



# Mobilité durable : agir dans les territoires



## Édito

Pour réussir la transition écologique, nous devons faire évoluer les pratiques de mobilité dans les territoires aussi bien urbains que ruraux. Au regard des multiples enjeux (santé publique, changements climatiques, préservation des ressources, sécurité routière, revitalisation des territoires, etc.), relever les défis de la mobilité durable nécessite d'imaginer des solutions innovantes et de nouvelles formes de collaboration entre acteurs publics et privés. Tous les leviers d'action pour changer les comportements et développer l'écomobilité dans les territoires sont à mobiliser : planification urbaine, gestion du stationnement, apaisement des vitesses, modes d'organisation innovants, nouveaux services de mobilité, management de la mobilité, numérique, technologies des transports plus efficaces... Et bien sûr, le déploiement de toutes ces solutions contribue à dynamiser les territoires. Il est créateur d'activités et d'emplois, très souvent non délocalisables.

Cette brochure propose aux collectivités, aux acteurs de la mobilité et de l'aménagement, des exemples concrets d'actions pour agir et innover. Son objectif ? Convaincre de l'intérêt et de la simplicité de développer la mobilité durable, donner des clés pour agir à coût réduit, inciter les collectivités à agir en conformité avec les engagements pris tant au niveau local que national voire international (accord de Paris lors de la COP21) et faire part d'innovations et de pratiques exemplaires de collectivités normandes et d'autres régions.

Les pratiques exemplaires citées – la liste est loin d'être exhaustive – montrent que la transition vers une mobilité durable est amorcée. Les efforts sont à poursuivre pour faire de la Normandie un territoire novateur et expérimental. Nous espérons que ce travail apportera aux acteurs de la mobilité et de l'aménagement, les clés de la réussite d'une politique de mobilité durable.

*Didier PERALTA*  
Président de l'ARE Normandie

*Eric PRUD'HOMME*  
Directeur régional délégué de l'ADEME

*Hervé MORIN*  
Président de la Région Normandie



## Sommaire

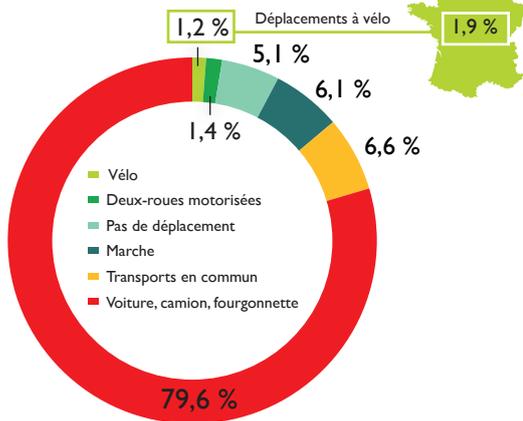
• Indicateurs clés	3
• Mobilité durable : quels enjeux ?	4-5
• Défi 1 : Intégrer la mobilité et le stationnement dans la planification	6-7
• Défi 2 : Favoriser l'intermodalité et la multimodalité	8-9
• Défi 3 : Généraliser le 30 km/h pour des villes et villages apaisés	10-11
• Aménagements	12-13
• Défi 4 : Développer les modes actifs	14-15
• Défi 5 : Créer de nouveaux services autour de la voiture	16-17
• Défi 6 : Animer le territoire et accompagner les acteurs	18-19
• Défi 7 : Rendre le territoire attractif	20-21
• Acteurs régionaux	22
• Sigles et ressources	23

# Indicateurs clés

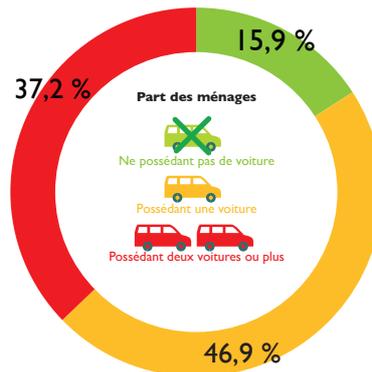


## Équipements / modes de vie

Déplacements domicile-travail en 2013 en Normandie



Équipement automobile des ménages en 2013 en Normandie



20 % de la population active est en difficulté de mobilité.



Source : Laboratoire de la mobilité inclusive, étude 2013



70 % des actifs habitant à 5 km ou moins de leur travail s'y rendent en voiture, camion ou fourgon (2013).

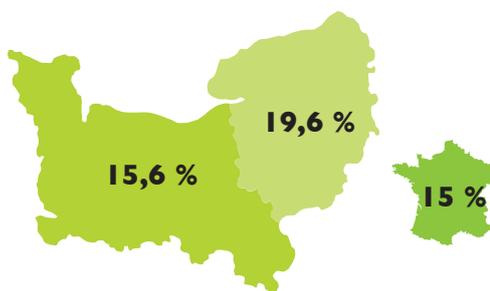
Source : INSEE

En France, 1 trajet en voiture sur 4 fait moins de 3 km. En agglomération, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de 3 kilomètres.

Source : Cerema

## Santé / Environnement

Personnes âgées de 18 ans et plus souffrant d'obésité en 2012



Source : Diagnostic du plan régional Santé-environnement, 2017



Les accidents de la route sont la 1<sup>ère</sup> cause des accidents mortels du travail.

Source : Comité interministériel de la sécurité routière



Pollution de l'air : chaque année, un coût de 101,3 milliards d'euros pour la France.

Source : Commission d'enquête du Sénat



La pollution de l'air est un problème de santé publique : 2 600 décès par an attribuables à la pollution aux particules fines (PM 2,5) en Normandie, 9 % de la mortalité totale.

Source : ARS Normandie

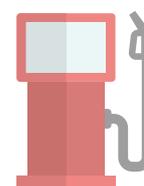
## Climat / Énergie

Les transports représentent 28,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, en 2014.

Source : Citepa, juin 2016

Dans ce secteur, les véhicules particuliers sont responsables de 53,2 % des émissions de GES en 2014 en France.

Source : Service de l'Observation, et des Statistiques (SOEs), ministère de l'environnement



Le secteur des transports, en France, représente 33 % de la consommation finale énergétique en 2015.

Source : Service de l'Observation, et des Statistiques (SOEs), ministère de l'environnement

# Mobilité durable : quels enjeux ?



Les impacts du "tout automobile" sont bien connus mais trop peu pris en considération. La mobilité durable, ou écomobilité, est une politique d'aménagement et de gestion du territoire qui favorise une mobilité des personnes et des biens, pratique, accessible à tous, écologique, privilégiant les modes alternatifs à la voiture et en particulier les modes actifs. C'est aussi inciter aux changements de comportements en facilitant et accompagnant les citoyens dans leurs déplacements.

## Économiques

- Améliorer l'attractivité du territoire et la bonne santé locale
- Développer des services de mobilité pérennes et créateurs d'emplois locaux non délocalisables
- Réduire les coûts liés à la voiture (construction et entretien de la voirie, consommation d'espace...)
- Réduire les coûts sur la santé (maladies liées à la pollution atmosphérique, manque d'activité physique)
- Rentabiliser les transports publics
  - Réduire les nuisances sonores
- Réduire la dépendance aux énergies non renouvelables

## Sociaux

- Proposer des services de mobilité inclusive, adaptés à chacun, avec une attention particulière pour les publics fragiles (personnes âgées, en difficulté d'insertion...) pour lutter contre l'isolement et la précarité
  - Favoriser l'inclusion sociale (autonomie, accès à l'emploi, accès aux services publics)
  - Favoriser l'accès à la mobilité durable pour tous (apprentissage, offres de transports...)
  - Améliorer la sécurité routière
  - Améliorer la santé et le bien-être des habitants par la pratique d'une activité physique régulière, la réduction du stress
- Améliorer le cadre de vie

## Environnementaux

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Lutter contre les changements climatiques
  - Améliorer la qualité de l'air
- Réduire les impacts de la voiture sur la biodiversité, les terres agricoles et espaces naturels
  - Réduire les nuisances sonores
  - Réduire la consommation d'énergie
  - Économiser les ressources

## Le rôle des collectivités

**Convaincre** : informer, former, susciter l'intérêt individuel et collectif en faveur de la mobilité durable

**Accompagner** : aménager, proposer des services, animer, faciliter les initiatives citoyennes

**Inciter** : mettre en place des leviers (financiers, matériel...)

**Evaluer** : connaître l'efficacité de la politique menée et ajuster si besoin

Les collectivités sont en mesure d'apporter des solutions à grande échelle aux besoins des citoyens et de les aider à entrer dans l'ère d'une nouvelle mobilité diversifiée, économique, solidaire, écologique... et bénéfique pour la santé ! La mobilité durable c'est "gagnant-gagnant" : l'individu, la collectivité et la société en tirent des bénéfices...



