



AUVERGNE – RhôneAlpes*



Etude d'opportunité et de faisabilité pour la réorganisation de l'offre de transport sur le bassin de Thiers

Présentation de la fin du diagnostic et validation de la suite de la démarche - 22 juin 2016



ADETEC

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com



Plan de la présentation

Rappel de la démarche	3
Pratiques de déplacements	7
Solutions alternatives de transport existant sur d'autres territoires	21
Eléments à valider pour la suite de la démarche	39





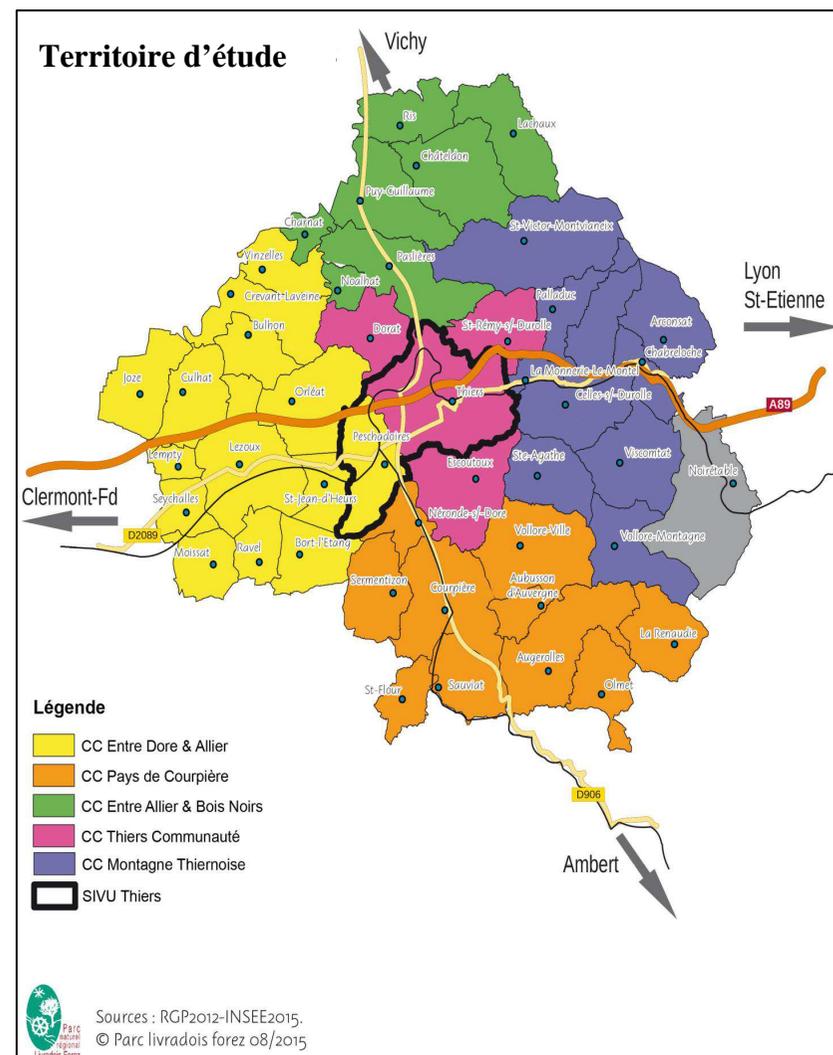
Présentation de la démarche





Contexte et objet de la mission

- Fin du marché public de transport urbain (réseau TUT) le 31 août 2016.
- Volonté de réfléchir à un élargissement de l'offre de transport, à la fois sur le plan géographique et sur les différents modes de déplacement.
- Réflexion à deux échelles temporelles : court terme (renouvellement du marché) et moyen terme (offre complète de mobilité).
- Afin de permettre une appropriation et une adhésion de l'ensemble des acteurs du territoire, la démarche intègre un volet participatif (Assises de la Mobilité).





Organisation de la mission

2 phases

- Diagnostic (mars - juin 2016).
- Modalités d'évolution des offres de transport (2^e semestre 2016).

