

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE L'HOMME

Plan d'actions

TRANSPORTS EN COMMUN

Proposer une offre en transport collective adaptée au caractère rural du territoire

A



MOBILITÉS ACTIVES

Sécuriser et rendre attractive la pratique de la marche et du vélo sur le territoire et en particulier dans les centres-bourgs

B



NOUVELLES MOBILITÉS

Promouvoir les pratiques du covoiturage et de l'autopartage afin d'étendre les solutions de proximité

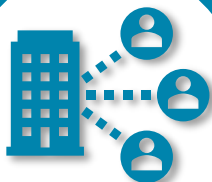
C



DÉMOBILITÉ

La réduction du besoin de mobilité comme solution à la difficulté de se déplacer

D







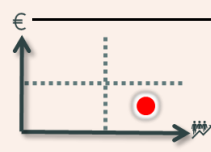
AXES	ACTIONS
AXE A : Transports Collectifs	A1 : Renforcer l'offre ferroviaire
	A2 : Développer des solutions de transport en commun
	A3 : Renforcer l'offre actuelle de lignes de bus
AXE B : Mobilités actives	B1 : Réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable communautaire
	B2 : Apaiser les centre-bourgs
	B3 : Favoriser la pratique des modes actifs par l'apprentissage
	B4 : Consolider et développer les services actuels
AXE C : Nouvelles Mobilités	C1 : Favoriser la mise en relation pour le covoiturage
	C2 : Développer des infrastructures favorisant la pratique du covoiturage
	C3 : Développer l'autopartage sur le territoire
AXE D : Démobilité	D1 : Faciliter la pratique du télétravail
	D2 : Soutenir les initiatives de services de proximité

Clés de lecture d'une fiche action

Axe	Titre de l'action
-----	-------------------

<p>Enjeux et objectifs de l'action :</p> <p>Description succincte de l'action et des enjeux qui lui sont liés</p>	<p>Echelle de pertinence :</p> <p>Echelle de pertinence de l'action</p>
--	--

 Mesures	 Coûts	 Calendrier
<p>Mesures (sous-actions) intégrées dans la fiche action</p>	<p>Principaux coûts</p>	<p>Calendrier de mise en œuvre par mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Court terme = < 2 ans • Moyen terme = < 4 ans • Long terme = > 4 ans

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<p>Porteurs des actions à mettre en œuvre</p>	<p>Partenaires techniques et financiers</p>	<p>Indicateurs de suivi de l'action</p>	

Effort financier (pour la CCVH)

Impact en terme environnemental et socio-économique pour le territoire

Les fiches actions sont également illustrées et complétées par du benchmark, des zooms opérationnels etc.

AXE A
TRANSPORTS COLLECTIFS

A1

Renforcer l'offre ferroviaire

A2

Développer des solutions de transport en commun

A3

Renforcer l'offre actuelle de lignes de bus






Enjeux et objectifs de l'action :





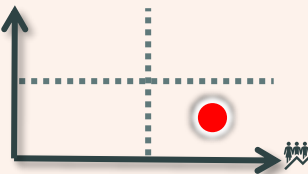


Le territoire est desservi par la ligne ferroviaire 34 Périgueux-Agen/Sarlat aux gares du Bugue et des Eyzies. La desserte de Sarlat, principal pôle d'attractivité extérieur en terme d'emploi, est inadaptée pour des trajets quotidiens domicile-travail : une offre insuffisante (3 services/jour), des horaires incompatibles pour se rendre au travail et la présence d'une rupture de charge (changement en gare de Le Buisson). Ce niveau de desserte, ainsi qu'une absence de distributeur en gare, ne permet pas de rendre compétitif la pratique du train par rapport à la voiture (1h de trajet vs 25 mins en voiture), et ne favorise donc pas un report modal. Au contraire, la baisse de fréquentation des gares du territoire entre 2017 et 2019 témoigne d'une baisse d'attractivité du ferroviaire. En outre, la desserte ferroviaire est également un enjeu touristique pour le territoire. Le développement du « slow tourisme » et en particulier l'essor de la pratique de l'itinérance à vélo amène à déployer des alternatives à la voiture pour accéder au territoire. La CCVH, en tant qu'AOM depuis le 1^{er} juillet 2021, est légitime pour porter auprès de la région Nouvelle Aquitaine l'amélioration de l'offre et de la fréquence de cette ligne TER.

Echelle de pertinence :



 Mesures	 Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Être en synergie avec les autres territoires pour porter auprès de la région Nouvelle Aquitaine le maintien et l'amélioration de l'offre et de la fréquence • Mesure 2 : Déployer des distributeurs en gare • Mesure 3 : Communiquer sur la présence des gares et leurs offres (horaires, tarifs, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 0,025 ETP pour le suivi • Prévoir 0,01 ETP pour la communication et l'animation 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : court terme • Mesure 2 : moyen terme • Mesure 3 : court terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • CCVH • Région • SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> • Syndicat Nouvelle Aquitaine Mobilités 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de l'offre ferroviaire (augmentation de la fréquence) • Evolution de la fréquentation voyageur des gares du territoire • Evolution de la fréquentation de la ligne ferroviaire 34 	<p>€ Porté par CCVH</p> 



Mesure 1 : Être en synergie avec les autres territoires pour porter auprès de la région Nouvelle Aquitaine le maintien et l'amélioration de l'offre et de la fréquence

La CCVH comprend 2 gares sur son territoire, localisées aux Eyzies et au Bugue. Ces gares sont desservies par la ligne TER 34 qui relie Périgueux, Agen et Sarlat. Le TER 34 fait partie d'un ensemble de lignes de la Région Nouvelle-Aquitaine, et est connecté aux lignes 32, 32.U et 33 qui relient notamment Bordeaux.

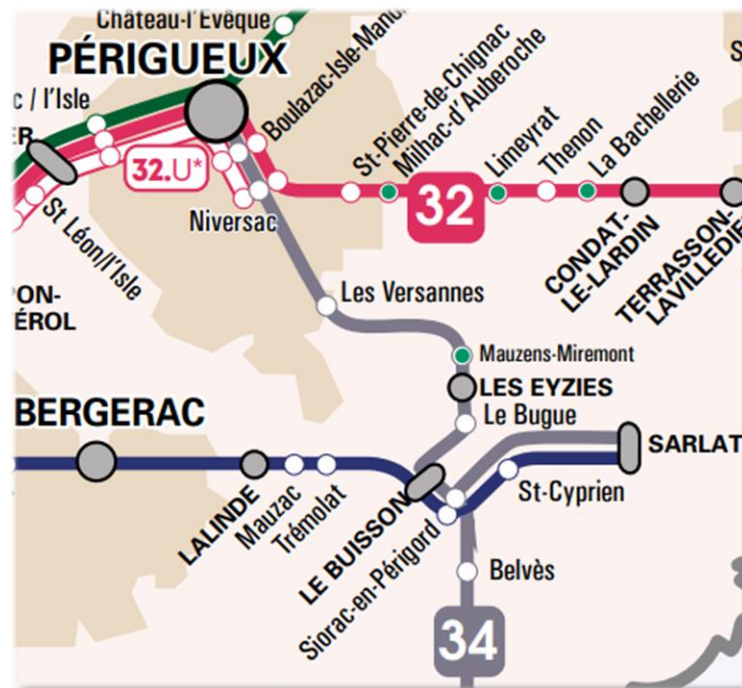
Rappel du niveau d'offre actuel de la Ligne TER 34 (Périgueux – Agen/Sarlat) qui dessert les gares des Eyzies et du Bugue :

Ligne TER 34 (Périgueux – Agen/Sarlat) qui dessert les gares des Eyzies et de Le Bugue (horaires en semaine) :

- **Direction de Sarlat :**
 - Seulement 3 services permettent de se rendre à Sarlat depuis les deux gares, avec un 1^{er} départ à 8h46
 - **Rupture de charge en gare de Le Buisson**
 - Temps de trajet = 1h (vs 25 mins en voiture)
 - Un seul retour en après-midi depuis Sarlat à 17h30.
- **Direction Périgueux :**
 - 7 services, 1^{er} départ à 6h29 au Bugue et dernier retour à 19h50
 - Temps de trajet : 43 mins (50 mins en voiture)

Fréquentation en gare des Eyzies : 20 871 voyageurs en 2019. Elle était de 21 489 en 2017, soit une baisse de 3% ↘

Fréquentation en gare du Bugue : 11 454 voyageurs en 2019. Elle était de 13 123 en 2017, soit une baisse de 12% ↘





Mesure 2 : Déployer des distributeurs en gare

Les gares présentes sur le territoire et localisées aux Eyzies et au Bugue ne disposent pas de distributeur de billets SNCF en libre service.

Cette absence de dispositif peut s'avérer être un frein pour les usagers les moins à l'aise avec l'outil numérique. En effet, encore aujourd'hui, des utilisateurs du réseau SNCF achètent leurs billets directement en gare auprès de ces bornes, ou de guichets le cas échéant.

Ainsi, le déploiement de distributeurs de billets permettrait à certains usagers de pouvoir utiliser le train dans leurs déplacements.

Ce déploiement reste du ressort de la SNCF.



Distributeurs automatiques de billets SNCF



TER Nouvelle-Aquitaine



Mesure 3 : Communiquer sur la présence des gares et leurs offres (horaires, tarifs, ...)

L'enjeu de communication est important pour attirer de nouveaux usagers vers le mode de transport ferroviaire.

Ce travail doit se faire à travers le partage d'informations liées aux horaires des trains, à leur fréquence, aux tarifs et abonnements, à la desserte des gares, à l'intermodalité...

La création et la diffusion d'affiches de communication permet de promouvoir les transports en commun auprès d'un maximum de potentiels utilisateurs. Aussi, cette communication peut s'effectuer sur les réseaux sociaux.

LES PETITS PRIX SONT DE RETOUR SUR LES TRAINS INTERCITÉS AUBRAC !

- Clermont-Fd - Béziers **20€***
- Millau - Issoire **10€***
- Clermont-Fd - Millau **15€***
- Clermont-Fd - Marvejols **10€***

Retour des trains dès le **samedi 3 octobre !**

Rendez-vous dans votre **guichet habituel SNCF**, sur le site **oui.sncf** ou par téléphone au **36.35** (appel gratuit) pour **réserver votre billet !**
Tous vos billets restent à **1€** seulement pour vos voyages sur la partie de la ligne située en Occitanie !

* Tarif « Petits » à partir de 10€ de frais supplémentaires avec votre carte de réduction nationale SNCF. Informations non contractuelles. Septembre 2020. Communications bénévoles.

Exemples d'affiches de communication

**LIBERTÉ
SÉRÉNITÉ
MOBILITÉ**

Grâce aux transports publics, vous êtes plus proches de vos proches.
Pour vous permettre de vous retrouver en toute sérénité,
les réseaux de transport français veillent sur votre santé et votre sécurité.

HAUTS DE FRANCE
**DOUAI - LILLE
EN 22 MIN AVEC TER KRONO**
USÉZ, REVISÉZ, PROFITÉZ...

KRONO des TER directs et rapides entre les villes

Hautes de France SNCF

**Tout compte fait,
en voiture, on ne va
pas bien loin
avec seulement 10€ !**

PARIS - ROUEN
EN TRAIN DÈS 10€*
5€* POUR LES ENFANTS

NO MA D
RESEAU DE MOBILITÉ
NORMANDE

RÉGION NORMANDIE SNCF

* TTC. Validé pour un seul voyage en 20€ contre un tarif unique en 10€ sur les lignes de la région Normandie à la SNCF.



Enjeux et objectifs de l'action :



La Communauté de Communes, territoire rural, peut difficilement proposer une offre de transport en commun en ligne régulière performante et donc attractive, du fait de l'éparpillement des zones d'habitations.

Les services de transport à la demande ou les transports d'utilité sociale, de par leur flexibilité et leur souplesse, permettent de répondre aux enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires peu denses. Les transports à la demande qui, comme leur nom l'indique, sont déclenchés lorsqu'une demande de trajet est réalisée, assure un remplissage des véhicules et permettent de desservir finement le territoire (jusqu'à la porte de l'utilisateur).

Le projet de dessertes en TAD a pour objectif de permettre à des habitants non motorisés ou avec des difficultés de mobilité d'accéder 1 fois par semaine aux 4 principales polarités (Le Bugue, Les Eyzies, Rouffignac et Montignac). Le dispositif pourrait être expérimenté a minima sur 1 an.

Echelle de pertinence :



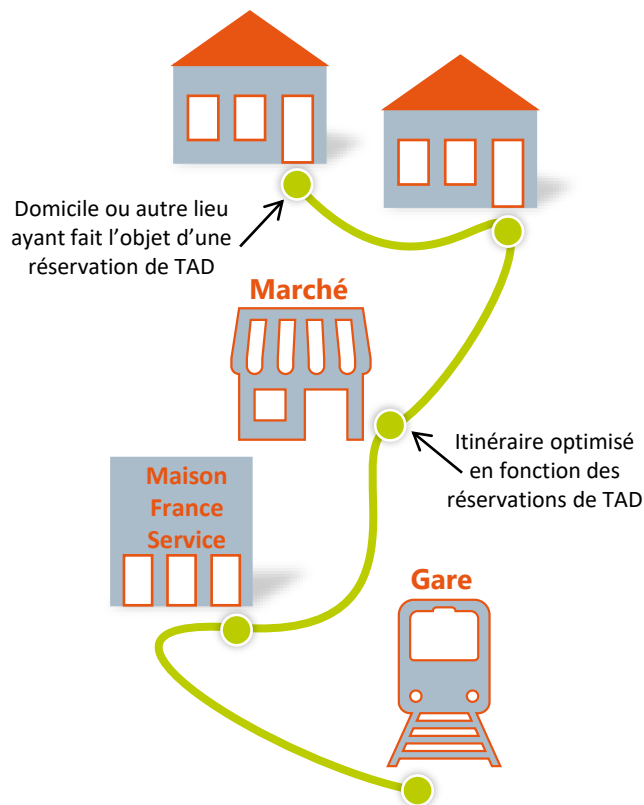
Mesures		€ Coûts	Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> Mesure 1 : Mettre en place un service de transport à la demande permettant d'accéder aux services des principaux pôles du territoire Mesure 2 : Mettre en œuvre un service de transport d'utilité sociale pour des rendez-vous spécialisés Mesure 3 : Animer ces services et communiquer auprès du grand public 		<ul style="list-style-type: none"> Coût TAD zonal : entre 57K€ et 79K€ de fonctionnement / an (marché public) Moins de 5000€/an avec appui de bénévoles Prévoir 0,1 ETP pour l'animation et la communication Coût d'un véhicule 5 places accessibilité TPMR 	<ul style="list-style-type: none"> Mesure 1 : court terme Mesure 2 : moyen terme Mesure 3 : court terme
Maîtrise d'ouvrage	Partenariat	Indicateurs de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> CCVH 	<ul style="list-style-type: none"> Technique : Région, Nouvelle Aquitaine Mobilité, transporteurs, associations Financier : AMI Tenmod (potentielle nouvelle édition) 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de courses effectuées / semaine, mois Nombre de km effectués par le ou les véhicules Nombre de refus de trajets 	
			Impact / effort
			<p>€ Porté par CCVH</p>



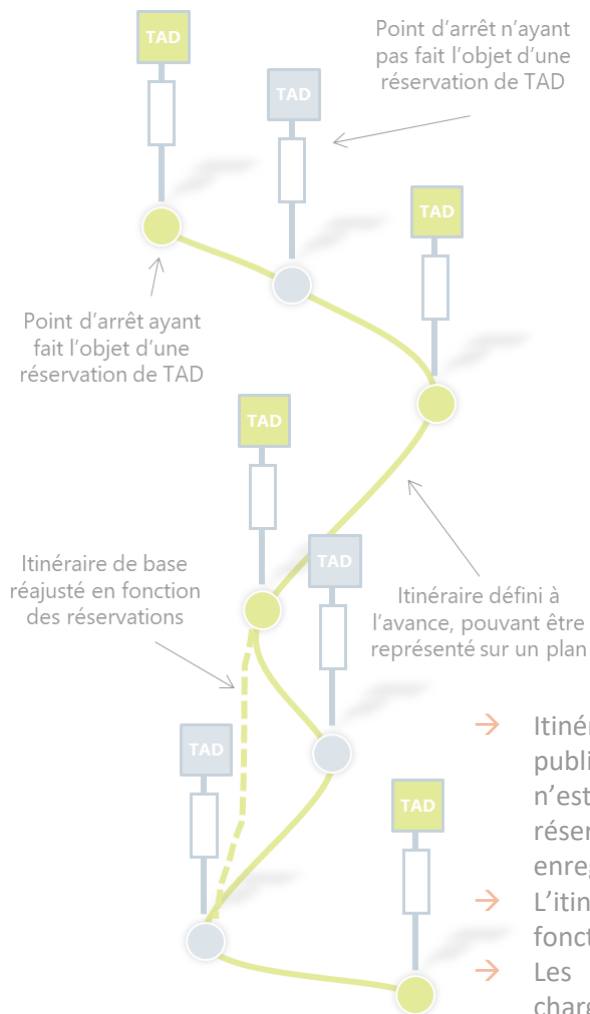
Mesure 1 : Mettre en place un service de transport à la demande permettant d'accéder aux services des principaux pôles du territoire

Deux principaux dispositifs de TAD coexistent :

Principe de fonctionnement d'un TAD zonal



Principe de fonctionnement d'un TAD en lignes virtuelles



Lignes virtuelles : dispositif moins pertinent pour le territoire, étant donné son caractère rural et l'absence de lignes régulières

- Fonctionnement avec des plages horaires cadrées mais sans horaires fixes publiés à l'avance.
- Pas d'itinéraires prédéfinis, le trajet est adapté en fonction de la demande.
- Le TAD peut être libre ou contraint :
 - Libre si tout trajet est permis
 - Contraint par la fixation de pôles ciblés (la gare, le marché...) : tout trajet doit être effectué vers ces pôles ou depuis ces pôles

- Itinéraires et horaires définis et publiés à l'avance, mais la course n'est réalisée que si une réservation au moins est enregistrée.
- L'itinéraire peut s'adapter en fonction des réservations.
- Les personnes sont prises en charge et déposées aux points d'arrêt



Mesure 1 : Mettre en place un service de transport à la demande permettant d'accéder aux services des principaux pôles du territoire

Bassin de desserte du Bugue

Bassin de desserte de Montignac-Lascaux

Ayants droits

Personnes dans l'incapacité de se déplacer (non-motorisées et/ou sans permis de conduire, personnes avec des difficultés pour se déplacer)

Trajets limités

Service limité à un nombre de trajets par personne et par mois (envisagé 10)

Principe de prise en charge des usagers

Prise en charge/dépose au domicile

Polarités à desservir (2 zones)

• **ZONE 1 : LE BUGUE, LES EYZIES, ROUFFIGNAC**
(jours du marché et services locaux)

• **ZONE 2 : MONTIGNAC et ROUFFIGNAC** (jours du marché et services locaux)

Jours et horaires de desserte

- **Le Bugue** : mardi (9h30 – 12h30)
- **Les Eyzies** : lundi (9h30 – 12h30)
- **Rouffignac** : Mercredi (9h30 – 12h30) - 1 semaine sur 2

- **Montignac** : samedi ou mercredi (9h30-12h30)
1 semaine sur 2
- **Rouffignac** : Mercredi (9h30 – 12h30) - 1 semaine sur 2)

Tarif proposé

Prix fixe à déterminer

Organisateur du TAD

Prestation à réaliser dans le cadre d'un marché public avec des transporteurs (taxis, exploitants de réseaux TC..) et/ou en appui avec des bénévoles et structures existantes (agents CIAS, agents des communes, ...)

Délai et modalité de réservation

Modalités à déterminer (horaires de réservation, plateforme en ligne, numéros verts etc.)