## Halte aux idées reçues !

**En ville, la voiture va plus vite que le vélo !**

**FAUX** : Le vélo est plus efficace que la voiture, lorsque le trafic est dense. Pour parcourir 3 km et se stationner, un automobiliste met en moyenne 27 minutes ... un cycliste met seulement 12 minutes ! *Source : Ademe*



## Glossaire

### Mobilité inclusive

C'est garantir aux plus fragiles le droit à la mobilité :

- Agir sur ce qui empêche une personne de se mettre en mouvement : agir sur le *Vouloir Bouger*.
- Travailler avec la personne sa compétence mobilité pour la développer : agir sur le *Savoir Bouger*.
- Permettre à une personne de disposer des moyens de sa mobilité : agir sur le *Pouvoir Bouger*.

La fracture sociale entre mobiles et immobiles – personnes en situation de précarité – grandit et se reflète dans les modes d'aménagement du territoire. La mobilité est l'un des tous premiers déterminants dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle. Les collectivités ont une double mission pour réduire cette fracture : garantir ce droit à la mobilité pour tous et inciter les plus mobiles à se déplacer mieux en utilisant les nombreuses solutions alternatives.



La vélo-école apprend à circuler en ville et favorise l'insertion sociale.

### Modes actifs

Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire : la marche, le vélo... Le glissement sémantique de modes doux en modes actifs traduit la volonté d'intégrer les préoccupations sanitaires dans les politiques publiques de transports.



## Point réglementaire

### Quelques mesures de la loi TEPCV

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 a fixé des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de -40 % en 2030 et -75 % en 2050 par rapport à 1990.

### Planification

- Élaboration d'un Plan Climat Air Energie territorial intégrant la qualité de l'air, pour les intercommunalités de plus de 20 000 habitants.

### Qualité de l'air

- Possibilité pour les maires de réduire la vitesse de circulation en dessous des limites prévues par le code de la route sur tout ou partie des voies.

- Dans les territoires soumis à un Plan de protection de l'atmosphère : possibilité pour les collectivités de créer des zones de circulation restreinte (ZCR).

- Déploiement des certificats de qualité de l'air "Crit'Air", dispositif de classement des véhicules en fonction de leur niveau de pollution, permettant de mettre en place des politiques de stationnement et de circulation restreinte.

- Avantages tarifaires décidés par les Autorités organisatrices de mobilité (AOM) pour l'accès aux transports en commun en cas d'interdiction de circulation de certaines catégories de véhicules.



Marquage au sol "Zone 30"

### Vélo

- Création de l'indemnité kilométrique vélo, facultative, pour le déplacement domicile/travail des salariés.

- Réduction de l'impôt sur les sociétés pour les entreprises qui mettent à disposition une flotte de vélo pour leurs salariés.

### Plans de mobilité d'entreprises

- Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins 100 salariés sur un même site élabore un plan de mobilité.

### Covoiturage

- Réalisation par les AOM d'un schéma de développement des aires de covoiturage.

### Véhicule électrique

Objectif : au moins 7 millions de bornes de charge d'ici à 2030.



- Possibilité pour la collectivité de réduire ses obligations de réalisation d'aires de stationnement si elle met à disposition des véhicules électriques ou à faibles émissions en autopartage.

- Obligation d'intégrer des parts minimales de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de flottes (État, collectivités, taxis, loueurs, voitures de transport avec chauffeur et services de transport public).



## Le Saviez-vous ?

### Santé & mobilité

Avec une moyenne de 7 889 pas par jour, 3/4 des français ont un niveau d'activité qui reste encore loin des 10 000 pas quotidiens à atteindre pour se maintenir en forme et préserver sa santé selon les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Source : Attitude Prévention

Les modes actifs génèrent des bénéfices en matière de santé mais aussi d'inclusion sociale et de protection de l'environnement. Les associer aux transports en commun accroît leur champ d'action.





# Défi 1 Intégrer la mobilité et le stationnement dans la planification

La législation visant la transition écologique affirme le besoin de coordonner urbanisme et déplacement. Intégrer et articuler la politique de déplacements dans les documents d'urbanisme est un atout indéniable pour réussir sa stratégie globale d'aménagement du territoire.



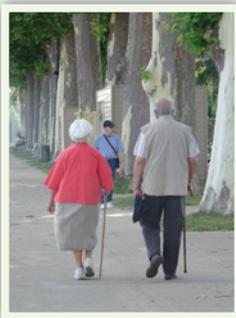
## Des pistes d'actions

### Planification

Améliorer la coordination des politiques de déplacements avec les autres politiques sectorielles : urbanisme, santé, habitat, tourisme, insertion, éducation, biodiversité...

Concevoir une stratégie de déplacements en cohérence avec les différentes échelles de territoire et les collectivités voisines.

Intégrer la maîtrise des déplacements et les déplacements alternatifs à la voiture solo dans la planification réglementaire (PLU, PLUI, SCOT, PDU, PCAET) et volontaire (agenda 21, PDU, plan ou schéma de déplacements, schéma directeur modes actifs, plan de mobilité rurale...)



Intégrer l'adaptation au changement climatique aux politiques d'aménagement.

Rendre accessibles les voiries et réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite et vulnérables.

### Stationnement

Optimiser l'offre de stationnement, levier majeur de régulation des flux automobiles et d'efficacité des politiques de mobilité durable :

- Faire une enquête pour juger de l'adéquation de l'offre et de la demande.
- Réglementer et contrôler.
- Mener des approches dynamiques et modulables (tarification, places partagées livraisons/stationnement...).
- Créer des parkings relais reliés aux transports en commun...



Réorganiser le stationnement voire le réduire au profit d'autres usages (piétons, transports en commun...), c'est mettre en valeur le centre-ville, améliorer le cadre de vie et l'attractivité des transports publics.

### Urbanisme

Densifier l'habitat dans les centres-villes, à proximité des transports en commun et favoriser la mixité fonctionnelle des quartiers (habitat, services, emplois, loisirs).

Mettre les gares TER au centre de la stratégie territoriale.



Organiser de façon polycentrique les territoires pour réduire la longueur des déplacements et favoriser les modes actifs.

Veiller à la transversalité entre services au sein de la collectivité.

Associer politique de revitalisation des bourgs et politique de déplacements.

### Evaluation

Créer un observatoire de la mobilité pour connaître le retour sur investissement des actions.

Engager la concertation avec les acteurs du territoire : associations, habitants, entreprises...



Organiser des balades urbaines à vélo, à pied réunissant élus, techniciens, ingénieurs, habitants.



## Halte aux idées reçues !

Le manque de stationnement fait fuir les clients !

**FAUX** : Par semaine, un automobiliste dépense en moyenne 87 % de moins qu'un piéton dans les commerces de proximité, 12 % de moins qu'un cycliste et 3 % de moins qu'un utilisateur des transports en commun. Source : Ademe-Fubicy





## Glossaire

### Plan de déplacements urbains

Outil de planification partenarial qui coordonne les politiques de stationnements et de déplacements (personnes et marchandises). Obligatoire (agglomérations de plus de 100 000 habitants listées par arrêté ministériel) ou volontaire, il définit les objectifs à atteindre et actions à entreprendre pour une mobilité plus durable.

### Schéma directeur des modes actifs

Outil de planification et de programmation à l'échelle d'un territoire permettant au gestionnaire de définir une politique d'aménagement et d'accompagnement en faveur des modes actifs.



## Pratiques exemplaires

### Un plan global des déplacements pour l'ancienne Communauté de communes Sèves-Taute (50)



Plan Des Déplacements  
COMMUNAUTE de COMMUNES  
SEVES-TAUTE

Dès 2014, le territoire s'est engagé dans la transition énergétique, dans la continuité de son Agenda 21. Il a élaboré ce plan global pour faciliter les déplacements des habitants, apporter des solutions nouvelles alternatives à la voiture solo. Les clés de réussite ont été une large concertation auprès des habitants et acteurs du territoire (balades mobilité, ateliers d'acteurs...) et une forte volonté des élus. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, cette collectivité est intégrée à la Communauté

de Communes Côte Ouest Centre Manche.

<http://www.cocm.fr/>

### Caux-Estuaire (76) et sa stratégie globale des déplacements

Cette communauté de communes a élaboré conjointement un schéma local des déplacements et un schéma directeur intercommunal des mobilités actives.