2 instances de suivi

- Comité de pilotage.
- Assises de la Mobilité.
- Pour chaque instance, nécessité que les participants soient les mêmes à chaque étape pour favoriser l'acquisition progressive d'une « culture déplacements » et une appropriation de la démarche.

Présentation du diagnostic au comité de pilotage

- Le 6 avril 2016 :
 - contexte territorial et démographique,
 - offres de transport.
- Aujourd'hui :
 - pratiques de déplacements,
 - présentation de solutions alternatives de transport existant sur d'autres territoires,
 - éléments à valider pour la suite de la démarche.





Assises de la Mobilité du 9 juin

- Environ 60 participants.
- Présentation d'une synthèse du diagnostic + réactions des participants.

Suite de la démarche

- Voir diapo 42.





Pratiques de déplacements





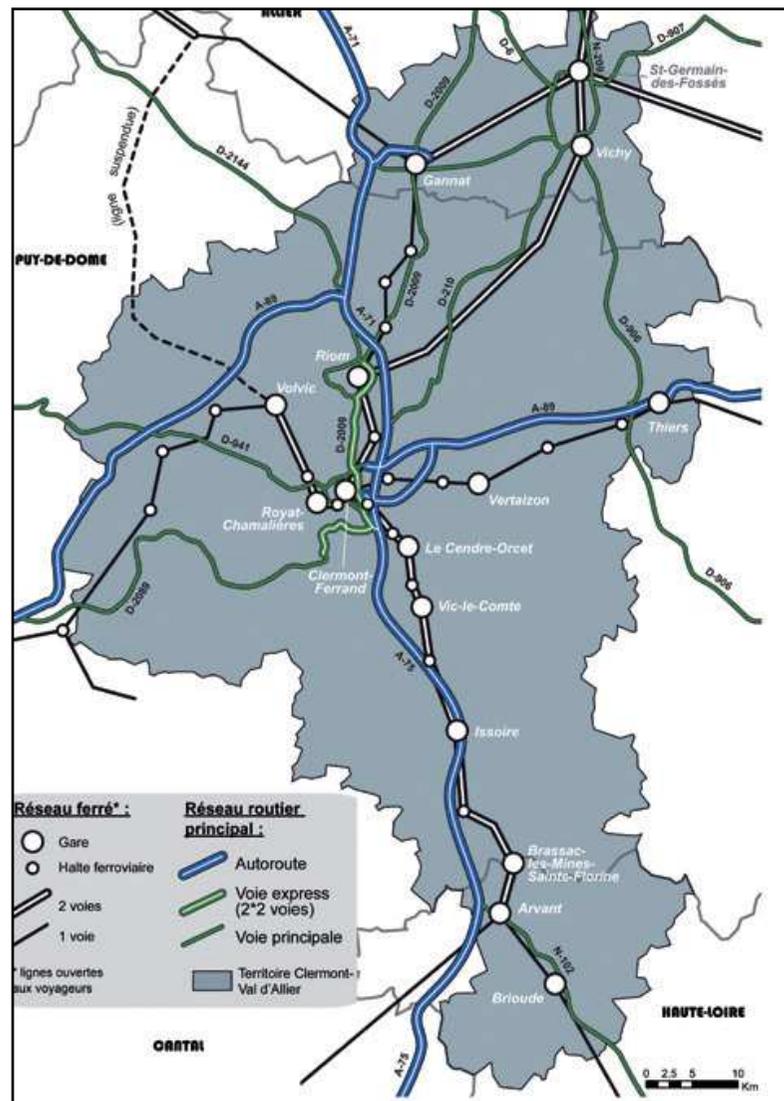
Présentation des sources

Tous motifs de déplacements (diapos 9 à 17)

- Enquête Déplacements Clermont Val d'Allier 2012.
- Seules les 3 Communautés de communes les plus proches de Clermont et Vichy ont été enquêtées.
- 160 personnes de plus de 5 ans enquêtées dans chaque Communauté de communes ⇒ les résultats doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