Estimation bilan économique

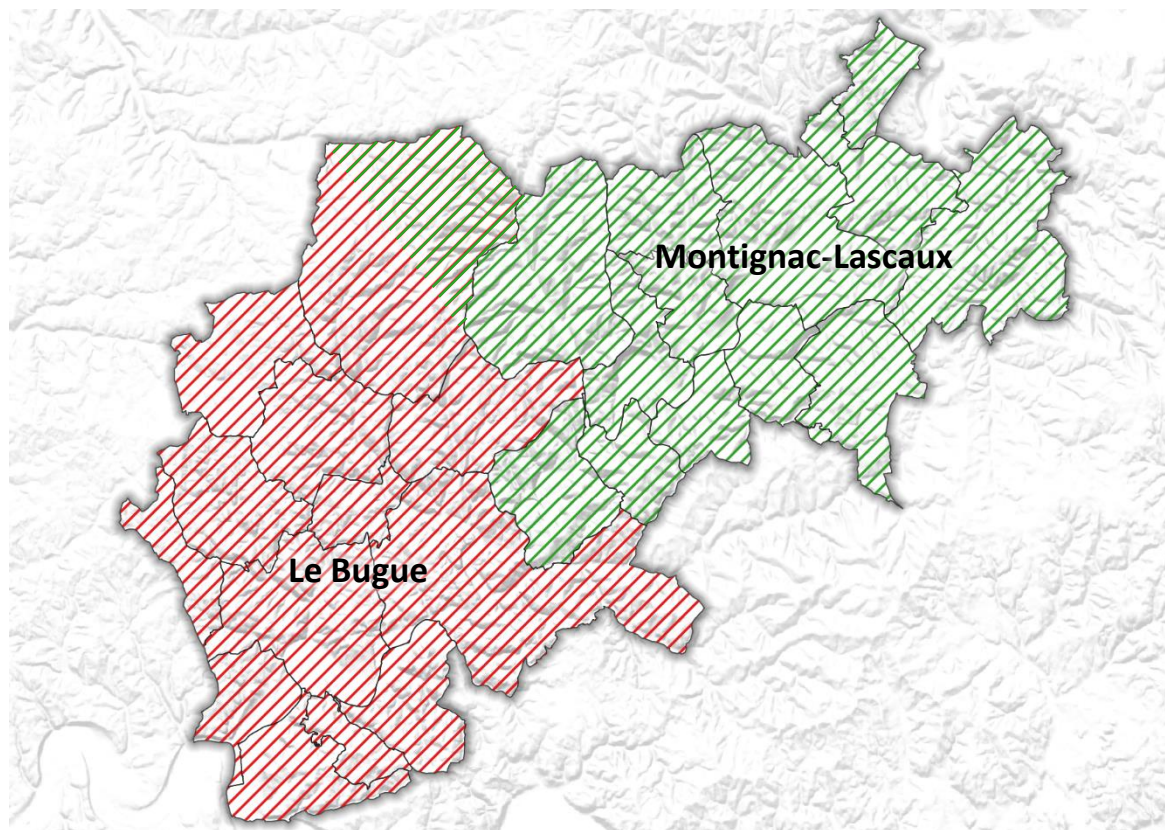
Déficit d'exploitation dans le cadre d'un marché : entre 33k € et 50k€ pour environ 8700 km par an
Avec bénévoles et véhicule à disposition : moins de 3k€/an

Déficit d'exploitation dans le cadre d'un marché : entre 24k€ et 29k€ pour environ 6200 km par an
Avec bénévoles et véhicule à disposition : moins de 2k€/an



Mesure 1 : Mettre en place un service de transport à la demande permettant d'accéder aux services des principaux pôles du territoire

Proposition d'un découpage par bassin de vie pour la mise en œuvre d'un TAD zonal



Zone 1

Les Eyzies, Saint-Avit-de-Vialard, Audrix, Saint-Chamassy, Savignac de Miremont, Fleurac, Saint-Felix-de-Reillac-et-Mortemart, Le Bugue, Mauzens-et-Miremont, Journiac, Limeuil, Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac, Campagne, Tursac



Zone 2

Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac, Sergeac, Coly-Saint-Amand, Montignac-Lascaux, Peyzac-le-Moustier, Saint-Léon-sur-Vézère, La Chapelle-Aubareil, Les Farges, Plazac, Thonac, Aubas, Fanlac, Valojoux



Mesure 1 : Mettre en place un service de transport à la demande permettant d'accéder aux services des principaux pôles du territoire

RETOURS D'EXPERIENCES



Retour d'expérience du service de TAD sur le territoire de la CC du Val d'Essonne (CCVE)

Le territoire de la CCVE

- 60 000 habitants
- 38 communes
- Un territoire périurbain avec des communes rurales

Description du service :

- Le service de transport à la demande Mobi'Val d'Essonne a été mis en place en 2009 pour assurer un transport public en complément des lignes régulières en heures creuses.
- Le service est accessible via 164 points de départ (arrêts de bus principalement) internes au territoire de la CCVE et permet de rallier 57 points d'arrivée.
- Le service est ouvert à tout public sans conditions de résidence. Il fonctionne du lundi au vendredi de 9h à 16h30 et le samedi de 9h à 18h (hors des heures pleines des lignes régulières)
- Le service fonctionne avec deux véhicules et en dézonage complet

Retour d'expérience :

- Coût du TAD : 160 000€/an
- 1300 abonnés en 2020
- 4500 voyages/an (2018)
- 90% des courses sont effectuées en groupage
- 45 000 km/an (2018)
- Point de vigilance : problématique d'accaparement du service par quelques abonnés : une dizaine de personnes effectuaient la moitié des trajets (pour un motif de santé essentiellement)
- Motifs d'utilisation du service :
 - Motif de santé (25%)
 - Motif scolaire (40%)
 - Accès depuis/vers une gare (15%)
 - autres (30%) (achats, ..)



Mesure 2 : Mettre en œuvre un service de transport d'utilité sociale pour des rendez-vous spécialisés

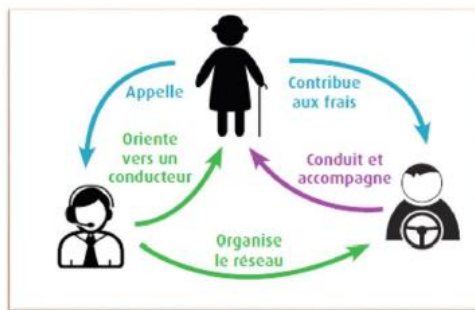
Le service de transport d'utilité sociale répondra spécifiquement aux besoins de mobilité des publics fragiles et en particulier concernant les déplacements pour un motif de santé. Le service desservira des pôles de santé locaux situés à l'intérieur du territoire mais également localisés hors CCVH (Sarlat par exemple).

Mises en œuvre possibles du service :

- Délégation du service à une association locale. Les trajets sont effectués par des bénévoles ou non.
- Délégation du service à un taxiteur local. Dans ce cas, la prestation de service sera intégrée dans le marché public réalisé pour la mise en œuvre du transport à la demande (mesure décrite ci-avant).
- Délégation du service à un service public (exemple le CIAS).
- Un accord avec la Région Nouvelle Aquitaine est nécessaire pour mettre en œuvre un service qui permet des dessertes hors du ressort territorial (en dehors de la CCVH).

Des besoins diffus

- Isolement physique
- Pas de moyens de transports,
- précarité
- **Un bénévole transporte un bénéficiaire pour l'aider à se déplacer et sera défrayé des frais engagés**
- **Un service à la personne** : aider à la mobilité mais aussi accompagner



Cerema

Le Transport d'Utilité Sociale dans le code des transports :

- **Transport d'Utilité Sociale** : «les associations peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics, collectif ou particulier, est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique» (Code des Transports articles R3133-1 à R3133-5)
- **Bénéficiaires** : résider dans une commune rurale OU dans une commune appartenant au périmètre d'une unité urbaine de moins de 12 000 habitants OU bénéficier des minimas sociaux et/ou de faibles ressources
- **Plafond de participation** pour les bénéficiaires : **0,32€/km** (arrêté du 17 octobre 2019)
- **Trajets <= 100 km**
- Le trajet peut s'effectuer « pour rejoindre un pôle d'échange multimodal situé dans le périmètre d'une unité urbaine voisine de plus de 12 000 habitants. »
- Véhicules appartenant à l'association OU mis à sa disposition à titre non lucratif



Mesure 2 : Mettre en œuvre un service de transport d'utilité sociale pour des rendez-vous spécialisés

RETOURS D'EXPERIENCES – Prestation de service délégué à un taxiteur

Service de transport social – Cdc Monts du Lyonnais

Pour qui?

- Des personnes sans aucun moyen de déplacement
 - Avec des revenus très modestes →
 - Personnes âgées (+ de 65 ans), personnes au RSA, personnes bénéficiant d'ARE, personnes en situation de handicap, invalides
 - Personnes en insertion socio-professionnelle
- **1 personne** - jusqu'à 14 879€
 - **2 pers.** - jusqu'à 21 760€
 - **3 pers.** - jusqu'à 26 170€
 - **4 pers.** - jusqu'à 30 572€
 - **5 pers.** - jusqu'à 34 993€
 - **par personne supplémentaire** ajouter 4 412€

Comment?

- Un partenariat avec les sociétés de transport locales (marché annuel)
- En collaboration avec les 32 communes de l'EPCI
- Une réservation directe par les usagers
- Un nombre de trajets limité à 10 par mois
- Un trajet à 2 € quelque soit la distance



Difficultés	<ul style="list-style-type: none"> ● Repérage des personnes bénéficiaires dans certaines communes ● Nombre de trajets limités d'où un service très peu utilisé par les personnes en insertion pro. ● Des règles strictes pour rester dans un budget acceptable pour l'EPCI
Conditions de réussite	<ul style="list-style-type: none"> ● S'appuyer sur les structures sociales de proximité, sur les élus municipaux / CCAS ● Un nombre de tickets augmentés (à 15/ mois) pour les salariés des ESAT ● Un comité d'arbitrage (4 élus) à l'échelle de la CCMDL pour gérer les cas spécifiques



Mesure 2 : Mettre en œuvre un service de transport d'utilité sociale pour des rendez-vous spécialisés

RETOURS D'EXPERIENCES – Service porté par une association et via des bénévoles

T'Solid'R



- **CdC du Thouarsais** : 24 communes et 36 000 habitants
- **Porteur**: Centre Socio-Culturel du Thouarsais (mis à part le paiement qui se fait en direct)
- **Principe** : un bénévole donne un peu de son temps pour transporter des personnes qui ne peuvent pas se déplacer de manière temporaire ou permanente. Service sous **conditions de ressources** (plafond fixé à 20 250€ pour une personne seule et 29 615€ pour un ménage de 2 personnes)
- **Participation au frais** : 0,35€/km
- **Retours d'expériences** :
 - 50 bénévoles 272 inscrits et 159 utilisateurs en 2020
 - Motifs principaux des déplacements : rendez-vous médicaux et les courses

	2018	2019	2020
Nombre de trajets	418	869	1170
Moyenne des trajets par mois	35	72	98
Nombre de km	10 236 km	27 671 km	34 698 km
Moyenne de distance par trajet	25 km	31 km	30 km

Transport solidaire CdC Bruyères Vallons des Vosges



Communauté de Communes
BRUYÈRES, VALLONS DES VOSGES

- **CdC Vallons des Vosges** : 34 communes, 16 000 habitants
- **Porteur** : Association Solidarité Transport
- **Principe** : service de transport individuel à la demande porté par des bénévoles
- **Participation aux frais** : 0,40€/km
- **Retour d'expérience** :
 - 119 adhérents et 20 chauffeurs en 2020
 - 17 908 km ont été parcourus en 2019 par les 20 chauffeurs, ce qui représente 682 déplacements, souvent d'ordre médical



Mesure 3 : Animer ces services et communiquer auprès du grand public

La communication est un élément essentiel pour permettre une appropriation du service par la population, en particulier lors du lancement. Cette communication doit être claire sur les publics éligibles et non éligibles, sur les possibilités de dessertes, les jours de fonctionnement, ... afin d'éviter toute incompréhension. Cette communication doit être plurielle et utiliser tous les canaux disponibles, qu'ils soient numériques (site CCVH, page FB, ...) ou « papier » (flyer dans les mairies, affiches, ...). Ci-dessous et ci-après des exemples de communication de service de Tad sur d'autres territoires sont présentés :

Exemple de communication d'un dispositif TAD (ouvert à tous) – CC des Causses à l'Aubrac

Transport A la Demande

Complète l'offre ferroviaire et routière liO : connections vers des gares et des points d'arrêts routiers.

Permet les déplacements de proximité : démarches administratives, Maisons France Services, marchés et zones commerciales, services médicaux, équipements culturels et sportifs, centres aérés et de loisirs, festivals, ...

Service attractif : simple et économique

Qui peut utiliser le service ?

Tous les habitants de l'Occitanie peuvent utiliser le TAD pour répondre à leurs besoins de déplacements de proximité.



Comment ça marche ?

- 1) La veille du départ : je réserve mon trajet par téléphone
- 2) Le jour du départ : je suis prêt à partir à l'heure indiquée par mon transporteur
- 3) Je règle mon trajet : 2€ l'aller ou 4€ l'aller-retour



Nouveaux trajets à partir du 19 octobre 2020

- 1 Je réserve mon voyage la veille par téléphone
- 2 A l'heure du départ, je suis prêt(e) à partir
- 3 Je me laisse conduire jusqu'à ma destination en toute sécurité.

2 € Aller simple
4 € Aller-Retour

Occitanie CC des Causses à l'Aubrac

Vous habitez à :	Vous vous rendez à :	Jours :	Horaire d'arrivée :	Horaire de retour :	Réserver auprès de :
Sévérac le Château	Hôpital Fenaille à Sévérac d'Aveyron	Mercredi	14h30	17h00	Mme Bernat 06 98 75 87 65
	Laissac	Mardi	9h30	11h30	
	Saint Geniez d'Olt	Samedi	9h00	11h30	



Mesure 3 : Animer ces services et communiquer auprès du grand public

Exemple de communication d'un dispositif TAD (usage sous condition de critères) - CC du Pays de Saint Gilles Croix de Vie



TRANSPORT À LA DEMANDE

Comment se passe un transport ?

- Au jour et à l'heure convenus lors de la réservation, un véhicule vient vous chercher à votre domicile pour vous emmener à votre lieu de destination.
- Le trajet retour se fait dans les mêmes conditions.

Comment cela fonctionne-t-il ?

Pour effectuer un trajet, rien de plus simple :

- Avant toute 1^{ère} utilisation, inscrivez-vous auprès de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie en présentant les justificatifs relatifs à votre situation.
- La Communauté de Communes et le CCAS de la mairie de résidence instruisent le dossier. Une carte nominative mentionnant un numéro d'adhérent vous est délivrée.
- Il vous suffit ensuite de réserver votre transport, directement auprès des taxis agréés 48h avant votre trajet (coordonnées communiquées lors de l'adhésion au service).

LES PRINCIPES À RESPECTER :

- Ce service ne peut pas être utilisé :
 - pour des déplacements hors motifs fixés par la Communauté de Communes,
 - pour des déplacements pris en charge par la sécurité sociale,
 - par les enfants de moins de 16 ans non accompagnés par une personne majeure.
- La présentation de la carte d'adhérent et des justificatifs de déplacement sont nécessaires à chaque trajet.
- Attention, les bénéficiaires du service sont limités à 52 trajets maximum par an par personne.

OÙ S'INSCRIRE ?

Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie
 ZAE du Soleil Levant
 CS 63669 – Givrand
 85806 SAINT GILLES CROIX DE VIE

Tel : 02 51 55 55 55 – Fax : 02 51 54 24 46

Courriel : tad@payssaintgilles.fr

En téléchargeant
 le formulaire d'inscription
www.payssaintgilles.fr



TRANSPORT À LA DEMANDE
du Pays de Saint Gilles Croix de Vie

MODE D'EMPLOI

NOUVEAU
TEL. 02 51 55 55 55

PAYS DE SAINT GILLES CROIX DE VIE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

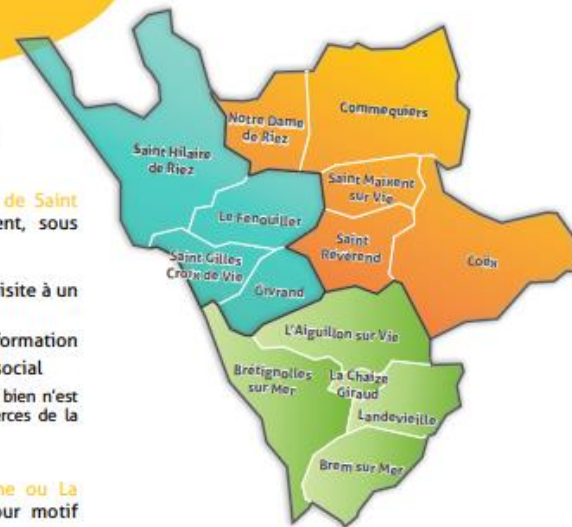


Les destinations

- Sur les 14 communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie uniquement, sous certaines conditions :

- Rendez-vous médical ou visite à un proche médicalisé
- Entretien d'embauche ou formation
- Rendez-vous à caractère social
- Achats (hors commune si le bien n'est pas existant dans les commerces de la commune de domiciliation)

- À Challans, Les Sables d'Olonne ou La Roche sur Yon uniquement pour motif médical.



Un service POUR QUI ?

Les habitants du Pays de Saint Gilles Croix de Vie. Pour en bénéficier, il faut répondre aux critères suivants :

Critères obligatoires :

→ Conditions de ressources

Critères supplémentaires (au moins un) :

- Sans véhicule motorisé ou sans permis
- Personne à mobilité réduite
- Bénéficiaire du RSA
- Demandeur d'emploi
- Intérimaire
- Âgé de + de 70 ans
- Bénéficiaire de l'ADPA
- Famille monoparentale



Les HORAIRES

- Les trajets sont assurés du lundi au samedi de 7h à 19h (hors jours fériés).
- La réservation d'un trajet peut s'effectuer du lundi au vendredi de 8h30 à 17h30 (48h avant le trajet, hors jours fériés).
- Le transporteur pourra modifier le trajet et l'horaire au vu d'un regroupement possible d'usagers.



Les PRIX

- Le prix d'un trajet (aller simple ou retour) est défini selon le nombre de kilomètre parcouru :

- Trajet < à 20 km : 2,10 €
- Trajet de 21 à 50 km : 3,70 €
- Trajet > à 50 km : 5,30 €



Enjeux et objectifs de l'action :

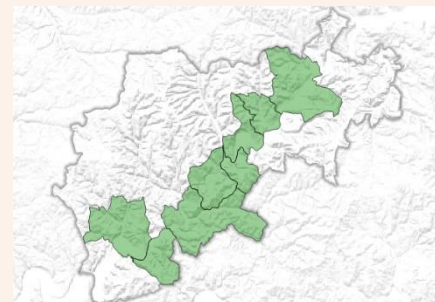




Deux lignes estivales ont été mises en place en 2021 et 2022 :





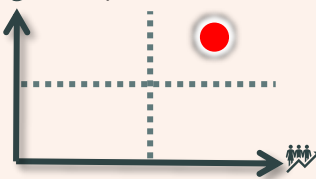
- **La ligne 13** au départ et à l'arrivée de Sarlat qui permet de desservir les Eyzies
- **La ligne 15** entre Montignac-Lascaux et Le Bugue et dessert Campagne, Les Eyzies, Tursac, Peyzac-le-Moustier, St-Léon-sur-Vézère, Thonac

Cette expérimentation portée par la région, débutée dans un contexte de crise sanitaire et donc difficilement évaluable en l'état, permet d'offrir une solution alternative à la voiture individuelle pour se rendre aux lieux touristiques du territoire et à proximité lors des pics de fréquentation, à savoir la période estivale. L'enjeu est de pouvoir pérenniser ce service, et également d'évaluer l'opportunité de l'annualiser. Ces lignes permettent en effet une desserte locale fine du territoire tout en connectant Sarlat, principale polarité externe en terme de liaison pendulaire.