#### Quatre axes sont ressortis de cette réflexion

- Développer une offre de transports collectifs.
- Organiser la circulation et le stationnement.
- Être proactif sur le développement des modes actifs.
- Développer l'intermodalité.

Ces schémas sont des outils de travail proposés aux communes et aux acteurs de la mobilité. Caux-Estuaire est l'animateur des problématiques de la mobilité sur son territoire.

<http://www.caux-estuaire.fr/>

### Communauté urbaine d'Alençon (61) : les déplacements intégrés au PLU



Ce projet s'articule autour de deux axes principaux : le renforcement de l'attractivité et la construction d'un territoire durable et solidaire. L'un des objectifs poursuivis est le développement d'une urbanisation génératrice de modes de déplacements alternatifs. Elle s'appuie sur une armature urbaine et le concept de "ville de courtes distances" favorisant les modes actifs, la mixité des fonctions, la

densification des espaces urbains autour des axes de transports urbains. Le renforcement de la dynamique économique du territoire résulte d'un équilibre entre le rayonnement conforté de la ville-centre, de l'agglomération et des centres-bourgs.

<http://www.cu-alencon.fr>



## Le Saviez-vous ?

### 76 % du réseau routier et autoroutier

de la France métropolitaine se compose de routes communales, rues et chemins communaux, un véritable potentiel pour les mobilités actives !

Source : Union routière de France, Faits et Chiffres 2016



## Point réglementaire

### 1<sup>er</sup> janvier 2018 : Entrée en vigueur de la réforme du stationnement

On passe d'une organisation pénale identique sur l'ensemble du territoire français à une organisation locale au moyen de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement payant sur voirie. Chaque collectivité module le tarif de stationnement et fixe un forfait de post-stationnement qui remplace l'amende pénale de 17 €. L'argent collecté est perçu directement par les collectivités qui en affectent une partie aux politiques de mobilité durable.

- + de gens satisfaits
- + de fluidité de la circulation
- + de projets mobilité durable
- + d'attractivité commerciale



La zone bleue facilite la rotation des stationnements.

- de pollution de l'air
- de comportements inciviques
- de fraude





## Défi 2 Favoriser l'intermodalité et la multimodalité

L'intermodalité entre les réseaux de transports est un élément essentiel de la stratégie de déplacements des collectivités. Elle assure son efficacité, son attractivité et son optimisation économique. De nombreuses offres de transport sont développées par les autorités organisatrices de mobilité : parking-relais, transports en commun, à la demande, location de vélo, autopartage... Favoriser leurs connexions est un levier en faveur de la mobilité durable.



### Des pistes d'actions

#### Transport ferroviaire



Donner au transport ferroviaire de voyageurs un rôle clé dans l'aménagement des territoires.

Intégrer les gares à la ville.

Amener les habitants vers le train : c'est l'intermodalité de rabattement.

Favoriser l'accès des gares aux piétons, cyclistes et usagers des transports en commun en assurant la qualité et la continuité des cheminements et des réseaux.



Les escaliers sont un obstacle pour les vélos. L'installation de goulottes permet leur franchissement à coût réduit.

#### Intermodalité



Combiner les transports en commun avec des modes de rabattement tels que la voiture partagée et les modes actifs. Ici, un stationnement vélo a été aménagé.

Synchroniser les correspondances entre les différents modes de transports en commun.

Promouvoir la plateforme multimodale normande : [www.commentjyvais.fr](http://www.commentjyvais.fr)



Créer des parkings relais reliés aux transports en commun en entrée de ville ou de bourg.

Rendre l'offre de transports en commun plus attractive : dessertes, maillage, vitesse commerciale, tarifs, fréquences, confort, etc.

Créer du transport à la demande.

Veiller à la qualité des arrêts de bus en créant des "stations multimodales" avec abri, stationnement vélo, éclairage...

Créer une carte pédagogique avec les points stratégiques de mobilité – aires de covoiturage, arrêts de cars interurbains, de bus, gares, stationnements vélos, bornes de recharge de véhicules électriques... – et les durées de déplacement à pied, à vélo, en transport en commun entre les principaux lieux générateurs de déplacements.



Développer le tourisme durable : favoriser l'intermodalité train/vélo ou train/randonnée et structurer une offre de services adaptés aux besoins des touristes avec les acteurs du secteur.



### Halte aux idées reçues !

Les transports collectifs coûtent plus cher que la voiture individuelle.

**FAUX** : S'abonner aux transports en commun coûte 3 à 20 fois moins cher que d'utiliser sa voiture, l'impact environnemental est 3 fois moindre et le risque d'accident quasi nul. Les employeurs ont l'obligation de prendre en charge 50 % de l'abonnement de transports en commun et/ou vélo de leurs salariés même si le salarié travaille à temps partiel ! Source : Ademe





## Glossaire

### Intermodalité

On la pratique quand on utilise plusieurs moyens de transport pour un même trajet. En combinant voiture, marche, vélo et transports en commun, en utilisant les parcs-relais, il est possible de se créer une solution personnelle, adaptée à ses besoins et à l'offre locale de transports.

### Multimodalité

Désigne l'existence de plusieurs modes de déplacements entre deux lieux. Ainsi, on oriente son choix en fonction du jour, de l'heure, du motif de son déplacement ou de ses contraintes personnelles ou professionnelles.

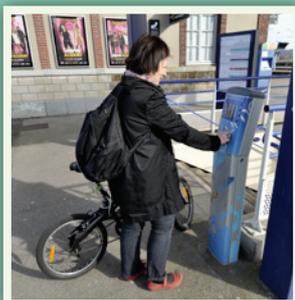


## Le Saviez-vous ?

### Carte Atoumod : un atout pour les déplacements écomobiles en Normandie

Depuis 2013, la carte Atoumod permet d'utiliser les transports en commun de tous les réseaux urbains et interurbains de l'Eure et de la Seine-Maritime. Pour favoriser l'intermodalité, les 15 autorités organisatrices de la mobilité de ces deux départements se sont regroupées en 2015 dans le Syndicat mixte Atoumod. Solution innovante plusieurs fois primée, le système billettique Atoumod est ainsi mutualisé entre les membres du Syndicat.

La carte Atoumod s'étendra progressivement sur les autres départements, en commençant, dès 2018, par les lignes TER du Calvados, de la Manche, de l'Orne, le réseau Twisto de Caen la Mer et les Bus Verts du Calvados organisés par la Région.



La carte Atoumod est un support unique de titres de transports en commun en service depuis 2013 sur la totalité des réseaux de l'Eure et de la Seine-Maritime. Elle sera progressivement déployée sur le reste de la Normandie.

### www.commentjyvais.fr : portail normand d'informations multimodales



C'est l'un des plus grands portails d'information et de recherche d'itinéraire de France ! Il fournit des informations pratiques (calcul d'itinéraires, horaires des correspondances, transport à la demande, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, tarifs, plans des réseaux...), des

informations touristiques et des actualités sur les réseaux de transports dans la région. Dans une version future, il intégrera le covoiturage, une boutique en ligne et une application mobile.



## Point réglementaire

### Le plan de mobilité rurale

La loi TEPCV crée ce plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux. Ce nouveau dispositif propose une approche globale de la gestion de la mobilité qui équilibre et concilie les différents modes de déplacements. Elle participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité des territoires. Il n'en ressort pas une solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire. Le Cerema a édité un guide méthodologique basé sur des cas concrets à destination des collectivités.

<http://www.certu-catalogue.fr/>



## Pratique exemplaire

### Gare de Coutances (50) : un pôle d'échange multimodal

La gare de Coutances, dans la Manche, a fait l'objet d'une modernisation en plusieurs étapes :

- Rénovation du bâtiment voyageurs en 2006.
- Mise en accessibilité des quais de la gare pour les personnes à mobilité réduite en 2007.
- Réaménagement des espaces intermodaux en 2009.

Suite à la démolition de bâtiments, l'aménagement fonctionnel des flux a été possible : pose d'arceaux et mise en service d'un local sécurisé vélos, création d'un parking pour véhicules avec places pour les personnes à mobilité réduite, d'un parking taxis, d'une dépose minute devant l'entrée principale, d'une station bus, matérialisation de 5 emplacements réservés aux cars interurbains. La Ville de Coutances a mis en place un service de location longue durée de vélos à assistance électrique.



Les cheminements vélos et piétons d'accès à la gare ont été sécurisés et raccordés au réseau cyclable développé par la Ville et au réseau régional de véloroutes-voies vertes.