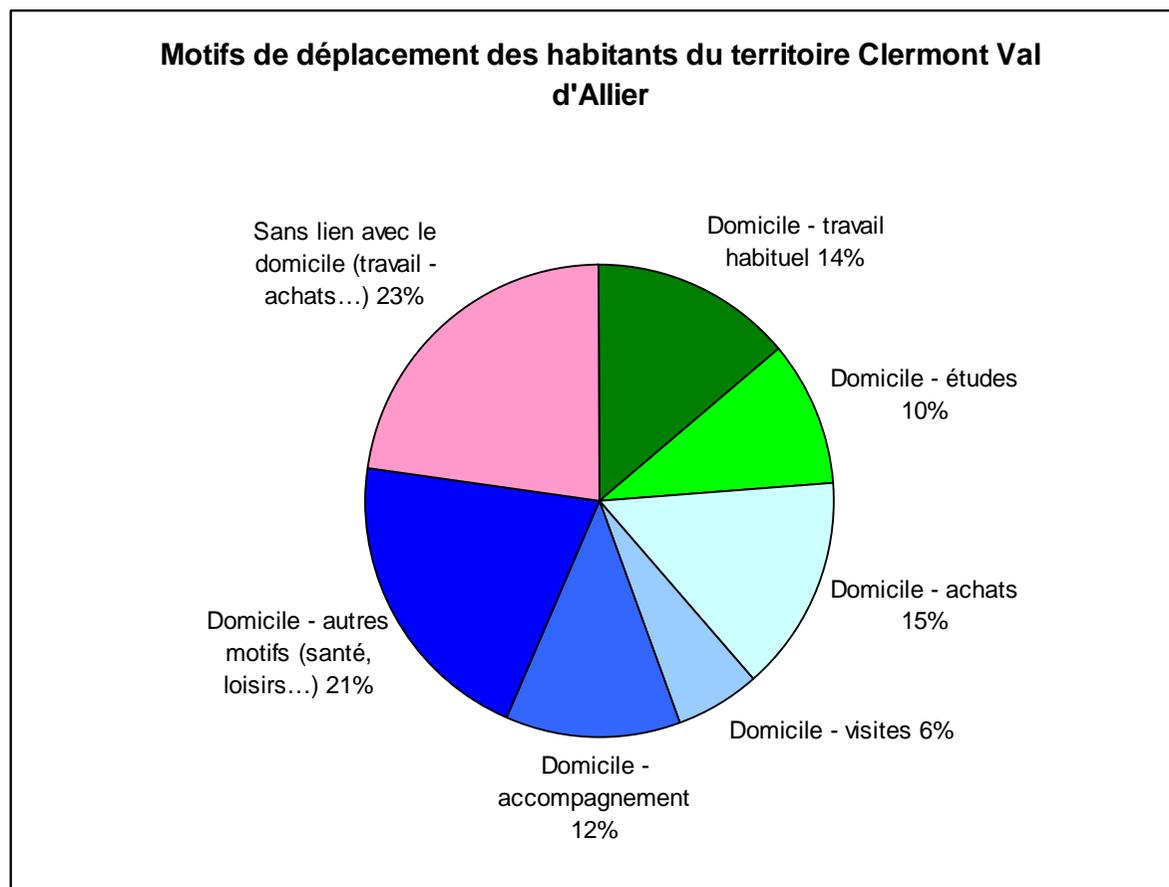
Domicile-travail et domicile-études (diapos 18 à 20)

- Recensement de la population INSEE 2012.
- Données très précises.