Echelle de pertinence :



 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Porter la pérennisation voire l'annualisation des lignes de bus estivales • Mesure 2 : Communiquer sur les lignes de bus régulières et estivales 	<ul style="list-style-type: none"> • Communication : 0,01 ETP. Communication plus poussée avant et pendant la période estivale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : moyen terme • Mesure 2 : court terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • Région Nouvelle Aquitaine 	<ul style="list-style-type: none"> • CCVH • NAM • Office de Tourisme • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la fréquentation des lignes régionales (régulières et estivales) 	€ Porté par CCVH 



Mesure 1 : Porter la pérennisation voire l'annualisation des lignes de bus estivales

2 lignes estivales ont été mises en place entre 2021 et 2022 sur le territoire de la CCVH par la Région Nouvelle Aquitaine :

- **La ligne 13** : 6 rotations par jour du lundi au dimanche avec un véhicule de 22 places au départ et à l'arrivée de Sarlat, qui permet la desserte de sites touristiques et la commune des Eyzies. 495 voyages ont été réalisés durant l'été 2021.
- **La ligne 15** : 4 allers-retours par jour du lundi au dimanche avec un véhicule de 33 places entre Montignac-Lascaux et Le Bugue et dessert Campagne, Les Eyzies, Tursac, Peyzac-le-Moustier, St-Léon-sur-Vézère, Thonac et Montignac-Lascaux. 455 voyages ont été réalisés durant l'été 2021.
- Une **tarification** à 3,60 € l'aller-retour.

L'annualisation de ces lignes, avec quelques ajustements, peut représenter un enjeu important pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens des habitants du territoire. La ligne 13 permet en effet la desserte de Sarlat, un pôle attractif important en terme d'emplois et de services pour le territoire de la CCVH. La ligne 15 quant à elle permet une desserte locale des communes situées le long de la Vézère et connecte les deux pôles principaux, à savoir Montignac et Le Bugue. La création de nouveaux arrêts en lien avec la desserte de lieux d'hébergement touristiques capacitaires (Campings, village vacances...) sur l'itinéraire de la ligne seront à étudier à condition de ne pas dégrader sa vitesse commerciale.

L'annualisation de ces lignes, qui sont portées actuellement par la région, renvoi un enjeu financier important.

A titre d'exemple, annualiser la ligne 15 en gardant la même offre soit 4 A/R par jour du lundi au dimanche et toute l'année, **couterait environ 400k€/an.**

Un coût qui ne pourrait être exclusivement porté par la Région. La CCVH en tant qu'AOM locale devra apporter son soutien au travers de ressources fiscales :

- Via le Versement Mobilité, évalué aujourd'hui sur le territoire entre 170K€ et 250K€. Pour rappel, la levée de cette fiscalité est possible seulement si le territoire porte une ligne de transport régulière.
- Directement via le budget général de la collectivité.





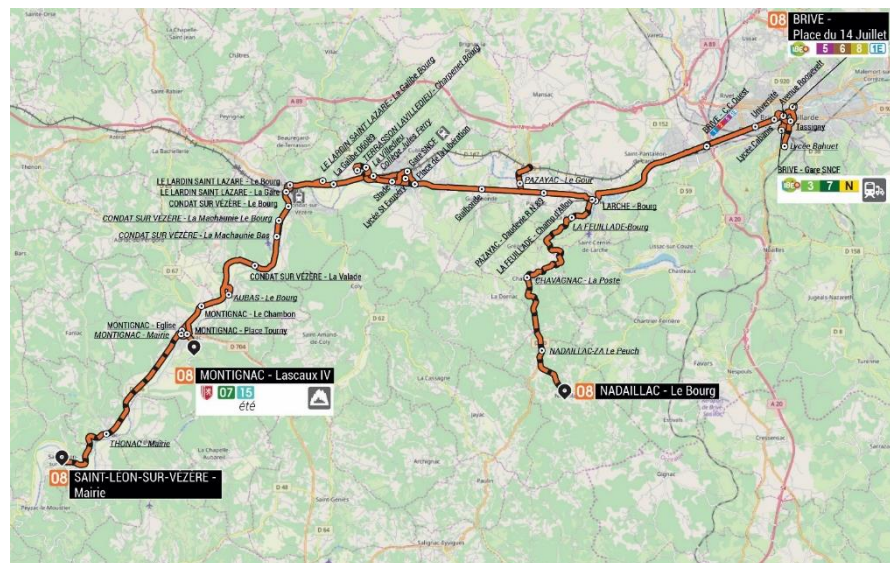
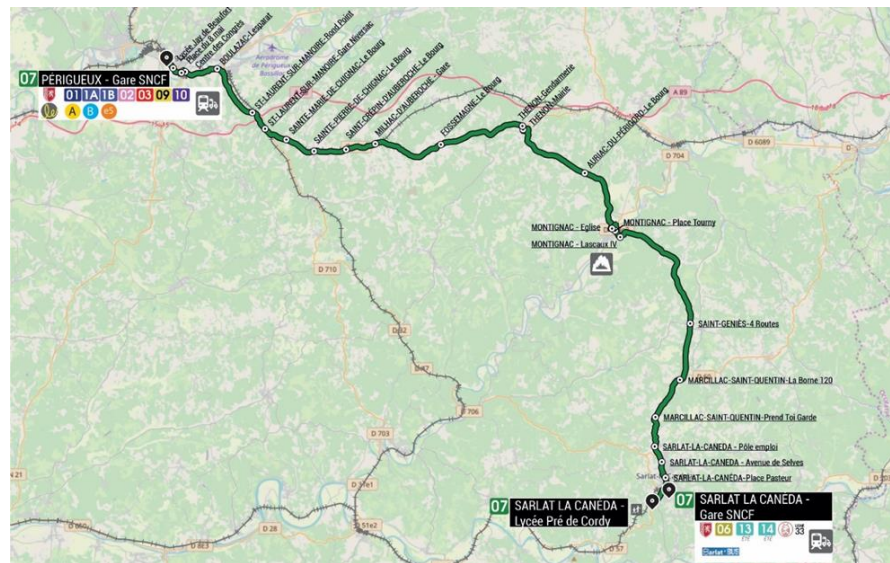
Mesure 2 : Communiquer sur les lignes de bus régulières et estivales

Le territoire de la CCVH est traversé par 2 lignes régulières d'autocars régionaux à vocation scolaire. En effet, la part des scolaires sur ces 2 lignes est de l'ordre de 85%.

Même si ces lignes peuvent représenter une solution de mobilité pour les personnes non motorisées pour se rendre dans les polarités situées à proximité (Sarlatt, Périgueux, Brive), leur temps de parcours et leur niveau d'offre actuels ne permet pas d'envisager ces offres comme des solutions pertinentes et efficaces pour un usage quotidien.

Les lignes autocars régionaux :

- **Ligne 7 Sarlatt-la-Canéda – Périgueux** qui dessert la commune de Montignac-Lascaux et permet des correspondances en gare :
 - 5 allers-retours / 1^{er} départ : 6h20 et dernier retour : 19h43 (en semaine, hors période de vacances scolaires)
 - 10 500 voyages ont été réalisés en 2019
- **Ligne 8 Montignac-Lascaux – Brive-la-Gaillarde** qui dessert les communes :
 - Aubas : 3 allers-retours / 1^{er} départ : 6h34 et dernier retour : 20h23
 - Montignac-Lascaux : 5 aller-retour / 1^{er} départ : 6h15 et dernier retour : 20h26
 - Thonac : 1 aller-retour / 1^{er} départ : 7h20 et dernier retour : 17h57
 - St-Leon-sur-Vézère : 1 aller-retour / 1^{er} départ : 7h15 et dernier retour : 18h02
 - 13 000 voyages ont été réalisés en 2019



**AXE B
MOBILITES ACTIVES**

B1

Réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable communautaire

B2

Apaiser les centres bourg

B3

Favoriser la pratique des modes actifs par l'apprentissage

B4

Consolider et développer les services actuels



Enjeux et objectifs de l'action :





La démocratisation des VAE permet d'envisager une politique de report modal axée sur la pratique du vélo y compris dans les milieux ruraux tel que celui de l'intercommunalité, avec des portées de déplacements jusqu'à 10km pour une grande majorité de la population.





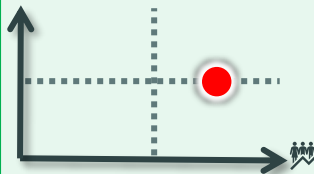
Le schéma cyclable intercommunal vise à identifier les priorités, les besoins du territoire et permet de développer des itinéraires cyclables continus et sécurisés. Il ambitionne de programmer et planifier la réalisation des infrastructures cyclables d'intérêt communautaire tant sur le plan de la voirie (bandes, pistes, voies vertes ...), que sur le stationnement et le jalonnement des itinéraires.

Les enjeux inhérents au territoire sont de pouvoir relier l'actuel et future voie verte le long de la Vézère, véritable colonne vertébrale pour la pratique des modes actifs, aux différentes polarités du territoire et en ayant une attention particulière concernant la desserte des collèges et des gares.

Echelle de pertinence :



 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Réaliser la vélo route voie verte • Mesure 2 : Aménager des itinéraires cyclables en connexion avec la véloRoute voie verte existante et en projet • Mesure 3 : Mettre en place des aménagements cyclables sécurisés autour des principales polarités du territoire (centres bourgs, gares, établissements scolaires) • Mesure 4 : Intégrer l'usage du vélo dans les aménagements des bourgs • Mesure 5 : Développer des services pour les vélos dans et autour des principales polarités (stationnement, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Etude (schéma) : 25-30K€ • Etude MOE : 6 à 10% du cout de l'aménagement • Mise en œuvre : dépend du type d'aménagement (entre 300€ et 500€ mètre linéaire pour la création d'une voie verte) • Prévoir 0,5 ETP pour le suivi et la mise en œuvre du schéma 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboration du schéma : court terme • Mise en œuvre : moyen terme/long terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • Elaboration du schéma : CCVH • Mise en œuvre : CCVH, gestionnaires de voirie (communes, département) 	<ul style="list-style-type: none"> • CCVH, Communes, Département, Région, Etat, Europe (appels à projet) 	<ul style="list-style-type: none"> • Comptages cyclistes après la réalisation d'aménagements • Linéaire d'aménagements cyclables réalisés (en dissociant site propre, site partagé) 	<p>€ Porté par CCVH</p> 



Mesures 1 : Réaliser la véloroute voie verte

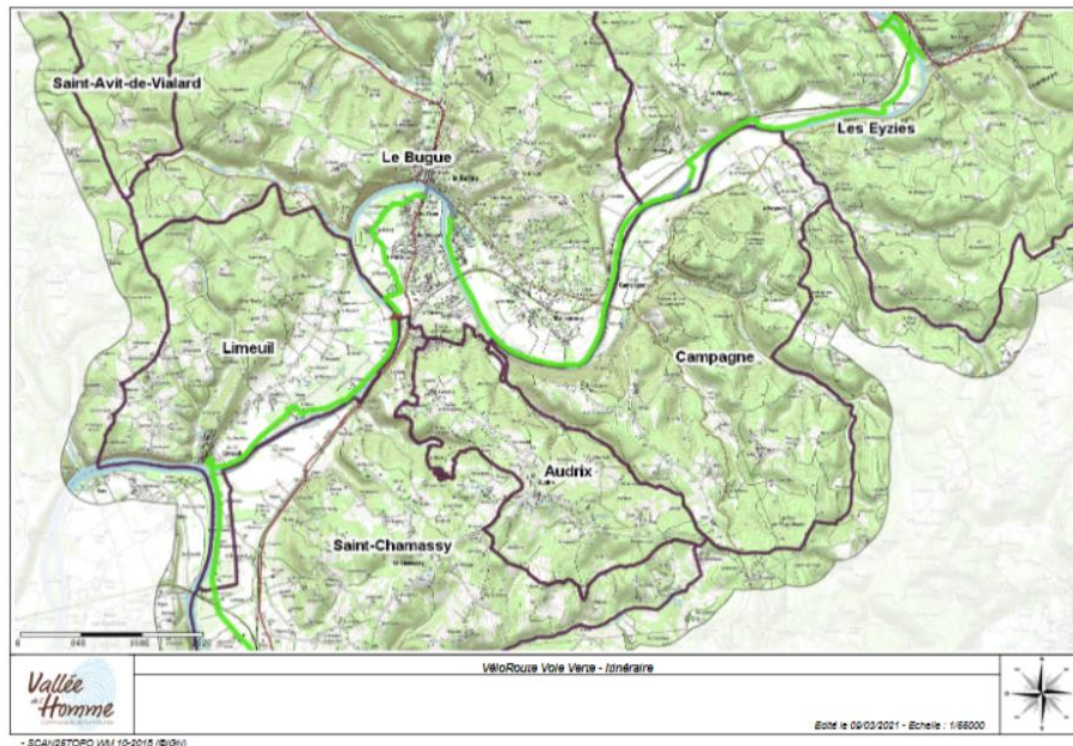
La VRVV est inscrite au schéma régional Nouvelle-Aquitaine et au plan départemental vélo.

Le projet ambitionne de relier le nord et le sud de la vallée (50km), de Limeuil à Aubas, et rejoindre les autres Vélo Routes Voies Vertes nationales situées aux deux extrémités :

- Au nord, elle sera reliée à la Flow Vélo qui est un itinéraire traversant la Dordogne et allant jusqu'en Charente maritime.
- Au sud, l'itinéraire rejoint, à Saint Chamassy, le projet de Vélo Route Voie Verte, V91, qui longe la vallée de la Dordogne et permet de rejoindre le Lot et la Gironde. Cet itinéraire est en partie réalisé.

L'itinéraire sera partiellement ouvert pour la saison estivale de 2023 (Les Eyzies - Le Bugue). L'ouverture complète est prévue pour l'automne 2023.

Le budget total du projet est estimé à 10 M d'€.



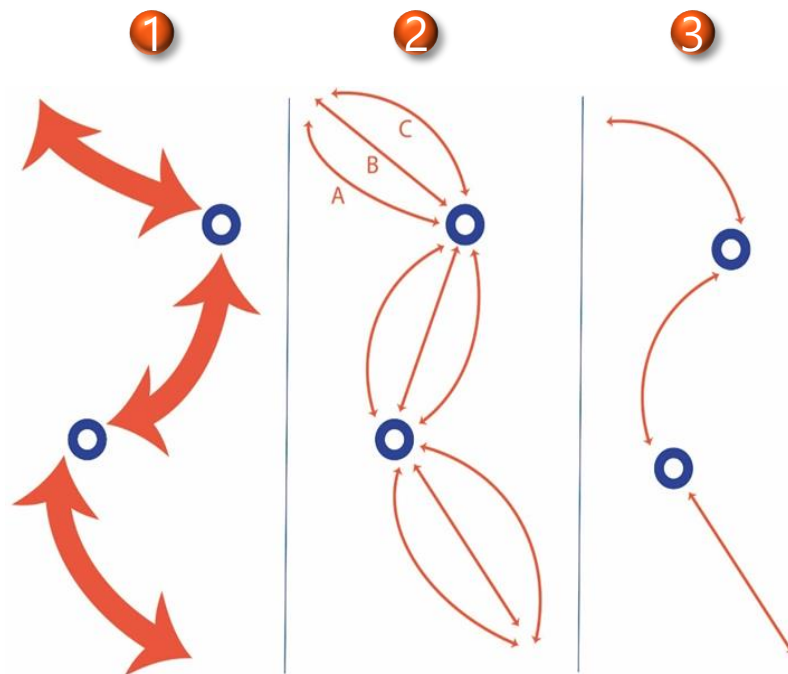


Mesures 2, 3 et 5 (intégrées dans le cadre du schéma directeur)

Les grandes étapes d'un schéma directeur cyclable :

- Réaliser un diagnostic de cyclabilité du territoire et définir les orientations (schéma de principe)
- Décliner et prioriser les itinéraires et identifier les types d'aménagements et les coûts associés
- Définir une programmation pluriannuelle des investissements
- *Etudier de manière pré-opérationnelles les aménagements à réaliser à court terme (option)*
- *Définir une charte des aménagements cyclables à destination des gestionnaires de voirie (option)*
- Dimensionner le besoin en stationnement vélo
- Identifier des actions complémentaires à mettre en œuvre
- *Réaliser un plan de communication (option)*

Méthodologie globale d'un schéma directeur cyclable

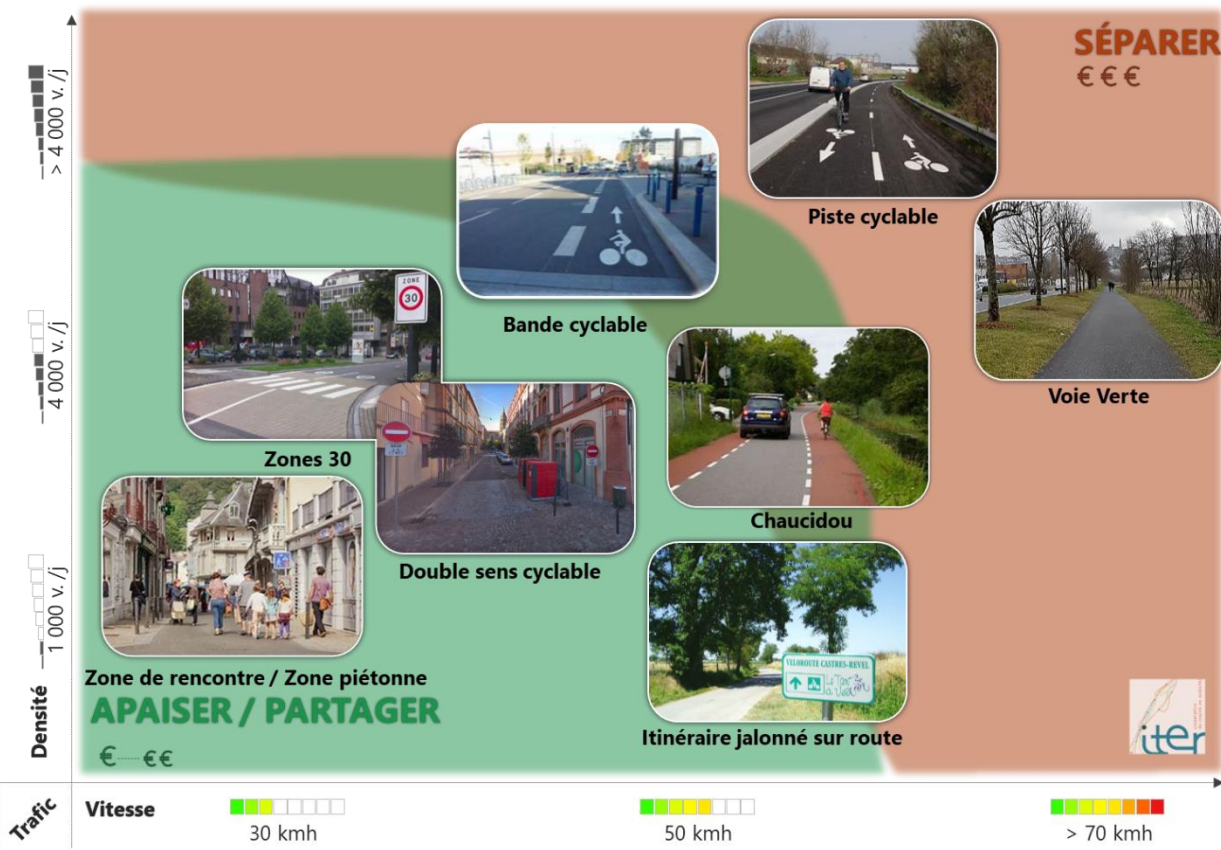


- 1) Identification et priorisation des principaux enjeux de desserte (schéma de principe)
- 2) Déclinaison en scénarii d'itinéraires
- 3) Choix d'un itinéraire, définition des typologies d'aménagements et la programmation d'aménagement