## Défi 3 Généraliser le 30 km/h pour des villes et villages apaisés

La pratique des modes actifs est compétitive sur les déplacements inférieurs à 5 kilomètres pour le vélo et inférieurs à 1 kilomètre pour la marche. Elle présente de nombreux avantages au regard des enjeux : changement climatique, santé publique, cadre de vie et attractivité des territoires. Son développement nécessite un apaisement de la circulation en ville en réduisant le nombre de véhicules motorisés et leur vitesse. Le partage de l'espace public entre tous doit être une préoccupation constante des élus et aménageurs.



### Des pistes d'actions

#### Aménagements "Code de la Rue"



Instaurer le 30 km/h maximum comme vitesse de référence et devenir "ville 30" avec des aménagements provisoires et une communication originale.

Réaliser les aménagements définitifs lors des rénovations après avoir expérimenté et ajusté les provisoires.

Hiérarchiser le réseau de voirie : la limite de vitesse est adaptée à chaque type de voie et sa fonction.

Passer d'un espace public "tout voiture" à un espace public partagé, en réduisant l'espace réservé à l'automobile pour redonner de l'espace aux modes actifs et transports en commun.

Assurer la continuité du réseau piétonnier/cyclable en maillant le territoire de zones de circulation



apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), chaussées à voie centrale banalisée (cf. p. 13), voies vertes...

Mettre en œuvre le principe de prudence : il s'agit de renverser le rapport de force pour qu'il soit plus favorable aux usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes notamment).



Implanter des zones 30 et des zones de rencontre avec une signalisation adaptée et des aménagements modérateurs de vitesse.

Privilégier des aménagements légers et peu coûteux, voire participatifs, pour réduire la vitesse des véhicules motorisés : stationnement

alterné, bacs à fleurs entretenus par les riverains, priorités à droite, double-sens cyclables, marquage au sol (plus efficace que la signalisation verticale)...

Recourir à l'expertise des associations et du Cerema.

#### Biodiversité

Aménager des lieux de ressourcement accessibles en modes actifs. Ces espaces verts et ouverts de qualité sont reconnus par les habitants comme propices à leur bien-être. Ce sont les trames vertes et bleues, préservées dans les plans d'urbanisme au titre de la biodiversité : bords de cours d'eau, lieux boisés, parcs urbains...



On y croise des publics variés y exerçant de multiples activités : activité physique, jeux pour les enfants ou repos dans un cadre agréable.

Préserver et recréer la biodiversité dans les aménagements (voiries, transports publics, espaces verts...) et en faire des lieux de pédagogie sur la nature en ville.



#### Concertation

Associer les habitants en amont du projet pour qu'ils adhèrent aux principes de réduction de la vitesse et du partage de l'espace public.

La concertation participe à l'appropriation des aménagements ainsi qu'à leur respect.



## Glossaire

### Code de la Rue



Inspirée de l'expérience belge, la démarche du Code de la Rue vise à mieux faire connaître les dispositions du code de la route qui s'appliquent en milieu urbain et fait

évoluer la réglementation en l'adaptant aux pratiques des usagers circulant sur l'espace public, notamment les plus vulnérables, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite.

### Ville 30

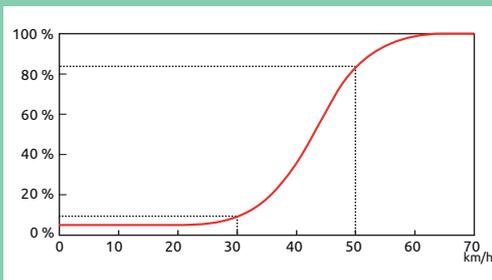
Commune ou territoire qui a fait le choix de limiter la vitesse de référence à 30 km/h maximum, le 50 km/h est l'exception sur les grands axes.

<http://ville30.org>



## Le Saviez-vous ?

### Risque pour un piéton d'être tué dans une collision avec une voiture en fonction de la vitesse à l'impact



La violence d'un choc diminue de façon exponentielle avec la vitesse. En cas d'accident, les chances de survie d'un piéton sont 8 fois plus élevées à 30 km/h qu'à 50 km/h.

Source : Cerema



## Point réglementaire

### Réduire la vitesse avec la loi TEPCV

Les maires ont la possibilité de réduire la vitesse de circulation en dessous des limites prévues par le code de la route (50 km/h) sur tout ou partie des voies de l'agglomération (article 47) et cela, sans la réalisation d'aménagements spécifiques pour réduire la vitesse des véhicules motorisés.



## Pratiques exemplaires

### La Métropole grenobloise (38) : territoire 30



Grâce à la loi TEPCV, la Métropole grenobloise est la première en France à généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h sur 43 communes volontaires de son territoire (sur 49). La vitesse est désormais limitée à 30 km/h et, par exception, certains axes sont à 50, 70 ou 90 km/h.

Parmi les arguments avancés par les élu.e.s : assurer la sécurité des enfants et des personnes âgées, créer du lien social en revitalisant les centres-bourgs, lutter contre la mortalité sur les routes et contre la pollution et partager équitablement l'espace public pour tous les modes de déplacement.

### Valognes (50) requalifie son centre-ville

"Cœur de ville" est le grand projet de la commune de Valognes, qui souhaite rendre son centre-ville plus attractif et améliorer la qualité de l'espace public, en diminuant la vitesse des véhicules et favorisant les mobilités actives. Pour cela, la commune a fait le choix de créer des zones de circulation apaisée – zone 30, zone de rencontre – et d'agir sur le stationnement.



Dans la zone de rencontre, le piéton est prioritaire.



## Halte aux idées reçues !

**En ville, à pied, on est plus exposé à la pollution qu'en voiture.**

**FAUX :**  
Un automobiliste est 3 à 10 fois plus exposé aux polluants qu'un marcheur sur le trottoir car il se situe dans le sillage des véhicules qui le précèdent. La ventilation récupère les gaz d'échappement et l'habitacle clos du véhicule concentre les pollutions.



Source : Atmo Normandie





# Aménagements

Les panneaux et le marquage au sol nécessitent d'être régulièrement entretenus ou renouvelés.

€ D'une manière générale les coûts inhérents aux aménagements cyclables et/ou piétons sont moins onéreux que ceux dédiés à la voiture y compris dans l'entretien et la gestion.

## Aire piétonne



C'est une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Seuls les cyclistes et les véhicules nécessaires à la desserte dans la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas.

## Zone de rencontre



C'est une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Les piétons ne sont pas prioritaires sur les transports guidés urbains de personnes (métro, tramway sur fer ou pneus...).

## Zone 30



C'est une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, ce qui sécurise la cohabitation avec les piétons et cyclistes. Les piétons ne sont pas autorisés à circuler sur toute la largeur de la chaussée.

## Sas vélo au feu rouge



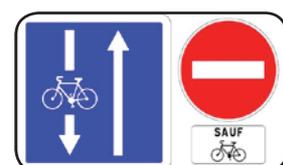
C'est une zone d'attente à un feu rouge qui permet au cycliste d'être positionné devant les véhicules motorisés. Il est mieux vu par les automobilistes et redémarre devant eux en toute sécurité.

## Stationnement vélo



L'offre de stationnement pour les vélos est nécessaire au développement de leur usage et se réalise en parallèle des aménagements cyclables. Les arceaux en "U" inversés permettent le stationnement de deux vélos, attachés par le cadre, pour réduire le risque de vol.

## Double-sens cyclable



Le double-sens cyclable offre aux cyclistes la possibilité de circuler dans les deux sens, dans une voie dont la circulation générale est en sens unique. Il est de fait dans les zones de rencontre, zones 30, rues à 30. Dans le cas contraire, l'autorité détentrice du pouvoir de police doit justifier, par un arrêté, de son impossibilité de le réaliser.

## Cédez-le-passage cycliste au feu



Situé sous certains feux tricolores, il permet au cycliste de franchir le feu rouge sans bénéficier pour autant de la priorité. Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour la ou les directions indiquées sur le panneau. Le cycliste veille à céder le passage à tous les usagers et notamment aux piétons qui bénéficient du feu vert.

## Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou)



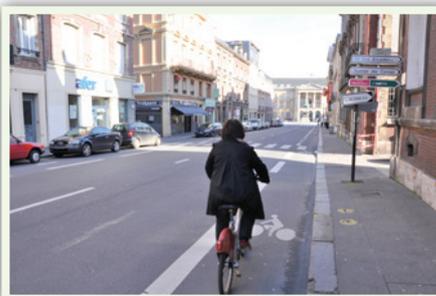
C'est une chaussée sans marquage axial, dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe, formant ainsi une voie centrale bidirectionnelle et deux larges accotements. Elle permet une modération de la vitesse, utile pour étendre le réseau cyclable à des voiries difficilement aménageables pour les vélos.