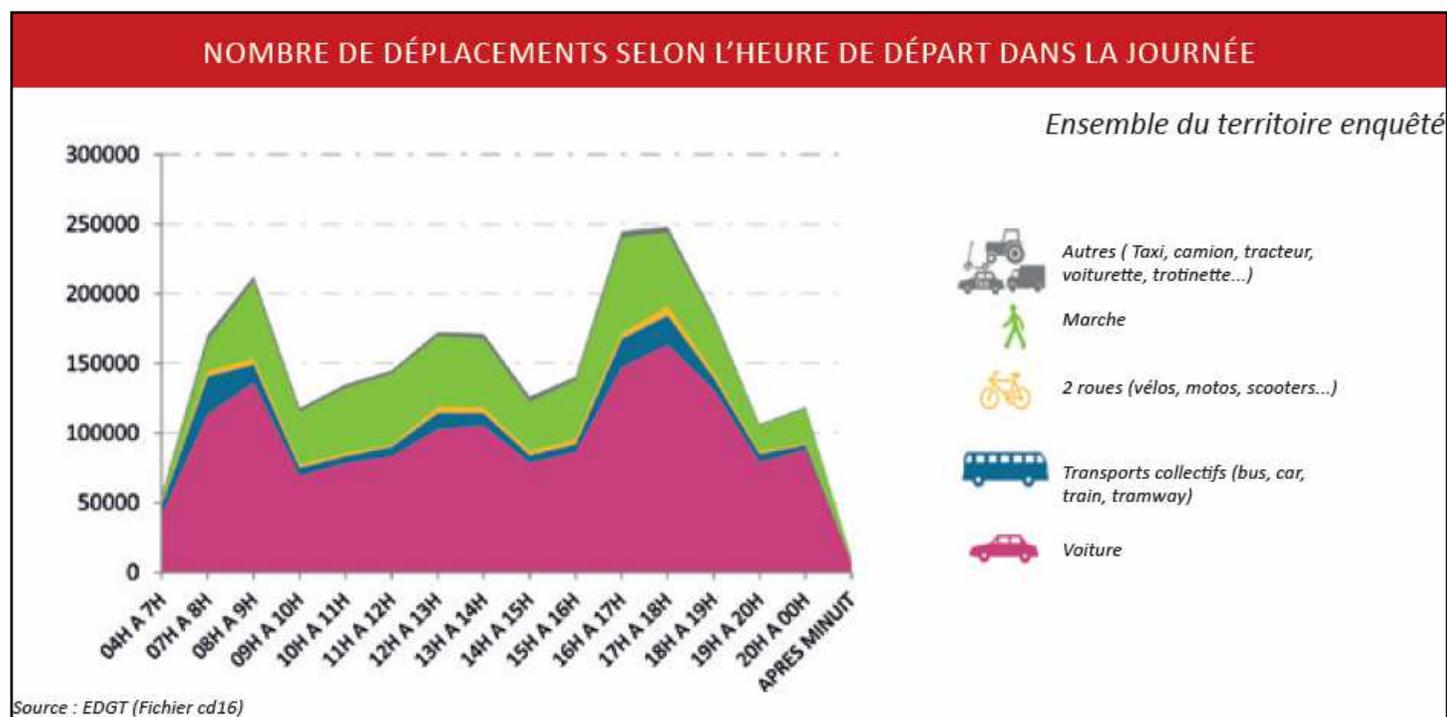
Motifs de déplacements



Domicile-travail et domicile-études = seulement 24 % des déplacements, mais structurent la vie quotidienne de nombreux ménages et ont un fort impact car sont concentrés aux heures de pointe.