Mesures 2, 3 et 5 (intégrées dans le cadre du schéma directeur)

Caractérisation des aménagements projetés en fonction de la circulation automobile



Rappel réglementaire :

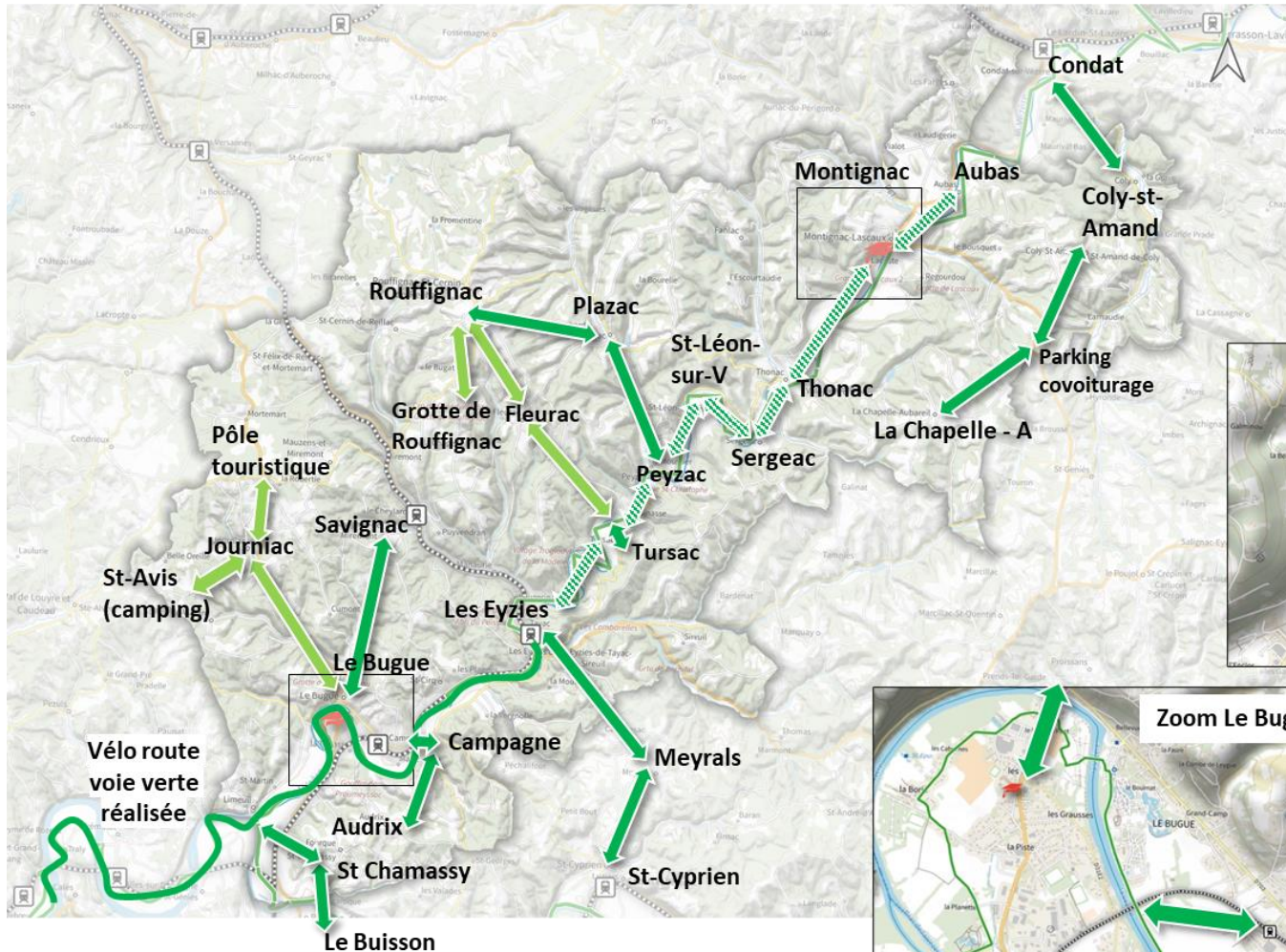
« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. » (Article L228-2 du code de l'environnement)




« A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalué, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière.. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière (Article L228-3 du code de l'environnement)



Grandes orientations du Schéma directeur cyclable : restitution du travail de concertation du 5 mai 2021

Cette cartographie restitue un travail de concertation mené auprès de la société civile dans le cadre des ateliers réalisés dans le cadre de cette étude PDMS. Elle représente une première version du schéma d'intention, qui sera à requestionner dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur cyclable.



-  Mobilité quotidienne
-  Mobilité quotidienne : itinéraire de la futur voie verte
-  Mobilité touristique / De loisir





Mesure 4 : Intégrer l'usage du vélo dans les aménagements des bourgs

Rappel réglementaire : L'article 20 de la Loi LAURE, codifié à l'article L.228-2 du Code de l'environnement, fonde l'obligation des collectivités à prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie. La LAURE n'oblige pas les élus à faire une politique cyclable, mais elle les oblige à prévoir des aménagements cyclables lorsqu'ils décident d'engager des travaux de voirie.

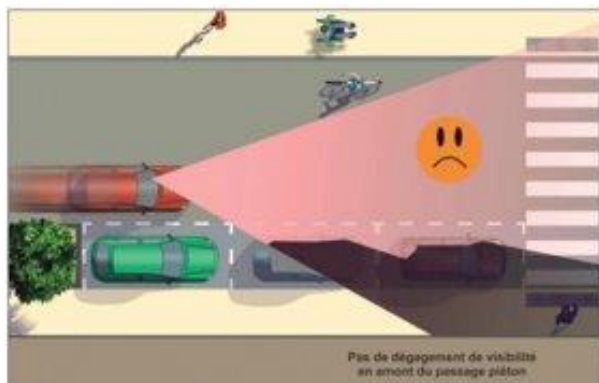
Ci-dessous, voici un exemple d'action à mener dans le cadre de mesures d'intégration de l'usage du vélo : Zoom sur l'Obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons

"Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel" Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière.

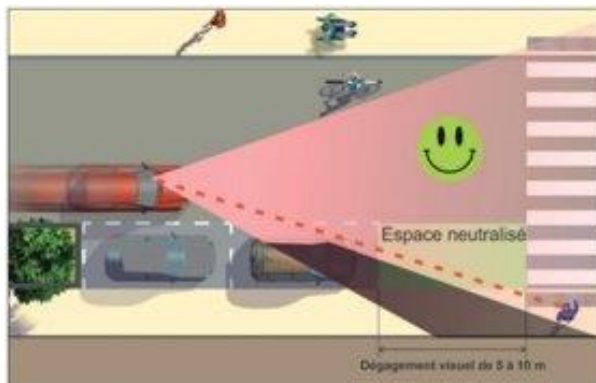
Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le **31 décembre 2026**.

Cette obligation de retirer les masques de visibilité en amont des passages piétons offre une **opportunité pour reconquérir ces espaces** et pour déployer du stationnement pour les vélos.

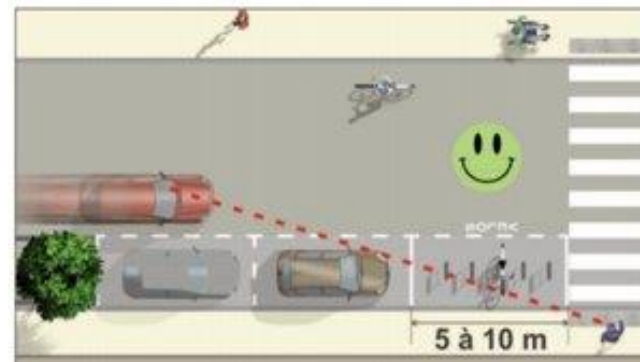
Masque de visibilité important
Danger pour les piétons qui traversent



Suppression du masque de visibilité



Piétons visibles par les automobilistes
Création de places de stationnement pour vélos





Mesure 5 : Développer des services pour les vélos dans et autour des principales polarités (stationnement, ...)

Le développement de la pratique du vélo sur le territoire passe avant tout par la sécurisation via la mise en œuvre d'aménagements. Néanmoins, à l'instar de la voiture, tout un « écosystème » est aussi à penser pour faciliter et encourager la pratique quotidienne du vélo : stationnement, jalonnement, entretien, incitations financières, ...

La CCVH a déjà mis en place plusieurs services (location de vélo longue durée, aide à l'achat, vélo en libre-service). L'enjeu est de maintenir et conforter ces services existants et de venir les compléter. Ces actions à mener pourront être réfléchis dans le cadre d'un schéma directeur cyclable.

Les leviers d'action d'une politique cyclable

Priorité 3-
ENCOURAGER



L'incitation financière

Pour encourager la « démotorisation »



L'urbanisme

Pour intégrer le vélo dans les projets urbains

Priorité 2-
LEGITIMER



Le contrôle

Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes



L'entretien

Pour maintenir la qualité



Les services

Pour compléter l'écosystème.



La communication

Pour donner l'exemple et montrer l'ambition.

Priorité 1-
EQUIPER
AMENAGER



La réglementation

Pour créer de nouvelles possibilités de parcours



Les aménagements

Pour sécuriser les déplacements à vélo.



Le jalonnement

Pour proposer des itinéraires plus sûrs.



Le stationnement

Pour faciliter l'usage du vélo.

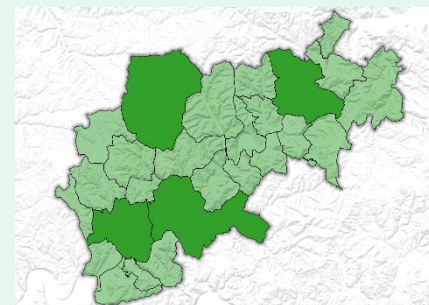




Enjeux et objectifs de l'action :





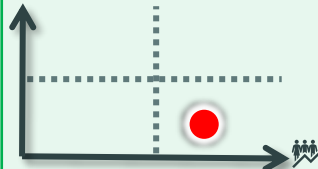


Pacifier l'espace public et permettre une pratique sécurisée des modes actifs (marche, vélo) dans les centres-bourgs (en particulier les cœurs de bourg de Montignac, Le Bugue, Les Eyzies et Rouffignac) en réduisant la place de la voiture et en augmentant la place dédiée au vélo et à la marche.

Echelle de pertinence :



 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Réaliser des plans de circulation favorables aux modes actifs et aménager des zones de rencontre • Mesure 2 : Développer des parkings relais et des aménagements de voies modes actifs pour relier les centres bourgs • Mesure 3 : Apaiser les accès aux établissements scolaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'une étude de circulation à l'échelle d'un bourg = 10 à 15K € • Aménagement globale d'une zone de rencontre (avec reprise de la chaussée) = entre 100 et 200€/m2 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Moyen terme • Mesure 2 : Long terme • Mesure 3 : Moyen/Long terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Département (accès aux collèges) 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi du trafic routier et vélo en centre-bourg (mise en place de compteurs) 	<p>€ Porté par CCVH</p> 



Mesure 1 : Réaliser des plans de circulation favorables aux modes actifs et aménager des zones de rencontre

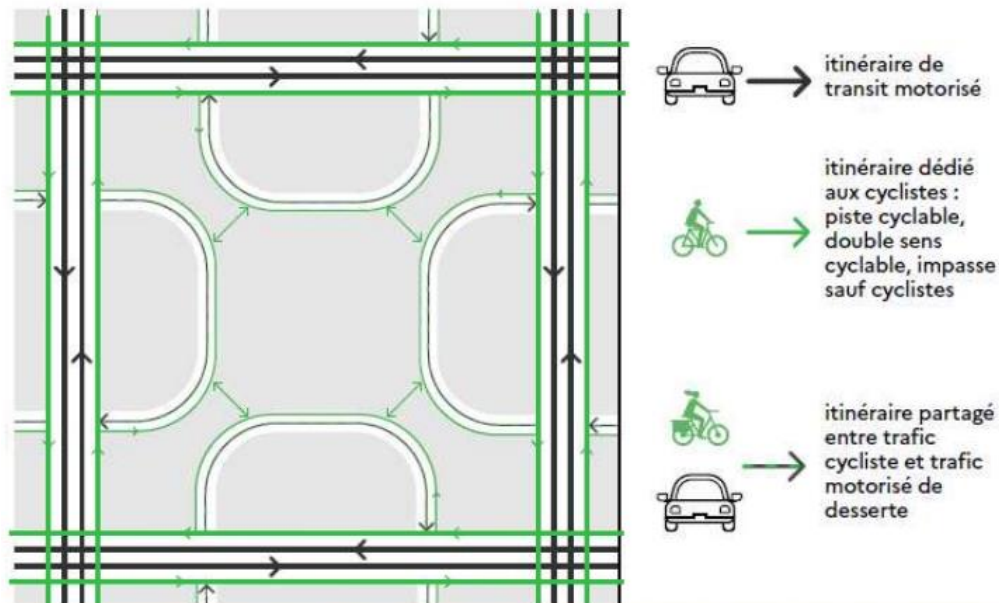
Le plan de circulation est un outil qui permet **d'apaiser et pacifier un centre-bourg** en favorisant un meilleur partage de l'espace public. Réaliser un plan de circulation renvoie à définir une **hiérarchisation multimodale de la voirie**.

Un plan de circulation se réalise en 3 étapes :

- 1) **Observer, qualifier et quantifier les flux**
- 2) **Hiérarchiser** : définir le rôle de chaque axe
- 3) **Apaiser** : permettre un meilleur partage de l'espace public (abaissement des vitesses, ...)

Coût estimatif d'une étude de plan de circulation à l'échelle d'un bourg-centre (Le Bugue par exemple) : 15k-20k €

Réaliser un plan de circulation favorable aux modes actifs



Cerema, 2021

Zoom sur le double sens cyclable cycliste : une obligation pour les zones de rencontres et les zones 30 en sens unique : « *Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.* » (Article R110-2, code de la route)

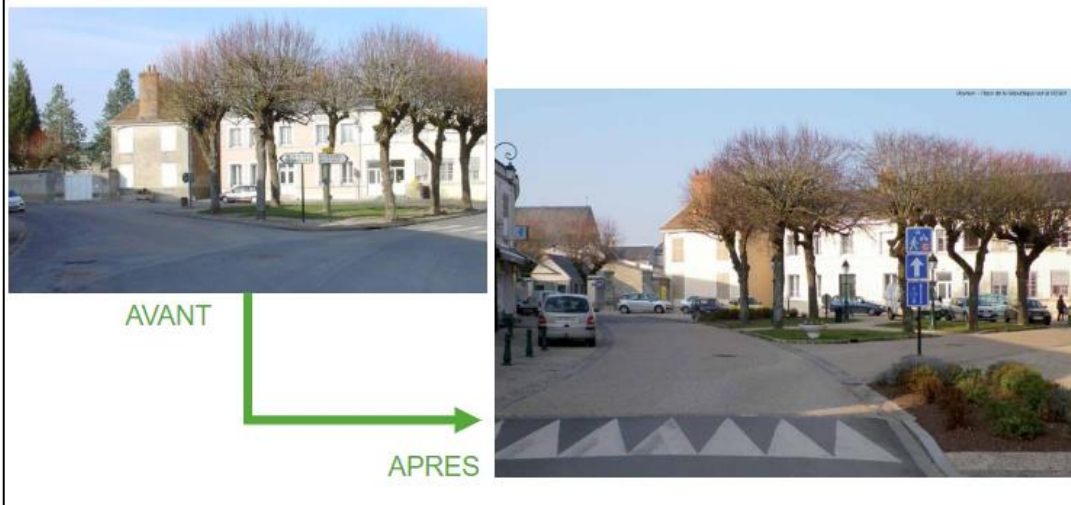




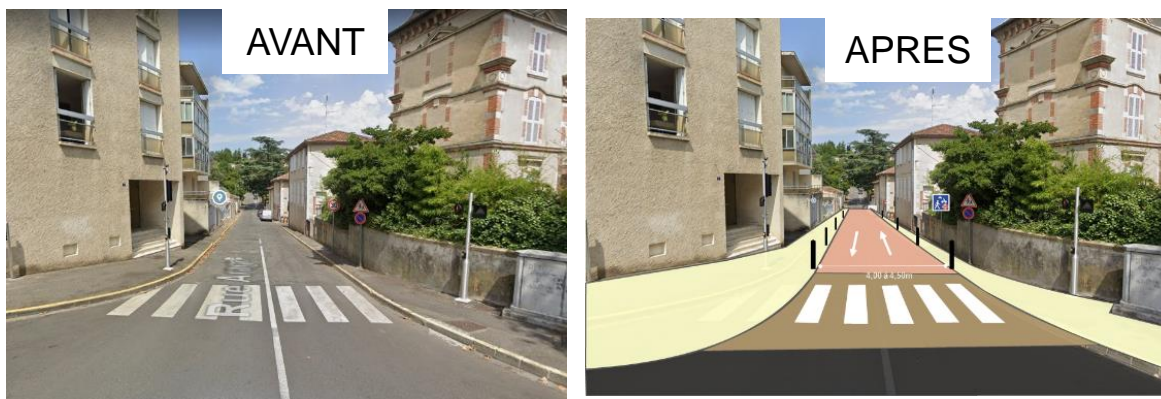
Mesure 1 : Réaliser des plans de circulation favorables aux modes actifs et aménager des zones de rencontre

Exemple d'aménagement de zones de rencontre

Exemple d'aménagement de zone de rencontre dans un bourg



D'après l'article R110-2 du code de la route, **une zone de rencontre** se définit comme une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable »



Proposition d'aménagement en zone de rencontre d'une rue de 160m à Auch.

Prix estimatif : 150k€.