## Couloir mixte bus/vélos



Le couloir bus permet aux cyclistes de circuler dans des voies de circulation normalement réservées aux bus.

## Bande cyclable



C'est un intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité avec les autres véhicules (zone de rencontre). La bande cyclable est aménagée là où les trafics motorisés et cyclistes sont modérés et pour une vitesse de l'ordre de 50km/h.

Facultative ou obligatoire, elle doit faire l'objet d'un arrêté de circulation institué par l'autorité investie du pouvoir de police.

## Voie verte



C'est un aménagement ouvert à tous les usagers non motorisés ; il constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes... Son rôle est d'assurer les liaisons centre-périphérie, périphérie-périphérie, bourg-quartiers, inter-quartiers, urbain/campagne.

## Piste cyclable



Cet aménagement est exclusivement réservé aux cycles à deux ou trois roues. Il est séparé physiquement de la chaussée pour véhicules motorisés. Il est adapté le long des voies à fort trafic, à grande vitesse (plus de 50 km/h) et comportant peu d'intersections.

La piste cyclable (qui peut être facultative ou obligatoire) doit faire l'objet d'un arrêté de circulation institué par l'autorité investie du pouvoir de police.





# Défi 4 Développer les modes actifs

Les mobilités actives sont au cœur de la vie quotidienne et constituent un enjeu majeur de santé publique – lutte contre la sédentarité, amélioration de la qualité de l'air. Les courtes distances réalisées principalement en voiture individuelle ou en transports en commun se feront à pied ou à vélo si une politique "modes actifs" est déployée.



## Des pistes d'actions

### Aménagement

Assurer la cohérence et la continuité des itinéraires piétons et cyclables par des aménagements choisis en fonction des usages de la voie et de son environnement.

Appliquer le Code de la Rue avec ses possibilités d'aménagements (cf. p. 10) zone de circulation apaisée, double-sens cyclable, cédez-le-passage cycliste au feu, sas cyclistes à systématiser et faire respecter...

Valoriser et fiabiliser les chemins communaux, ruraux et forestiers pour démultiplier les possibilités de déplacements à pied et à vélo.



Veiller à la qualité de l'espace public avec la mise en place de bancs, jardins partagés, éclairage et mobilier urbain favorisant l'activité physique.



Déployer une signalétique piétonne/cyclable ou un jalonnement pour favoriser l'orientation des usagers.

### Animation

Faire des campagnes de promotion des mobilités actives et de leurs bienfaits pour la santé.

Organiser des événements festifs pour promouvoir la marche et le vélo en s'appuyant sur des événements nationaux ou internationaux : fête du vélo, semaine européenne de la mobilité...

Lutter contre le vol et le recel en organisant des opérations de marquage Bicycode® de vélos.

Mener une démarche collaborative avec les habitants pour imaginer les aménagements urbains, en utilisant des techniques de concertation.

### Services



Mettre à disposition une flotte de vélos au sein de la collectivité pour les agents.

Proposer de la location de vélos à assistance électrique. Ici sur le territoire de Saint-Lô Agglo.

Soutenir la création de services autour du vélo : réparation, atelier d'autoréparation, vélo-école, livraison...



Accroître les dispositifs "pédibus, vélobus" dans les écoles en utilisant les nombreuses ressources pédagogiques et méthodologiques disponibles.

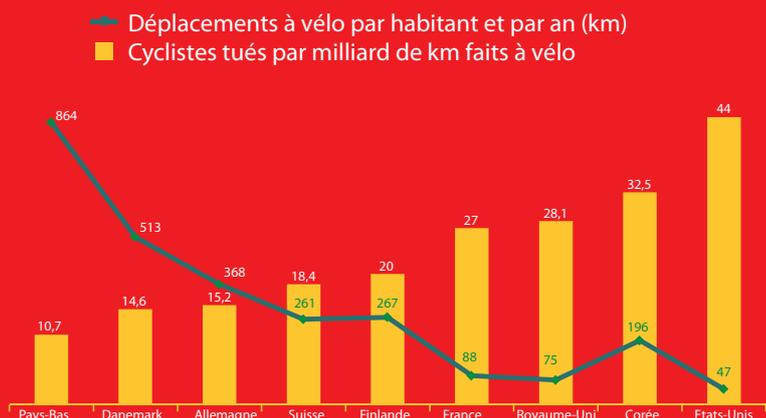
Développer le tourisme à vélo et à pied : créer des circuits, même sur des itinéraires provisoires, en partenariat avec les professionnels de l'hébergement touristique...



## Halte aux idées reçues !

**Le double-sens cyclable, c'est dangereux !**

**FAUX** : toutes les études le prouvent. Les automobilistes voient mieux les cyclistes qui arrivent en face. Mieux, le double sens incite les automobilistes à lever le pied ! Plus il y a de cyclistes, plus l'automobiliste est attentif et roule lentement, moins il y a d'accidents ! *Source : OCDE*





## Glossaire

### Jalonnement

Signalétique spécifique facilement identifiable par les usagers. Il renforce la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable et contribue au développement touristique local.

### Vélo-école

Structure qui enseigne la conduite du vélo dans le trafic. Elle dispense aux adultes et enfants l'apprentissage théorique et pratique du vélo, de l'acquisition de l'équilibre au savoir se déplacer dans la circulation en toute sécurité en respectant les règles du code de la route.

### Marquage Bicycode®

Système de marquage de vélos par gravure de numéros uniques et standardisés au niveau national. Il repose sur une base de données nationale et sécurisée, gérée par la FUB, sur un réseau d'opérateurs de marquage référencés et sur un partenariat avec les forces de l'ordre.



## Point réglementaire

### Partage de la voirie

L'article L228-2 du Code de l'environnement mentionne qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, des itinéraires cyclables doivent être aménagés. Le décret du 2 juillet 2015 relatif au "partage de la voirie" a pour but de faciliter la circulation des piétons et cyclistes : légalisation de la chaussée à voie centrale banalisée en milieu urbain (cf. p. 13), élargissement du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu, matérialisation du positionnement du cycliste sur la chaussée possible, sanctions renforcées pour les véhicules motorisés ne respectant pas les cheminements piétons et cyclables, chevauchement de la ligne continue par un véhicule motorisé possible pour doubler un cycliste dans certaines conditions, neutralisation recommandée du stationnement pour véhicules motorisés dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton...



## Pratiques exemplaires

### Caen a sa maison du vélo

Gérée par l'association Véloisol' et soutenue par les collectivités, ce lieu de référence accompagne les cyclistes dans leur pratique du vélo, quotidienne ou occasionnelle. Ses services : ateliers d'autoréparation et d'aide à la réparation, consignes pour stationner son vélo en toute sécurité, vélo-école, réparation et vente de vieux vélos, location moyenne et longue durée (vélos et accessoires), centre de ressources (vélocithèque), pôle dédié au cyclotourisme, marquage Bicycode®...



L'association Véloisol' travaille à généraliser cette pratique sur les autres territoires normands.

<http://www.maisonduvelocaen.fr>



## Le Saviez-vous ?

### Les bienfaits de l'activité physique sur la santé

La pratique d'une activité physique modérée de 30 minutes par jour au minimum est associée à de nombreux bénéfices :

- + **d'espérance de vie.**
- **de maladies cardiovasculaires.**
- **de risque de survenue du diabète** de type 2, de certains cancers (sein, colon).
- **de mortalité** une fois que le cancer est déclaré (sein, colon) et de risque de récidence.
- **de stress**, d'anxiété et de dépression...



L'activité physique, c'est un "super médicament" avec peu d'effets secondaires. Les déplacements à pied, à vélo, en transports en commun contribuent au maintien en bonne santé des citoyens.

### Les entreprises sociales et solidaires, partenaires des collectivités pour promouvoir le vélo



L'entretien, la réparation et l'apprentissage du vélo sont désormais identifiés comme des enjeux prioritaires et ont entraîné la création de nombreuses entreprises sociales en Normandie. Les services proposés sont accessibles à tous. En plein essor, ces structures constituent un des atouts de la politique cyclable des collectivités qui, en les aidant, amplifient le développement du vélo sur leur territoire.

