPTEMBRE 2018



PRINCIPALES PHASES :

- Opération organisée en septembre 2018, à la suite de 2 réunions préparatoires avec les élus.



RESULTATS :



L'opération de promotion a permis aux élus de se mettre dans la peau d'autostoppeurs, et d'expérimenter ce mode de déplacements. Ils ont été surpris de la facilité avec laquelle le stop fonctionne : 3 minutes d'attente en moyenne, le stop marche aussi bien à l'heure de pointe en semaine que le week-end, les hommes sont pris en charge aussi facilement que les femmes.

Du côté des habitants, les inscriptions au service d'autostop organisé ont connu un pic d'augmentation à la suite de cette opération, que ce soit pour les conducteurs ou pour les passagers (+ 60 personnes inscrites, soit + 50 %). Par contre, l'effet n'est pas durable, il faut sans cesse communiquer, informer, ...

COUT :

- 200 gilets fluos (distribués aux ambassadeurs et habitants inscrits au service) : 1 440 € ;
 - Opération de flying (mobilisation d'une quinzaine d'étudiants/jour) : 5 000 € ;
- Il est à noter que l'opération mobilise également des moyens humains au sein de la collectivité.

EFFET LEVIER :

Cette opération de promotion a permis de changer le regard porté sur la pratique de l'autostop et de faire connaître ce mode de déplacements. La communication directe par les élus du territoire, notamment dans les petites communes, présente un effet levier beaucoup plus important qu'une campagne de communication classique.



COVOIT' SANTE

Faciliter l'accès physique ou géographique à la santé des personnes en situation de précarité vivant dans les Combrailles.

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Maison de Services au Public St Gervais d'Auvergne
 Contacts opérationnels :
 LARUE Pascale (Mairie de St-Gervais) : ville.st.gervais.auvergne@wanadoo.fr
 LAURENCON Céline (Médecins du Monde) : celine.laurenson@medecinsdumonde.net
 COLLARDOT Nathalie (Covoiturage Auvergne) : contact@covoiturageauvergne.net



SAINT-GERVAIS-D'AUVERGNE

DESCRIPTION :

30% des français renoncent à se rendre à un rendez-vous de santé faute de mobilité et plus la personne est contrainte par sa situation géographique, monétaire, technique... plus ce risque est élevé. Ce constat national vient renforcer le diagnostic déjà porté par le programme de médiation en santé RESCORDA (programme d'accès aux soins en milieu rural) de Médecin du Monde auprès des populations isolées et précaires vivant dans les Combrailles. En 2017, 39% des personnes accompagnées ont déclaré avoir rencontré des difficultés de transport pour se faire soigner. En outre, le programme se voit contraint de maintenir le suivi de certaines personnes dont le seul obstacle restant à l'autonomie dans leur parcours de soins est le transport.

En 2017, 39% des personnes accompagnées par Médecins du Monde dans les Combrailles rencontraient des difficultés de transport pour se faire soigner. Il s'agit de personnes précaires dont plus de la moitié (56%) n'ont pas de moyen de transport personnel. Beaucoup rencontrent des difficultés financières pour se déplacer (achat et entretien véhicule, essence, taxi). Les transports en commun sont limités en milieu rural et sont souvent inadaptés à un rendez-vous médical.

Ce projet consiste en la mise en place d'un dispositif de covoiturage santé solidaire accessible financièrement, géographiquement et techniquement aux personnes en situation de précarité vivant en milieu rural. Cela favorisera leur accès géographique à la santé tout en renforçant le lien social puisque ce système passera par la mise en relation d'un réseau de bénévoles conducteurs et de personnes ayant besoin de se déplacer.

Le covoiturage santé solidaire est une solution de mobilité, imaginée avec le concours des acteurs locaux. Destiné aux personnes n'ayant pas les moyens de se rendre sur leur lieu de soins, le covoiturage santé veut limiter les risques de report et de renoncement aux soins. Ce projet a aussi pour vocation de faciliter l'accès à la santé au sens holistique en promouvant l'autonomie de la personne dans son parcours de soins. Avec son caractère bénévole et l'implication des différents acteurs locaux, il propose de renforcer le maillage territorial et d'initier de nouvelles solidarités à destination d'un public souvent invisible : les personnes précaires vivant en milieu rural.

DATE DE LANCEMENT : 2019



PRINCIPALES PHASES :

2017 :
 - Organisation de plusieurs réunions réunissant les acteurs du territoire (associations, communes, communautés de communes, SMADC, conseil départemental...) qui ont identifié le covoiturage santé solidaire comme l'une des solutions possibles pour pallier aux difficultés de mobilité dans l'accès à la santé sur ce territoire.

2018 :
 - Médecins du Monde, en partenariat avec Covoiturage Auvergne a réalisé une étude sur la mise en place du dispositif dans les Combrailles. La commune de Saint-Gervais-D'Auvergne a soutenu les deux associations pendant la phase de diagnostic et d'élaboration du projet avant de se positionner comme porteur via la Maison de services au public, seule active sur le territoire.
 - Candidature au premier Appel à Projets «France Mobilité» et labellisation.

2019 : Déploiement du dispositif «Covoit'santé» avec le recrutement d'un chargé de mission mobilité qui s'attachera notamment à :
 1/ mobiliser une communauté de conducteurs bénévoles ainsi que des référents locaux ;
 2/ accueillir et informer les personnes en situation de précarité sur le dispositif et les solutions de mobilité existantes ;
 3/ impliquer les acteurs locaux .

2020 et après. : Evaluation à mi-parcours en vue de modéliser et pérenniser le dispositif sur le territoire et au delà.
 Actions de plaidoyer en vue de témoigner des difficultés de mobilité des personnes précaires en milieu rural.

RESULTATS :

Expérimentation conduite sur 36 mois.

A l'issue de la première année :
 - Entre 5 et 10 conducteurs.ices recrutés par division géographique
 - 50 personnes utilisatrices du Covoit'santé
 - 70 à 100 déplacements réalisés.
 - 125 usagers potentiels sensibilisés aux solutions de mobilités existantes

COUT :

104 649 € (il s'agit à plus de 95% de dépenses de personnel et de fonctionnement).
 Ce projet fait l'objet d'un accompagnement financier de l'ADEME, dans le cadre de l'appel à projet Territoires d'expérimentation des nouvelles mobilités (TENMOB) de France Mobilités.

EFFET LEVIER :

- Portage d'une expérimentation à travers une Maison de Services Au Public (MSAP).
- Synergie de compétences et d'expertises : commune de Saint-Gervais-d'Auvergne, Médecins du Monde, et Covoiturage Auvergne.
- Participation des conducteurs bénévoles et des usagers potentiels au processus d'élaboration du dispositif.
- Evaluation.

SPEED DATING COVOITURAGE

Faciliter la constitution d'équipage

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Grenoble Alpes Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTC)
 Contact opérationnel : BOHERE Nicolas - Chargé de mission animation covoiturage
 Coordonnées : nicolas.bohere@lametro.fr / 04 57 04 43 95



GRENOBLE ALPES METROPOLE

DESCRIPTION :

La cible principale des projets menés par Grenoble Alpes Métropole en faveur du covoiturage concerne les déplacements domicile-travail. Ils représentent le motif sur lequel la marge de progression est la plus importante étant donné le taux de remplissage actuel des véhicules (de l'ordre de seulement 1,06 passager par voiture). Pour se faire, Grenoble Alpes Métropole et le SMTC accompagnent les établissements pour favoriser les changements de comportement lors des déplacements de leurs employés à travers notamment la réalisation d'animations.

C'est dans ce cadre que se situe le projet de speed-dating covoiturage dont l'objectif est :

- De réunir les salariés de différents établissements en un même lieu ;
- De les sensibiliser et les inciter à la pratique du covoiturage au moins une fois par semaine ;
- De créer des équipages de covoitureurs ;
- D'impulser des inscriptions sur les plateformes de covoiturage, qu'il s'agisse de MOV'ICI (plateforme mise en place par le Conseil Régional) ou de toutes autres plateformes aujourd'hui proposées (publiques ou privées).

Concrètement, cette animation se déroule selon les principes suivants :

- L'organisation d'un temps d'échange et d'information sur le covoiturage ;
- La mise en avant du potentiel de covoiturage dans la zone où se déroule l'animation ;
- L'incitation des salariés habitant dans un même secteur à discuter ensemble et créer un équipage de covoiturage. C'est l'objectif du speed-dating à proprement parlé : les salariés sont regroupés sur des tables organisées par secteurs ou axes de covoiturage afin de favoriser les échanges et faire émerger des équipages. Des animateurs sont chargés d'encadrer ces tables pour impulser les discussions.

Afin d'assurer le succès de ces animations, un soin particulier est apporté au dispositif de communication en amont pour que le maximum de salariés s'inscrivent et participent à l'évènement. Outre le fait de calibrer l'animation, ce temps en amont permet via un questionnaire auprès des salariés d'identifier le potentiel de covoiturage via les lieux de domicile.

DATE DE LANCEMENT : SEPTEMBRE 2018



PRINCIPALES PHASES :

- L'objectif affiché est d'effectuer une quinzaine de speed-dating sur l'année 2019
- Évaluation de la démarche prévue.

RESULTATS :

Ce projet étant encore en cours, l'évaluation n'a pas encore eu lieu. Il est cependant possible d'avoir quelques éléments de résultats suite au premier speed-dating organisé en septembre dans une zone d'activité :

- La participation d'une trentaine de salariés ;
- des échanges de qualité et une ambiance conviviale ;
- un relais de communication via un article dans le journal local.



Il est trop tôt pour estimer le succès ou l'échec de ce projet mais les enseignements suivants peuvent dès à présent être émis :

- L'organisation de cet événement prend beaucoup de temps.
- La mobilisation des entreprises est un travail de longue haleine mais indispensable car ce sont elles qui permettent de faire le relais auprès de leurs collaborateurs. L'accompagnement des employeurs dans la mise en œuvre de leur plan de Mobilité, à travers la démarche M'Pro mise en place par le SMTC, constitue un facteur facilitant pour trouver les bons interlocuteurs pour relayer et porter cette démarche au sein des entreprises.
- Le temps consacré à trouver un lieu dans certaines zones d'activité peut également être un frein à la réalisation de cette animation.



COUT :

Les coûts du projet ne sont aujourd'hui pas communicables. Les coûts seront estimés après plusieurs speed-dating et devront être appréciés dans leur globalité.

EFFET LEVIER :

Ce projet est de nature à favoriser le covoiturage domicile-travail en permettant de lever un des freins du covoiturage. En effet, cette animation, de part son côté ludique et convivial, est de nature à rassurer passagers et conducteurs qui voyageraient avec des personnes "connues".

MA CHERE AUTO

Intégration des véhicules privés dans une flotte d'autopartage

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Citiz Alpes-Loire
 Contact opérationnel : LESAGE Martin
 Coordonnées : martin.lesage@citiz.fr / 04 76 24 57 25



GRENOBLE ALPES METROPOLE

DESCRIPTION :

Citiz Alpes Loire est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) qui propose un service d'autopartage dans l'ancienne région Rhône-Alpes (hors département du Rhône). Ancrée initialement à Grenoble depuis les années 2000 sous le nom Alpes Autopartage puis Citelib jusqu'en 2016, cette coopérative dispose d'une flotte de près de 300 véhicules dans la région et croît progressivement. En 2017, Citiz Alpes Loire a lancé l'expérimentation «Ma Chère Auto» suite à un travail collectif entre les salariés, le Conseil d'Administration (CA) et les sociétaires de la coopérative. L'idée est d'inciter les automobilistes à confier leurs voitures à Citiz Alpes Loire qui prend à sa charge les frais courants en échange de l'intégration à sa flotte de véhicule en autopartage. Les objectifs sont triples :

- Répondre aux usagers qui veulent garder leur voiture car ils en ont besoin de temps en temps. Dans ce cas de figure «Ma Chère Auto» est la première étape vers la dépossession de la voiture ;
- Accroître plus vite le parc de Citiz Alpes Loire que ce que permettent les capacités d'investissement de la SCIC ;
- Optimiser l'usage de voitures de particuliers qui existent déjà et qui sont peu utilisées.



Concrètement, trois formules s'offrent à l'automobiliste :

- «Loue ton auto» : l'utilisateur loue sa voiture à Citiz Alpes Loire qui en échange paye l'assurance, l'entretien et le contrôle technique. Le stationnement est gratuit sur la voirie à Grenoble et une place sur l'espace public est réservée comme tout autre véhicule du parc d'autopartage. Enfin l'utilisateur bénéficie d'une partie des recettes kilométriques liées à la location de sa voiture. En contrepartie, l'utilisateur paie l'usage de sa voiture ou d'un autre véhicule du parc à un tarif avantageux.
- «Troc ton auto» : l'utilisateur cède sa voiture à Citiz en échange d'un vélo à assistance électrique, des frais d'inscription au service Citiz et d'avantages financiers sur les réservations et l'abonnement au service.
- «Donne ton auto» : l'utilisateur donne son auto à un garage solidaire en échange des frais d'inscription et d'un an d'abonnement.

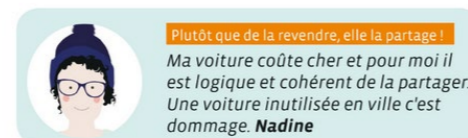
Pour être éligible à l'expérimentation, le véhicule doit avoir moins de 50 000 km (ou 70 000 km pour les gros véhicules).

DATE DE LANCEMENT : 2017



PRINCIPALES PHASES :

- 2017 : lancement de l'expérimentation
- 2019 : Evaluation du service



Je me libère du poids de ma voiture...

Extrait : site Alpes Loire Citiz

RESULTATS :

L'évaluation est en cours de réalisation mais dès à présent, il est possible de tirer quelques enseignements :

- "Ma Chère Auto" connaît un certain succès car une cinquantaine de voitures ont été intégrées au parc de Citiz Alpes Loire via cette expérimentation. Cela a permis d'élargir de manière conséquente et rapide la flotte de véhicules en autopartage dans la région.
- Sur cette cinquantaine de véhicules, trois ont été cédés via l'offre "Troc ton auto" ;
- Les gains pour un automobiliste sont estimés entre 50 et 150 € par mois pour ce qui est des recettes kilométriques qui lui reviennent. A ces gains, il faut ajouter la prise en charge par Citiz Alpes Loire des frais courants du véhicules (stationnement, entretien, assurance). Il est ainsi possible d'estimer pour un usager entrant dans le dispositif "Ma Chère Auto" un gain financier de l'ordre de 2000 € par an.

"Ma Chère Auto" apparaît comme une réussite et ouvre des perspectives de développement qui pour certaines sont en cours de concrétisation :

- Avoir une approche similaire auprès des entreprises et collectivités. Cette démarche est en cours de déploiement sous le nom de FLIZ et consiste à mettre en autopartage les flottes de véhicules. Le principe est le même que pour "Ma Chère Auto" avec différents degrés d'intégration au réseau Citiz : les véhicules d'entreprises sont disponibles uniquement aux salariés le soir et le week end jusqu'à l'intégration des véhicules à la flotte Citiz,
- Inciter les automobilistes ayant un abonnement longue durée dans les parkings publics à mettre en autopartage leurs véhicules (Citiz prendrait à sa charge le coût de l'abonnement en parking en ouvrage),
- Accompagner les automobilistes en fin de partenariat "Ma Chère Auto" (contrat d'une durée de 3 ans) à vendre leur véhicule.