Heures de départ des déplacements

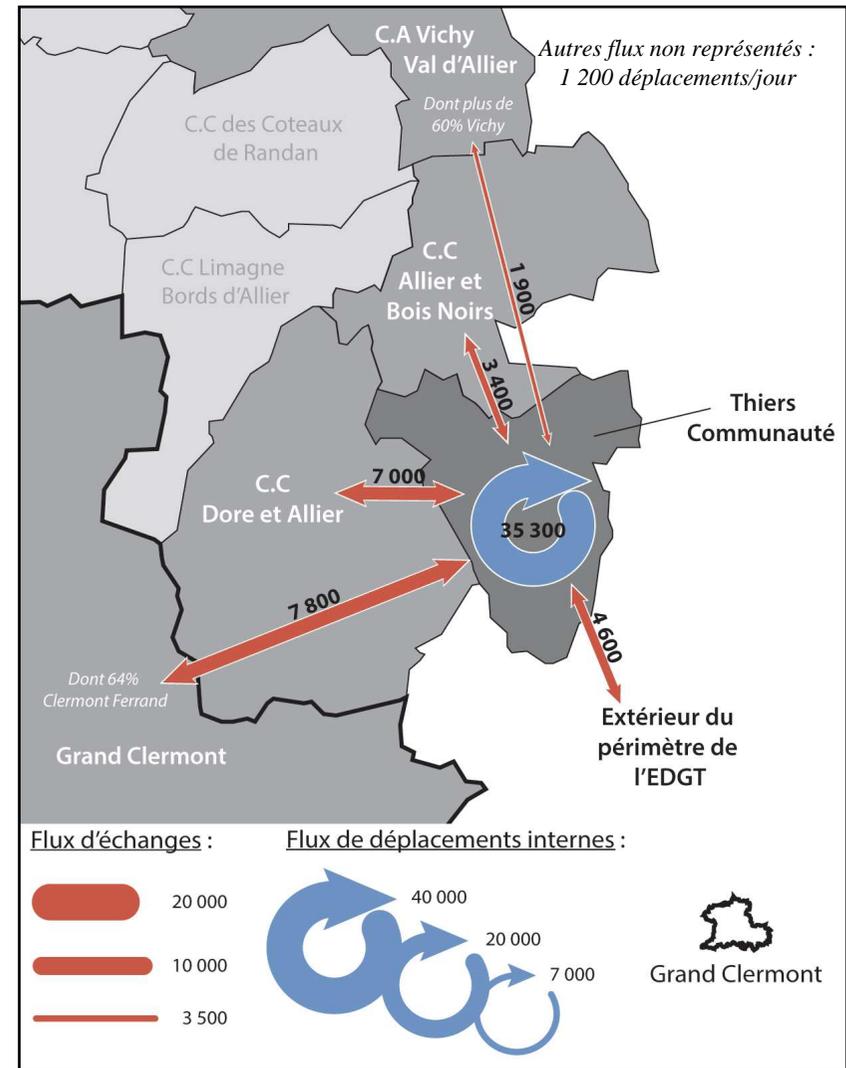


- 3 pointes dans la journée : matin, midi (moins marquée) et soir (plus marquée et plus longue).
- L'usage de la voiture est majoritaire à toutes les heures.