Iter, 2020

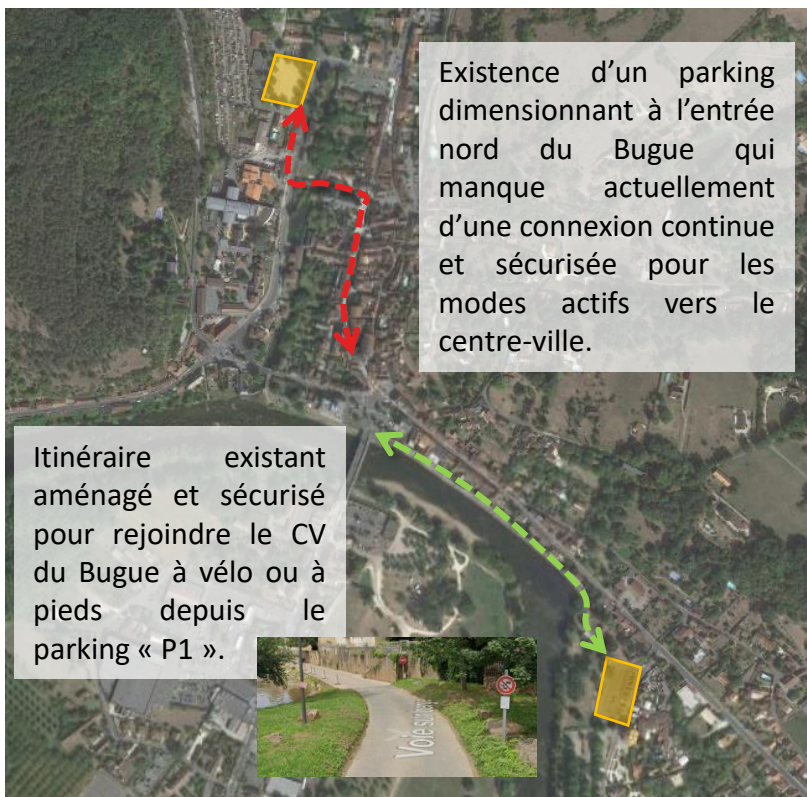


Mesure 2 : Développer des parkings relais et des aménagements de voies modes actifs pour relier les centres bourgs

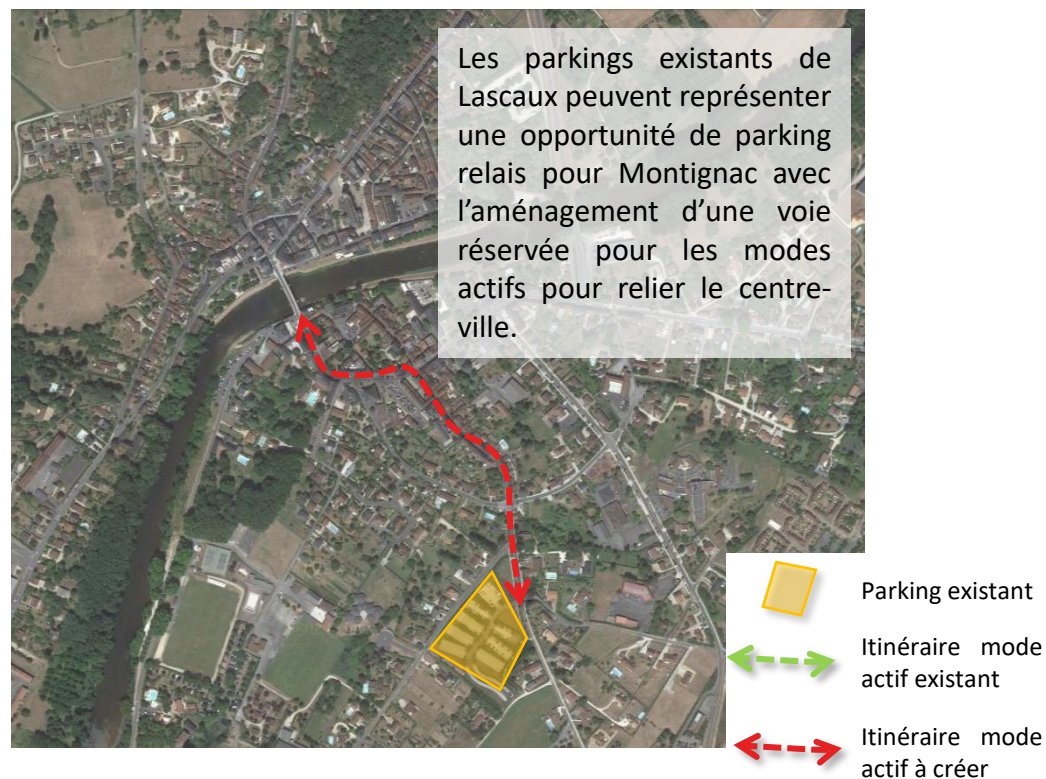
La création de « parkings relais » en extérieurs des centres permet d'apaiser la circulation dans les centres bourgs. Ces parkings doivent cependant être connectés au centre par des cheminements piétons et vélos confortables, continus, directs et jalonnés.

Ci-dessous des exemples d'aménagements possibles de liaisons douces permettant de connecter le centre-ville à des parkings existants sur les communes du Bugue et de Montignac-Lascaux.

Le Bugue



Montignac-Lascaux





Mesure 3 : Apaiser les accès aux établissements scolaires

L'apaisement des centres bourgs passe également par la mise en place de rues scolaires. Les établissements scolaires génèrent en effet de nombreux flux aux heures de pointe. Des déplacements très souvent réalisés en voiture sur le territoire. Ainsi, la mise en place de mesures aux abords des écoles d'apaisement de la circulation permet aux enfants d'arriver en sécurité à l'école et promeut l'usage des modes actifs.

L'exemple des rues scolaires

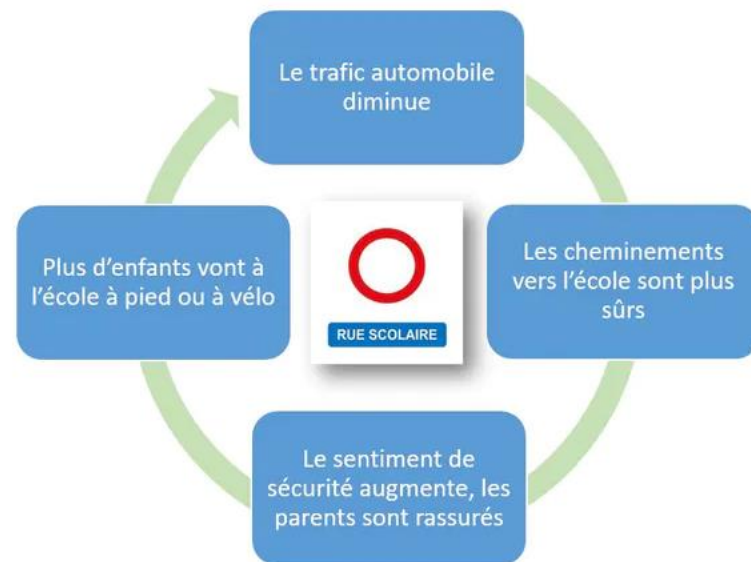


Le concept d'une rue scolaire est de **piétonniser temporairement les voies des écoles aux heures d'ouverture et de fermeture des classes** afin de la sécuriser et d'inciter à la pratique des modes actifs.

Exemple de méthode déployée pour la mise en place d'une expérimentation de rue scolaire :

- 1) Présentation du concept de rue scolaire au conseil d'école
- 2) Diffusion d'une enquête mobilité
- 3) Communication partagée
- 4) Mise en place de barrières amovibles (arrêté municipal)
- 5) Désignation d'un référent barrière
- 6) Une présence physique de la PM les premiers jours
- 7) Evaluation de l'expérimentation

Notion de coût : environ 5 000€ pour une période test de 6 semaines (création de panneaux + supports de communication)



Exemple de rue scolaire sur la commune de Braine-le-Comte



Enjeux et objectifs de l'action :









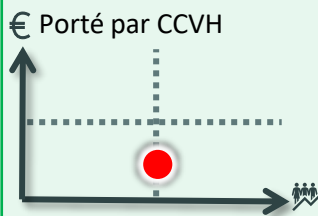
Souvent oubliée des politiques de déplacement, la mobilité scolaire se doit d'être intégrée dans la réflexion actuelle de démotorisation et de développement des modes alternatifs, et en particulier les modes actifs.

L'objectif pour le territoire est de sécuriser la pratique du vélo par l'apprentissage et l'expérimentation, en direction d'un public d'enfants mais également en direction des adultes. Cet apprentissage du vélo peut se traduire via des expérimentations de type ateliers de remise en selle, pédibus/vélobus, etc...

Echelle de pertinence :



 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Mener des expérimentations de pédibus/vélobus dans les communes centres (Montignac-Lascaux, Le Bugue, Rouffignac) • Mesure 2 : Mettre en place des dispositifs pour (ré)apprendre à faire du vélo (à destination des enfants et des adultes) • Mesure 3 : Promouvoir le matériel de sécurité pour le cycliste • Mesure 4 : Mettre en place des évènements de promotion à la pratique 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 0,2 ETP pour la programmation, l'animation et le suivi (temps à mutualiser avec le suivi et la mise en œuvre du schéma) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Moyen terme • Mesures 2, 3 et 4 : Court terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • Communes ou CCVH 	<ul style="list-style-type: none"> • Etablissements scolaires, Région et Département • Programmes CEE : MOBY, Générations Vélos, SRAV 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'élèves utilisant les pédibus ou vélobus • Nombre de personnes ayant participées à des animations de (ré)apprentissage à l'utilisation du vélo 	<p>€ Porté par CCVH</p> 



Mesure 1 : Mener des expérimentations de pédibus/vélo-bus dans les communes centres (Montignac-Lascaux, Le Bugue, Rouffignac)

Le pédibus ou vélobus sont des pratiques simples : organiser des transports scolaires à pied ou à vélo. Plusieurs avantages à cette pratique de mobilité peuvent être mis en exergues :

- L'usage des modes actifs favorisent l'activité physique des enfants,
- Les enfants apprennent à se déplacer en sécurité sur la voie publique,
- Baisse des coûts des cars scolaires (autant pour les usagers que pour l'AOM),
- Baisse de l'usage de la voiture ce qui permet d'apaiser les abords des écoles et participe à la réduction des GES.

Le pédibus est idéal pour les courtes distances alors que le vélobus pourra parcourir une plus grande distance.

2 formes de vélobus coexistent :

- Les enfants possèdent chacun leur vélo et sont accompagnés par un accompagnateur. Cette pratique nécessite que chaque enfant sache rouler et circuler à vélo.
- Les enfants sont conduits dans un véhicule collectif à pédale (tout le monde pédale). Cet usage permet un transport des plus jeunes et est plus sécurisé si le trajet emprunte des routes circulées.



Exemples de vélobus

<https://www.ladepeche.fr/article/2017/06/14/2593558-velo-bus-tous-ensemble-a-l-ecole-a-bicyclette.html>

Ville de IAxou



Exemples de pédibus



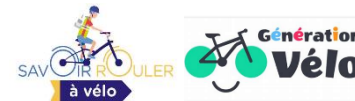
<https://www.ladepeche.fr/article/2018/09/01/2860369-le-pedibus- revient-a-petits-pas.html>

Pour en savoir plus, voir les onglets vélobus et pédibus du lien suivant, destiné au chef d'établissements scolaires : <https://www.sante-environnement-bfc.fr/capsules/mobilites-actives/#/>



Mesure 2 : Mettre en place des dispositifs pour (ré)apprendre à faire du vélo (à destination des enfants et des adultes)

Zoom sur l'opération « Savoir Rouler à Vélo » et le programme « Générations Vélos »



Le dispositif national « **savoir rouler à vélo** » (SRAV) initié en 2019 est destiné aux 6-11 ans et vise **l'apprentissage du vélo en autonomie** sur la voie publique avant l'entrée au collège. C'est une formation en 10h, encadrée par des personnes habilitées (associations sportives scolaires ou non, FUB, associations de prévention, les centres de loisirs, ...) et répartie en 3 étapes :

- **Savoir pédaler**, maîtriser les fondamentaux du vélo
- **Savoir circuler**, découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé
- **Savoir rouler à vélo**, circuler en autonomie sur la voie publique.

Le programme « **génération vélo** » est un financement éligible aux certificats d'économies d'énergie (CEE) et **visé à soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo**. Il est accessible jusqu'à fin 2024 et propose de **financer entièrement les formations des intervenants et de contribuer à financer les interventions auprès des enfants à hauteur de 50%**.

Zoom sur le programme « Moby »



Moby et un programme **d'écomobilité scolaire** financé par le dispositif des Certificats d'Economies d'Energie (CEE). Programme à destination des collectivités et des établissements scolaires, il vise à faciliter l'accès aux modes de déplacement alternatifs et actifs vers l'école.

L'accompagnement est financé à 75%, et des équipements peuvent également être financés à hauteur de 50%.

Les grandes étapes du programme :





Mesure 3 : Sensibiliser à propos des équipements/matériels de sécurité vélo et cycliste

Le territoire de la CCVH est un territoire rural avec une topographie contrainte qui comprend de nombreuses routes sinueuses non éclairées. Il existe un fort enjeu de communiquer et d'acculturer les cyclistes sur la nécessité de disposer d'un équipement de base pour éviter tout risque d'accident, et en premier lieu un éclairage de qualité. L'enjeu pour la CCVH est de communiquer sur les équipements du cycliste voir de délivrer des « Kits vélos » auprès des usagers du territoire.

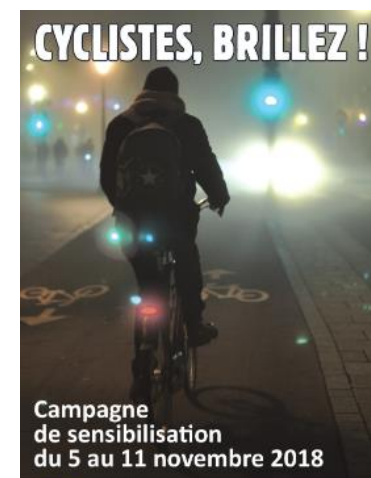


Sécurité-routière.gouv.fr

Pour en savoir plus : cliquer sur l'image ci-dessus

Les équipements obligatoires pour les cyclistes :

- Les freins à l'avant et l'arrière
- Port du casque pour les enfants de moins de 12 ans
- Le gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération
- Des éclairages : catadioptres et feux de position
- Un avertisseur sonore



Affiche Cyclistes, brillez. 2018



Exemple de communication :

« Cyclistes, brillez ! », une **campagne de sensibilisation** réalisée chaque année par l'association des cyclistes au quotidien en Touraine (affichage, animations) pour sensibiliser les cyclistes à l'importance de rouler bien éclairé.



Mesure 4 : Mettre en place des événements de promotion à la pratique

Mettre en place des événements festifs et fédérateurs autour du vélo permet de communiquer sur les avantages de sa pratique et permet d'inscrire le vélo dans le quotidien via l'expérimentation. Des événements nationaux existent tels que « Mai à Vélo » auquel les territoires et employeurs peuvent participer. D'autres initiatives plus locales peuvent également être menées, avec pour le territoire de la CCVH une dimension touristique à intégrer.

- **Mai à vélo** : l'objectif de cette démarche portée par le Ministère de la transition écologique et par le Ministère des sports est de regrouper un collectif d'acteurs nationaux du monde du vélo pour en promouvoir la pratique auprès d'un large public, le tout grâce à la mise en place d'événements gratuits, d'animations et de challenges locaux.
- **Bourse aux vélos** : l'objectif d'une bourse aux vélos est de favoriser le recyclage de vélos qui ne sont pas utilisés ou qui dorment dans des garages. Elles sont aussi des lieux de rencontre, d'apprentissage, notamment pour l'entretien courant du vélo. Elles favorisent grandement la constitution d'un écosystème autour du vélo sur un territoire.



- **Au boulot à vélo** : il s'agit d'un challenge organisé par le CADR67 en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg dont l'objectif est d'encourager l'usage du vélo lors des trajets domicile-travail mais également les trajets professionnels. Pour cela, des entreprises, associations, collectivités s'affrontent par équipe lors d'une compétition qui consiste à cumuler le plus grand nombre de kilomètres effectués à vélo par leurs collaborateurs.





Enjeux et objectifs de l'action :



La communauté de communes de la Vallée de l'Homme propose actuellement de nombreux services pour faciliter la pratique des mobilités actives sur le territoire, dont :

- 18 vélos à assistance électrique en libre-service localisés au Bugue, aux Eyzies, à Rouffignac et à Montignac
- 21 vélos en location longue durée
- Une aide à l'achat de 200€ pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique neuf et 100€ pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique d'occasion.

Pour accompagner l'essor de la pratique des modes actifs, un maintien et un développement de ces services est à opérer pour toucher un plus large public et répondre à une demande grandissante, que ce soit pour des déplacements utilitaires ou à destination d'un public touristique.

Echelle de pertinence :



Mesures	€ Coûts	Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Optimiser l'offre de vélo à assistance électrique en libre-service (tarifs et compréhension du service) • Mesure 2 : Développer l'inter-station du service de vélo à assistance électrique en libre-service • Mesure 3 : Mettre en place des stations de vélo à assistance électrique en libre-service en cohésion avec les aménagements cyclables • Mesure 4 : Mettre en place des évènements de promotion des services • Mesure 5 : Développer une offre de découverte sans voiture à destination des visiteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 0,3 ETP pour le suivi, le développement et l'animation des services • Cout d'investissements d'une station de VAE : 26 000 €/ Cout de fonctionnement : 1200 €/an 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesures 1, 4 et 5 : court terme • Mesure 2 : moyen terme • Mesure 3 : long terme

Maîtrise d'ouvrage	Partenariat	Indicateurs de suivi	Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • CCVH 	<ul style="list-style-type: none"> • Opérateurs • Communes • Office de Tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi du nombre de location de vélo en libre-service • Suivi du nombre de vélo loué en location longue durée 	<p>€ Porté par CCVH</p>



Mesure 1 et 2 et 3 : Optimiser l'offre de vélo à assistance électrique en libre-service (tarifs et compréhension du service)

Depuis juillet 2018, la CCVH propose 18 vélos électriques en libre service dans les communes des Eyzies, du Bugue, de Rouffignac et de Montignac-Lascaux.

Actuellement, 2 systèmes de location ont été mis en place :

- Location à l'heure pour les visiteurs : 30 premières mins gratuites, puis 2€/h en basse saison (octobre à mars) et 3€/h en haute saison (avril à septembre).
- Location pour les habitants (Pass habitant valable de septembre à juin) avec les 3 premières heures gratuites.



Le déploiement de nouvelles stations devra être corrélé au projet de la vélo route voie verte, aux itinéraires alternatifs existants (jalonnement de boucles touristiques) et aux aménagements projetés dans le cadre du futur schéma directeur cyclable intercommunal.

En outre, le dispositif fonctionne actuellement en boucle fermée : l'utilisateur doit ramener le vélo à la station de départ. Permettre « l'inter-station », soit de pouvoir prendre un vélo sur une station et le déposer à une autre, rendrait le service plus attractif, que ce soit pour des touristes ou pour les habitants du territoire. Néanmoins, ce type de service fonctionne seulement si il existe un usage et une rotation relativement importante des vélos et est pertinent si le maillage des station est assez étoffé.

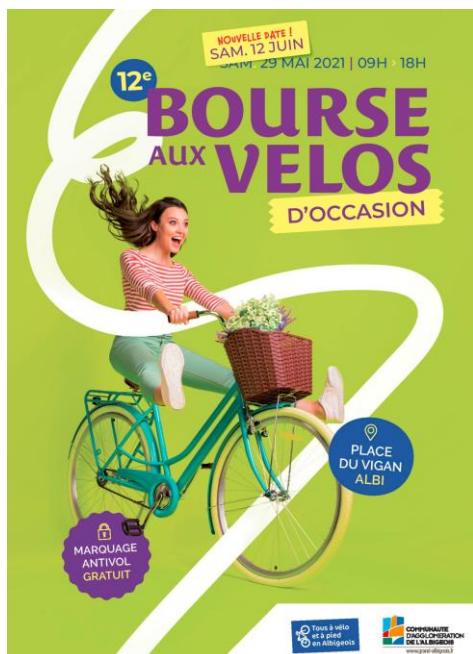


Mesure 4 : Mettre en place des évènements de promotion des services

La promotion des services vélos est essentielle afin de sensibiliser le maximum d'usagers à la pratique. Cette promotion peut passer par des affiches à diffuser/distribuer, mais également par de la communication numérique.

L'animation est également un outil clé dans la promotion d'un service.

Exemples de communication réalisées par différentes communes ou collectivités en France :



Affiche de communication du Grand Albigeois



Affiche de communication du Grand Reims



Affiche de communication de St Nazaire



Mesure 5 : Développer une offre de découverte sans voiture à destination des visiteurs

La forte attractivité touristique du territoire ainsi que le développement du « Slow tourisme », lié à une prise de conscience environnementale et à un besoin de ralentir, représente un enjeu/une opportunité pour le territoire de développer et d'expérimenter de nouvelles façon de visiter, autre qu'en voiture.

Promotion du « slow tourisme » ou tourisme sans voiture : exemple de « l'escapade sans voiture » en Vallée de la Vézère

Les Grands Sites de France ont communiqué sur le parcours d'un touriste qui a visité pendant 3 jours le territoire sans voiture, à pieds et à vélo. Le carnet de voyage, le parcours et les retours d'expériences du touriste sont accessible sur le site des Grands Sites de France.