COUT :

Les coûts de cette expérimentation pour Citiz sont réduits car il y a peu d'investissements, les usagers mettant à disposition leur propre véhicule. Les coûts de l'expérimentation sont essentiellement liés à la communication et l'équipement d'un boîtier en télématique embarqué.



EFFET LEVIER :

Cette expérimentation est de nature à lever un frein au passage à l'autopartage notamment pour les usagers souhaitant conserver leur véhicule qu'ils utilisent de temps à autre. L'autre effet levier est de permettre à Citiz Alpes Loire d'augmenter de manière conséquente sa flotte sans avoir à faire un investissement financier démesuré.

MOBILITES INNOVANTES

COVOIT ICI

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique entre une zone de montagne et un coeur urbain dense

PORTEUR DE PROJET :

Maitres d'ouvrages : Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), le Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne et Covoiturage Auvergne
 Contact opérationnel : DELAGE Virginie (PNR Volcans d'Auvergne) - Chargée de mission Energies et Mobilités
 Coordonnées : vdelage@parcdesvolcans.fr / 04 73 65 64 19



CLERMONT AUVERGNE
 METROPOLE et PNR
 DES VOLCANS D'Auvergne

DESCRIPTION :

L'appel à projet TEAMM : Territoire d'Expérimentation d'Action de Mobilité innovante en zone de Montagne a été lancé en 2013 à l'échelle des Massifs Central et Pyrénéen par le Commissariat général à l'égalité des territoires. Il définit un cadre de réflexion autour de la problématique des biens et des personnes en zone de montagne par la réalisation d'un ensemble d'études-actions autour des questions de mobilité : accès aux soins, mobilités des jeunes, déplacements pendulaires, zones touristiques... Le PNR des Volcans d'Auvergne s'est saisi de la question des déplacements pendulaires entre Clermont-Ferrand et les communes situées en périphérie ouest de l'agglomération (territoire du PNR).

La voiture reste de loin la solution privilégiée au quotidien notamment dans les zones rurales et de montagne. Elle est notamment utilisée pour réaliser des déplacements vers les bassins d'emplois et de services situés dans les agglomérations périphériques du PNR, comme l'agglomération clermontoise. En parallèle, le SMTC-AC qui organise, gère et finance le réseau de transports, tous modes confondus, sur le ressort territorial (aire de compétence) de l'agglomération clermontoise a lancé le concours Auvermoov pour faire du territoire clermontois un terrain d'expérimentation de nouvelles formes de mobilités.

A la suite de l'étude TEAMM réalisée entre 2015 et 2017, et ayant permis une large concertation avec les acteurs locaux, le concours Auvermoov lancé par le SMTC-AC a permis d'identifier une solution de mobilité répondant aux besoins exprimés par le territoire, par le développement d'une ligne de covoiturage spontané, à travers la startup Ecov, lauréate du premier concours Auvermoov en 2016. Un partenariat a d'abord été engagé entre le SMTC-AC et le Syndicat mixte du PNR des Volcans d'Auvergne, désigné comme co-maître d'ouvrage de l'opération. L'association Covoiturage Auvergne a également été associée au pilotage du projet de part son expérience dans la mise en relation des usagers.

Le covoiturage spontané propose un service instantané de mise en relation entre passagers et conducteurs, sans planification nécessaire (pas de réservation préalable), par l'intermédiaire de bornes sur lesquelles peut s'enregistrer le passager, et de panneaux lumineux placés en amont, sur lesquels sont signalés en direct les trajets en attente. Un dédommagement est prévu pour le conducteur (tarif de 3 euros maximum depuis Rochefort-Montagne et fonction du lieu de chargement). Un accès au réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise est par ailleurs à l'étude pour les utilisateurs de ce service.

La ligne est prévue pour permettre aux habitants des communes rurales de se déplacer vers l'agglomération clermontoise avec un rabatement prévu sur les lignes urbaines. C'est pour cette raison que les arrêts de Rochefort-Montagne, Massagettes, Nébouzat et Theix seront pourvus de places de stationnement dédiées. L'utilisation de la ligne dans l'autre sens (Clermont > Rochefort) est également possible, avec des arrêts installés à Salins-Clermont-Ferrand et Beaumont-Pourliat.

DATE DE LANCEMENT : AVRIL 2019



PRINCIPALES PHASES :

- 2015 et 2017 :
 - Concertation entre acteurs locaux dans le cadre de l'étude TEAMM
 - Partenariat acté entre SMTC-AC et PNR des Volcans d'Auvergne, puis ensuite avec Covoiturage Auvergne
- 2017 : définition du projet :
 - Validations politiques
 - Choix du périmètre
 - Choix du service
- 2018 :
 - Implantation des arrêts
 - Mobilisation des acteurs locaux
 - Recherche de financement
 - Choix du prestataire
- 2019 :
 - Recrutement d'un pool de conducteurs volontaires
 - Mise en service de la ligne de covoiturage spontanée



Photo : Agence d'Urbanisme Clermont Métropole

RESULTATS ATTENDUS :

- Cette opération permettra de tester le dispositif pour :
- Vérifier la pertinence du positionnement des arrêts lié au flux automobilistes, et au potentiel de covoitureurs passagers
 - Expérimenter un mode de déplacement spontané dans un territoire peu dense afin de pouvoir analyser le nombre d'usagers, le profil des usagers (passagers/conducteurs), les motifs de déplacements, analyser si le déplacement est un report modal ou un déplacement qui n'aurait pas été réalisé sans ce service, le nombre de trajets réalisés....
 - Vérifier la solidité du dispositif tant pour les trajets allers que retours (notamment cœur dense à zone rurale)
 - Adapter les horaires d'ouverture de la ligne définis pour correspondre aux mieux aux besoins de déplacements quotidiens. Dans cette plage horaire d'ouverture, les heures de pointe bénéficieront d'une meilleure cotation de prise en charge
 - Expérimenter le modèle économique....



COUT :

Le coût global du projet s'élève à 443 107 euros (80% correspondant au coût de la prestation d'Ecov, 20% correspondant à l'ingénierie interne nécessaire au pilotage du projet sur deux ans).
 Ce projet bénéficie d'aides :
 - ADEME : 81 550 € (18% du coût prévisionnel éligible) - Appel à Projet AURAMOB 2017.
 - FNADT : 100 000 € (23% du coût prévisionnel éligible)
 - FEDER : 170 664 € (39% du coût prévisionnel éligible)
 Soit un total de 352 214 € (80% du projet)

EFFET LEVIER :

Ce projet permet de tester in situ une solution de mobilité innovante, le covoiturage spontané, sur un itinéraire urbain-rural, à faible coût pour l'usager.

LANE

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique entre deux pôles urbains

PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : Métropole de Lyon et la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère en partenariat avec les startups Ecov et Instant System
 Contact opérationnel : FAYOUX Romain - Chef de projet Ecov
 Coordonnées : romain@lanemove.com / 07 82 04 25 78



GRAND LYON ET CA PORTE DE L'ISERE

DESCRIPTION :

Le projet LANE est une expérimentation de covoiturage dynamique entre la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et la Métropole de Lyon permettant la mise en relation entre conducteurs et passagers en temps réel.
 Elle part d'un quadruple constat :
 - Forte congestion de l'A43 en heures de pointe ;
 - Saturation des lignes fortes de transports collectifs sur l'axe Capi - Métropole de Lyon ;
 - Saturation des parkings de rabattement sur les principales gares de l'axe CAPI - Lyon ;
 - Une offre de transports collectifs insuffisamment attractive dans les grandes zones d'activités de l'est lyonnais.



Face à ces constats, et dans le but d'améliorer les conditions de déplacements des résidents du territoire de la CAPI venant travailler sur la Métropole les deux collectivités se sont associées avec deux startups, Ecov (spécialisé dans les dispositifs de covoiturage) et Instant System (pour le volet informatique).

Le dispositif mis en place sur l'A43 associe la logique de ligne définie avec des points d'arrêts, comme pour un transport collectif, à celle du covoiturage.

Les principales caractéristiques du projet sont :
 - 5 arrêts fixes, 2 dans la CAPI et 3 dans la Métropole avec bornes de réservation et de paiement
 - des plages horaires déterminées dans le sens de la pointe (6:30 - 8:30 dans le sens CAPI - Lyon et 16:00 - 19:00 dans le sens Lyon-CAPI) ;
 - Un système d'inscription et de paiement mixte utilisant soit une application mobile, soit les bornes associées aux arrêts.

DATE DE LANCEMENT : NOVEMBRE 2018



COVOIT ICI

Expérimentation d'une ligne de covoiturage dynamique dans l'Ouest Rhodanien

PRINCIPALES PHASES :

- Démarchage par les partenaires privés des collectivités susceptibles d'être intéressées et création du dispositif technique.
- Mai 2018 - octobre 2018 : recrutement d'un pool de conducteurs testeurs et validation du dispositif technique.
- Recrutement d'un pool de passagers testeurs et validation du dispositif technique.
- Novembre 2018 : ouverture aux passagers
- 2019 : mise en place d'un dispositif d'évaluation pour la phase test du projet (2018-2019)



RESULTATS :

L'expérimentation LANE est encore en phase de test à ce jour.

COUT :

1,4 million d'euros dont 1 million financé par le FEDER.

EFFET LEVIER :

Ce projet tout en rigidifiant le concept de covoiturage est une offre alternative. Cette opération constituera un test pour un dispositif qui, le cas échéant pourrait être développé sur d'autres axes routiers d'accès à la Métropole de Lyon présentant des problématiques similaires.

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR)
 Contact opérationnel : SEGUIN Etienne - Chargé de mission
 Coordonnées : etienne.seguin@c-or.fr / 04 74 05 50 97



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE L'OUEST RHODANIE

DESCRIPTION :

Dans le cadre de la création de la COR en 2016, les élus ont souhaité investir leur nouvelle compétence en matière de transport par l'élaboration d'un programme d'actions sur les mobilités alternatives à l'autosolisme et aux transports collectifs.

Ce programme dont la mise en œuvre a débuté en 2017 s'articule autour de la mise en œuvre d'une série de services de mobilité complémentaires aux offres de transport collectifs existantes. Il vise à permettre au plus grand nombre de se déplacer au sein du territoire pour des trajets spécifiques, ou en lien avec les offres de transport collectif. Le besoin de création d'une offre complémentaire s'est notamment faite particulièrement sentir dans le contexte de période pré-transfert de compétence entre le Département et la Région dans le cadre de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) qui a abouti, dans la COR, à la perte de près de 30% du niveau de service du réseau interurbain organisé par le SYTRAL.

Parmi les projets initiés par la COR visant à offrir une alternative à l'autosolisme, l'opération Covoit'ici (du nom de la solution technique proposée par le prestataire) a consisté en la création de 3 lignes de covoiturage selon le modèle développé par Ecov' (startup spécialisée dans des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme) et actuellement présent sur 5 sites en France, dont le projet Lane entre la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère et la Métropole de Lyon (fiche p.33) et le Projet Covoit-ici entre Rochefort-Montagne et Clermont-Ferrand (fiche p.31).

Ce projet répond notamment au besoin d'une offre alternative pendant les creux de desserte des transports collectifs.

Les 3 lignes se distribuent sur la partie ouest du territoire de la COR. Elles assurent la desserte des 6 communes de Cours, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis, Cublize, Tarare et Pontcharra-sur-Turdine au moyen de 7 arrêts dont deux sur la commune de Tarare.

Le principe de fonctionnement se base sur une infrastructure comprenant une borne d'inscription et une signalisation lumineuse associée sur la voirie. Le passager s'identifie sur la borne, ou sur son téléphone portable via une application mobile, et retire le ticket de transport qu'il remettra au conducteur. L'information apparaît alors sur un panneau lumineux, indiquant qu'un passager cherche un covoiturage pour la destination donnée.

Le conducteur récupère le ticket fourni par le passager et se rend ensuite sur le site internet où l'application mobile de Covoit'ici pour récupérer le montant du trajet.



DATE DE LANCEMENT : 16 OCTOBRE 2017



PRINCIPALES PHASES :

-La première phase de l'expérimentation a consisté en la réalisation d'un diagnostic territorial mobilité dans le cadre de la réflexion du projet de territoire autour des nouvelles compétences liées au passage en Communauté d'Agglomération. Un des volets de ce diagnostic visait plus spécifiquement les usages de la voiture dans la COR. La réalisation de ce diagnostic territorial a été effectuée par le bureau d'études ADETEC (bureau d'études déplacements) et financée dans le cadre du dispositif AURAMOB chapeauté par l'ADEME (2016). Compte tenu de la dimension générale du diagnostic mobilité, le coût afférant à la partie spécifiquement covoiturage n'est pas dissociable.

Ce diagnostic a permis de dégager les axes d'interventions de la collectivité et de conduire un appel d'offre structuré autour de la mise en place d'un service de transport de covoiturage permettant de répondre aux besoins identifiés. C'est la société Ecov' qui a remporté cet appel d'offre et qui a structuré les lignes de covoiturage autour des lignes interurbaines régulières dans la partie la plus dense du territoire.

La phase de mise en place des arrêts s'est accompagnée d'une campagne de communication organisée par la COR autour d'animations sur les différents points d'arrêt du réseau de covoiturage, ainsi que par des publications régulières dans les supports de communication (principalement bulletins communautaires et municipaux) des collectivités.

Afin de renforcer l'attractivité du service, la COR a choisi d'offrir la gratuité du service aux utilisateurs durant les deux mois qui suivaient leur inscription. Compte tenu de la faiblesse de la demande et du souhait d'assurer les conditions du succès de ce service, la COR a décidé de la prolongation de la gratuité du service qui reste effective à ce jour.

RESULTATS :

Après une année d'exercice, le bilan du service est de 173 demandes avec des taux de réalisation variables suivant les arrêts ; les taux étant très importants à Tarare, dans un contexte urbain plus dense, et plus faibles sur les communes de plus petite taille.



COUT :

Le coût de l'opération covoit'ici s'élève à environ 300 000 euros (investissement et fonctionnement). Sur ce montant, 20 % ont été financés en propre par la COR, 50 % ont été pris en charge dans le cadre du dispositif FEDER et 30 % ont été financé dans le cadre du dispositif TEPCV (Territoire à énergie positive pour la croissance verte) mis en place par le ministère de l'environnement et dont la COR a été lauréate en avril 2017.

EFFET LEVIER :

Malgré des résultats encore mitigés, la COR a décidé de la poursuite du service. Plusieurs axes sont en cours de mise en œuvre pour renforcer l'attrait du dispositif. Afin de susciter un usage plus important, la collectivité examine la possibilité de rétribuer les passagers, cette option est notamment rendu possible par de nouveaux outils informatiques permettant de valider la nature co-voiturage du trajet effectué. Par ailleurs la COR, en lien avec le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, est en train de travailler à l'intégration de Covoit'ici au passe transport régional OURA! et au service régional de covoiturage Mov'ici.

JE PLAQUE MA CAISSE

Aide individualisée pour accompagner les automobilistes à se séparer de leur voiture.