Géographie des déplacements de/vers Thiers Communauté

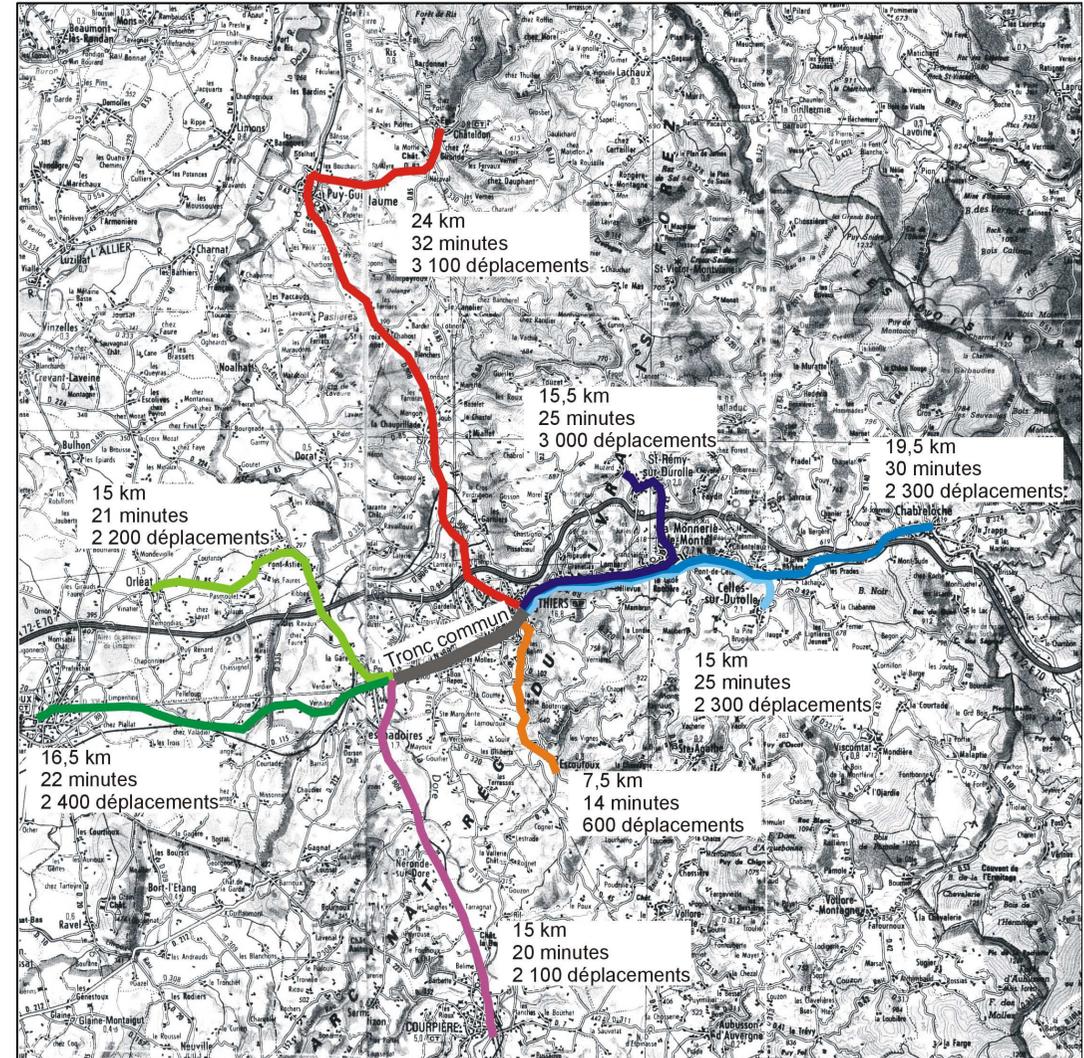
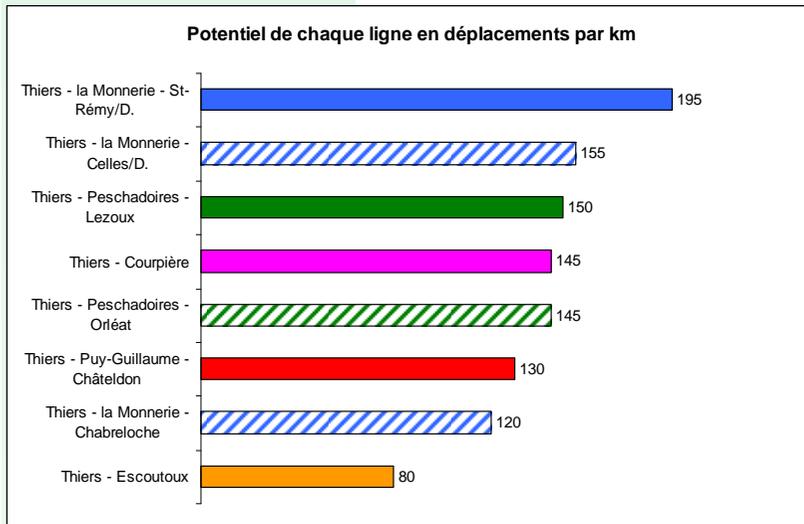
- 35 000 déplacements (58 %) internes à Thiers Communauté.
- 8 000 déplacements de/vers le Grand Clermont, dont 5 000 de/vers la ville de Clermont.
- 7 000 déplacements de/vers la CC Entre Dore et Allier, dont une bonne partie de/vers Peschadoires.