L'Escapade nature sans voiture de Pierre

Durée de l'escapade : 2,5 jours
Distance parcourue à vélo : 48 km
Pierre a découvert le Grand Site en en et à

Accès sur le Grand Site
Pierre est arrivé en train à la gare de Condat-sur-Vézère avec son vélo pour découvrir le Grand Site en itinérance.

Retour
Après avoir fait son escapade en vélo, Pierre a pris son train de retour à la gare des Eyzies-de-Tayac.

✓ Escapade testée et validée 100% sans voiture

Exemples de promotion de vacances sans voiture sur d'autres territoires

Promotion du « Slow Tourisme » dans le département de la Drôme

LA DRÔME LA PROVENCE DU VERCOIRS A

Avril 2017

LE CARNET de la Drôme Tourisme
Le Slow Tourisme

Agence de Développement Touristique de la Drôme - 8 rue Baudin - CS 40531 - 26004 Valence Cedex
Tél : +33 (0)4 75 82 19 26 - e-mail : info@ladrometourisme.com - Site : www.ladrometourisme.com

Promotion du tourisme à Vélo dans le Calvados

Caen La Mer pour un week-end à vélo
Cette fois, séjour ne revient pas aux familles, le parcours proposé emprunte pas en totalité des itinéraires vélo sécurisés (certaines sections ent...)
60 km
19 Avenue Pierre-Mendes France 14000 Caen

La Vélo Francette -Voie verte de Caen à Thury-Harcourt Le Hom
Reliant Caen à la Suisse-Normande, cette voie verte longe l'Orne et les méandres. Au fil de l'eau, découvrez Caen, l'ancienne cité ducale de Guillaume le Conquérant...
11 km / 30 min / Très facile
4 Rue de la Rochelle 14120 CAEN

Calvados Attractivité



AXES	ACTIONS	MESURES	PILOTAGE		ECALENCIER DE MISE EN ŒUVRE			IMPACT DIRECT REPORT MODAL	COÛT DE LA MESURE						
			Portage de la mesure	Partenaires techniques/financiers	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME		Faible	Elevé					
					2025	2028	2028+				< 10 K€	10K€ à 100 K€	100 K€ à 500 K€	500K à 1 M€	> 1 M€
Axe B : Modes actifs	B1 : Réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable communautaire	Mesure 1 : Réaliser la vélo route voie verte	CCVH, communes	Bureau d'études, région (appel à projet), Etat (appel à projet)	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
		Mesure 2 : Aménager des itinéraires cyclables en connexion avec la véloRoute voie verte existante et en projet	CCVH, communes, département		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
		Mesure 3 : Mettre en place des aménagements cyclables sécurisés autour des principales polarités du territoire (centres bourgs, gares, établissements scolaires)	CCVH, communes, département		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
		Mesure 4 : Intégrer l'usage du vélo dans les aménagements des bourgs	Communes		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
		Mesure 5 : Développer des services pour les vélos dans et autour des principales polarités (stationnement, ...)	CCVH, communes		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
	B2 : Apaiser les centres-bourgs	Mesure 1 : Réaliser des plans de circulation et aménager des zones de rencontre	Communes	Bureau d'études	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
		Mesure 2 : Développer des parkings relais et des aménagements de voies modes actifs pour relier les centres bourgs	Communes	Bureau d'études, région (appel à projet), Etat (appel à projet)	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			
		Mesure 3 : Apaiser les accès aux établissements scolaires	Communes / Département		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv.	[10 icons]	Fonct.	[10 icons]			



AXES	ACTIONS	MESURES	PILOTAGE		ECALENCIER DE MISE EN ŒUVRE			IMPACT DIRECT REPORT MODAL	COÛT DE LA MESURE						
			Portage de la mesure	Partenaires techniques/financiers	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME		Faible	Élevé					
					2025	2028	2028+				< 10 K€	10K€ à 100 K€	100 K€ à 500 K€	500K à 1 M€	> 1 M€
Axe B : Modes actifs	B3 : Favoriser la pratique des modes actifs par l'apprentissage	Mesure 1 : Mener des expérimentations de pédibus/vélobus dans les communes centres (Montignac-Lascaux, Le Bugue, Rouffignac)	CCVH/Communes	Programmes CEE Moby, génération vélo, SRAV	[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 2 : Mettre en place des dispositifs pour (ré)apprendre à faire du vélo (à destination des enfants et des adultes)	CCVH		[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 3 : Promouvoir le matériel de sécurité pour le cycliste	CCVH		[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 4 : Mettre en place des événements de promotion à la pratique	CCVH		[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
	B4 : Consolider et développer les services actuels	Mesure 1 : Optimiser l'offre de vélo à assistance électrique en libre-service (tarifs et compréhension du service)	CCVH	Opérateur	[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 2 : Développer l'inter-station du service de vélo à assistance électrique en libre-service			[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 3 : Mettre en place des stations de vélo à assistance électrique en libre-service en cohésion avec les aménagements cyclables			[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 4 : Mettre en place des événements de promotion des services			[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]			
		Mesure 5 : Développer une offre de découverte sans voiture à destination des visiteurs	CCVH, grands sites de France, office du tourisme	[Progression bar]			[Progression bar]	Inv.	[Progression bar]	Fonct.	[Progression bar]				

AXE C
NOUVELLES MOBILITES

C1

Favoriser la mise en relation pour le covoiturage

C2

Développer des infrastructures favorisant la pratique du covoiturage

C3

Développer l'autopartage sur le territoire



Enjeux et objectifs de l'action :



Faciliter la pratique du covoiturage est un enjeu fort pour le territoire. L'autosolisme (le fait d'être seul dans une voiture) est en effet la norme, en particulier pour les trajets domicile-travail. Le potentiel de report modal est en ce sens important.

Pour massifier la pratique du covoiturage et en faire une offre de mobilité à part entière, il est nécessaire de disposer d'un outil permettant la mise en relation des conducteurs et des passagers.

L'enjeu premier de cette fiche action est avant tout de communiquer sur le système Modalis, porté par le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités, qui a récemment intégré l'ensemble des offres de covoiturage de l'ensemble des opérateurs existants.

Echelle de pertinence :



Mesures		€ Coûts	Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Intégrer une plateforme de covoiturage existante (Modalis) • Mesure 2 : Proposer un service de mise en relation physique • Mesure 3 : Communiquer et faire de l'animation sur ces services auprès des habitants et employeurs 		<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : adhésion NAM = 5000 € • Mesure 2 : 0,2 ETP / commune • Mesure 3 : Prévoir 0,05 ETP par an pour la communication et l'animation 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : court terme • Mesure 2 : moyen terme • Mesure 3 : court terme
Maîtrise d'ouvrage	Partenariat	Indicateurs de suivi	
<ul style="list-style-type: none"> • CCVH • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle Aquitaine Mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi du nombre de trajets covoiturés via le registre de preuve de covoiturage • Enquête covoiturage 	
			Impact / effort



Mesure 1 : Intégrer une plateforme de covoiturage existante

Système Modalis porté par le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) veut faciliter l'accès à tous les transports publics et aux nouvelles mobilités (autopartage, covoiturage, véhicules en libre-service, abris-vélo...) présents sur son territoire grâce à un système numérique multimodal pour planifier ou voyager.

Pour synthétiser, Modalis est **système d'information multimodale**, accessible via une plateforme internet et une application mobile, qui permet d'obtenir l'ensemble des offres de mobilité proposées et disponibles sur un trajet donné et sur un créneau défini. Depuis peu, **le dispositif regroupe l'ensemble des offres de covoiturage de l'ensemble des opérateurs** (karos, Klaxit, blablacar Daily, Mobicoop, ...). Il permet donc de faciliter le parcours usager et d'augmenter les possibilités de trouver un trajet en covoiturage.

Modalis est toujours en cours de développement. Une évolution notable à court terme sera la possibilité de réserver son trajet de covoiturage directement via le site/application (aujourd'hui l'utilisateur est renvoyé vers le site/application de l'opérateur de covoiturage qui correspond à l'annonce).

Une réflexion est également en cours pour acter la possibilité de pouvoir créer des « **communautés de covoitureurs** » sur la plateforme, ce qui permettrait de créer un référentiel commun (par exemple à l'échelle de la CCVH) et une possibilité d'avoir un suivi du nombre de trajets covoiturés au sein de cette communauté par le gestionnaire.

Lien vers le site de Modalis : [Tous vos déplacements en Nouvelle-Aquitaine | Modalis](#)

Exemple de la plateforme Modalis : trajets proposés en covoiturage entre Montignac-Lascaux et Le Bugue :

The screenshot displays the Modalis interface for a journey from Montignac-Lascaux to Sarlat-la-Canéda. It features a map on the right showing the route and a summary table on the left. The summary table includes the following information:

Mode de transport	Durée	Nombre de trajets
Autobus	35min	-
Vélo	34min	-
Voiture	33min	2 trajets

Opérateur	Prix	Durée	Temps de marche
Karos	2,46 €	30 min	3 min
BlaBlaCar Daily	3 €	1 h 32 min	1 h 01 min



Mesure 2 : Proposer un service de mise en relation physique

L'accès au numérique peut représenter un frein au développement du covoiturage pour certains publics non avertis (personnes âgées) ou qui ne possèdent tout simplement pas d'accès aux outils (pas de smartphone, pas d'accès à internet). En particulier aujourd'hui où le développement et la massification de la pratique du covoiturage passe essentiellement par des outils numériques.

Une des solutions peut-être de développer, en parallèle des outils numériques, des **systèmes de mise en relation physique**.

Modalité 1 : portage par les communes

Une solution locale peut être proposée par une mise en relation directement via les mairies des communes.

- La première étape est de réaliser un état des lieux des déplacements réguliers de personnes volontaires par commune (personnes effectuant quotidiennement des trajets et/ou des personnes volontaires et ayant du temps libre pour se rendre disponible). Cette étape passe par une phase de communication à l'échelle des communes.
- Lorsqu'un premier socle de conducteurs, répondants à plusieurs Origines-destinations, est atteint, une deuxième phase de communication est réalisée pour communiquer sur le dispositif (principe du service, numéro vert à contacter pour être mis en relation, ...).
- Ensuite, un.e référent.e est désigné.e dans chaque commune intéressée par le projet. Son rôle sera de répondre aux demandes (téléphoniques ou sur site) des personnes désirant covoiturer pour les mettre en relation avec des conducteurs pré-enregistrés.
- Afin d'éviter un trop grand succès du dispositif (qui peut être chronophage à gérer), le service peut être destiné à des ayants droits (personnes non motorisées par exemple).
- La participation aux frais est optionnelle. Si elle est mise en place, celle-ci peut être laissée libre ou fixée (par exemple 0,12 cts/km).



Mesure 2 : Proposer un service de mise en relation physique

Modalité 2 : utilisation du service de covoiturage ECOSYST'M

« ECOSYST'M est une démarche collaborative de dynamique des territoires de faible et de moyenne densité, qui s'appuie sur les échanges entre citoyens, dans un contexte de réduction des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre (GES), pour stimuler les relations de proximité en favorisant les déplacements de proximité partagés »

Le service de covoiturage ECOSYST'M s'applique sur des trajets de courte distance (<30 kms) et évite toutes transactions financières grâce à l'utilisation de la monnaie locale ECOSYST'M : les bons Energies

Covoiturage ECOSYST'M : comment ça marche ?

1 - COVOITUREUR CONDUCTEUR

La structure labellisée ECOSYST'M remet un macaron aux conducteurs qui signent le pacte de covoiturage, présentent leur permis de conduire et indiquent les trajets les plus fréquents. Le macaron ECOSYST'M est collé sur le pare-brise de la voiture du conducteur. L'association met en relation les conducteurs et les passagers adhérents. Les trajets partagés sont rétribués par des fichets kilométriques.

2 - COVOITUREUR PASSAGER

Un carnet de fichets kilométriques est remis aux passagers qui signent le pacte de covoiturage, présentent leur carte d'identité et indiquent les trajets qu'ils souhaitent réaliser en covoiturage. L'association met en relation les passagers avec des conducteurs effectuant des parcours similaires.

3 - POINTS DE RENCONTRE

Au domicile du conducteur ou du passager covoitureur. En tout point de rencontre décidé conjointement entre le passager et le conducteur. Chez un commerçant partenaire, signataire du Pacte de Partenariat de Proximité ECOSYST'M.

4 - BONS ÉNERGIE

1 fichet est constitué de 4 coupons de 5 kms correspondant chacun à un bon énergie de 0,25 € affiché au verso. Ces coupons sont remis par carnets de 3 ou 6 par l'association.

5 - PARTENAIRES DE PROXIMITÉ

Les commerçants et activités de proximité ECOSYST'M sont identifiés par le macaron apposé sur la devanture ou la vitrine de leurs locaux. Des pictogrammes indiquent les services qu'ils rendent aux covoitureurs. Les partenaires acceptent les Bons Energie pour différents achats.

Cliquer sur l'image
ci-dessous pour en
savoir plus :





Mesure 3 : Communiquer et faire de l'animation sur ces services auprès des habitants et employeurs

Exemple NUDGES « petit coup de pouce » MARKETING :

Il existe plusieurs applications des « nudges » sur la thématique de la mobilité :

- Jouer sur la **signalétique** pour influencer les comportements des automobilistes
- Pour le **covoiturage** : jouer sur le mobilier des aires de covoiturage pour rendre le temps d'attente agréable : services, informations... ; mettre en place des arrêts (type arrêt de bus) pour donner de la visibilité aux covoitureurs. Dans une commune : afficher le nombre de personnes qui effectuent du covoiturage dans la commune sur des panneaux dynamiques (afficher des messages qui attirent : pratiquer du temps covoiturage xx fois par semaine permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de xx% par an...)
- **Distribution de macarons "covoitureurs"** aux habitants qui en font la demande pour avoir accès aux places réservées covoiturage



« Un Nudge qui utilise un panneau passe-tête en forme de voiture pour inciter les parents à déposer ou venir chercher en voiture plusieurs enfants à l'école primaire » Lauréat Kid'Dau Nudge Challenge 2020 « COVOITURAGE »

Focus sur le forfait mobilités durables :

Le forfait mobilités durables permet aux employeurs de prendre en charge de manière facultative les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué avec des modes alternatifs à la voiture individuelle (vélo, covoiturage, ...).

La somme versée par l'employeur est entièrement exonérée d'impôt et de cotisations sociales. Cette somme est plafonnée à 800 € (pour les années 2022 et 2023) pour les salariés du privé et 200 € pour les fonctionnaires (montant qui va augmenter à 300€).

Le forfait mobilités durables est cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transport en commun, et peut dans ce cas être relevé à 800€ (pour les salariés du privé uniquement).





Enjeux et objectifs de l'action :





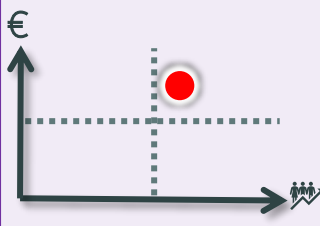


L'objectif de cette action est de proposer une solution alternative aux habitants du territoire de la CCVH pour relier prioritairement les polarités externes (Sarlat-la-Canéda, Périgueux et Brive). Sur le principe des lignes de bus, les lignes de covoiturage sont des itinéraires précis réalisés par des conducteurs et matérialisés par des arrêts, qui visent à assurer une régularité et une fiabilité de passages. Ces dispositifs, qui viennent en complémentarité de l'offre de transport en commun, permettent d'offrir une solution de mobilité dans les territoires peu denses et de diminuer la pratique de l'autosolisme. Afin de répondre aux besoins et aux attentes des habitants et d'assurer l'efficacité du service, il convient de déployer des lignes sur les axes structurants du territoire.

Echelle de pertinence :



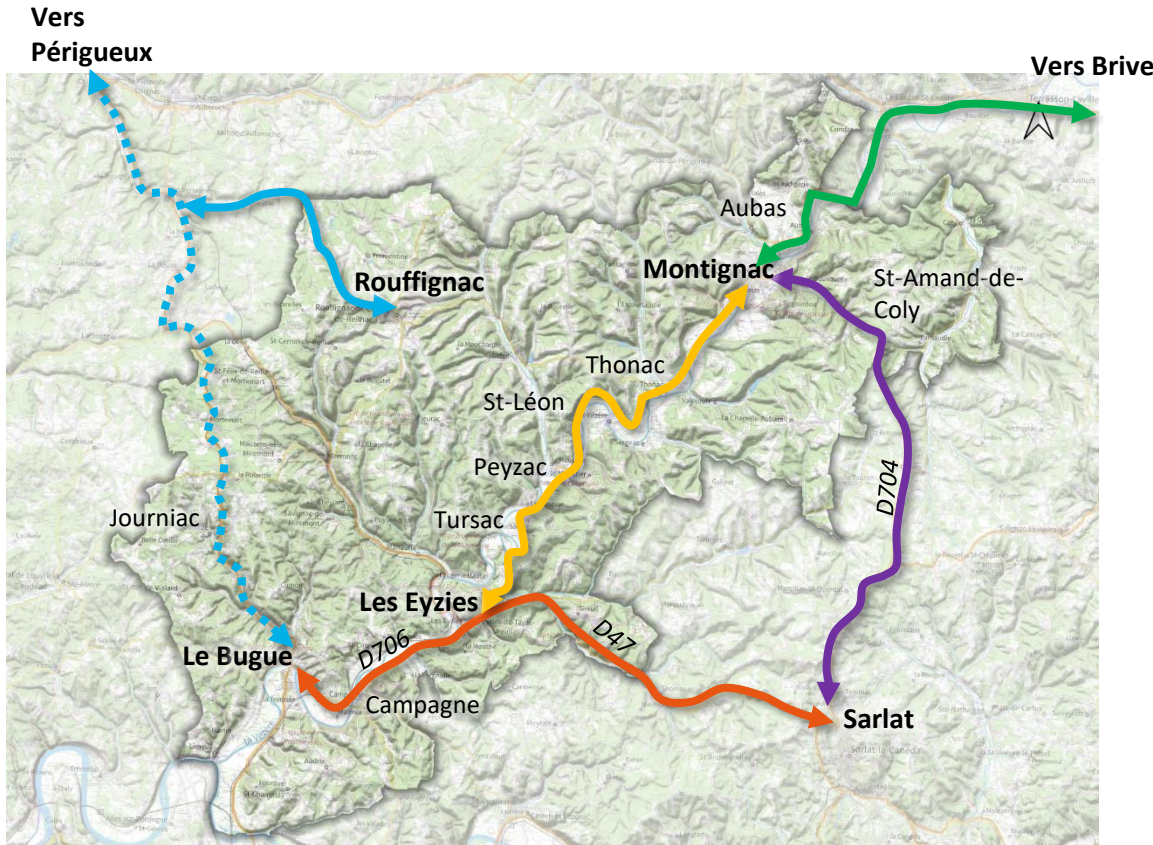
 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Déployer des lignes de covoiturage spontanées intra et extraterritoriales (hors CCVH) • Mesure 2 : Créer un maillage d'aires de covoiturage, en s'appuyant sur les aires informelles existantes • Mesure 3 : Animer ces services et communiquer auprès des habitants et employeurs 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 ligne de covoiturage spontanée, sans application de mise en relation et comprenant 4 arrêts (avec animation et communication) ; 90k€ sur 3 ans • Prévoir 0,3 ETP pour le lancement, le suivi et l'animation de ce service • Aménagement d'une aire de covoiturage multimodale : 200k €/aire 	<ul style="list-style-type: none"> • Long terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • CCVH 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • Département • Employeurs • EPCI voisines • Financements : CEE Licov, CEE Acoté 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'utilisateurs quotidiens, hebdomadaires et mensuels des lignes de covoiturage 	

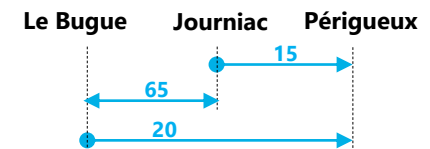
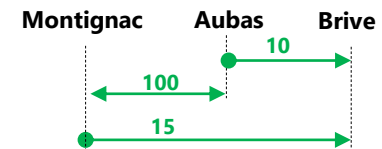
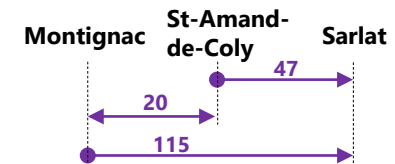
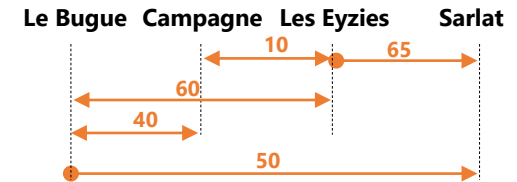


Mesure 1 : Déployer des lignes de covoiturage spontanées intra et extraterritoriales (hors CCVH)

Proposition de lignes de covoiturage spontanées sur le territoire et en connexion avec les polarités voisines :



Principaux flux journaliers domicile-travail (Données INSEE, 2017)



Le caractère extraterritorial de la majorité des lignes envisagées ci-dessus renvoie à un travail en amont de concertation avec les territoires limitrophes (CC du Sarladais pas exemple) et d'échange/co-construction avec la région Nouvelle Aquitaine (à l'échelle du bassin de mobilité).