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise
 Contact opérationnel : Nicolas BOHERE - Responsable de l'Agence de Mobilité « Métromobilité »
 Coordonnées : nicolas.bohere@lametro.fr - 04.76.59.56.07



GRENOBLE ALPES METROPOLE

DESCRIPTION :

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur des politiques de mobilités portées par le SMTC qui se traduit par une diversité de mesures mises en places ces dernières années en partenariat avec les collectivités (développement des offres de mobilité, action de sensibilisation de l'Agence de mobilité, mise en place d'une zone de circulation restreinte, etc.). L'opération « Je plaque ma caisse », co-pilotée avec l'ADEME, se situe dans la continuité de cette ambition en incitant à la réduction de l'usage des véhicules les plus polluants.

Cette expérimentation vise ainsi à remplir plusieurs objectifs :

- Accompagner plus de 1000 automobilistes dans une démarche de réduction de l'usage de leur véhicule polluant.
- Sensibiliser la population aux enjeux de pollution de l'air et de promotion de modes alternatifs.
- Construire un dispositif efficace et reproductible.

Concrètement, « je plaque ma caisse » cherche à accompagner des automobilistes à moins utiliser leur véhicule, voire de s'en séparer. Pour être éligibles, les automobilistes doivent habiter la métropole de Grenoble et avoir un véhicule Crit'Air 4, 5 ou non classé (les véhicules Crit'Air 3 sont devenus éligibles au dispositif par la suite).

La particularité de cette expérimentation est de proposer un dispositif d'accompagnement individualisé à grande échelle tout en s'adaptant aux besoins de chaque usager. Concrètement, le participant, une fois son inscription validée, se verra convié à une séance de conseil personnalisé au cours de laquelle, l'automobiliste sera orienté pour choisir :

- Un engagement parmi trois niveaux entre « je freine », « je fais une pause » ou « je coupe le contact » ;
- Une offre de services de mobilité à tester parmi 10 offres dont la prise en charge financière varie selon le niveau d'engagement.

Par la suite, l'automobiliste testera l'offre de mobilité retenue et pourra être accompagné sur une période de deux fois trois mois.



Extrait : Site je plaque ma caisse

DATE DE LANCEMENT : 2016



PRINCIPALES PHASES :

- Septembre 2017 : lancement de l'opération.
- Septembre 2018 : prolongement d'une année et ajustement du dispositif (intégration des crit'air 3 et modification du « territoire visuel »).
- Avril 2019 : lancement de la nouvelle campagne de communication.
- Juin 2019 : clôture du recrutement des participants.
- Décembre 2019 : fin de l'accompagnement des derniers participants.



Extrait : Site je plaque ma caisse

RESULTATS :

L'évaluation de cette expérimentation se fera en 2020, une fois le dispositif totalement terminé.

Cependant, un bilan en septembre 2018 a été réalisé. Il en ressort que 150 personnes ont été intégrées au dispositif. Ce chiffre peut paraître faible au regard des ambitions initiales du projet mais se révèle être une réussite pour une expérimentation de marketing individualisé. Néanmoins, pour augmenter le nombre de participants, le dispositif a été élargi aux véhicules Crit'Air 3 (ce qui revient à doubler la flotte de véhicules éligibles) et la politique de communication a été modifiée pour rendre les territoires visuels plus doux et moins provocateurs.

Le profil type des participants est celui d'un habitant de Grenoble, actif et plutôt jeune, avec une voiture qui roule peu (moins de 9000 km/an). La moitié des participants intègre le dispositif avec l'objectif de moins utiliser son véhicule et ont des motivations environnementales et économiques.



COUT :

En août 2018, le coût de l'opération s'élevait à 250 k€ avec une part importante de ce budget dédié au groupement en charge de l'animation (40%) et de la communication (25%). Ce projet fait l'objet d'un accompagnement financier de l'ADEME, qui finance 50% des dépenses.

EFFET LEVIER :

Les enseignements à la fin de la première année sont les suivants :

- Un nombre important (environ un tiers) d'utilisateurs intéressés mais ne répondant pas à l'ensemble des critères.
- Les participants ont retenus les services de transports en commun plutôt que d'autres offres alternatives.
- Une pénétration du dispositif faible (environ 2% des usagers ciblés). Cependant, certains médias semblent plus efficaces que d'autres (réseaux sociaux, participation à la Foire et courrier ciblé).
- Seulement la moitié des participants retenus ont été intéressés pour être accompagnés pendant le test.

MOBILITES INNOVANTES
VOIES DE COVOITURAGE
DE LA DOUANE DE THONEX-VALLARD

Facilitation du passage de douane par la mise en place d'une voie de covoiturage dynamique en heure de pointe

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB)
Contact opérationnel : Florian GRANGE, chef de projet Innovation ATMB
Coordonnées : florian.grange@atmb.net / 04 50 25 20 48



ANNEMASSE AGGLO

DESCRIPTION :

La création d'une voie de covoiturage à la douane de Thônex et Vallard (une des deux principales douanes de l'agglomération d'Annemasse) est pilotée par le Canton de Genève et ATMB. La douane de Thônex-Vallard voit passer jusqu'à 22 000 véhicules par jour et connaît des périodes de saturation.

Il s'agit de la première expérimentation de voie de covoiturage créée sur une autoroute (A41) et à un passage de douane. La voie d'un kilomètre (550 mètres côté français et 450 mètres côté suisse) est ouverte aux heures de pointe : 6h-9h (sens France-Suisse) / 16h-19h (sens Suisse-France). Un gain de temps de près de 33 % est estimé pour les véhicules utilisant cette voie aux heures de pointes.

Un panneau de signalisation, commun aux deux pays, a été mis en place : « interdit à tous les véhicules sauf si deux passagers ou plus ». Si le non-respect de la signalisation peut faire l'objet d'une amende de 22 euros en France, le statut expérimental empêche toute verbalisation côté genevois.



extrait : site ATMB



Disposition future des voies de la douane de Vallard, dans les sens France - Suisse et Suisse - France

DATE DE LANCEMENT : MISE EN SERVICE LE 8 OCTOBRE 2018



PRINCIPALES PHASES :

Cette expérimentation a été autorisée par l'État par un arrêté ministériel du 23 août 2018. Elle est prévue pour un an et devrait être prolongée.

Le suivi expérimental sera assuré par le CEREMA des deux côtés de la frontière pendant un an. Il est prévu 3 comptages ainsi qu'une enquête.

RESULTATS :

Cette expérimentation est incluse dans le plan Pact'air (protocole d'actions porté par le Grand Genève sur la qualité de l'air franco-valdo-genevoise), signé le 30 janvier 2018, notamment par l'État, aux Assises Européennes de la Transition Énergétique à Genève.

Les premiers retours sur l'expérimentation indiquent que la signalisation est bien respectée le matin dans le sens France-Suisse. Le non-respect de l'expérimentation est plus importante l'après-midi.

Le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules sur la route et donc le volume du trafic. Selon les projections établies, si la part de co-voitureurs venait à progresser de 8% sur la douane, la charge de trafic serait comparable à celle observée pendant la période estivale, où la circulation est plus fluide.

COUT :

Le dispositif fera l'objet d'une évaluation financière globale en fin de dispositif à l'automne 2019.

EFFET LEVIER :

La question des moyens de contrôle est posée pour faire davantage respecter la voie réservée au covoiturage (des dispositifs nouveaux pourraient voir le jour dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) en cours de discussions au parlement au printemps 2019).

Des réflexions sont en cours pour créer une voie de covoiturage à la douane de Bardonnex (agglomération de Saint-Julien -en-Genevois). Cette plateforme voit passer 50 000 véhicules par jour, principalement des frontaliers. Cette douane connaît très fréquemment des épisodes de saturation du trafic aux heures de pointe.

La configuration de l'accès à la douane de Bardonnex ne pourra pas permettre la mise en place d'une voie supplémentaire dédiée au covoiturage. Il est donc envisagé d'étudier la création d'une voie de covoiturage avant le viaduc sur une longueur rendant son utilisation avantageuse pour les co-voitureurs. Le même type de dispositif serait mis en place côté suisse.



TARIFICATION

MOBILITES INNOVANTES

POST-PAIEMENT

Une nouvelle façon de voyager et de conquérir de nouveaux usagers sur le réseau stéphanois

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Saint-Etienne Métropole, STAS (Société des Transports de l'Agglomération Stéphanoise – groupe TRANSDEV)
Contact opérationnel : Fouad BELOUANNAS- Directeur adjoint des Transports Urbains à Saint-Etienne Métropole
Coordonnées : fouad.belouannas@saint-etienne-metropole-fr - 04 77 49 21 49



SAINT-ETIENNE
METROPOLE

DESCRIPTION :

Afin de conquérir une nouvelle clientèle, Saint-Etienne Métropole, Autorité Organisatrice de la Mobilité et la STAS, exploitant du réseau urbain, proposent un nouveau produit tarifaire : le post-paiement ou la « Formule Liberté ».

Le lancement de la Formule Liberté, le 13 février 2017, a permis d'introduire une nouvelle modalité d'achat, d'usage et de paiement d'un titre STAS. Cette nouvelle formule donne la possibilité aux utilisateurs du réseau STAS de voyager sans contrainte liée à l'achat d'un titre de transport.

L'inscription à la Formule Liberté est gratuite et elle est chargée sur le support régional sans contact OÙRA!. La carte OÙRA est un support nominatif, utilisable sur plusieurs réseaux de transports de la Région Auvergne Rhône-Alpes (8 titres différents peuvent y être chargés).



Sur le réseau STAS, un voyage est au tarif de 1€ contre 1,40 € (coût du ticket à l'unité). Les correspondances et allers-retours sont illimités pendant les 1h30 de validité du voyage.

Les validations réalisées sur le réseau STAS le mois M font l'objet d'un décompte mensuel et sont facturées au début du mois M+2, avec justificatif.

Le paiement des voyages consommés s'effectue par prélèvement automatique directement sur le compte bancaire de l'utilisateur. Ce dernier a accès à ses factures et consommations du mois en cours sur son espace en ligne « Formule Liberté ». (<https://www.reseau-stas.fr/fr/formule-liberte/122>).



Extrait : Site réseau STAS

DATE DE LANCEMENT : 13 FEVRIER 2017



PRINCIPALES PHASES :

- 2015 : Etude d'opportunité ;
- 2016 : Mise au point technique de la formule postpaiement dans le système billettique du réseau STAS et tests de fonctionnalités en interne avant déploiement commercial.
- 2018 : Promotion de la formule Liberté pendant les opérations commerciales réalisées en 2018, en particulier lors des permanences de la rentrée de septembre 2018 (établissements d'enseignement supérieur, centres commerciaux, BusInfo STAS dans les communes de SEM).

Depuis 2017, la STAS mène des opérations de promotions du réseau et du post-paiement dans les écoles, universités et entreprises du territoire. L'exploitant propose une offre d'essai incitative d'un mois de gratuité pour la souscription à la Formule Liberté. Par exemple en novembre 2017, une opération spécifique a été déployée sur le campus Métare et était destinée aux étudiants et personnels administratifs des sites de l'IUT et de la Faculté des Sciences.

RESULTATS :

Entre février et décembre 2017, 3 400 voyageurs ont profité de cette nouvelle formule et 179 000 voyages, soit 17 000 voyages en moyenne mensuelle.

En fin d'année 2018, le nombre de clients ayant adopté la formule Liberté est de 4 900 (+ 44%) pour un volume de 372 000 voyages réalisés sur les 12 mois de l'année 2018, soit une moyenne mensuelle de 45 900 voyages en progression de +170%.

Cependant, l'usage du post-paiement représentait en 2017 seulement 0,5 % de la fréquentation totale du réseau. Même si la progression a été forte en 2018, il faut avoir un peu plus de recul pour se prononcer sur l'impact de cette formule, en particulier vis-à-vis de sa capacité à attirer de nouveaux clients ou à inciter à la fidélisation ou à l'intensification de l'usage du réseau STAS.

EFFET LEVIER :

Le post-paiement a été déployé sur les réseaux de plusieurs agglomérations mais principalement des agglomérations de taille moyenne comme Tours, Belfort, Brest ou Le Mans. Tours l'a lancé dès 2007, suivi par Belfort (réseau Optymo) qui a étendu le système en 2013 aux deux autres services de mobilité, le vélo et l'auto-partage. Le réseau des transports du Territoire de Belfort a vu sa fréquentation augmenter de 66% entre 2007 et 2011, avec 8 millions de voyages en 2011.

Avant la restructuration du réseau et le développement du post-paiement, le réseau Optymo perdait environ 200 000 clients par an. (Sources : Mobilicités, Ville rails et transport)

Depuis 2013, Nantes est la première grande collectivité locale à déployer le post-paiement. Les abonnements sur mesure (post-paiement) représentent près de la moitié des abonnements vendus (113 860 abonnés à la formule illimitée – annuelle en 2017 et 112 925 abonnés à la formule sur mesure – post paiement en 2018 – source : <https://semitan.tan.fr>).

Le post-paiement permet de mieux connaître l'ensemble des usagers d'un réseau urbain et de pouvoir adapter la communication aux profils des clients et de leurs habitudes. Les exploitants peuvent mener plus facilement des actions commerciales sur une journée ou moduler les tarifs selon les heures de la journée. Il permet également d'adapter la facturation à la situation, notamment en cas de grève (seuls les utilisateurs sont remboursés). Le post-paiement des voyages effectués en transport collectif urbain s'adresse avant tout aux usagers occasionnels en permettant de les fidéliser.

T-LIBR

Une tarification combinée et multimodale même pour des trajets occasionnels

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Saint-Etienne Métropole, SMT AML, Région Auvergne-Rhône-Alpes, STAS (Société des Transports de l'Agglomération Stéphanoise – groupe TRANSDEV)
 Contact opérationnel : Fouad BELOUANNAS- Directeur adjoint des Transports Urbains à Saint-Etienne Métropole
 Coordonnées : fouad.belouannas@saint-etienne-metropole-fr - 04 77 49 21 49



SAINT-ETIENNE METROPOLE

DESCRIPTION :

L'étoile ferroviaire stéphanoise est composée de trois branches autour de Saint-Etienne, en direction de Lyon, du Puy-en-Velay et de la Plaine du Forez (branches Montbrison et Roanne) et compte pas moins de 14 gares TER sur le territoire de Saint-Etienne Métropole dont 5 sur la commune de Saint-Etienne.

Compte tenu de la spécificité du réseau de transport stéphanois et de la géographie du territoire avec ses trois vallées (Ondaine, Gier, Plaine du Forez), la mise en place d'une tarification multimodale entre les réseaux STAS et TER a été considérée comme stratégique, à la fin des années 1990, pour faciliter les déplacements et conquérir de nouveaux utilisateurs. Une gamme tarifaire complète et multimodale a été mise en place s'adressant à l'ensemble des usagers tant pour leurs déplacements réguliers que pour les déplacements occasionnels.

PRINCIPALES PHASES :

• 2004 – 2005 : électrification de la ligne Saint-Etienne – Firminy et travaux pour la 2ème ligne de tram Afin de dynamiser l'usage du réseau TER, suite aux travaux d'électrification de la ligne entre Saint-Etienne Châteaucreux et Firminy réalisés en 2004 et 2005, un tarif intégré a été mis en place en 2006 donnant la possibilité aux usagers d'emprunter librement le réseau de transports urbains STAS et les TER, avec un tarif préférentiel sur le territoire de Saint-Etienne Métropole. Aussi, ce tarif intégré avait comme objectif de redynamiser la fréquentation des réseaux STAS et TER pénalisés après plusieurs années de travaux entre 2002 et 2005 (recul de la fréquentation de 2,9 % sur le réseau urbain STAS entre 2004 et 2005 ; la 2ème ligne de tram a été inaugurée en octobre 2006). En amont du lancement des titres multimodaux, Saint-Etienne Métropole a simplifié la gamme tarifaire en diminuant le nombre de zones de déplacement (2 zones : Grand Saint-Etienne et Grand Gier).