Axes présentant le plus fort potentiel pour une extension des transports urbains

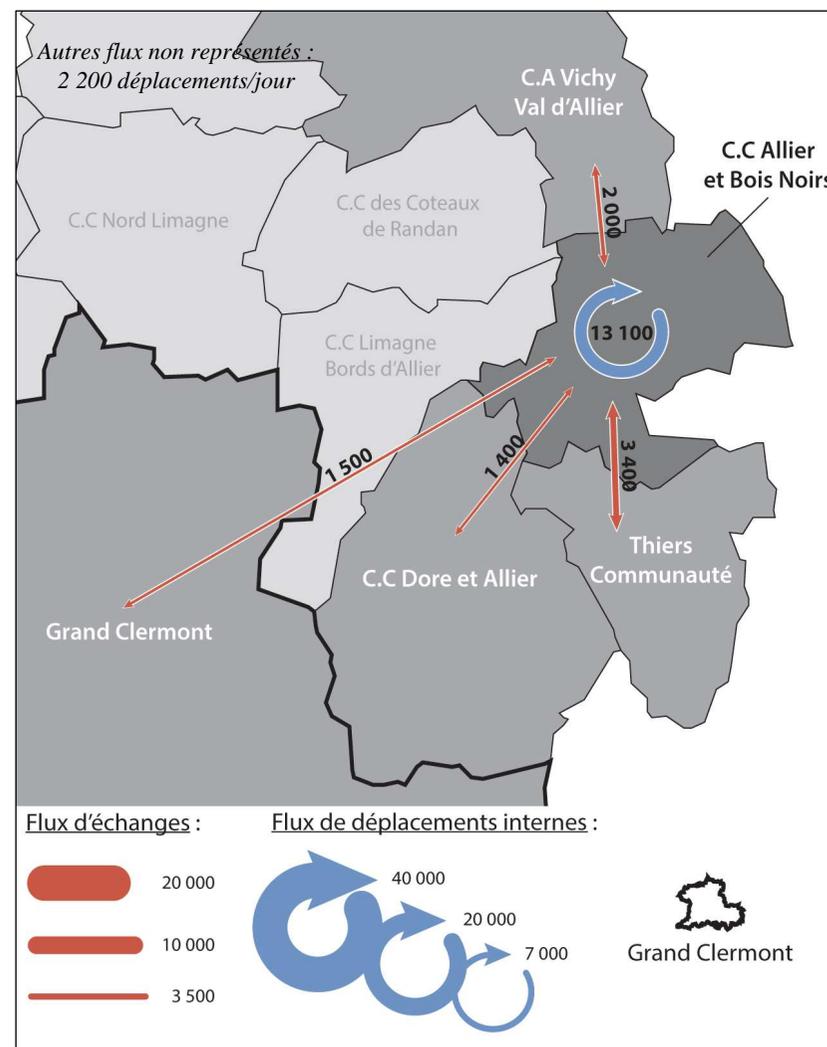
- ❶ Les déplacements internes à Thiers ne sont pas pris en compte.
- ❷ Afin d'être réalistes, nous avons pris en compte uniquement les personnes habitant à proximité du tracé de chaque ligne.





Géographie des déplacements de/vers la CC Entre Allier et Bois Noirs

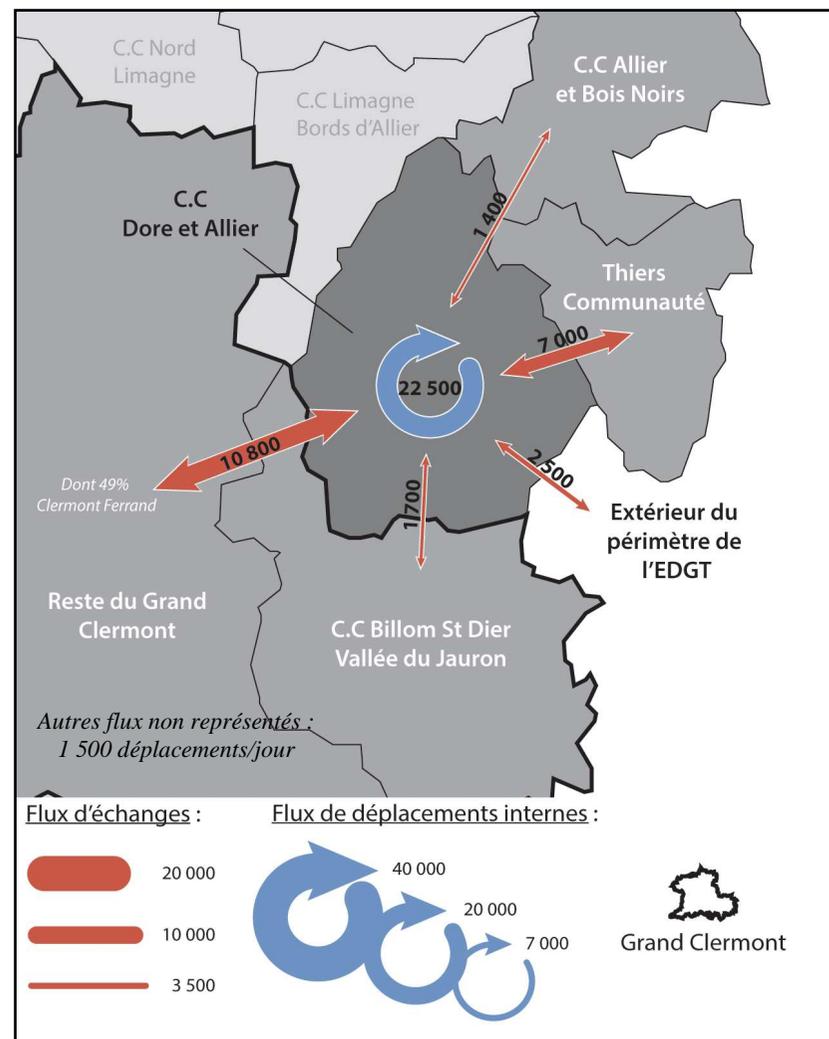
- 56 % de déplacements internes à la Communauté de communes.
- Thiers est le premier pôle extérieur, devant Vichy et Clermont.