Cette action est en outre conditionnée aux résultats des PMS des collectivités voisines.



Mesure 1 : Déployer des lignes de covoiturage spontanées intra et extraterritoriales (hors CCVH)

Exemple de lignes de covoiturage spontanées 100% physique (sans application) déployées par l'opérateur ECOV

Les lignes de covoiturage suivent les mêmes principes qu'une ligne de transport collective :

- La définition d'un itinéraire, établi via une étude du potentiel de covoiturage (étude des flux de véhicules, des OD, ...)
- La matérialisation d'arrêts de covoiturage à des endroits stratégiques (stationnement sécurisé pour la voiture, panneau à message variable, abri, ...)

Exemple d'un calendrier de mise en œuvre d'une ligne de covoiturage (ECOV)

	01 Études	02 Déploiement	03 Montée en charge	04 Maturité
Mise en œuvre	Diagnostic de covoiturabilité	Arrêts physiques Solutions digitales Communication en amont	Animation, communication Exploitation, data, reporting	Ajustements Extension
Objectif	Comprendre le territoire Concevoir le service	Constituer l'offre conducteurs	Développer une communauté d'usagers réguliers	Changement d'échelle de l'usage
	3 à 6 mois	3 - 6 mois	18 mois	18 - 36 mois

MISE EN SERVICE

Aménagement d'un arrêt de covoiturage



Arrêt réseau Synchro covoiturage (Chambéry) - Ecov 2020

- **Coût estimatif pour une ligne 100% physique** (sans application) avec 4 arrêts, comprenant l'étude, les investissements, et l'exploitation du réseau : **90k€ sur 3 ans** (70k€ la première année, puis 10k€/an)
- **Financements** : CEE Licov (50%) jusqu'à décembre 2023

Exemple du dispositif Synchro covoiturage (Grand Chambéry)



Le dispositif fonctionne via des panneaux avec boîtier intégré autonomes en énergie permettant d'indiquer des destinations pré-enregistrées (6) ou simplement signaler qu'une personne est en attente.

Retours d'expérience : entre 700 et 800 trajets / mois. Un temps d'attente aux heures de pointe de moins de 5 mins

Fort enjeu de communication : près d'une trentaine d'animation ont été réalisées le premier mois





Mesure 2 : Créer un maillage d'aires de covoiturage, en s'appuyant sur les aires informelles existantes

Le territoire est actuellement peu pourvu en aires de covoiturage. Seulement 2 aires sont identifiées comme telle, avec la présence de places matérialisées, localisées à Montignac-Lascaux et au Bugue. Ces parkings sont néanmoins peu dimensionnés (4 places par aire) et peu signalés. Dans le cadre d'un développement de la pratique du covoiturage, ce dimensionnement sera à reconsidérer afin d'accueillir un nombre de véhicule plus important.

En dehors de ces aires « formelles », des zones informelles sont utilisées pour la pratique du covoiturage.

L'objectif à long terme pour le territoire est de **structurer un maillage d'aires de covoiturage**, qui tient compte et qui s'appuie sur la pratique existante afin de les rendre pertinentes.

Principes à suivre pour aménager une aire de covoiturage :

- Une aire de covoiturage doit être pensée comme **une aire multimodale**, qui permet d'offrir plusieurs solutions de mobilité en un même lieu, et en ce sens favoriser l'intermodalité (box de stationnement vélo, navette, ...).
- Pour être pertinentes, ces aires doivent être préférentiellement situées dans des lieux stratégiques du territoire, notamment à la **jonction des corridors de déplacement** (exemple : à proximité de la D47 et D704 en direction de Sarlat, D710 en direction de Périgueux, ...) et en tenant compte des « points d'ancrage » (gares ferroviaires par exemple).
- **Ce n'est pas l'offre qui crée le besoin.** L'ambition est en premier lieu d'identifier et de s'appuyer sur les pratiques existantes. La construction d'une aire multimodale *ex nihilo* à l'écart des grands axes de déplacement n'entraînera pas un détour des flux de déplacements pour venir s'y connecter.
- L'aménagement des aires doit inclure les trois fonctions liées au **stationnement, à l'attente des usagers et au passage** (jalonnement, orientation).
- Elle doit être aménagée grâce à du mobilier mais aussi des services usagers et elle doit être indiquée et identifiable grâce à de la **signalétique**.



Mesure 2 : Créer un maillage d'aires de covoiturage, en s'appuyant sur les aires informelles existantes

Localiser l'aire à proximité immédiate d'un axe important de circulation (ici une nationale), et faciliter son accessibilité (ici via le giratoire). Prévoir un parking suffisamment dimensionné (au moins 30 places).



Localiser l'aire de covoiturage à proximité d'un arrêt de transport collectif (gare ferroviaire par exemple) pour favoriser l'intermodalité.



Fort enjeu de signalage de l'aire de covoiturage

Aménager des accès pour les piétons et cycles sécurisés



Prévoir des stationnements vélos sécurisés



Aménager une zone d'attente abritée et agréable.



Aménager des Bornes IRVE

Le modèle présenté ci-contre est un modèle optimal qui ne pourra être déployé tel quel sur le territoire (ne serait-ce que via les contraintes environnementales). L'enjeu est de s'appuyer sur ce modèle dans le cadre de la réalisation d'une aire de covoiturage afin de la rendre autant que possible visible, identifiable et pratique, et donc utilisée.

Exemple du parking relais de l'Embrunais



Mesure 3 : Animer ces services et communiquer auprès des habitants et employeurs

En parallèle de la création d'infrastructures pour faciliter le covoiturage, un travail important d'animation et de communication de ces services doit être mené afin de sensibiliser le maximum d'utilisateurs potentiels. Les dispositifs de covoiturage restent des éléments relativement nouveaux dans le paysage. Leur usage est grandement lié à la communication et l'animation. Celles-ci doivent être plurielles et récurrentes, afin que le changement de pratique de l'autosolisme vers le partage de son véhicule puisse s'opérer.

Exemple de communication d'un service de covoiturage mis en place par la CC Territoire Cœur d'Hérault :



Service de Covoiturage Picholines de la CC Cœur d'Hérault



Enjeux et objectifs de l'action :





Développer la pratique de l'autopartage sur un territoire peu dense possède deux principales vertus :





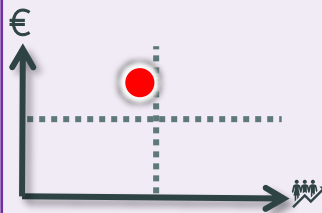
- Démultiplier les solutions de déplacement et donner un accès à la voiture pour les personnes non motorisées ;
- Participer à la démotorisation des ménages en évitant la possession d'un second voire d'un troisième véhicule utilisé occasionnellement.

L'enjeu pour le territoire est d'une part de développer l'autopartage en déployant des stations d'autopartage, et d'autre part encourager et promouvoir la mutualisation des véhicules entre particuliers.

Echelle de pertinence :

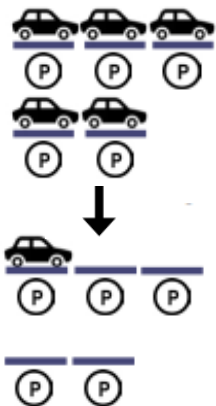


 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Déployer des stations d'autopartage en boucle (par bassins de vie) • Mesure 2 : Mettre à disposition les flottes de véhicules des employeurs du territoire non utilisées le week-end • Mesure 3 : Promouvoir l'autopartage entre particuliers (mise en place d'une charte d'autopartage) • Mesure 4 : Animer ces services et communiquer auprès des habitants et employeurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : coût pour une station de 2 véhicules en autopartage (sans acquisition des véhicules) : 15k à 25k € d'investissement + 5k €/an de fonctionnement • Mesure 2 : cout de location de l'outil : 45€/mois/véhicule • Prévoir 0,2 ETP pour la mise en œuvre, le suivi et l'animation 	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : moyen terme • Mesure 2 : long terme • Mesure 3 : court terme • Mesure 4 : moyen terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • CCVH • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Opérateurs (Citiz, Clem', ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de location des voitures autopartagées hebdomadaire et mensuel 	



Mesure 1 : Déployer des stations d'autopartage en boucle (par bassins de vie)



Chaque voiture d'autopartage remplace **5 voitures particulières** et libère **4 places de stationnement***

Autopartage en boucle	Autopartage en trace directe	Autopartage entre particuliers
Le véhicule est rendu dans la station de départ. Il est possible de le réserver plusieurs heures à l'avance et il faut préciser le temps de la location.	Avec stations : le véhicule peut être rendu dans une autre station que la station de départ. Sans stations : le véhicule peut être pris et rendu n'importe où dans un périmètre donné.	Il s'effectue entre amis, voisins ou proches. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou peut être la propriété de tous



Une voiture reste stationnée **95%** de son temps

Modèle difficilement applicable sur un territoire peu dense



L'autopartage est défini par le code des transports comme « *la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée* ». Article L1231-14

L'autopartage permet :

- De proposer une solution alternative à la voiture individuelle pour un large public
- De réduire les frais de mobilité
- De remplacer ou d'éviter l'achat d'un 2^{ème} véhicule peu utilisé

L'enjeu à moyen terme pour la Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme est d'étudier le déploiement de stations d'autopartage en boucle dans deux principales polarités du territoire, à savoir les Eyzies et à Montignac-Lascaux ou Rouffignac ou le Bugue.

La station localisée au Eyzies ou au Bugue offrirait une solution de mobilité locale pour les habitants et également pour les touristes et serait pensée pour favoriser l'intermodalité, avec une localisation à proximité de la gare. Celle éventuellement localisée à Montignac ou à Rouffignac serait implantée en cœur de bourg et viserait un public local.

*Source : Enquête nationale sur l'autopartage

**Source : ADEME. Correspond au coût global d'une voiture : Acquisition, assurance, péage, entretien, carburant, ...



Mesure 1 : Déployer des stations d'autopartage en boucle (par bassins de vie)

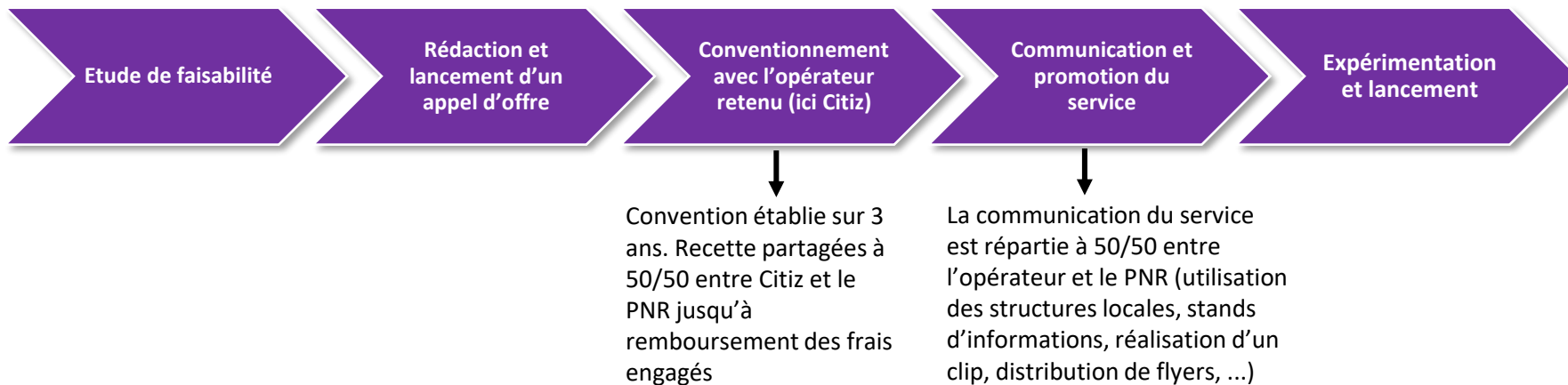
Retours d'expérience d'un véhicule en autopartage déployé à Nexon, sur la communauté de communes Pays de Nexon Monts-de-Châlus (Dep de la Haute Vienne)

	Poste du véhicule en autopartage sur la commune de Nexon
Frais d'installations (avec achat du véhicule)	40 000 € (dont 12 000€ d'auto-investissement de la CC)
Frais d'entretiens	5 150€ par an
Utilisations	Année 2019 : 147 locations
Coûts d'abonnements	6€ la demi-journée ou 10€ la journée, abonnement mensuel à 4€

Véhicule en autopartage, Place de la République à Nexon. Opérateur : Clem'.



Processus de mise en place d'un service d'autopartage en boucle : exemple du PNR des Grandes Causses (Aveyron)





Mesure 2 : Mettre à disposition les flottes de véhicules des employeurs du territoire non utilisées le week-end

Exemple de l'offre de gestion de flotte « Fliz » proposée par l'opérateur Citiz



L'offre Fliz proposée par l'opérateur d'autopartage Citiz permet la mise en autopartage des flottes de véhicules des collectivités ou des entreprises. Ce dispositif permet de garder un **usage prioritaire aux agents/employés** tout en permettant l'utilisation des véhicules lorsqu'ils ne sont pas utilisés (soirs, week-ends, ...), par les agents mais également par un public plus large.

- Les véhicules sont équipés de boîtiers télématiques. Une ou plusieurs stations sont créées.
- Un badge est affecté à chaque conducteur, ou par service.
- L'appli mobile Citiz et le site web dédié permettent de réserver les véhicules.
- Si l'un des véhicules de l'établissement est déjà loué, vous avez accès à tous les véhicules Citiz.
- La facturation et les intéressements sont mensuels. Les salariés bénéficient de tarifs préférentiels pour leurs usages privés.
- Assurance, entretien, carte carburant pour faire le plein... Citiz s'occupe de tout.

Facturation au kilomètre seulement

0,31 € HT/KM

Dégressif à 0,16 € HT à partir de 100 km parcourus par trajet.
Engagement forfaitaire 290 € HT mensuel

Intéressement kilométrique

Citiz vous reverse un intéressement sur les usages tiers :

25 % DES RECETTES KILOMÉTRIQUES

soit selon les tarifs Citiz en vigueur +/- 0,07 € HT/km

Retour d'expérience de la Commune D'Eybens (38)

" En 2017, nous avons mis en partage, devant la Poste et la Mairie, deux Twingo de la flotte communale. Nous voulions agir simplement et concrètement pour le développement de l'autopartage sur notre territoire. Les véhicules servent toujours, évidemment, pour les déplacements de nos agents dans le cadre de leurs missions. Et, désormais, lorsqu'elles ne sont pas réservées par la Mairie, ces voitures sont aussi accessibles aux agents pour leurs déplacements privés et plus largement à tous les Eybinois en journée, les soirs ou les week-ends. Une belle forme de partage ! «

Francie Mégevand, Maire d'Eybens (Isère)



Mesure 3 : Promouvoir l'autopartage entre particuliers (mise en place d'une charte d'autopartage)

Principe : l'autopartage entre particuliers permet de mettre en commun une voiture particulière et d'en partager les frais


Conditions de réussite :

- Partager un véhicule avec des personnes qui ont un besoin complémentaire dans le temps ;
- Avoir un rapport « utilitaire » et non « affectif » à la voiture ;
- Confiance et respect mutuel ;
- Définir clairement les modalités de partage des frais ;
- Proximité géographique entre les autopartageurs ;

Et au niveau de l'assurance ?

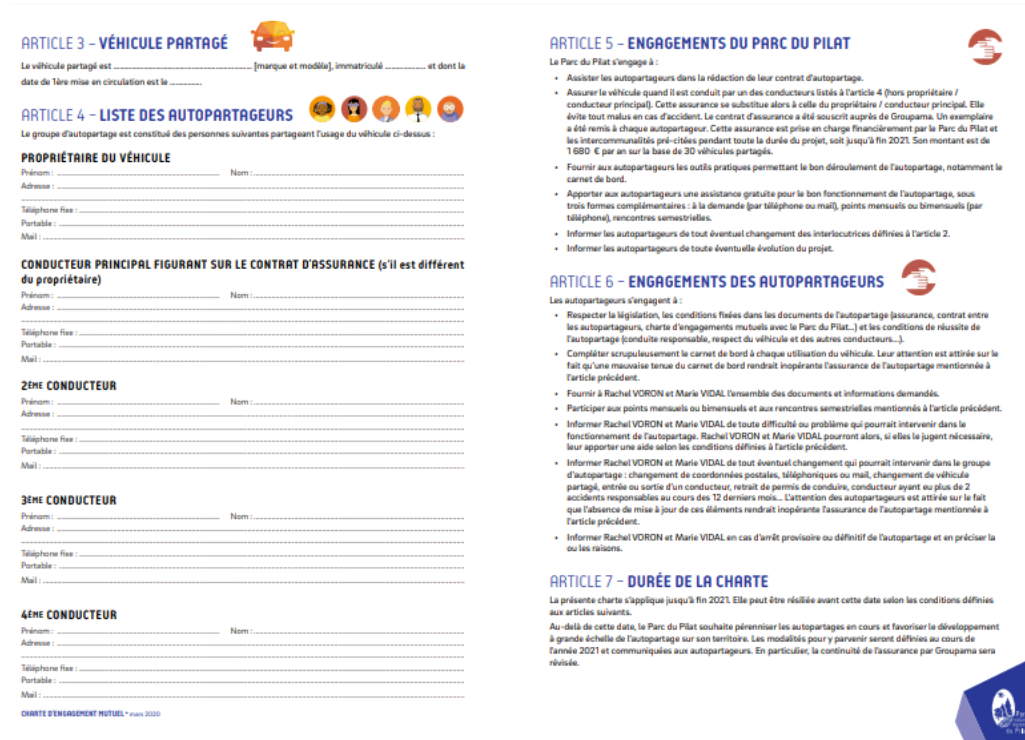
Le porteur du projet peut porter l'assurance de l'autopartage : coûte environ 550€ par an sur la base de 10 véhicules partagés.

→ Il existe aussi des plateformes de location de véhicules entre particuliers telles que Oucar ou voiturelib.