• 2006 - 2010 : Mise en place des titres « Intégral » TER + STAS pour des voyages occasionnels et réguliers Pour des raisons techniques, les titres « intégral » ont été lancés au 1er avril 2006. Une gamme tarifaire complète était proposée : ticket unité 1h (1 zone), 1h30 (1 zone ou toutes zones), 10 voyages, abonnements (mois, année et tarifs réduits pour les - 26 ans). Ce dispositif a été travaillé en partenariat entre la STAS, Saint-Etienne Métropole, l'ancienne Région Rhône-Alpes, et la SNCF. Une convention a été signée entre la Région et Saint-Etienne Métropole permettant de définir la répartition des recettes ainsi que les compensations (perte de recettes pour les exploitants). Entre 2006 et 2010, ce produit tarifaire a nécessité d'utiliser des bornes de validation STAS implantées au préalable dans les gares et les parcs relais du territoire stéphanois. A partir de la rentrée de septembre 2010, suite au déploiement sur le réseau STAS du Système Billettique Interopérable financé par Saint-Etienne Métropole, les produits de la gamme TER+STAS « Intégral » sont devenus chargeables sur le support de la carte sans contact OÙRA!.

DATE DE LANCEMENT : INITIEE EN 2006, LA DEMARCHE FAIT L'OBJET DE PLUSIEURS DEVELOPPEMENT DEPUIS.



• 2013 : T-Libr , une « nouvelle » gamme tarifaire à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne
En janvier 2013, une nouvelle gamme tarifaire STAS a été mise en œuvre, au profit d'une zone tarifaire unique correspondant au territoire de Saint-Etienne Métropole. De même, une évolution des gammes de produits multimodaux a eu lieu le 1er septembre 2013 pour prendre en compte le dézonage du ressort territorial de Saint-Etienne Métropole pour les titres monomodaux STAS et pour déployer les produits élaborés par le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) dont fait partie Saint-Etienne Métropole. Le SMT AML a pour objectif essentiel de rendre les déplacements intermodaux plus faciles et plus attractifs, tous motifs confondus, en dépassant la complexité institutionnelle des transports.

Ainsi, la gamme « intégrale » est devenue « T-libr S » disponible sur le support sans contact « OÙRA ! », (la carte OÙRA est utilisable sur plusieurs réseaux de transports de la Région Auvergne – Rhône-Alpes).

La gamme T-libr S propose des abonnements multimodaux entre les réseaux de transport de la Région (TER) et des quatre principales agglomérations de l'aire métropolitaine. Ainsi, T-libr propose des formules de tarification multimodales intra-zonales et interzonales à des tarifs préférentiels.



A titre d'exemple, un usager qui combine les abonnements STAS + TER + TCL, paye 136 € par mois en plein tarif, au lieu de 157,20 euros en additionnant simplement ces abonnements.

En plus des produits multimodaux zonaux « T-Libr », il existe des produits multimodaux de type « Combinés » (TER + 1 réseau urbain) destinés à des déplacements dont l'une des extrémités, soit l'origine, soit la destination, se situe en dehors de l'aire métropolitaine du syndicat mixte. Les tarifs de ces titres « Combinés » dépendent de la distance parcourue en TER, sont de la responsabilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La gamme T-Libr S est composée uniquement des abonnements mensuels sauf pour Saint-Etienne Métropole, seule AOM membre du SMT AML à proposer une tarification multimodale zonale complète adaptée également pour les usagers occasionnels. Afin de faciliter les déplacements et inciter au report modal, il est possible d'acheter 1 voyage à 1,90 € valable 1 heure sur les réseaux STAS et TER au sein de Saint-Etienne Métropole.

Il est possible d'acheter ces titres occasionnels dans l'ensemble de distributeurs automatiques, dans les 80 points-services, dans les 4 espaces transport STAS et les gares SNCF.

• 2015 – 2019 : Expérimentation des titres multimodaux pour la Biennale Internationale du Design
Depuis de nombreuses années, la STAS est partenaire de la Biennale Internationale de Design, occasion de valoriser l'utilisation des transports en commun pour se rendre sur les lieux d'exposition. La STAS met en œuvre pour l'événement une offre tarifaire spécifique : titre 1 jour événementiel Biennale et titre multimodal combiné TER+STAS spécial Biennale. Ce dernier a été mis en place uniquement depuis 2015 pour faciliter la liaison TER entre Lyon et Saint-Etienne et les déplacements entre les différents sites de la Biennale et les lieux de vie de la métropole stéphanoise.

Les produits à la journée, sont à ce jour, au stade d'« expérimentation » : le tarif 1 journée a été mis en place uniquement pour la Biennale Internationale du Design (éditions 2015, 2017, 2019). La fréquentation est en légère baisse (782 packs combinés STAS +TER ont été vendus en 2015 contre 662 en 2017), liée peut-être au contexte social actuel et aux difficultés pour les exploitants à promouvoir ses titres par manque de moyens humains. Les délais pour mettre en place les conventions permettant la commercialisation de ces titres sont également longs.

• 2019 : Volonté de poursuivre le développement de la gamme tarifaire T-Libr
En 2019, le SMT AML mènera une enquête auprès des usagers pour mieux caractériser les voyageurs achetant des abonnements T-libr (profil sociodémographique, usages et pratiques de mobilité) et comprendre les intérêts et les attentes autour de ces abonnements (critères de choix de l'abonnement, parcours de souscription, satisfaction, attentes en termes de services complémentaires). Le SMT AML et ses partenaires souhaitent poursuivre le développement de la gamme tarifaire multimodale zonale T-Libr et d'intégrer de nouveaux réseaux de transport comme le réseau Libellule (CA de Villefranche Beaujolais Agglo).

RESULTATS :

En 2007, les produits combinés représentaient uniquement 0,2 % de la fréquentation du réseau urbain STAS (60 398 voyages).

En 2011, première année complète des produits multimodaux de type « Intégral ou Combiné » passage sur carte sans contact OÙRA!, la recette multimodale représentait 3,4% du chiffre d'affaires annuel de la STAS pour un poids de voyages correspondant à 2,2% de la fréquentation annuelle du réseau STAS.

En 2017, les produits OÙRA (T-Libr, Combiné) représentaient 2,5 % de la fréquentation du réseau (1 108 161 voyages) et 4,2 % des recettes pour le réseau STAS.

EFFET LEVIER :

La tarification multimodale zonale pour des usagers occasionnels permet de faciliter les déplacements malgré des pertes de recettes pour les exploitants. La mise en place de ce type de dispositif doit s'accompagner d'un partenariat important, notamment pour les discussions sur les compensations de recettes.

MOBIPLUS

Une aide financière pour se déplacer dans le département

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental du Puy-de-dôme
Contact opérationnel : Julien BAYOT - Responsable de l'offre
Coordonnées : julien.bayot@puy-de-dome.fr / 04 73 42 71 28



PUY DE DOME

DESCRIPTION :

Atout essentiel pour l'autonomie des personnes âgées et des demandeurs d'emploi, la mobilité contribue à lutter efficacement contre l'isolement et l'exclusion des personnes les plus fragiles.

Expérimenté depuis 2005 par le Conseil départemental du Puy-de-Dôme, le système de transport MobiPlus tente d'apporter une réponse simple et solidaire aux besoins essentiels de déplacements : pour aller au marché ou chez le médecin, faire des courses etc.

Mobi Plus est aussi un outil pour faciliter les déplacements liés à une démarche d'insertion, de formation ou de recherche d'emploi.

Mobili Plus est un chéquier mobilité qui s'adresse en particulier au plus de 75 ans (sans véhicule personnel et ne résidant pas en EHPAD), aux bénéficiaires du RSA et aux moins de 26 ans accompagnés en mission locale. Chaque bénéficiaire dispose d'un carnet de 20 chèques, d'une valeur unique de 3€ (dans la limite de 2 chèquiers par an). Ce chéquier permet de rémunérer des chauffeurs de taxi, d'utiliser le Bus des Montagnes (service de transport à la demande du Conseil Départemental du Puy-de-Dôme) ou le réseau Transdôme (réseau de transport interurbain du Conseil Départemental du Puy-de-Dôme) ou de payer la location d'un deux roues.

Ces chèques peuvent être utilisés pour réaliser des réparations de véhicule auprès du garage associatif Détours et Actypoles (entreprise à but d'emploi).

Ce dispositif est mis en place sur tout le territoire du Puy-de-Dôme, hors agglomération clermontoise desservie par le réseau des transports en commun de l'Agglomération Clermontoise (T2C).

<p>Les conditions d'accès au dispositif MobiPlus</p> <p>À quoi sert le Chèque Mobilité</p> <p>Comment utiliser le Chèque Mobilité</p> <p>Comment se procurer le Chèque Mobilité</p>	<p>Je réside en dehors de l'agglomération clermontoise (secteur desservi par le réseau T2C)</p>		
	<p>J'ai 75 ans et plus Je ne dispose pas d'un véhicule personnel et je ne peux pas être régulièrement transporté par un proche. Je ne réside pas en EHPAD.</p>	<p>Je suis bénéficiaire du RSA</p>	<p>J'ai moins de 26 ans et suis accompagné par une mission locale</p>
	<p>Je peux utiliser les chèques pour tous mes déplacements : me rendre au marché, chez le médecin, le coiffeur, rendre visite à des amis, faire mes courses...</p> <p>Je peux utiliser les chèques pour payer :</p> <ul style="list-style-type: none"> le taxi, partenaire de l'opération, le transporteur du réseau Transdôme, le Bus des Montagnes. <p>Un imprimé de demande de chéquier est disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> en mairie, dans les centres d'action médico-sociale, dans les Centres Locaux d'Information et de Coordination Gériatriques (C.L.I.C.). <p>Je remplis le formulaire et je le retourne au :</p> <p>Conseil départemental du Puy-de-Dôme Dispositif MobiPlus 24, rue Saint-Esprit 63033 CLERMONT-FERRAND Cedex</p> <p>Ma demande sera examinée par les services du Conseil départemental. Si un avis favorable m'est donné, je recevrai le chéquier à mon domicile.</p>	<p>Les chèques vont me permettre de faciliter mes déplacements pour réaliser mes démarches d'insertion sociale et professionnelle (rechercher un emploi, me rendre à un entretien d'embauche, à un stage, une formation...)</p> <p>Je peux utiliser les chèques pour payer :</p> <ul style="list-style-type: none"> le taxi ou la société de location de deux-roues, partenaire de l'opération, le transporteur du réseau Transdôme (si je ne suis pas titulaire de la carte gratuite), les réparations de votre véhicule auprès du garage Détours et Actypoles. <p>Je prends contact auprès de mon référent au titre du RSA ou de mon conseiller à la mission locale.</p> <p>Ma demande sera examinée par les services du Conseil départemental. Si un avis favorable m'est donné, je recevrai le chéquier à mon domicile.</p>	
	<p>Chaque bénéficiaire recevra un carnet de Chèque Mobilité contenant 20 chèques d'une valeur unitaire de 3 euros, dans la limite de 2 chèquiers / an à utiliser avant le 31 janvier 2020.</p>		

Extrait : Site Transdome

DATE DE LANCEMENT : 2005



PRINCIPALES PHASES :

- 2005 : Expérimentation d'un an sur le territoire medico-social d'Ambert.
- 2006 : Mise en place du dispositif sur les centres d'Ambert, Combrailles, Sancy, Val d'Allier et Thiers.
- 2007 : Mise en place du dispositif sur le Nord et le Sud de l'agglomération clermontoise.



Extrait : Site Transdôme

RESULTATS :

Depuis 2012 et la reprise en interne par le Conseil Départemental de la gestion du dispositif (auparavant, géré par un prestataire extérieur), les demandes de chéquiers sont en légère baisse chaque année. Au premier avril 2019, on comptabilise 6 706 bénéficiaires et 198 partenaires qui acceptent les chèques Mobiplus.

COUT :

Le dispositif ne nécessite que très peu de frais de fonctionnement . En 2019, il est prévu un budget de 215 000€ H.T en fonctionnement.

EFFET LEVIER :

Ce chéquier mobilité apporte une aide concrète pour se déplacer sur le département aux publics fragiles. C'est un outil permettant d'améliorer les déplacements pour des usagers qui habitent dans des zones peu denses, rurales, périurbaines. Ce chéquier permet d'apporter une première réponse pour garantir un accès à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture etc.



INNOVATION TECHNOLOGIQUE

MOBILITES INNOVANTES

PROJET ZERO EMISSION VALLEY

Déploiement d'une filière hydrogène
en Auvergne Rhône-Alpes

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Région Auvergne-Rhône-Alpes
Contact opérationnel : BISCH Jean-Sébastien – Chef de projet ZEV
(service expertise, direction du développement économique)
Coordonnées : jean-sebastien.bisch@auvergnerhonealpes.fr / 04 26 73 51 58



REGION AURA

DESCRIPTION :

La Région Auvergne-Rhône-Alpes souhaite devenir le premier territoire à hydrogène en France et en Europe. Elle veut, dans ce cadre, être une région leader sur le développement durable et accélérer le déploiement de l'hydrogène comme vecteur énergétique et propre. C'est dans cette perspective que le Conseil Régional a candidaté à l'appel à projet européen Blending call 2017 (financement de projets innovants et durables de modernisation des infrastructures de transport en Europe), en présentant un projet sur le déploiement de la mobilité hydrogène zéro émission sur son territoire. Le programme Zero Emission Valley (ZEV) a pour objectif d'accélérer le déploiement de véhicules à pile à combustible et de stations à hydrogène dans toute la région. L'ampleur, le caractère innovant, le partenariat entre le secteur public et privé ainsi que la rentabilité économique de ce projet ont permis à la région de remporter l'appel à projet européen. Dans ce cadre, la Région Auvergne-Rhône-Alpes investira 15 millions d'euros, sous forme de subventions et/ou de prise de participation, pour la réussite du programme ZEV. La candidature portée par le Conseil Régional et sélectionnée par l'Europe a été construite sur un partenariat entre le public et le privé associant Michelin et Engie.

Grâce au programme ZEV, la Région ambitionne de déployer 1 000 voitures à pile à combustible zéro émission, 20 stations de recharge à hydrogène et 15 électrolyseurs pour produire de l'hydrogène sans émettre de CO2. Les premières actions économiques et réalisations de stations à hydrogène se concrétiseront dès 2019. Ce projet intègre des aides pour que les constructeurs développent de nouvelles plateformes (bus, cars, bennes à ordures ménagères) et un programme de formation (entretien, et recherche).

ZEV s'appuie sur une expertise de l'hydrogène déjà très développée en Auvergne-Rhône-Alpes. Grâce à sa gouvernance publique et privée, le Conseil Régional rassemble dans ZEV les acteurs de la filière hydrogène : chercheurs, pôle de compétitivité, entreprises et collectivités sont réunis au sein d'une seule et même structure pour développer au mieux la mobilité hydrogène. Ce programme ZEV devrait permettre non seulement de dynamiser la filière économique et de créer des emplois en région, mais également de stimuler les centres de formation tournés vers les métiers de l'automobile.