<http://www.fub.fr> / <https://www.heureux-cyclage.org>

### La Vélo-école, un levier pour l'insertion sociale



La Métropole Rouen Normandie, en partenariat avec la Ville de Petit-Quevilly, a confié à l'association Avélo, l'expérimentation d'une vélo-école pour les habitants d'un quartier. Les objectifs étaient de

développer l'employabilité, l'insertion, l'autonomie des personnes formées, de créer du lien social autour de la pratique du vélo. À la fin de la formation, sur 10 stagiaires ne sachant pas faire de vélo, 9 étaient aptes à rouler dans le trafic de manière autonome.

<http://www.metropole-rouen-normandie.fr/>





# Défi 5 Créer de nouveaux services autour de la voiture

Augmenter le taux de remplissage des voitures, tel est l'objectif de la mobilité partagée, notamment pour les déplacements domicile-travail, les trajets "longue distance"... C'est particulièrement vrai dans les territoires peu denses, les moyens de transports collectifs traditionnels étant trop coûteux. La voiture doit être considérée comme un service auquel on a recours le temps d'un besoin et non plus comme un bien que l'on doit posséder.



## Des pistes d'actions

### Nouveaux services de mobilité

#### Développer le covoiturage par :



La création d'aires de covoiturage judicieusement réparties sur le territoire, bénéficiant d'une signalétique lisible.

La mobilisation des entreprises et administrations pour les déplacements domicile-travail.

La promotion des plateformes internet de covoiturage.



L'organisation de rencontres, l'animation et la communication, indispensables pour dynamiser le covoiturage.

L'aménagement d'aires en pôles d'échanges multimodaux, accessibles en vélo, transports en commun, à pied en fonction de la localisation...



La mise en place d'un service d'autostop organisé avec des conducteurs et des passagers identifiés pour sécuriser la pratique.

Après inscription sur une plateforme, le conducteur reçoit un autocollant à placer sur son pare-brise et l'autostoppeur, une affiche pour y inscrire sa destination. Grâce à ce système, les habitants des territoires ruraux et périurbains parcourent de courtes distances de façon régulière et ponctuelle, sans rendez-vous.



#### Soutenir l'autopartage par :

L'appui aux porteurs de projet qui développent ces services.

La promotion de l'autopartage entre particuliers auprès des habitants en leur communiquant guides, ressources, en organisant des réunions publiques...

La promotion des applications numériques de location de voitures entre particuliers.

### Véhicules à faibles émissions

Promouvoir les véhicules électriques, hybrides, à hydrogène d'autant plus s'ils sont partagés.



Déployer des infrastructures de recharges publiques de ces véhicules.

Investir dans une flotte de véhicules à faibles émissions.

Création d'un service d'autopartage avec ces véhicules.

Déployer les certificats de qualité de l'air "Crit'Air" : autocollants

qui indiquent la classe environnementale de la voiture en fonction de ses émissions de polluants atmosphériques.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les redevances de stationnement pourront être différenciées en fonction de l'impact des véhicules sur la pollution atmosphérique. Ces certificats pourront être utilisés par les collectivités pour faire bénéficier les véhicules les moins polluants de conditions de stationnement privilégiées.

Le certificat qualité de l'air est obligatoire pour circuler dans les zones à circulation restreinte instaurées par certaines collectivités ou pour circuler lorsque le préfet instaure la circulation différenciée lors de certains épisodes de pollution.



### Meilleur usage de la voiture

Organiser des formations à l'écoconduite pour les agents.

Entretien de la flotte de véhicules (gonflage des pneus, filtres, vidange...) et suivre les consommations.



Sensibiliser les habitants à l'écoconduite (événementiel, site internet, bulletin d'information...).



## Glossaire

### Covoiturage

Utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun.

### Autopartage

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.



## Pratiques exemplaires

### 740 communes ont déployé le dispositif Rezo Pouce



Rezo Pouce est le premier réseau d'autostop au quotidien en France. C'est une solution permettant aux conducteurs et passagers de se rencontrer aux "arrêts sur le pouce" en version "vintage" avec panneau de destination ou par une application smartphone et de voyager ensemble.

La mise en œuvre du dispositif par la commune adhérente est rapide et peu coûteuse. Rezo Pouce l'accompagne et met à disposition : outils de communication, livrets pratiques d'information, fiches-actions et application smartphone gratuite (Android et iPhone).

<http://www.rezopouce.fr>

€ Pour une collectivité de 10 000 à 25 000 hab, frais de mise en place : 4 500 € HT et abonnement de 3 000 € HT/an



## Le Saviez-vous ?

### L'autopartage, c'est par an :

- une division par deux du budget transport de l'utilisateur.
- une réduction de 40 % des km parcourus en voiture (l'autopartageur n'utilise la voiture qu'en dernier recours !).

**Covoiturer 60 km par jour** 2 fois par semaine pour aller au travail (aller-retour) en tant que passager permet d'économiser, en moyenne, 1 500 € par an !

Source : Ademe

### Un réseau d'autopartage à Tinchebray (61)



Cette commune rurale de l'Orne, a lancé, pour ses habitants, un système d'autopartage, baptisé "Autofree". Des véhicules électriques sont mis en

partage pour encourager les habitants à se familiariser avec l'électromobilité, mais aussi pour offrir un service public de mobilité, pouvant bénéficier à tous.

<http://www.tinchebray.fr>

### Le Département de l'Orne (61) partage ses véhicules électriques



Des véhicules électriques, issus de la flotte de la collectivité, sont mis à disposition du grand public en dehors de la période d'utilisation par les agents : c'est le service d'autopartage autofree61. Les Ornais peuvent les utiliser pour leurs déplacements personnels tous les soirs ainsi que le samedi, le dimanche et les jours fériés. C'est un service que le Conseil

départemental souhaite rendre aux Ornais, qui peuvent ainsi utiliser 6 véhicules électriques dont 2 utilitaires. La réservation des véhicules est obligatoire via la plateforme en ligne <http://clem.mobi>

<http://www.orne.fr>



## Point réglementaire

### Véhicules à faibles émissions

L'article 37 de la loi TEPCV oblige les collectivités à privilégier des véhicules à faibles émissions dans le renouvellement de leur flotte. Une collectivité territoriale (si celle-ci compte plus de 20 véhicules légers), doit inclure une proportion minimale de 20 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement ou l'acquisition de sa flotte (article L224-7 du Code de l'environnement).

Concernant un parc d'autobus ou d'autocars, la proportion minimale est de 50 % de véhicules à faibles émissions à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et de 100 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025 (article L224-8 du Code de l'environnement).



## Halte aux idées reçues !

**Partager sa voiture, c'est contraignant !**

**FAUX** : On peut partager sa voiture en covoiturant une ou deux fois par semaine, les jours de travail sans réunion tardive, sans courses à faire et sans récupération des enfants à l'école... La voiture reste inutilisée et à l'arrêt en moyenne 95 % du temps, c'est très facile de la partager pendant ce temps grâce à l'autopartage. De nombreuses applications numériques facilitent les mises en relation.







## Glossaire

### Management de la mobilité

Palette d'outils et de services qui crée les conditions favorables au changement de comportement de mobilité des usagers.

### Marketing personnalisé

Méthode pour accompagner l'utilisateur dans une démarche de connaissance et d'expérience des diverses alternatives à la voiture solo, basée sur la communication, l'incitation et la motivation.

### Plan de mobilité

Ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements et à favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture solo. Il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

### "Rue aux enfants, rue pour tous"

Espace public fermé temporairement à la circulation motorisée. Les enfants y jouent librement en toute sécurité. Des jeux sont installés, des animations organisées : une belle occasion pour les enfants et les parents de s'approprier l'espace public.

À organiser en partenariat avec les collectivités, associations...

<http://www.ruesauxenfants.com/>



## Le Saviez-vous ?

Le triptyque qui favorise le changement de comportement

### Information-Formation

Elles apportent les outils nécessaires à la connaissance et à l'apprentissage des modes de déplacements. Tout s'organise autour d'un "capital mobilité" qui se construit dès l'enfance par l'expérience et l'éducation familiale.

### Coercition

En rééquilibrant l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture, en supprimant du stationnement..., elle provoque le changement de pratique.

### Incitation

Des mesures telles que le développement de l'offre alternative, des aides financières... incitent au changement et facilitent l'acceptabilité des mesures coercitives.

Source : Anaïs ROCCI, sociologue



## Pratiques exemplaires

### La plateforme mobilité de L'Étape



Créée fin 1994 pour faciliter l'accès, l'évolution et le maintien dans l'emploi, l'association s'est rapidement diversifiée et propose de multiples ressources pour faciliter les déplacements. L'Étape a créé, avec le soutien de collectivités et le Fonds social européen, une plateforme mobilité, qui s'adresse à tous, en particulier aux publics en difficulté d'insertion.