L'autopartage entre particuliers permet une économie de 500 à 600€ par an pour le propriétaire du véhicule*

Mettre en place une charte de l'autopartage entre particulier (exemple d'une charte mise en place par le Parc Naturel Régional du Pilat)



The image shows a document titled 'CHARTRE D'ENGAGEMENT MUTUEL - Mars 2020' for car-sharing. It contains several articles:

- ARTICLE 3 - VÉHICULE PARTAGÉ**: Details the vehicle information and the date of circulation.
- ARTICLE 4 - LISTE DES AUTOPARTAGEURS**: Lists the participants in the car-sharing group.
- PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE**: A form for the vehicle owner's details (Prénom, Nom, Adresse, Téléphone fixe, Portable, Mail).
- CONDUCTEUR PRINCIPAL FIGURANT SUR LE CONTRAT D'ASSURANCE (s'il est différent du propriétaire)**: A form for the main driver's details.
- 2ÈME CONDUCTEUR**: A form for the second driver's details.
- 3ÈME CONDUCTEUR**: A form for the third driver's details.
- 4ÈME CONDUCTEUR**: A form for the fourth driver's details.
- ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS DU PARC DU PILAT**: Lists commitments from the Parc du Pilat, including assistance, insurance, and providing tools.
- ARTICLE 6 - ENGAGEMENTS DES AUTOPARTAGEURS**: Lists commitments from the participants, such as respecting regulations, maintaining the car, and providing contact information.
- ARTICLE 7 - DURÉE DE LA CHARTRE**: States the charter is valid until March 2021 and mentions the insurance policy.

Cliquer sur l'image pour visionner la charte

*Source : Enquête nationale sur l'autopartage



Mesure 4 : Animer ces services et communiquer auprès des habitants et employeurs

En parallèle de la mise en place d'un service d'autopartage, à l'instar du covoiturage, un travail important d'animation et de communication du service doit être mené afin de sensibiliser le maximum d'utilisateurs potentiels à la pratique.

Exemple de communication de services d'autopartage :

Voitures en libre-service
24h/24 pour 1h ou +

**Dans le Grand Annecy
et à Rumilly,**
des voitures partagées
pour aller où vous voulez !



Service d'autopartage de Rumilly Terre de Savoie

Les
rendez-vous
de la
MoBiLiTé

Samedi 21 et Dimanche 22 Mai
Au plan d'eau de Briey



Service d'autopartage de Val de Briey

UNE VOITURE ÉLECTRIQUE EN AUTOPARTAGE

Pays de Nexon - Monts de Châlus



Vous avez besoin d'un véhicule pour de petits déplacements ?

Pour vous dépanner ?

Vous souhaitez tester la conduite d'une voiture électrique ?

La Communauté de Communes Pays de Nexon - Monts de Châlus propose une voiture électrique en autopartage. Accessible sur la commune de Nexon, elle est mise à disposition de **tous les habitants du territoire**.

- Des déplacements à moindre coût
- Un prix de location attractif : 6 € la demi-journée et 10 € la journée
- Un abonnement de 4€/mois facturé uniquement si le véhicule est utilisé dans le mois
- Une conduite écologique, sans émission de CO2

Rendez-vous sur : www.paysdenexon-montsdechalus.fr

Service d'autopartage du Pays de Nexon - Mont de Chalus

**AXE D
DEMOBILITE**

D1

Faciliter la pratique du télétravail

D2

Soutenir les initiatives de services de proximité





Enjeux et objectifs de l'action :





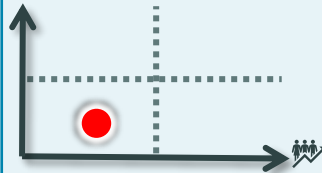


La notion de démobilité encourage à penser des modes de vie moins dépendants de la voiture et prône une organisation de la ville et du quotidien visant à réduire, éviter, effacer, supprimer les déplacements subis, non désirés. En milieu rural, les individus se déplacent généralement sur des distances relativement élevées afin de se rendre sur leur lieu de travail. Cette action a pour objectif de diminuer ces déplacements en proposant un lieu de travail (télétravail) moins distant que le lieu d'embauche initial. Il s'agit d'intervenir sur les mobilités des salariés en promouvant d'une part l'implantation de tiers-lieux tels que des espaces de coworking sur le territoire et d'autre part en développant la culture et les possibilités techniques du télétravail (à domicile ou en espace de coworking). Cela passe notamment par un accès haut débit pour tous. Un enjeu en cours d'amélioration sur le territoire avec le déploiement de la fibre optique à l'horizon 2025.

Echelle de pertinence :



 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Accompagner la mise en place d'espaces de coworking • Mesure 2 : Communiquer sur le déploiement de la fibre sur le territoire • Mesure 3 : Faire de l'animation auprès des employeurs et habitants 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 0,02 ETP pour le suivi, la communication et l'animation 	<ul style="list-style-type: none"> • Court terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • Association, promoteurs (création d'espaces de coworking) 	<ul style="list-style-type: none"> • CCVH • Région (financements) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'utilisateurs des espaces de coworking • Suivi des ouvertures d'espaces de coworking (à supprimer) 	<p>€ Porté par CCVH</p> 



Mesure 1 : Accompagner la mise en place d'espaces de coworking

Le territoire comprend un espace de coworking situé à Montignac. Celui-ci permet de mutualiser les espaces de travail de plusieurs travailleurs en proposant un espace munis de tous les services nécessaires.

La CCVH doit jouer un rôle d'accompagnement technique et financier auprès des communes (voir directement auprès des associations ou promoteurs), afin que celles-ci puissent développer ces espaces.

Le travail partenarial permettra sur le long terme de faciliter le télétravail et donc de réduire le nombre de déplacements pour le motif travail sur le territoire.

Exemple de RuralConnect : ouvrir les portes de votre mairie aux télétravailleurs

RuralConnect, créé par l'association des mairies ruraux de France, est un site internet (<https://ruraconnect.fr/>) et une application de proposition et réservation de bureaux et salles de réunion sous-utilisés dans les communes rurales. Il n'y a pas de frais pour « l'hôte » et celui-ci récupère 80% du montant de la réservation.

Appel à Manifestation d'Intérêt « Tiers Lieux 2022-2024 », porté par la région Nouvelle Aquitaine

L'AMI tiers-lieux a pour objectif de soutenir la création de tiers-lieux dans les territoires en carence, c'est-à-dire sans tiers-lieu ouvert à moins de 20mn en voiture.

La région intervient à hauteur de 30% à 50% sur les dépenses éligibles (ingénierie, équipements, personnel, ..) sur une durée de 2 ans.

Bénéficiaires : Associations, Collectivités locales et entreprises

Échéance : septembre 2024

LaTuyauterie
Coworking Montignac-Lascaux



07 62 38 68 01
www.latuyauterie.com

*Espace Coworking de
Montignac-Lascaux*



Mesure 2 : Communiquer sur le déploiement de la fibre sur le territoire

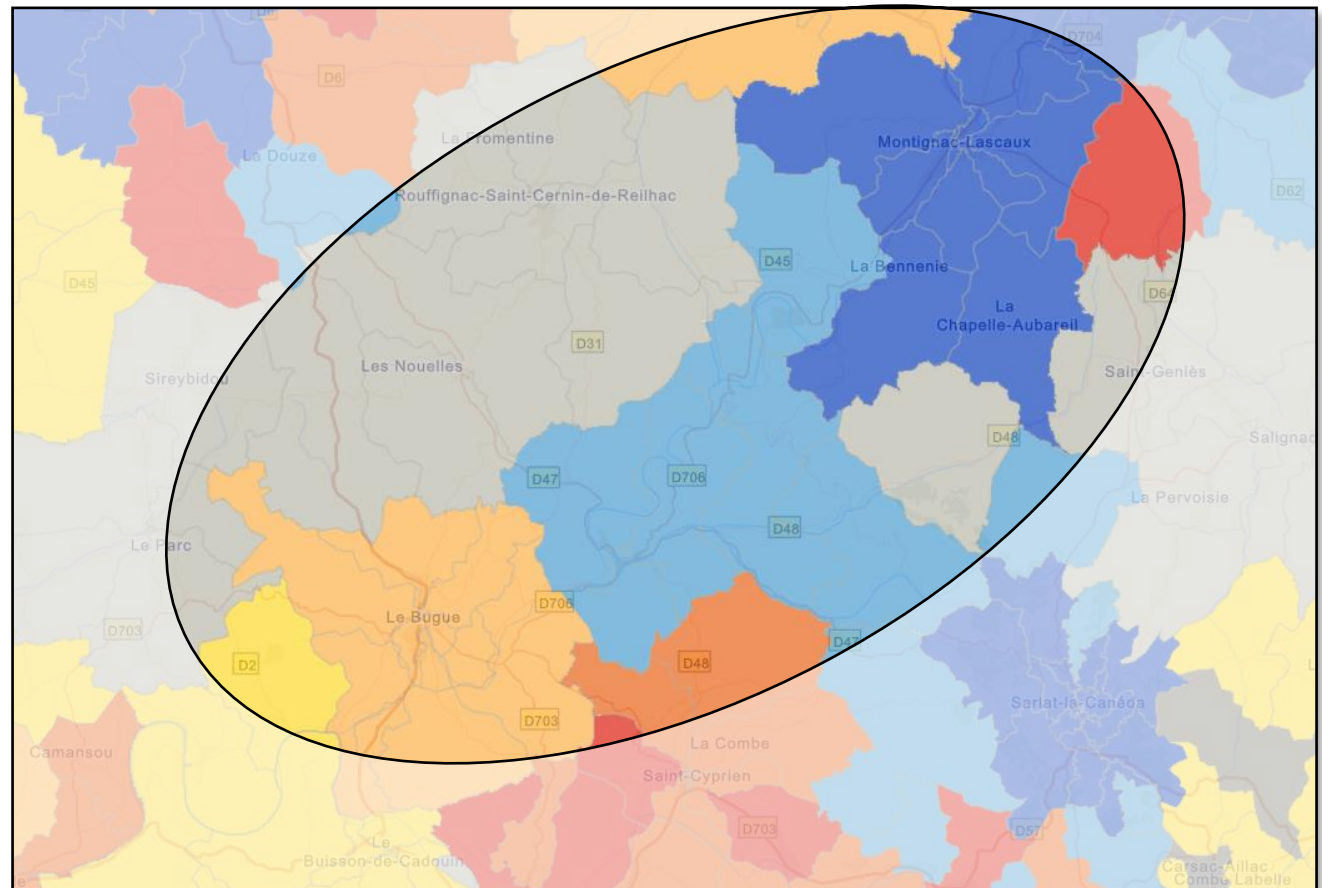
Le département de la **Dordogne (24)** prévoit un déploiement de la fibre optique sur l'ensemble de son territoire à l'horizon 2025. Le déploiement de la fibre ouvre des possibilités au télétravail qui connaît un important essor depuis la crise sanitaire et qui nécessite une connexion haut débit et fiable (visio-conférence, documents partagés, ..).

Le haut débit pourra répondre aux besoins de connexion des entreprises et travailleurs qui résident et travaillent sur le territoire, et être un argument pour attirer de nouveaux habitants.

Avancement des Travaux (Décembre 2022)

Statut

-  Commercialisable
-  Prise en exploitation
-  Réception des travaux
-  Livraison des prises en cours
-  Travaux en cours
-  Études terminées
-  Avant projet déposé
-  Études en cours





Mesure 3 : Faire de l'animation auprès des employeurs et habitants

Afin de promouvoir un espace de coworking, la collectivité peut accompagner le gestionnaire de l'espace pour développer et diffuser une stratégie de communication et d'animation : promotion pour les premiers inscrits, portes ouvertes, proposition de formations gratuites, page Facebook dédiée, ...



Espace Coworking
LE CONNECTEUR

UN ESPACE MUTUALISÉ ADAPTÉ À VOS ACTIVITÉS

Venez découvrir le nouvel espace coworking et réservez à la demi-journée ou à la semaine, sur le site de la commune <https://poulx.fr> - onglet « Vivre à Poulx ». Visite de l'espace coworking possible sur RdV.

- 08H00 – 20H00
- 8 postes
- 1 bureau individuel
- 1 salle de réunion
- Accès internet fibre haut débit
- Coin cuisine et espace détente
- Impression copie et scan noir et blanc et couleur selon les tarifs
- Au cœur des commerces
- A proximité d'un parc ombragé
- Parking à proximité
- Arrêt de bus « Puits vieux »

Espace Coworking
541 D, Rue des Chênes – Espace Garrigue 30320 POULX
Tél. : 06.65.82.83.36

www.poulx.fr

Espace Coworking de Poulx



ALDATU
ALTERNANCE LOCALISÉE DÉVELOPPEMENT DURABLE

ESPACE COWORKING

Envie d'espace calme et adapté à votre travail ? Notre Espace Coworking n'attend plus que vous !

Espace Coworking de Hasperren



COWORK

Votre espace de travail flexible, implanté en cœur de Village

Intégrez un écosystème entrepreneurial, aux fortes valeurs éco responsables

Au cœur Yvelines, à proximité de pôles économiques majeurs

Coworking
Jours-Pontchartrain

Espace Coworking de J-P
1 rue Sainte Anne
78760 Jours-Pontchartrain
bienvenue@coworkingjp.fr

Espace Coworking de Jours-Pontchartrain





Enjeux et objectifs de l'action :




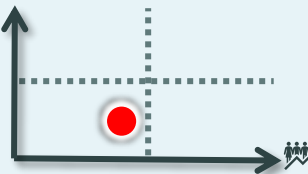


Les déplacements de la vie quotidienne, et en particulier ceux liés à la consommation et à l'accès aux services, sont particulièrement prégnants dans notre quotidien et structurent notre mobilité. L'enjeu est d'agir sur ces déplacements dans une logique de « mobilité inversée », c'est à dire en rapprochant et en amenant les services à la population, mais aussi en redynamisant les centres-bourgs. Des dispositifs existent déjà sur le territoire (association « la cagette thonacoise », présence d'une Maison France Service à Montignac, espace de coworking « La Tuyauterie » à Montignac, ...) qu'il faut mettre en avant. En parallèle, il s'agit également pour la collectivité de soutenir la mise en place de nouveaux services tels que des services ambulants, la création de tiers lieux ou la création de pôles de services locaux.

Echelle de pertinence :



 Mesures	€ Coûts	 Calendrier
<ul style="list-style-type: none"> • Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services ambulants tous types • Mesure 2 : Accompagner la mise en place de tiers lieux • Mesure 3 : Accompagner à la diversification des services proposés de services publics existants 	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir 0,02 ETP pour le suivi et la communication 	<ul style="list-style-type: none"> • Moyen terme

 Maîtrise d'ouvrage	 Partenariat	 Indicateurs de suivi	 Impact / effort
<ul style="list-style-type: none"> • Communes • Associations 	<ul style="list-style-type: none"> • CCVH 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi des expérimentations et services déployés sur le territoire 	<p>€ Porté par CCVH</p> 



Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services ambulants tous types

Exemple de service ambulant : camion magasin « Le Tour du Bocal »

Un camion magasin (Le Tour du Bocal) est en place sur le territoire de la Haute-Vienne. Ce camion propose :

- Des produits frais
- Des produits locaux
- Des produits issus du circuit-court
- Des produits bio
- Des produits avec le moins d’emballages possible

6 communes sont desservies par le camion. L’épicerie s’installe sur les marchés ou des places publiques. Il y a également la possibilité d’achats à distance et de livraison « porte à porte » des achats sur les communes où circule et stationne le véhicule.



D’autres exemples de services ambulants :

Conciergerie solidaire et itinérante sur la CC du Vexin-Thelle



(Cliquer sur l’image pour en savoir plus)

Exemples de services de mutualisation des achats

Le territoire du Val Gelon (Savoie), à travers sa Maison Mobilité Village, propose aux personnes sans véhicule, ne pouvant pas se déplacer pour des raisons de santé ou simplement n’ayant pas le temps, de se **faire livrer leurs courses à domicile**.

Les commandes sont faites chez **les commerçants et les producteurs locaux**. La Maison Mobilité organise la récupération des produits chez les vendeurs et livre les courses chez les habitants.

Un service similaire de livraison à domicile a été mis en place sur **la commune de Coussac-Bonneval**



Depuis fin 2019, la municipalité a mis en place en **service de livraison à domicile pour les personnes âgées**.

Le principe est simple, il suffit de commander chez les commerçants participants à l’opération du lundi au jeudi et les produits sont livrés le vendredi.



Déchetterie mobile sur la commune de Deuil-La Barre

(Cliquer sur l’image pour en savoir plus)





Mesure 2 : Accompagner la mise en place de tiers lieux

Un tiers lieu est un lieu qui regroupe à la fois le confort du foyer et des équipements que l'on retrouve en entreprise. Les tiers-lieux ne se résument pas à des espaces de Coworking. Ces espaces physiques pour **faire ensemble** ont une vraie vocation à encourager et **soutenir le développement local**.

Un tiers-lieux c'est aussi :

- **Atelier partagé** : un espace où est mis à disposition du matériel pour permettre de se lancer dans des métiers liés à l'artisanat
- **Fab Lab** : un lieu ouvert au public où il est mis à disposition toutes sortes d'outils, notamment des machines-outils pilotées par ordinateur, pour la conception et la réalisation d'objets
- **Makerspace** : un lieu pour se rencontrer, découvrir de nouveaux outils et partager ses connaissances.

Le développement des tiers-lieu est un fort enjeu en milieu rural. Ces espaces participent à la diminution des déplacements des habitants pour le motif travail, tout en développant l'économie et l'attractivité du territoire.

France Tiers Lieu, un service de l'Etat, accompagne les territoires dans le développement de ces espaces.

La CCVH a également une fonction d'accompagnement technique et financier auprès des acteurs qui souhaiteraient lancer un tel projet.

France
**TIERS
LIEUX**





Mesure 3 : Accompagner à la diversification des services proposés de services publics existants

Zoom sur l'association 1000cafés

Le programme 1000 cafés souhaite contribuer à redynamiser les communes de moins de 3500 habitants en rouvrant des commerces de proximité sous forme de cafés multiservices. Ces cafés sont conçus comme des lieux ressources du territoire pour développer la vie locale et créer du lien social. Le GROUPE SOS à l'initiative du projet endosse le risque entrepreneurial en assumant les risques financiers de la création de ces établissements multiservices.



Cliquer sur l'image pour en savoir plus

Autres exemple : communes qui ont ouvert des dépôts de pain au sein des agences postales :

Commune de Beaufort



Commune de Sainte-Radegonde



Commune de Chaumes-en-Retz



Commune d'Avèze en Auvergne





AXES	ACTIONS	MESURES	PILOTAGE		ECALENCIER DE MISE EN ŒUVRE			IMPACT DIRECT REPORT MODAL	COÛT DE LA MESURE					
			Portage de la mesure	Partenaires techniques/financiers	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME		Faible	Elevé	< 10 K€	10K€ à 100 K€	100 K€ à 500 K€	500K à 1 M€
					2025	2028	2028*							
Axe D : Démobilité	D1 : Soutenir les initiatives de services de proximité	Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services ambulants tous types	Associations, entrepreneurs	CCVH	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv. <input type="checkbox"/>	[Cost grid]				
		Mesure 2 : Accompagner la mise en place de tiers lieux	Associations, entrepreneurs		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv. <input type="checkbox"/>	[Cost grid]				
		Mesure 3 : Accompagner à la diversification des services proposés de services publics existants	Communes, associations, entrepreneurs		[Progress bar]			[Progress bar]	Inv. <input type="checkbox"/>	[Cost grid]				
	D2 : Faciliter la pratique du télétravail	Mesure 1 : Accompagner la mise en place d'espaces de coworking	Associations, entrepreneurs, promoteurs	CCVH	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv. <input type="checkbox"/>	[Cost grid]				
		Mesure 2 : Communiquer sur le déploiement de la fibre sur le territoire	CCVH	Département	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv. <input type="checkbox"/>	[Cost grid]				
		Mesure 3 : Faire de l'animation auprès des employeurs et habitants	CCVH	Employeurs	[Progress bar]			[Progress bar]	Inv. <input type="checkbox"/>	[Cost grid]				