L'originalité de ce projet réside dans le fait qu'il tente de résoudre le "dilemme de l'œuf et la poule" (d'un côté les constructeurs refusaient de fabriquer des véhicules en série tant que l'Etat ne s'engageait pas à mailler le territoire national en stations de recharge hydrogène, et de l'autre l'Etat refusait de débloquer des fonds tant qu'il n'y avait pas de voitures), frein majeur dans le déploiement de l'hydrogène. En effet, le projet ZEV propose la création des 20 stations, sur un axe Est-Ouest Clermont-Ferrand-Grenoble et sur plusieurs lignes Nord-Sud dont la vallée du Rhône. La rentabilité économique des stations est prévue par le financement d'une flotte de 1 000 véhicules à pile à combustion proposant une autonomie supérieure à celle d'un véhicule électrique et un temps de recharge bien plus court (3 à 5 minutes).

DATE DE LANCEMENT : DECEMBRE 2017

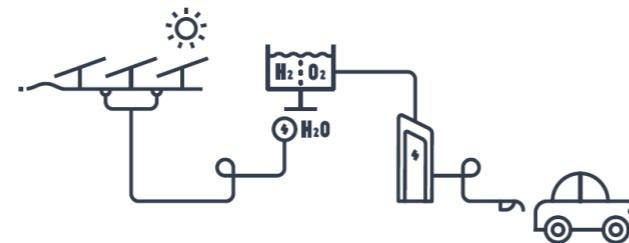


TROLLEY BUS

Déploiement de 22 trolleybus nouvelle génération en lien avec la démarche TEPOS

PRINCIPALES PHASES :

- 2017 : Réponse à l'appel à projet européen Blending Call.
- Création d'un consortium réunissant Engie, Michelin et la Région.
- Lancement de deux projets pilotes :
 - Chambéry prévoit la mise en service d'une première station hydrogène pour l'automne 2019 et la mise en circulation de 40 véhicules (d'après les engagements signés par des décideurs locaux).
 - Clermont Auvergne Métropole prévoit également l'implantation d'une station sur son territoire et à pour objectifs la mise en circulation de 50 véhicules hydrogène sur son secteur, dans un premier temps. Au cours d'un temps d'animation sur le territoire, en novembre 2018, 32 chefs d'entreprises ou décideurs ont formulé leur intention d'achat de véhicule hydrogène.
- 2018 : Création d'une structure commerciale "Himpulsion" qui va installer, exploiter les stations et vendre l'hydrogène.
- Diffusion dans les autres territoires.



RESULTATS :

- Développement d'une filière hydrogène en Auvergne-Rhône-Alpes ;
- Déploiement de 20 stations de recharge hydrogène d'ici 10 ans ;
- Mise en circulation de 1000 voitures à pile à combustible d'ici 10 ans ;
- Création de 15 électrolyseurs.



Extrait : Communiqué de presse projet ZEV

COUT :

- Budget global : 50 M€ sur 10 ans (la subvention européenne s'élève à 10,1 M€).

Le projet Zero Emission Valley a été déposé dans le cadre de l'appel à projet national sur l'hydrogène et est en cours d'instruction.

EFFET LEVIER :

Ce projet permet d'initier une filière hydrogène sur le territoire Auvergne-Rhône-Alpes, en aidant à la fois la filière sur la partie avitaillement des véhicules mais aussi sur l'impulsion du développement des véhicules. Ce projet permet de créer un maillage régional en s'appuyant sur des dynamiques territoriales.

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Saint-Etienne Métropole
 Contact opérationnel : DURAND Julien-Pierre - Chargé d'études Mobilité
 Coordonnées : julien-pierre.durand@saint-etienne-metropole.fr / 04 77 49 28 42



DESCRIPTION :

Conformément à la loi sur la transition énergétique, face aux défis liés à l'urgence environnementale et climatique et afin de diminuer la dépendance au pétrole, les Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) doivent renouveler leurs parcs en véhicules propres (50 % des achats à partir de 2020, 100 % des achats à partir de 2025). Saint-Etienne Métropole également en lien avec ses deux appels à projets de l'Etat ouvrant droit à des financements, à savoir TEPOS (Territoires à énergie positive) et Ville respirable, s'est fixée comme objectif d'acquérir à partir de 2019 des véhicules 100 % électriques.

Les trolleybus font partie du patrimoine historique du réseau de transport collectif de la métropole de Saint-Etienne mais aujourd'hui, uniquement une ligne des trolleybus est en exploitation (M3 Cotonne - Terrenoire). Cependant, il y a une infrastructure "trolleybus" sur les lignes de transport collectif M6 (Square Violette – IUT) et M7 (Bellevue – Michon) et une dizaine de kilomètres de Lignes Aériennes de Contact (LAC) qui ne sont, à ce jour, plus exploitées.

Le programme d'acquisition "tout-électrique" de Saint-Etienne Métropole, a démarré par l'achat de trolleybus nouvelle génération, de type "In Motion Charging" (technologie IMC) qui permet aux trolleybus de couvrir des sections de l'itinéraire sans lignes aériennes en étant alimenté par batterie. Les batteries sont rechargées lorsque le véhicule est de nouveau sous les lignes aériennes. Ce système rend les trolleybus autonomes des infrastructures équipées sur certains tronçons.



Extrait : Mobilité Magazine

Le programme d'acquisition prévoit également l'achat de bus sur batteries.

DATE DE LANCEMENT : FIN 2019
 mise en service de 5 trolleybus dès fin 2019



PRINCIPALES PHASES :

- 2017 - 2018 : benchmark européen du matériel Trolleybus et bus intégralement sur batterie ; analyse des contraintes et des besoins locaux dimensionnant les Trolleybus ; audit de l'état des infrastructures de Trolley (lignes M6, M7) et étude financière ;
- Mi-2018 : rédaction d'un cahier de prescriptions techniques et financières et appel à candidature ;
- Novembre 2018 : notification du marché (Solaris Bus & Coach : entreprise polonaise de construction d'autobus, trolleybus, autocars de tourisme et tramways) ;
- 2018 - 2019 : travaux pour la création d'une nouvelle sous-station électrique pour sécuriser la distribution électrique sur le centre-ville (tramway et trolley) ;
- Septembre à fin 2019 : présentation grand public du véhicule lors de la semaine du développement durable et animations lors de la mise en service commercial des premiers véhicules ;
- 2019-2022 : mise en service commercial des nouveaux véhicules sur les lignes M3 et M7 ;
- 2023-2024 : rééquipement et réhabilitation de la ligne M6.

RESULTATS :

- Acquisition de 22 trolleybus nouvelle génération au gabarit standard (12 mètres).



Extrait : Mobilité Magazine

COUT :

- Investissement matériel roulant (annualisé sur 4 ans) : total véhicules 15 400 000 € ;
 - Investissement infrastructure : 950 000 € (remise en état M7, nouvelle sous-station électrique Dupré).
- Un coût d'exploitation économique : grande longévité du matériel jusqu'à deux fois supérieur à celui d'un bus diesel et coût moindre de l'énergie utilisée.

EFFET LEVIER :

Renouvellement de la flotte véhicules entre 2019 - 2023 avec 22 trolleybus nouvelle génération : grâce à leurs batteries, les trolleybus sont autonomes des infrastructures équipées sur certains tronçons facilitant la gestion du réseau de transport collectif.

D'autres territoires optent également pour des trolleybus à batterie. Aussi, deux trolleybus à batterie seront livrés en 2019, à Limoges, par le constructeur européen Iveco Bus (réseau de trolleybus le plus important de France avec 32 km de lignes électrifiées). Les batteries de stockage d'énergie permettront aux exploitants de s'affranchir partiellement de leurs caténaires sur certaines portions de ligne (distance maximale de 10 à 15 km).

Un autre territoire concerné est l'opérateur de transport public de référence de la région genevoise (TPG), qui a mené des tests courant mars 2019. TPG souhaite étendre son réseaux, au-delà des terminus actuels, de certaines lignes de trolleybus mais sans équiper ces nouveaux tronçons de câbles aériens

Le tramway comme vitrine d'innovation et d'attractivité

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Saint-Etienne Métropole
 Contact opérationnel : Pascal PREMILLIEU - Directeur de l'aménagement et de la Construction à Saint-Etienne Métropole
 Coordonnées : pascal.premillieu@saint-etienne-metropole.fr / 04.77.49.21.46



SAINT-ETIENNE METROPOLE

DESCRIPTION :

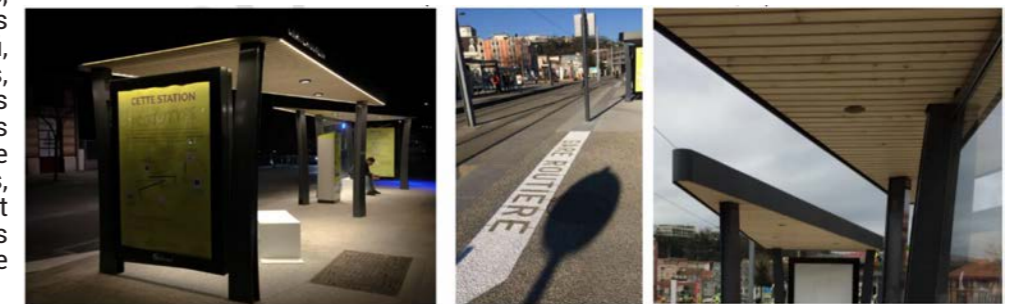
L'extension de la 3ème ligne de tramway, avec une mise en service fin 2019 comportera 8 stations, dont 6 nouvelles et desservira des quartiers de différentes natures, aux usages nombreux et variés.

Le projet de tram souhaite répondre à la fois à des enjeux :

- de mobilité (mailler le réseau de tramways, faciliter l'intermodalité et le report modal pour l'ensemble de la population sud ligérienne et de la plaine du Forez, gagner une clientèle nouvelle pour le réseau de transport urbain « STAS ») ;
- urbains (développer le secteur nord-est de l'agglomération stéphanoise et les liaisons des pôles d'intensité et inter-quartiers).

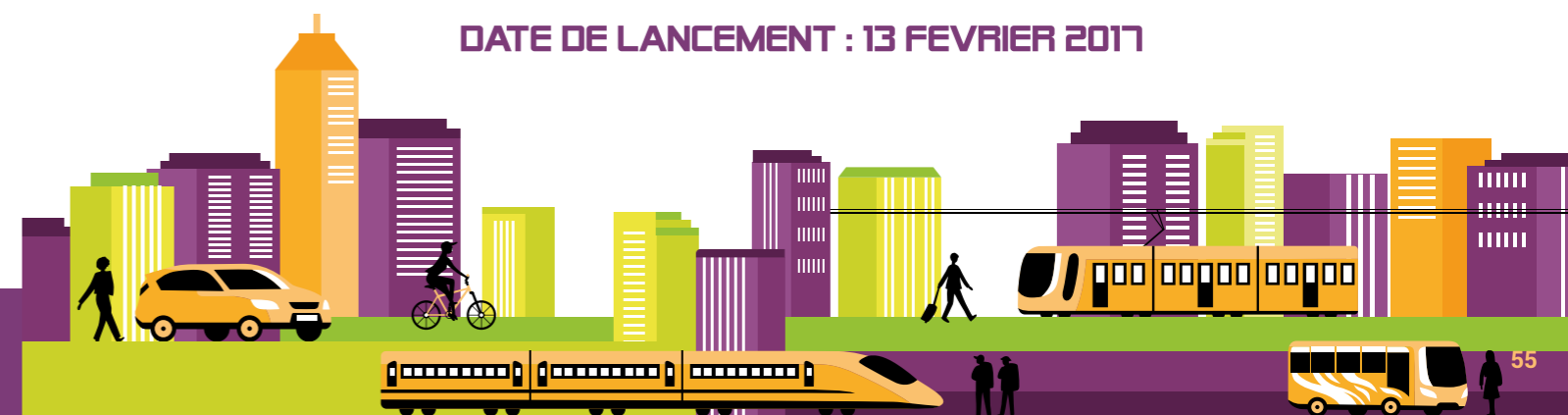
Saint-Étienne est la seule ville française désignée « Ville créative pour le design » par l'UNESCO. Le label a été décerné en 2010 en reconnaissance des institutions et événements propres au territoire stéphanois (Cité du Design, Ecole Supérieure d'Art et Design de Saint-Etienne - ENSADSE, 10ème Biennale Internationale du Design). Le projet a également comme objectif de faire du tramway une vitrine d'innovation et d'attractivité pour le territoire et intègre à ce titre la démarche « Design composante » des projets portés par l'agglomération stéphanoise. Cette démarche est centrée autour de l'aménagement des stations, points de polarités avec une forte influence sur un périmètre élargi. Ainsi, trois des six nouvelles stations de la ligne seront des stations « augmentées » (Soleil, Zénith, Technopôle). Le concept de « station augmentée » désigne une station de tramway nouvelle génération, tant par son aménagement et son design extérieur, que par la variété de services innovants qu'elle offre aux voyageurs (design d'usage).

Au-delà d'un simple espace d'attente du tramway, la station augmentée offre plus de services et de confort grâce à sa configuration design et à son intégration paysagère. L'aménagement d'itinéraires facilitant l'accès à la station, la disposition et le design du mobilier urbain facilitant son usage et invitant à la convivialité (bancs, design lumineux et sonore, abris, écrans, etc.), l'accès à des services (wifi, recharges électriques, informations sur les différentes mobilités alentours et sur le quartier -services, événements, etc.) font partis des composantes d'une station nouvelle génération.



Prototype des futures stations de tramway T3 - Biennale du Design 9 mars - 9 avril 2017 (source : Saint-Etienne Métropole)

DATE DE LANCEMENT : 13 FEVRIER 2017



Les trois stations seront dotées de sabliers de lumière. Véritable signal dans la nuit, le sablier informera l'utilisateur du temps d'attente et le guidera jusqu'à la station la plus proche. Les sabliers de lumière répondront aux attentes environnementales (ne pas amplifier la "chaleur urbaine", limiter les déperditions, lumière qualitative). Le concept de station augmentée est décliné pour répondre aux spécificités de chaque quartier et offrir des services adaptés ; ainsi :

- La station du Soleil : une station tournée vers le quartier, qui anime l'espace public et offre de nouveaux services aux habitants, comme révéler des parcours piétons depuis l'arrêt de tramway vers des destinations non visibles (piscine, maison de quartier, marché hebdomadaire, etc.) ;
- La station Zénith Plaine Achille : une station orientée «loisirs, culture et sport», qui informe et oriente le voyageur en lui indiquant les chemins à suivre (allées piétonnes, voie verte, etc.)
- La station du Technopôle : une station qui facilite le quotidien de ceux qui travaillent et qui transitent par le Technopôle.

Un prototype de station augmentée a été installé sur le parvis de la gare de Châteaureux dans le cadre de la Biennale du Design du 9 mars au 9 avril 2017 (balisages au sol, information locale, mise en place d'un nouvel abri avec une sous-face en sapin blanc issu d'une filière locale, etc.).

A cette occasion, une enquête a été menée auprès des visiteurs afin d'ajuster l'offre future aux attentes des usagers. Les résultats ont permis de mettre en avant l'information qui représente la plus forte attente et notamment l'accès à un plan interactif de localisation, au WIFI, à des informations trafic, aux services de la ville et aux informations culturelles.