Ce centre de ressources et d'informations sur la mobilité propose conseil en mobilité, diagnostic afin d'identifier les freins, ateliers d'apprentissage, service de location de vélos à assistance électrique, scooters et voitures, auto-école sociale, garage social itinérant. Il accompagne les communes et entreprises dans l'élaboration de leur plan de mobilité.

<http://www.letape-emploi.fr>

### Caen la Mer organise des challenges mobilité



Ludiques et organisés chaque année en partenariat avec l'Ademe, ces challenges sont ouverts en priorité aux établissements de l'agglomération qui possèdent un plan de mobilité. Chaque entreprise volontaire invite ses salariés, le temps d'une journée, à utiliser un mode alternatif à la voiture solo pour se rendre au travail. Les établissements qui ont le plus fort taux de participation sont gagnants.

<http://www.challengedelamobilite.com>

### La Métropole Rouen Normandie accompagne les établissements scolaires dans leurs projets de mobilité

Dans le cadre de son Plan local d'éducation à l'environnement, en partenariat avec l'Éducation Nationale et l'ARE Normandie, la collectivité impulse et accompagne, par le biais d'appels à projets, des actions concrètes autour de la mobilité citoyenne dans les établissements scolaires et de formation de son territoire.



De nombreux lycéens ont été sensibilisés à la pratique du vélo.

<http://www.metropole-rouen-normandie.fr>



## Halte aux idées reçues !

**Une politique de mobilité durable uniquement centrée sur l'offre de transport est suffisante.**

**FAUX :** Pour une meilleure efficacité des politiques de déplacement, le management de la mobilité est une approche nécessaire pour orienter les usagers vers les modes de transports alternatifs à la voiture solo, sous-utilisés car méconnus, et pour rendre les citoyens davantage acteurs de leur mobilité.





## Défi 7

# Rendre le territoire attractif

Relever le défi de la mobilité durable est essentiel pour le développement local, l'attractivité du territoire et la création d'emplois. Le dynamisme commercial et touristique des communes dépend largement de leur accessibilité, via tous les modes mais surtout les transports en commun, la marche et le vélo. Entreprises, artisans, commerçants et citoyens s'installent prioritairement sur des territoires où la qualité de vie est prise en compte par les collectivités. Les technologies de l'information et de la communication sont une formidable opportunité pour repenser l'animation, la gouvernance et les politiques de mobilité.



## Des pistes d'actions

### Développement local



*Mener une politique d'aménagement privilégiant la qualité des espaces publics, c'est la vitalité commerciale assurée.*

Favoriser l'installation de commerces de proximité en se portant acquéreur d'un local pour y installer un commerce, en créant des boutiques expérimentales, en aidant les commerçants à améliorer leur référencement sur Internet.



*Promouvoir le commerce en centre-ville et les marchés en les intégrant à la politique de déplacements.*

Soutenir la création de conciergeries au sein de la collectivité pour faciliter la vie des agents en leur proposant des services et ainsi, développer l'emploi au niveau local.

Aider à l'installation de conciergeries de village en milieu rural et au développement des circuits courts alimentaires.

Créer des espaces logistiques intermédiaires en périphérie des villes permettant d'effectuer les livraisons de colis à vélo ou en véhicules à faibles émissions.



*Accompagner les entreprises dans une gestion du dernier kilomètre éco-responsable.*

Favoriser le développement de lieux ouverts, encourageant l'innovation, les pratiques collaboratives, la sensibilisation, la formation, l'accompagnement, la co-conception et le co-

développement de projets à caractère social et économique : tiers-lieu, télécentre, incubateur et accélérateur de start-ups...

### Numérique

Lutter contre la fracture numérique : accès et accompagnements des citoyens dans l'acquisition de compétences.

Faire du numérique un levier pour des services de mobilité plus durables et déployer des partenariats publics-privés : la mobilité numérique fait apparaître des opportunités par la création de nouveaux services de mobilité alternatifs à la voiture solo, une simplification du quotidien (informations en temps réel, géolocalisation...), la réduction des déplacements et leur optimisation...

Optimiser l'information multimodale en concertation avec l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité en adhérant au dispositif normand Atoumod et en assurant sa promotion.

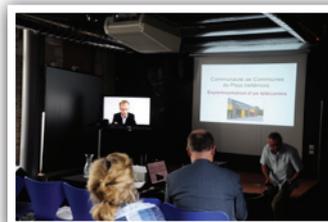
Promouvoir la plateforme multimodale [www.commentjyvais.fr](http://www.commentjyvais.fr)



Faciliter le développement des services numériques par des tiers au bénéfice du territoire avec l'ouverture des données publiques (open data).

Promouvoir le télétravail auprès des agents, citoyens, responsables d'entreprises.

Dématérialiser des services de la collectivité.



*Inciter les agents et élus à utiliser un système de visioconférence pour limiter les déplacements.*

Utiliser les outils numériques pour partager des documents et travailler en mode collaboratif.



## Glossaire

**Conciergerie** : structure qui propose à des entreprises ou collectivités de réaliser un certain nombre de services et de tâches (pressing, cordonnerie, contrôle technique, plateaux-repas...) pour le compte de leurs salariés, diminuant ainsi leurs déplacements.



**Tiers-lieu** : espace de travail collaboratif disposant des technologies de l'information et de la communication permettant des rencontres dans un cadre convivial et accessible, créateur de liens. Il s'adresse aux entreprises, artisans, salariés en télétravail, associations...



## Pratiques exemplaires

### Les conciergeries de village



L'ADRESS et le Réseau des conciergeries de village accompagnent des collectivités qui souhaitent mettre en place une conciergerie de village pour recréer du lien social en milieu rural et périurbain en s'appuyant sur une offre multiservices, bio, locale et responsable. La conciergerie de village allie offre de traiteur, de produits fermiers locaux et biologiques de Normandie et services mobilisant un réseau de prestataires responsables. Au-delà de l'offre commerciale, il s'agit de proposer un lieu de vie et des animations favorisant le lien social et l'attractivité.

<http://www.adress-normandie.org>

### La Grande Halle de Colombelles (14) : un tiers-lieu en devenir

Située sur le plateau de Colombelles, la Grande Halle et son réfrigérant sont des vestiges du site industriel de la Société de Métallurgie de Normandie, fermé en 1993. Depuis 2013, Normandie Aménagement, propriétaire du site, reconvertit l'ancien atelier électrique en tiers-lieu, espace de travail, de convivialité et de création autour de 3 thèmes principaux : économie circulaire et collaborative, pratiques culturelles et aménagement du



territoire. Le WIIP anime le lieu et est chargé par Normandie Aménagement d'imaginer le devenir du bâtiment.

<http://le-wip.com/>



## Le Saviez-vous ?

### Développer le télétravail est un levier d'attractivité du territoire

Déployer le télétravail, c'est réduire le trafic routier, la pollution de l'air et l'empreinte carbone, c'est aussi accroître le nombre d'actifs et leur contribution au développement économique local, redistribuer les emplois vers les espaces périurbains et ruraux.



## Halte aux idées reçues !

### Un salarié travaille mieux au bureau que chez lui !

#### FAUX :

De nombreuses études prouvent qu'un salarié en télétravail est plus efficace qu'à son bureau. Moins de bruit, moins de perturbations : le salarié voit sa concentration augmenter. De plus, les salariés travaillent généralement plus longtemps en télétravail. Ils consacrent une partie du temps de déplacement évité au travail ! Il est recommandé de télétravailler au maximum 2 jours par semaine pour éviter l'isolement.



## Point réglementaire

### Plan de déploiement du télétravail

Le Gouvernement a décidé, dans le cadre du comité interministériel aux ruralités du 13 mars 2015, du déploiement d'un plan national de développement du télétravail dans les secteurs public et privé. Piloté par l'Etat, le plan vise à maximiser les effets positifs du télétravail, au-delà de l'enjeu de qualité de vie au travail, souvent le seul objectif visé par les organisations. Il se décline en 3 mesures :

- Piloter, animer et valoriser, pour accompagner les acteurs.
- Permettre les initiatives et les innovations.
- Observer des dynamiques et mesurer les évolutions.

Un site internet gouvernemental sur le télétravail est la première action concrète du plan.