L'amélioration du confort en station est évoquée par la moitié des usagers : améliorer les assises (nombre, avec ou sans dossier, hauteur et largeur adaptées, etc.), améliorer l'éclairage pour rassurer et sécuriser, s'abriter de la pluie, recharger leur mobile en station.

PRINCIPALES PHASES :

- 2015 : lancement du projet de l'extension de la 3ème ligne de tramway ;
- 2015 - 2016 : étude design pour l'élaboration d'une identité du prolongement de la 3ème ligne de tramway menée par le groupement pluridisciplinaire AREP- B-Fluid- Dedale.
- Début 2016 : atelier créatif et LUPI (Laboratoire des Usages et des Pratiques Innovantes) ;
- Juin 2015 – mai 2016 : concertation préalable à l'enquête publique ;
- Juin 2016 : Livre Blanc ;
- Octobre 2016 : enquêtes publiques ;
- 9 mars au 9 avril 2017 : prototype de station augmentée installé sur le parvis de la gare de Châteaureux ;
- Mars - mai 2017 : enquêtes auprès des usagers en lien avec l'usage de la station « prototype », journée professionnelle le 6 avril 2017 (15 personnes) ;
- 2017 – 2019 : phase de travaux ;
- Début 2019 : ouverture de la Maison du Projet de Saint-Etienne permettant en outre d'avoir des informations sur le projet d'extension de la 3ème ligne de tram et de tester un mobilier connecté.
- Fin 2019 : mise en service du prolongement de la 3ème ligne de tram et des stations connectées.



RESULTATS :

Le projet de tramway a permis de réunir un grand nombre de compétences (sociologues, anthropologues, culture numérique, urbanistes et architectes, designers, médiateurs sociaux, associations, etc.) permettant de construire davantage qu'un projet de transport.

La démarche s'est appuyée sur un écosystème local (Cité du Design et Laboratoire des Usages et des Pratiques Innovantes -LUPI, des élus, un savoir-faire industriel métal, bois, céramique,etc.) et grâce (entre autres) à l'expérimentation, l'appropriation du projet tramway est à ce stade réussie.

La mise en place des stations connectées, alliant design et innovation, permettra également de mettre en avant le savoir-faire stéphanois.

EFFET LEVIER :

L'objectif des stations connectées est avant tout de répondre aux attentes des usagers en matière de confort et de sécurité (s'abriter, s'asseoir, se connecter, améliorer l'accès). La démarche Design apporte plusieurs plus-values au projet en permettant d'expérimenter l'abri triangle et l'orienter selon les flux piétons, d'expérimenter le bois en valorisant une des filières locales, travailler la lumière et rendre plus agréable le temps d'attente des usagers. L'implication d'une équipe pluridisciplinaire et des citoyens en amont du projet a permis une meilleure appropriation du projet.

Enfin, ce projet vient appuyer la volonté de la métropole stéphanoise de conforter son attractivité et sa spécificité de ville UNESCO du Design.

STATIONNEMENT A PROXIMITE DES GARES

Contrôle du stationnement grâce à des capteurs

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Commune d'Ambérieu en Bugey
 Contact opérationnel : LACROIX Véronique - Directrice des Services Techniques
 Coordonnées : techniques@mairie-amberieuenbugey.fr / 04 74 46 17 35



AMBERIEU EN BUGEY

DESCRIPTION :

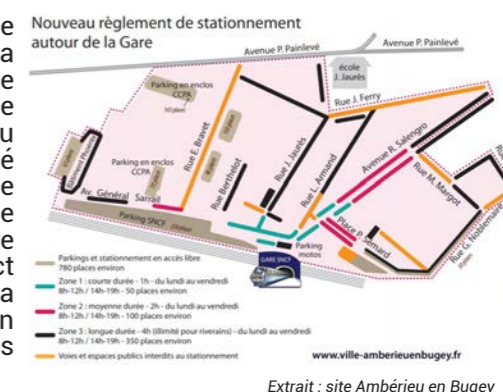
Depuis la régionalisation du transport ferroviaire de voyageur intervenue à titre expérimental pour le conseil régional Rhône-Alpes en 1997, et généralisée en France en 2002, une forte croissance de la fréquentation des Transports express régionaux (TER) s'est produite. Contrairement à d'autres pays européens, et notamment l'Allemagne, la croissance de la demande pour le ferroviaire s'est opérée en France sur des territoires de rabattement assez vastes, avec comme corolaire une forte poussée de la demande de stationnement aux abords des gares.

Le souhait de redynamiser l'usage du ferroviaire a conduit de nombreuses autorités régionales à mettre en œuvre des programmes d'aménagements des gares en lien avec les communes concernées (Rhône-Alpes, Alsace, Champagne-Ardenne, Pays de la Loire, etc.). Dans le cadre de ces programmes et en lien avec le traitement de l'accessibilité, la création de parking aux abords des gares est une composante quasi systématique des actions mises en œuvre.

Pour autant, de nombreuses gares et notamment celles conjuguant un fort niveau de desserte et une insertion dans un tissu urbain constitué, ont été confrontées d'une part à une poursuite de la croissance de la demande de stationnement en lien avec le développement de l'offre ferroviaire et d'autre part à une incapacité des parkings gares à absorber l'ensemble de la demande. Le reliquat de la demande de stationnement s'opère sur l'espace public autour des gares, perturbant ainsi les capacités de stationnement des espaces urbains limitrophes.

La gestion de ces problématiques de stationnement est particulièrement délicate dans la mesure où il s'agit de rétablir, pour chaque type de stationnement, la vocation qui est la sienne, sans pénaliser les différentes catégories d'utilisateurs et en particulier les résidents. Un des enjeux majeurs de l'efficacité d'une politique de stationnement réside dans la capacité à contrôler, et le cas échéant à sanctionner, les manquements à la réglementation. Or, pour de nombreuses collectivités, le poids financier de l'embauche de personnels spécifiquement affectés au contrôle du stationnement constitue une charge qu'elles ne sont pas toutes en mesure de supporter.

Confronté à ce type de problématique, et dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local de Déplacements (PLD), la commune d'Ambérieu-en-Bugey a décidé d'engager une profonde réflexion sur l'évolution des conditions de stationnement dans le périmètre de la gare. Afin de garantir un bon fonctionnement du stationnement aux abords de la gare, la commune a diversifié les types de stationnement, avec notamment la mise en place de zones bleues (réservé aux véhicules pour un stationnement d'une durée déterminée. Un disque de stationnement est nécessaire pour utiliser ces places). Afin de faciliter le contrôle du respect des temps de stationnement en zone bleue, la commune a décidé d'associer à la réalisation des zones bleues l'installation de capteurs au sol permettant de signaler les dépassements d'horaire.



DATE DE LANCEMENT : 2017



Ces capteurs détectent la présence des véhicules stationnés et décomptent leur temps de stationnement. Tant que le temps de stationnement autorisé est respecté, le capteur émet une lumière verte. Cette lumière se met à clignoter lorsque la limite du temps de stationnement approche, et émet une lumière rouge en cas de dépassement horaire. Le capteur collecte les informations liées à la présence et au temps de stationnement des véhicules et la transmet, par wifi, vers un centralisateur qui stocke l'information et la met à disposition de la police municipale via une application pour téléphones mobiles. Si cette solution technique ne permet pas de faire l'économie de personnel de police pour le contrôle la verbalisation, elle permet néanmoins de rationaliser le temps des agents affectés à ces tâches et donc de limiter l'impact d'une telle refonte en l'absence de système de contrôle automatisé.

PRINCIPALES PHASES :

Le PLD d'Ambérieu en Bugey adopté en 2010 avait permis d'identifier dans sa phase de diagnostic la problématique du stationnement aux abords de la gare et pointé l'opportunité de traiter cette question, même si, à l'époque de l'élaboration du PLD, la situation ne nécessitait pas d'actions immédiates.

La gare d'Ambérieu en Bugey bénéficie d'une meilleure desserte que celle des autres gares de la ligne ferroviaire en lien avec Lyon et draine de ce fait des usagers qui privilégient cette qualité de desserte, même si cela les contraint à une distance de rabattement plus importante. Cette caractéristique associée à la dégradation des conditions de circulation et la raréfaction du stationnement gratuit dans la métropole lyonnaise ont conduit à un accroissement sensible de la demande de stationnement liée à du rabattement. Face à la dégradation des conditions de stationnement dans le quartier gare, la commune a décidé une refonte de l'organisation du stationnement autour de la gare. Face au problème que constitue le respect d'une réglementation de type zone bleue, la commune a décidé de recourir à la solution technologique offerte par les capteurs de stationnement.

RESULTATS :

La mise en œuvre de la solution retenue s'est effectuée trop récemment pour en mesurer les résultats. En effet, la mise en œuvre du projet de modification du stationnement aux abords de la gare a débuté le 2 mai 2019 par une phase de sensibilisation qui s'achèvera le 1er juin 2019. Cette phase de transition passée, les contrevenants seront alors verbalisés.

COUT :

La seule acquisition des capteurs représente 20 000 euros pour la commune ; l'installation étant assurée par les services techniques de la ville.



INNOVATION NUMERIQUE

MOBILITES INNOVANTES E-MOB

Evaluer la mobilité et le budget des ménages

PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : ADEME et Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML)
Contact opérationnel : ZOBELE Daniel
Chargé d'études à l'Agence d'Urbanisme de la Région Stéphanoise
Coordonnées : dzobeles@epures.com / 04 77 92 87 98



SUD LOIRE ET NORD ISERE

DESCRIPTION :

L'évolution de la population sur le territoire de l'aire métropolitaine de Lyon – Saint-Etienne montre que les secteurs résidentiels attractifs pour les actifs sont essentiellement situés dans des territoires excentrés, ne présentant pas d'alternative performante à l'usage de la voiture individuelle.

Les ménages sont ensuite amenés à assumer un budget déplacement conséquent, le plus souvent ignoré ou mal estimé :

- 20 % de la population du territoire consacrent plus de 18 % de leur budget au transport ⁽¹⁾
- Près de 2/3 de ces ménages sont considérés comme pauvres, c'est-à-dire avec un revenu fiscal annuel inférieur à 25 600 € ;
- L'offre de transport collectif existante constitue une alternative crédible à la voiture individuelle pour seulement 10% de ces ménages considérés comme étant vulnérables et pauvres.

Ces dynamiques interrogent sur les capacités à anticiper la situation de double vulnérabilité énergétique (transport/logement) et la précarisation éventuelle de certains territoires et populations ⁽²⁾



Dans le cadre du programme de recherche PREDIT 4 (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres porté par les Ministères en charges des Transports, de la Recherche et de l'Industrie), la démarche a été initiée en 2011, avec comme territoire d'expérimentation celui du SCoT Sud Loire (116 communes - périmètre

2014). Elle a permis de définir une méthodologie et a abouti au développement d'un calculateur interactif gratuit et accessible en ligne depuis 2014 (<https://www.e-mob.fr>), avec lequel un ménage peut estimer au mieux l'impact financier et environnemental de son projet immobilier. La démarche e-mob mobilise des structures locales pour accompagner les ménages pour saisir leurs informations : l'intérêt de cet outil réside dans sa capacité à s'adapter au profil spécifique de chaque ménage. En général, les ménages déménagent des centres pour s'installer dans des communes rurales éloignées des transports collectifs où l'unique mode de déplacement est la voiture. L'outil permet de calculer le coût lié à ces nouveaux déplacements (allongement des distances domicile-travail ; domicile-école ; domicile-loisir ; le besoin de posséder plusieurs véhicules pour le ménage...). Cependant, il est possible de calculer le coût des déplacements en prenant en compte les jours où le ménage souhaite/peut faire du covoiturage ou du télétravail (en diminuant le nombre de kilomètres effectués en voiture). E-mob souhaite sensibiliser les ménages aux coûts réels des déplacements et en amont d'un projet de déménagement.

La démarche a été relancée dans le cadre du projet PEnD-Aura 2017-2018 (Précarité Energétique en matière de Déplacement en Auvergne-Rhône-Alpes), dossier déposé par Auvergne-Rhône-Alpes Energie et lauréat de l'appel à projets du ministère en charge de l'Environnement pour lutter contre la précarité énergétique, dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE). Il a permis de déployer e-mob également sur le Nord Isère, de promouvoir l'outil et d'évaluer la démarche.

DATE DE LANCEMENT : JUIN 2014 / JUIN 2017 (E-MOB V2)

1 : étude CEREMA, 2014 : « Vulnérabilités aux coûts de la mobilité au sein de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne ».
2 : Insee Analyses Rhône-Alpes n° 42 paru le 05/11/2015 et Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes n°25 paru le 28/09/2016.



PRINCIPALES PHASES :

Maîtrise d'ouvrage : ADEME (e-mob v.1), SMT AML (e-mob v.2)
Partenaires : les collectivités locales, l'Agence d'Urbanisme de la Région Stéphanoise.

- 2011 -2014
 - réflexions/ méthodologie ;
 - développement de l'outil e-mob (récupération et traitement des données, création de matrices) ;
- 2014 : mise en ligne d'e-mob ;
- 2017
 - extension d'e-mob au Nord Isère et évolution de la plateforme ;
 - consolidation du portail, simplification de la navigation / meilleure ergonomie ;
 - mise en ligne depuis le 30 juin 2017 et référencement du site internet pour améliorer sa visibilité dans le moteur de recherche "Google" ;
- 2017 - 2018
 - élaboration d'un kit de communication (affiches, flyers, vidéos) à destination des collectivités et des structures locales ;
 - évolution de l'interface graphique d'e-mob afin d'intégrer l'univers graphique du kit de communication ;
 - Identification et mobilisation des structures locales (structures sociales, associations environnementales, etc.) ;
- 2018 - 2019 :
 - cadrage de la méthode d'évaluation et réalisation d'un bilan d'évaluation.



Extrait : Site Emob

RESULTATS :

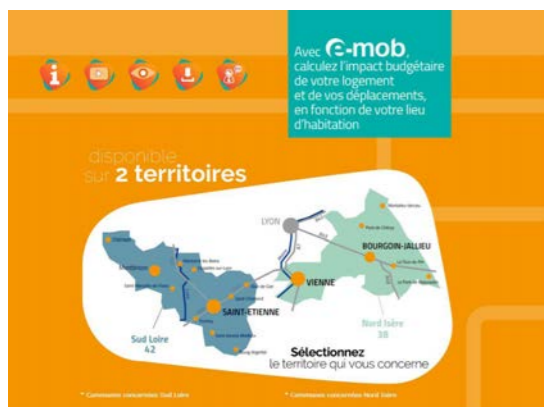
- 34 structures rencontrées et 60 salariés formés à l'utilisation de la plateforme e-mob ;
- 7 prescripteurs mobilisés (malgré le succès rencontré lors des échanges avec une trentaine de structures locales, 7 structures se sont engagées activement dans la promotion d'e-mob) ;
- Plus de 1 050 connexions à la plateforme e-mob entre janvier et novembre 2018 ;
- 330 profils enregistrés en 2018, moins de 20% des simulations sont exploitables.

COUT :

- E-mob (v.1) : 94 430 € (études préalables et mise en place d'une méthodologie, récupération et traitement des données, organisation des groupes de travail partenariaux, développement et mise en ligne de la plateforme).
- E-mob (v1) a été financé à 100 % par l'appel à projet PREDIT 4 ;
- E-mob (v.2) : 81 400 € (organisation des groupes de travail partenariaux, déploiement de l'outil sur le Nord Isère, amélioration de l'ergonomie de la plateforme e-mob, élaboration d'un kit de communication, identification et mobilisation des acteurs locaux, évaluation de la démarche).

EFFET LEVIER :

La démarche e-mob a comme ambitions d'une part, de participer à l'évolution des mentalités dans le choix de localisation résidentielle des ménages et de limiter les situations de précarités socio-économiques des ménages le plus souvent dépendants de la voiture individuelle et d'autre part, de participer à la réduction de la consommation énergétique des territoires.



Extrait : Site Emob

MOBILITES INNOVANTES

MOOVIZY

Déploiement de Moovizy Saint-Etienne, une seule appli pour tous les déplacements

PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : Transdev (STAS - Société de transport de l'agglomération stéphanoise et Citiway société spécialisée dans les données de transport multimodal, la vente en ligne de titres de transport ainsi que dans l'aide à l'exploitation), Saint-Etienne Métropole et la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
Contact opérationnel : PELTIER Guillaume (STAS - Transdev)
Coordonnées : guillaume.peltier@reseau-stas.fr / 04.77.02.32.63



SAINT-ETIENNE METROPOLE

DESCRIPTION :

L'application mobile Moovizy (compatible iPhone et Android) est un calculateur d'itinéraires multimodal en temps réel sur le bassin de vie de Saint-Etienne Métropole. Il permet aux utilisateurs de comparer chaque mode de transport pour un trajet donné : les réseaux de transport en commun (STAS + transports en commun lyonnais (TCL)), le service de vélos en libre-service (VéliVert), le réseau Transports interurbains de la Loire (TIL), trafic routier, stationnement parkings (parkings en ouvrage/P+R), trains (TER/ TGV), avions (aéroports d'Andrézieux-Bouthéon et de Lyon Saint-Exupéry) et taxis.

Moovizy donne ainsi une information géolocalisée et en temps réel sur l'ensemble de l'offre de mobilité de l'agglomération, calcule des itinéraires multimodaux et en temps réel, informe sur toute perturbation intervenant sur l'itinéraire en proposant une solution alternative. Cette interface permet aussi à l'utilisateur d'acheter et valider un titre de transport STAS (ticket unitaire 1 voyage, carnet de 10 voyages, événementiel 1 jour comme développé pour l'Euro 2016) et d'accéder avec un QR Code aux parcs relais de la métropole stéphanoise.



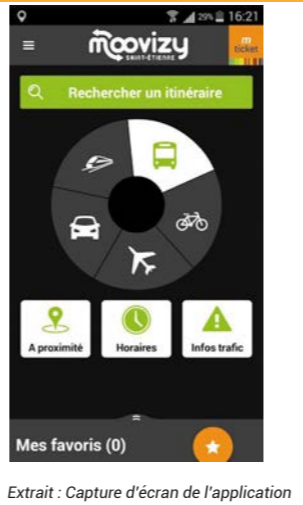
Extrait : Revue de Presse Moovizy

DATE DE LANCEMENT : 26 MAI 2016
Lancement de Moovizy2 courant 2^{ème} semestre 2019



PRINCIPALES PHASES :

- 2015 : Etudes préalables et développement de l'application Moovizy
 - Etudes, consultations et mise en place des premières interfaces et développements (sociétés Cityway, Transdev)
 - Récupération des flux de données
 - Lancement du MTicket (achat et validation par mobile des titres de transport occasionnels pour le réseau STAS)
 - Installation et configuration de beacons (petit boîtier physique qui utilise la connexion Bluetooth) dans tous les véhicules du réseau pour validation MTicket (l'utilisation de cette technologie a constitué une première nationale et est compatible avec la majorité des smartphones), équipement des P+R d'une solution de comptage des places disponibles.
- 2016 : Mise en place de l'application, lancement officiel et campagne forte de promotion
 - Finalisation du développement et mise en place de l'application Moovizy ;
 - Présentation officielle et démonstration à la presse le 26/05 (14 journalistes locaux/ régionaux et 3 nationaux, 33 articles) ;
 - Campagne de communication de lancement à destination des habitants de Saint-Etienne Métropole et des visiteurs (notamment à l'occasion de l'Euro 2016) : spots publicitaires animés, réseaux sociaux, affichages, ... ; un pass journalistique disponible sur l'application Moovizy a été édité à l'occasion de l'Euro 2016 ;
 - Une 2^{ème} campagne de communication a été mise en place à la rentrée de septembre 2016 ;
 - La STAS a dispensé une formation sur l'application Moovizy aux personnels accueillant le public étudiant.
- 2017 - 2018 : Développements complémentaires et études pour une application mobile Moovizy2
 - Développements complémentaires de l'application (services numériques voyageurs – évolution des développements du flux de comptages des places disponibles P+R, prise en compte du nouveau réseau, ...)
 - Modification du webservice alimentant les horaires en temps réel STAS de Moovizy pour tenir compte des véhicules du nouveau SAE ;
 - Etudes pour le développement.
- 2019 (1er et 2ème semestre)
 - Fusionner les applications MTicket et Moovizy
 - Fiabiliser davantage les données en temps réel
 - Intégrer la possibilité de réserver et de payer des nouveaux modes de transport : les taxis, les voitures en autopartage Citiz, le covoiturage (lien avec la base de données de la plateforme régionale de covoiturage Mov'ici), les vélos en libre-service VéliVert (service déployé par Saint-Etienne Métropole)



Extrait : Capture d'écran de l'application

Pour le déploiement de l'application et son fonctionnement, plusieurs conventions ont été signées d'une part, entre la STAS (groupe Transdev) et des opérateurs privés (la société HERE propose des données de trafics en temps réel à travers une convention avec un opérateur téléphonique, Citiz qui est un réseau d'autopartage en France, les taxis, ...) et d'autre part, entre Saint-Etienne Métropole et des établissements publics / collectivités (Gares et Connexions, SNCF Mobilités, Syndicat Mixte de transports de l'Aire Métropolitaine Lyon –Saint-Etienne, ...).

RESULTATS :

Au 31 décembre 2016, 55 000 usagers ont téléchargé l'application Moovizy Saint-Etienne. Aujourd'hui, Moovizy compte environ 13 000 utilisateurs actifs tous les mois.

COUT :

Les coûts de déploiement et de fonctionnement de l'application sont supportés par le groupe Transdev. Moovizy est, en effet, une vitrine de communication pour le groupe étant la 1ère application intégrée lancée par celui-ci.

EFFET LEVIER :

L'application Moovizy recense l'ensemble des offres de transport du bassin de vie stéphanois sur un seul portail permettant aux voyageurs de trouver la solution "transport" la plus adaptée à leurs besoins en tenant compte des éventuelles perturbations (information en temps réel). L'application facilite donc l'intermodalité sur le bassin de vie stéphanois mais également l'usage du réseau STAS pour les usagers occasionnels (achat et validation des titres occasionnels).
L'application Moovizy2 assurera un véritable Service de Mobilité (MaaS - Mobility as a Service) s'approchant davantage de l'objectif d'offrir aux usagers une seule application pour toute la chaîne de déplacements permettant d'une part, d'accéder à une information multimodale et en temps réel de l'offre de transport et de déplacement et d'autre part, de réserver et de payer son titre de transport (réseau TC, vélos en libre-service, taxi, autopartage...).
Moovizy, prix 2016 de l'innovation transport public, proposera à terme des nouvelles fonctionnalités comme l'achat de titres de transport combiné (multi-réseaux) et l'accès aux parkings en ouvrage de Saint-Etienne Métropole.

Un réseau maillé de lieux de travail partagés pour le Grand Genève

PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : collectivités du Grand Genève (Projet INTERREG à maîtrise d'ouvrages multiples)
Contact opérationnel : Ludovic Antoine - Responsable transports / mobilité Pôle métropolitain du genevois français
Coordonnées : ludovic.antoine@genevoisfrancais.org - 06 75 37 08 68
Maîtrise d'oeuvre : BURDEYRON Franck, Ocalia, 0033 4 74 46 38 00, f.burdeyron@ocalia.fr et JAQUET Luc, Sofies, 0041 22 338 15 24, luc.jaquet@sofiesgroup.com



GRAND GENEVE
ANNEMASSE AGGLO

DESCRIPTION :

Le projet vise à encourager la création d'un réseau de lieux de travail partagés pour développer le coworking et le télétravail sur le Grand Genève. Il a donné lieu à deux études dont la maîtrise d'oeuvre a été assurée par Ocalia (bureau d'études, situé dans l'Ain, spécialisé sur la transition numérique des territoires et les mutations du travail) et Sofies (bureau d'études genevois spécialisé dans l'accompagnement du développement économique, tout en préservant les ressources naturelles).

Les lieux de travail partagés (espaces de coworking, télécentres, fablab, etc.) peuvent devenir des alternatives au bureau traditionnel et/ou au travail à domicile. Les usagers de ces lieux trouvent, à proximité de chez eux, une place de travail, des équipements partagés (salles de réunions, accès à haut débit, vidéoprojecteur, etc.), des services permanents ou occasionnels (animation, formation, secrétariat, accès à l'information, etc.) et un réseau de coopération économique.

GE-NetWork:
DÉVELOPPER LES NOUVELLES FORMES DE TRAVAIL POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ SUR LE GRAND GENEVE



Extrait : site /www.gowo.network

DATE DE LANCEMENT : PREMIERE ETUDE EN 2013
ET SECONDE ETUDE EN 2016



PRINCIPALES PHASES :

Un premier programme de coopération INTERREG France-Suisse, avec, entre autres partenaires, le Grand Genève, avait été initié à l'automne 2013. L'étude produite montre que sur le volet de la mobilité, ces nouveaux lieux de travail permettent de rapprocher les habitants de leurs lieux de travail et ainsi limiter les déplacements domicile-travail. Ils apportent ainsi des réponses pertinentes aux enjeux de mobilité et de transition énergétique, d'aménagement du territoire et de développement économique.

L'étude a également montré que sans une politique publique volontariste, ces lieux n'émergeront que dans les zones les plus denses, écartant les zones plus périphériques et rurales du territoire. A l'inverse, une politique volontariste qui permettrait l'émergence d'un réseau maillé de lieux de travail partagés sur l'ensemble des territoires de l'agglomération, y compris les plus éloignés du centre de Genève, aurait des impacts majeurs. Ce scénario volontariste prévoit la création de plus de 200 lieux à l'horizon 2025, couvrant l'ensemble du territoire et proposant près de 7000 places de travail, utilisées par environ 35 000 clients.

Un tel réseau maillé, premier du genre, permettrait de réduire de 6% les déplacements sur l'agglomération (soit près de 12 millions de déplacements annuels).

Une seconde étude a donc été engagée en septembre 2016 (également coopération INTERREG France-Suisse), baptisée « GE-NetWork » pour développer ce réseau maillé. L'atteinte de cet objectif passe par exemple par la facilitation des démarches partenariales associant opérateurs et collectivités territoriales, notamment dans les zones les moins denses où l'émergence de nouveaux lieux pourrait nécessiter un soutien public, et par l'outillage d'une intermédiation (offre/demande) à travers la création d'une plateforme dédiée au territoire du Grand Genève.

RESULTATS :

Le 12 décembre 2018, le bilan du projet Ge-NetWork (www.teletravail-geneve.com) a été présenté en présence d'Antonio Hodgers, Président du Conseil d'Etat Genevois et du Grand Genève, et Pierre-Jean Crastes, Vice-président du Pôle métropolitain du Genevois français.

L'implication des acteurs publics, l'accompagnement d'une sélection d'employeurs pionniers, un guide juridique du télétravail et des supports de communication (dont une vidéo) font partie des résultats.

Le réseau compte, fin 2018, une cinquantaine de lieux encore très centrés sur le cœur de l'agglomération genevoise. Il devrait se développer rapidement en s'appuyant sur l'application de géolocalisation Gowo (<http://www.gowo.network>) qui permet de trouver un espace en ligne, de le réserver et de le payer. Cette plate-forme constitue également le support d'une communauté de travail dans l'objectif est d'être animé par le réseau de développeurs économiques du territoire.

Les Etablissements Publics pour l'Intégration (EPI) et les Services Industriels de Genève (SIG), entreprises pionnières de ces nouvelles organisations du travail, ont pu témoigner des bénéfices que les employeurs et leurs salariés en retirent : réduction des déplacements, qualité de vie, optimisation immobilière.

COUT :

L'étude développée entre septembre 2016 et décembre 2018 a nécessité l'investissement de 600 000 € (dont près de 88 000 € de fonds FEDER, 162 000 € de fonds fédéraux, et 60 000 € de fonds cantonaux).

EFFET LEVIER :

De nombreuses entreprises commencent à développer des plateformes web pour identifier les disponibilités des lieux de co-working, leurs disponibilités et réserver en ligne, notamment dans les plus grandes agglomérations françaises. Cependant la démarche GE-NetWork va plus loin en impliquant les acteurs publics pour développer le maillage du territoire en espaces de co-working. Les résultats de la démarche viennent à peine d'être présentés, l'expérimentation a permis d'atteindre plus d'un quart des lieux nécessaires dans le scénario volontariste 2025. Sur la partie française du Grand Genève, le nombre d'espaces de coworking a doublé en 4 ans passant de 6 à 12.



AUTRES EXPERIMENTATIONS

MOBILITES INNOVANTES

AUVERMOOV

Concours de start-up pour
inventer la mobilité de demain

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC)

Contact opérationnel : DALLA-ZANNA Julie - Chef de projets

Coordonnées : julie.dallazanna@smtc-clermontferrand.com / 04 73 44 68 02



CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

DESCRIPTION :

A la suite des rencontres citoyennes de la mobilité, portées par Clermont Auvergne Métropole, qui ont permis de faire émerger avec les habitants, des constats, des visions et des idées sur les mobilités du territoire, un manifeste définit les 22 actions phares retenues pour le territoire métropolitain. Ainsi, le SMTC-AC et ses partenaires ont lancé un projet participatif en matière de mobilité au service des attentes des habitants de la métropole clermontoise répondant à l'action 13 du manifeste intitulée "mettre en contact les entreprises et les usagers pour expérimenter de nouvelles offres : projet "Auvermoov".

Auvermoov est un concours visant à récompenser des projets innovants sur le thème de la mobilité destinés à améliorer concrètement et rapidement la mobilité des habitants de la métropole clermontoise. Lancé en 2016 à l'initiative du SMTC-AC, le concours se structure autour de rencontres, durant lesquelles les projets inscrits viennent présenter leur solution au grand public, professionnels ou étudiants. Ce dispositif participatif croise les idées des habitants à la créativité des porteurs de projets, des start-up et des entreprises innovantes.

Pour les habitants, cet événement est l'occasion de :

- Découvrir et essayer de nouveaux modes de mobilité (navette autonome, hoverboard, trottinette électrique...), essayer des lunettes à réalité virtuelle, ou bien encore découvrir, pour quelques minutes, la réalité quotidienne d'une personne handicapée (moteur, déficiente visuelle).
- Rencontrer les porteurs de projets (start-up et entreprises innovantes dans le domaine de la mobilité) pour dialoguer avec eux et faire en sorte que leurs projets intègrent au mieux les préoccupations locales concrètes. S'ils le souhaitent, les habitants peuvent poursuivre le dialogue avec les start-up ou bien développer eux-mêmes leur propre projet et le proposer sur la plateforme dédiée (auvermoov.fr).
- Participer à de courts ateliers dans lesquels ils donnent leur avis d'usagers sur des sujets liés à la mobilité (pistes cyclables, déplacement intra-urbain, accessibilité...). Ces éléments clés de ces ateliers font l'objet d'une restitution sur le site internet et nourrissent la réflexion des porteurs de projets, des équipes du SMTC-AC et de T2C ainsi que des élus.