<http://www.teletravailler.fr>





# Acteurs régionaux

## Ils vous accompagnent dans vos projets de mobilité durable

### ARE Normandie



L'Agence régionale de l'environnement de Normandie contribue à la diffusion des bonnes pratiques environnementales sur les thématiques de la biodiversité, de la transition énergétique, de la mobilité et du développement durable auprès

de tous les publics sur l'ensemble du territoire normand. Elle conseille, accompagne les collectivités locales, les institutionnels et les associations, dans leurs politiques environnementales, propose des formations, des visites de terrain et anime des réseaux d'acteurs. Elle informe et sensibilise les Normands grâce à son centre de ressources très riche : mise à disposition de ressources dématérialisées – veilles, fiches-outils, fiches pédagogiques – et d'ouvrages, revues, publications, expositions, outils pédagogiques, jeux en prêt.

<http://www.are-normandie.fr>

Pôle régional des Savoirs, 115, boulevard de l'Europe, 76100 Rouen. Tél. : 02 35 15 78 00

### ADEME Normandie



L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à la disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche

environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre. L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation. En Normandie, l'ADEME propose de nombreuses ressources – publications, expositions, guides, études, fiches de retour d'expérience – mises à disposition de l'ensemble des acteurs par l'ARE Normandie à Rouen et le CPIE Vallée de l'Orne à Caen.

<http://normandie.ademe.fr>

<http://www.ademe.fr>

Site de Rouen, 30, rue Gadeau de Kerville, Immeuble Les Galées du Roi, 76100 Rouen

Site de Hérouville-Saint-Clair, Citis « Le Pentacle », 5, avenue de Tsukuba, 14200 Hérouville Saint-Clair

Tél. : 02 35 62 24 42

### Région Normandie



En tant que chef de file Climat-Air-Énergie, la Région définit des principes d'aménagement qui répondent à la spécificité des enjeux auxquels la Normandie est confrontée ainsi qu'à la diversité des besoins des territoires qui la composent et aux attentes de ses habitants. Le désenclavement des territoires ruraux, la gestion économe de

l'espace, l'intermodalité et le développement des transports, la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air sont autant d'enjeux liés à la mobilité durable auxquels la Région doit apporter des réponses. Pour cela, elle déploie des dispositifs régionaux d'accompagnement, de conseil et d'aide en faveur de la mobilité durable.

<http://www.normandie.fr>

Abbaye-aux-Dames, Place Reine Mathilde, 14000 Caen

Tél. : 02 31 06 98 98

### DREAL Normandie



La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement assure le portage d'une politique incitative en faveur d'une mobilité plus durable. Elle accompagne les projets des autorités organisatrices de la mobilité en fonction de leurs besoins et promeut la meilleure cohérence possible entre urbanisme et déplacements. Elle assure une collecte de données tous modes confondus afin

d'améliorer et partager la connaissance des pratiques de mobilité des Normands, et ainsi éclairer les choix d'aménagement du territoire. Enfin, elle mène des études générales sur la mobilité pour mieux cerner les leviers favorisant l'émergence de projets vertueux.

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr>

Cité administrative, 2 rue Saint-Sever, 76032 Rouen Cedex

Tél. : 02 35 58 53 27

### Cerema Normandie-Centre



Le Cerema, établissement public à caractère administratif, sous tutelle conjointe du ministère de la Cohésion des Territoires et du ministère de la

transition énergétique, capitalise une somme d'expertise unique en France. Doté d'un savoir-faire transversal, de compétences pluridisciplinaires et d'un fort potentiel d'innovation et de recherche, il accompagne les territoires pour la réalisation de leurs projets. En matière de mobilité, il convie, en qualité d'animateur du programme partenarial "Une voirie pour tous", l'ensemble des acteurs à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de l'espace public. L'objectif est d'œuvrer pour développer une ville plus respectueuse des usages, des pratiques et des fonctions tout en laissant une part plus importante aux modes alternatifs à l'automobile.

<http://voiriepour tous.cerema.fr>

<http://www.cerema.fr>

10 Chemin de la Poudrière, 76120 Le Grand-Quevilly

Tél. : 02 35 68 81 00

Mais aussi l'Agence régionale de Santé, les Départements, CAUE, DDT(M), Parcs naturels régionaux, nombreuses associations...

## Réseau Mob'In Normandie



C'est le réseau normand des acteurs de la mobilité inclusive (mobilité et insertion). Chaque collectivité peut le contacter pour connaître les structures de son territoire, s'inspirer de pratiques exemplaires, être conseillée. L'association l'Étape est le référent du réseau Mob'In Normandie.

Contact : [mob.in.normandie@gmail.com](mailto:mob.in.normandie@gmail.com)

## Réseau des acteurs normands du vélo

L'Ademe a confié à l'association Velisol', qui gère la maison du vélo de Caen, l'animation de ce réseau. Son objectif est l'interconnaissance des acteurs, le partage d'expériences et l'enrichissement mutuel des projets pour les pérenniser.

Contact : [associationvelisol@yahoo.fr](mailto:associationvelisol@yahoo.fr)

## Sigles

**ADRESS** : Agence pour le développement des entreprises sociales et solidaires en Normandie

**ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

**AOM** : Autorité organisatrice de la mobilité

**ARE Normandie** : Agence régionale de l'environnement de Normandie

**ESS** : Economie sociale et solidaire

**FUB** : Fédération française des usagers de la bicyclette

**GART** : Groupement des autorités responsables de transport

**GES** : Gaz à effet de serre

**PCAET** : plan climat-air-énergie territorial

**PDU** : Plan de déplacements urbains

**PLU** : Plan local d'urbanisme

**PLUI** : Plan local d'urbanisme intercommunal

**PMR** : Personne à mobilité réduite

**SCOT** : Schéma de cohérence territoriale

**TER** : Train express régional

**TEPCV** : Transition énergétique pour la croissance verte

**VAE** : Vélo à assistance électrique

**VTC** : Voitures de tourisme avec chauffeur



## Pour aller plus loin

Ressources identifiées par l'ARE Normandie

[www.are-normandie.fr/ressources-mobilite/](http://www.are-normandie.fr/ressources-mobilite/)



### Mobilité durable : agir dans les territoires

Est une publication de l'Agence régionale de l'environnement de Normandie  
Pôle régional des Savoires, 115, boulevard de l'Europe - 76100 Rouen  
[www.are-normandie.fr](http://www.are-normandie.fr)

**Rédaction** : Anne-Sophie de Besses avec le soutien de Mélanie Delannoy, Catherine Larinier, Jean-Paul Thorez (ARE Normandie)

**Comité de relecture** : Patrick Aubé/DDTM de Seine-Maritime, Alexandre Baudoin/Ville de Malaunay, Hégésippe Bellanger/Communauté de communes Côte Ouest-Centre Manche, Carole Boucard/Saint-Lô Agglo, Jean-Paul Camberlin/Rue de l'Avenir, Claire Coulibaly/Région Normandie, Alexis Fraisse/La Petite Cyclote, Sylvie Fusil/Cardere, Jean-Marc Gohier/Ademe, Julie Jayot/Dreal, Muriel Lefresne/Ademe, Denis Letan/Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin, Clémentine Libois-Chanoni/L'Étape, Nathalie Lucas/Agence régionale de Santé Normandie, Jennifer Mauger/Région Normandie, Sébastien Trejbal/Cerema Normandie-Centre

**Crédit photos et pictogrammes** : Anne-Sophie de Besses, Loïc Gélard (ARE Normandie), Atmo Normandie, Avélo, Cerema, Département de l'Orne, L'Étape, Rezo Pouce, Freepik

**Infographie et maquette** : ARE Normandie/Laurent Lebiez - Globules

Avec le soutien financier et technique de l'Ademe et la Région Normandie, le soutien technique du Cerema



Dépôt légal : octobre 2017

Achévé d'imprimer : octobre 2017 – Imprimerie ETC INN – Yvetot

ISBN : 978-2-916507-07-1

© ARE Normandie, 2017



**évaluer**

mobilité inclusive

**vélobus** accompagner

transports interurbains **tiers-lieu**

autostop organisé **véhicules à faibles émissions**

**télétravail** mobilité inclusive espaces publics de qualité

**animer** conciergerie de village **modes actifs**

**zone de rencontre** Code de la Rue aire piétonne

**convaincre** covoiturage cycliste **couloir bus/vélo**

transports en commun **multimodalité** convaincre **piéton**

**vélo** numérique **stationnement** accessibilité

**services** attractivité maison de l'écomobilité  
chaucidou santé

**ville30** voirie apaisée **vitalité commerciale** **zone 30**

**informer** **aménager** **faciliter**

**pédibus** ambassadeurs de l'écomobilité

**train** **intermodalité** **vélobus**

marche **autopartage** **véhicule partagé**

**former** mobilité pour tous

**transports urbains**

**plan de mobilité**

planification