Un vote, à la fois du public et d'un jury d'experts, permet de désigner des lauréats. L'engagement des partenaires d'Auvermoov est de faire en sorte qu'une phase pilote du/des projets lauréats puisse être mise en œuvre sur le territoire afin de les adapter au mieux aux besoins.

Ce concours permet de faire de l'expérimentation grandeur nature et participe à l'ambition de développement économique du territoire pour faire de la métropole un laboratoire des mobilités de demain. En 2018, ce sont 21 start-up qui ont candidaté à Auvermoov sur des problématiques de qualité de l'air, de covoiturage, d'autopartage, de mutualisation de stationnement.

DATE DE LANCEMENT : HIVER 2016

3 éditions



PRINCIPALES PHASES :

- Recrutement par le SMTC de start-up pour participer au concours Auvermoov ou dépôt de candidature spontanée.
- Participation des start-up au concours Auvermoov : participation aux rencontres grands publics, pitch devant des professionnels...
- Vote du jury.
- Accompagnement des start-up lauréates : au sein d'un accélérateur de start-up du territoire (le Bivouac), offrir un terrain d'expérimentation aux entreprises ayant les projets les plus mûres.



Extrait : Site Auvermoov

RESULTATS :

En 2016 et 2017, le concours Auvermoov a permis de déployer plusieurs nouveaux services sur le territoire du SMTC-AC soit pour une période de test, soit de manière pérenne.

- **Géovelo** : une application qui guide les cyclistes à la manière d'un GPS vélo classique mais en calculant des itinéraires courts ou sécurisés, avec des pentes douces ou régulières. Le guidage se fait par des instructions vocales ou écrites. Le GPS propose également la prise ou le rabattement vers le service de vélos en libre-service.
- **Klaxit** : une application pour les trajets domicile-travail qui met en relation conducteur et passager d'une même zone d'activités ou d'une entreprise. Cet application est assortie d'un volet communication portée par Klaxit.
- **Koboo** : mise en place de 10 vélos en libre service en boucle (retour forcé à la même station) dans une zone d'activités de Clermont-Ferrand. La location se fait par l'utilisation d'une application qui permet de déverrouiller le cadenas du vélo.
- **My bus** : simplifier l'usage des transports en commun grâce à une application intégrant à la fois un calculateur d'itinéraires et l'achat de tickets dématérialisés. La validation du ticket se fait en flashant un QR Code dans le bus. Dans un premier temps, ce service a été déployé sur 2 lignes de bus et maintenant il est disponible sur l'ensemble du réseau.
- **Zouzoucar** : lancement d'une application gratuite pour permettre aux parents d'organiser des covoiturages à pied ou en voiture pour leurs enfants en sécurité.
- **Handivalise** (devenue mon Copilote) : aide aux trajets pour les personnes ne pouvant se déplacer seules. L'offre a depuis été intégrée aux services pour les personnes à mobilité réduite du réseau T2C.
- **Ecov** : développe une ligne de covoiturage spontanée entre un territoire de montagne et un territoire métropolitain. Elle sera mise en service en avril 2019 (plus d'infos dans la fiche Covoit'ici p.8).

L'édition 2018 a été remporté par :

- **Le projet Benur : handbike à assistance électrique sans transfert**

Un tricycle à assistance électrique pouvant rouler jusqu'à 25 km/h, muni d'un pédalier à mains à l'avant et d'une large plateforme arrière dotée d'une rampe d'accès rétractable pour y monter sans descendre de son fauteuil roulant et sans aide. Il est également tout terrain (du bitume aux sentiers chaotiques) et peut même s'utiliser en tandem.

- **Voog et son "Gouvernail"**

C'est un mobilier d'orientation et d'information 100% mécanique – sans aucune connexion – qui permet au piéton, dans tous les contextes, de trouver son chemin plus efficacement ou en complémentarité d'autres outils classiques ou numériques. En tournant avec Le Gouvernail, la destination recherchée est infailliblement devant soi et l'itinéraire devient très simple à mémoriser.

COUT :

Le coût global d'un concours est de 300 000 €

- Organisation du concours (logistique, communication...) : 100 000 €
- Ingénierie (équipe en interne) : 50 000 €
- Budget pour soutenir les lauréats : 100 000 €
- Accompagnement technique par les équipes en interne : 50 000 €

EFFET LEVIER :

Ce projet permet de tester in situ des solutions de mobilité ou d'accompagnement à la mobilité avant de les déployer sur de grands territoires. Le déploiement de solutions peut ainsi être progressif et réévalué facilement en cours d'expérimentation.

PASSAGE PIETON 3D

Inciter les automobilistes à ralentir à travers une illusion de 3D

PORTEUR DE PROJET :

Maîtres d'ouvrages : Ville de Grigny en partenariat avec la société Proximark
 Contact opérationnel : DEPARDON Eric - Directeur de Proximark
 Coordonnées : 04 72 39 06 06



GRIGNY

DESCRIPTION :

Après quelques autres communes en France, la commune de Grigny a participé à une expérimentation consistant à "habiller" un passage piéton pour donner l'illusion de la 3 dimensions. En l'occurrence, l'impression donnée à l'utilisateur de la voirie est celle de blocs blancs en sustentation à quelques centimètres du sol.

Bien que non encore homologué ce dispositif mis en œuvre depuis peu en Inde, au Canada ou encore en Islande ou en Belgique, a été expérimenté dans quelques communes en France dont la commune de Grigny.

L'objectif du dispositif est d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence du passage piéton et de les inciter d'une part à ralentir et d'autre part à être plus attentifs à leur environnement.

Cette expérimentation déroge aux normes encadrant ce type de dispositif. De ce fait, elle s'inscrit dans un dispositif d'expérimentation encadré par un arrêté interministériel datant du 29 juin 2018. Cet arrêté fixe "les conditions d'implantation exigées, la procédure de déclaration des autorités de police de la circulation ainsi que les conditions de suivi, d'évaluation et de fin d'expérimentation".

Parmi les éléments mis en avant par le décret, il est précisé que ce type d'expérimentation ne peut être réalisé que dans des zones où la vitesse limite de circulation est inférieure à 50 km/h. Le dispositif mis en place à Grigny a été réalisé dans une zone 30, rue de la République, à proximité du collège Emile Malfroy.

DATE DE LANCEMENT : AVRIL 2018



PRINCIPALES PHASES :

- Démarchage par Proximark des services de la Métropole
- Choix de la commune de Grigny d'expérimenter ce dispositif
- Choix du site d'expérimentation en fonction des contraintes et des opportunités
- Réalisation de l'aménagement
- Evaluation du dispositif



RESULTATS :

Pour l'instant, il n'y a pas de dispositif particulier d'évaluation mis en place pour ce type d'équipement, bien que la réglementation mise en place pour l'expérimentation de ce type d'aménagement le préconise (cf. arrêté du 29 juin 2018 publié au JO numéro 0166 du 21 juillet 2018 texte numéro 4).

COUT :

Celui-ci n'a pas été communiqué et est resté à la charge de l'entreprise. Néanmoins, ce type de marquage est plus coûteux que pour les passages à niveau classiques. Pour le premier passage piéton de ce type réalisé en France sur la commune de Cysoing dans le département du Nord, le maire déclarait que le coût était le double de celui d'un passage conventionnel. Le directeur de la société Proximark ayant réalisé le passage de Grigny a lui indiqué que le temps de mise en œuvre était 4 fois celui d'un passage conventionnel sans toutefois communiquer sur le coût réel de mise en œuvre, ce qui s'explique notamment par la dimension volontaire de cette opération.

EFFET LEVIER :

En fonction des résultats obtenus, le principe de cette expérimentation dans la Métropole de Lyon est de constituer une vitrine du dispositif pour les communes de la Métropole. A cette date, ce dispositif n'a pas été mobilisé par d'autres communes de la Métropole.

PLAN D' ACTIONS INTERMODALITE

Réfléchir à l'amélioration de l'intermodalité en s'affranchissant des contraintes institutionnelles

PORTEUR DE PROJET :

Maître d'ouvrage : Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML)
 Contact opérationnel : RUILLERES Amaury - Chargé de Mission
 Coordonnées : a.ruillere@smtaml.fr / 06 16 96 92 73



DESCRIPTION :

Le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) a été constitué en janvier 2013. Le SMT AML est un syndicat mixte de transports type Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). C'est une structure de coopération métropolitaine tournée vers la mobilité des personnes qui rassemble 5 autorités organisatrices de transport que sont la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), Saint-Étienne Métropole et les Communautés d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et Vienne Condrieu Agglomération.

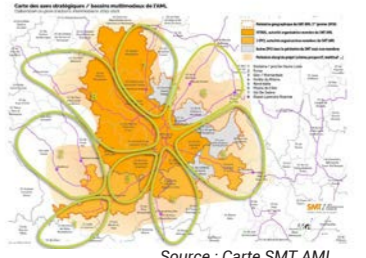
Le rôle du SMT AML est de participer à l'amélioration des déplacements intermodaux, tous motifs confondus, de les rendre plus attractifs, plus faciles en dépassant la complexité institutionnelle de l'organisation des transports.

Le territoire s'articule autour des métropoles lyonnaise et stéphanoise et par un système de corridors autour de ces deux pôles principaux. Le SMT AML est à la charnière institutionnelle entre l'échelon régional (avec des compétences élargies) et l'échelon de coopération intercommunale. Cette dimension de charnière institutionnelle conjugue à la nature multipartenariale du SMT AML en font un cadre privilégié de gouvernance.

Le plan d'action intermodalité 2019-2021 (PAI) réalisé par le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) vise l'amélioration de l'accessibilité, du fonctionnement et de la coordination des offres de transports collectifs au sein des pôles d'échanges multimodaux ou gares. Sont concernés les déplacements du quotidien en rabattement sur/ou diffusion depuis les corridors de mobilités (ferroviaires et routiers) du territoire.

Initié début 2018, ce plan d'actions volontairement opérationnel est le fruit d'une concertation territoriale au plus près des territoires tout en s'affranchissant des périmètres institutionnels. Cette logique inclusive a ainsi permis de maximiser les connaissances et de partager les enjeux en matière de mobilité avec l'ensemble des acteurs concernés dans une démarche de coordination de l'action publique.

Le PAI s'affranchit des périmètres institutionnels des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), y compris celui de ses membres (hors Région Auvergne - Rhône - Alpes) pour être au plus près de la réalité des déplacements au quotidien des usagers. Il peut ainsi prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins mobilité de rabattement et de diffusion en lien avec les métropoles de Lyon et de Saint-Etienne (voir carte ci-avant du découpage en 8 bassins de vie).



Source : Carte SMT AML

Ce modèle de gouvernance, mis en avant dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes, a ainsi permis, outre les collectivités membres du SMT AML le partage d'enjeux et d'actions correspondantes tant avec les intercommunalités, qu'avec les services de l'Etat.

DATE DE LANCEMENT : 2017



PRINCIPALES PHASES :

Dans le cadre des réflexions engagées autour de l'élaboration par le Conseil Régional Auvergne - Rhône - Alpes du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADETT), et en particulier de son volet mobilité, la question de l'intermodalité se pose de manière particulière, notamment compte tenu de la redistribution des cartes en matière de compétences mobilité issue de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe). Dans ce contexte particulier et compte tenu de sa position charnière, le SMT a décidé d'engager un travail associant les différents protagonistes des mobilités quotidiennes pour structurer collectivement la réflexion et les projets touchant l'intermodalité.

Dans le cadre du partenariat avec les agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne, le SMT a fait réaliser un diagnostic autour de l'intermodalité dans l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne. Ce diagnostic décrit les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire, analyse les correspondances "réelles" entre transports en commun, notamment aux heures de pointe du matin et représente le système d'offres de transport à l'échelle de chacun des 8 bassins de vie.

C'est le partage de ce diagnostic qui a fourni le point de départ de la concertation qui s'est engagée ensuite avec les acteurs locaux ; les agences assurant l'animation des ateliers territoriaux qui se sont déroulés durant le dernier trimestre 2018.

Le travail en ateliers a permis l'identification des actions à court terme soit pouvant être réalisées dans la durée du plan (certaines étant déjà entamées), soit pouvant être initiées durant cette période et achevées après.

RESULTATS :

La démarche engagée par le SMTAML autour du PAI a permis l'identification de 75 actions, dont 50% déjà engagées, classées en 7 catégories de projets représentées chacune par une carte permettant de faire partager les expériences et initiatives en cours ou à développer sur l'ensemble de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise :

- Les aménagement et développement des gares et pôles d'échanges en termes d'accessibilité PMR, organisation et aménagements des quais, équipement de service, ... ;
- L'organisation du dialogue et de l'action au sein des Pôles d'échanges multimodaux ;
- Les aménagements pour améliorer les rabattements en voiture et stationnement dans les pôles d'échanges ;
- L'organisation des dessertes en transports collectifs et leurs correspondances en vue d'améliorer la coordination des offres, des horaires et l'information voyageur ;
- L'accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges (avec les aménagements et jalonnements, l'organisation et le dimensionnement du stationnement ...)
- Les initiatives de transports alternatifs comme le covoiturage ou l'autopartage ;
- La mise en place de tarifications combinées ou zonales.

COUT :

Le financement de la démarche s'inscrit dans les moyens mis en œuvre par le SMT AML, et notamment sa participation au programme de travail des agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Etienne qui ont assuré une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, tant sur l'élaboration des supports techniques (diagnostic), que sur le suivi et l'animation de la démarche auprès des territoires (nombre de jours de travail).

Fiches synthétiques sur les mobilités innovantes en Auvergne-Rhône-Alpes

Juin 2019
Document réalisé par le réseau URBA4.

Rédacteurs :
Clément DREVETON (AURG),
Delphine MONIER (Agence Clermont Métropole),
Mihaela-Véronica POP (EPURES),
Benjamin PUCCIO (Urbalyon),
Isabel le REYNAUD (AURG)
et Guillaume TRIOLLER (EPURES)

Maitrise d'ouvrage :
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes,
Vincent BOULET,
Carole EVELLIN-MONTAGNE
et Pierre ULLERN.

Réalisation:
Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

Conception graphique: Caroline MERIEN

Ce document compile des expériences sur les mobilités innovantes. Il a été initié en 2018 par la DREAL et les DDT d'Auvergne-Rhône-Alpes, dans le cadre du réseau Urba4, associant notamment l'État, l'ADEME et les quatre agences d'urbanisme de la région. Ce recueil a pour vocation de présenter succinctement des démarches de différentes natures, d'analyser leur impacts, leurs coûts et d'identifier des contacts afin de les faire plus largement connaître. L'objectif de l'Etat est ainsi de favoriser la mise à disposition de l'information, la mise en réseau d'acteurs et de favoriser les synergies, la reproduction d'initiatives ou leur adaptation dans d'autres contextes locaux. Ce document a donc vocation à s'enrichir de nouvelles démarches, portées par les acteurs locaux.