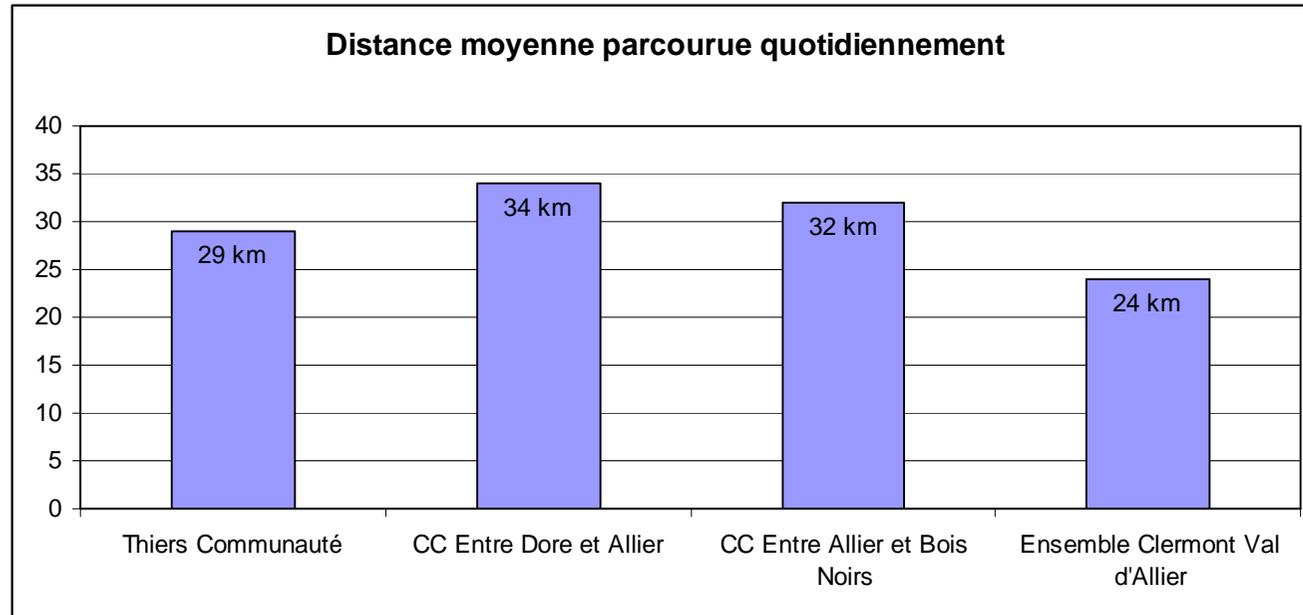
Géographie des déplacements de/vers la CC Entre Dore et Allier

- Seulement 47 % de déplacements internes à la Communauté de communes (territoire périurbain).
- Clermont est le premier pôle extérieur, devant Thiers.





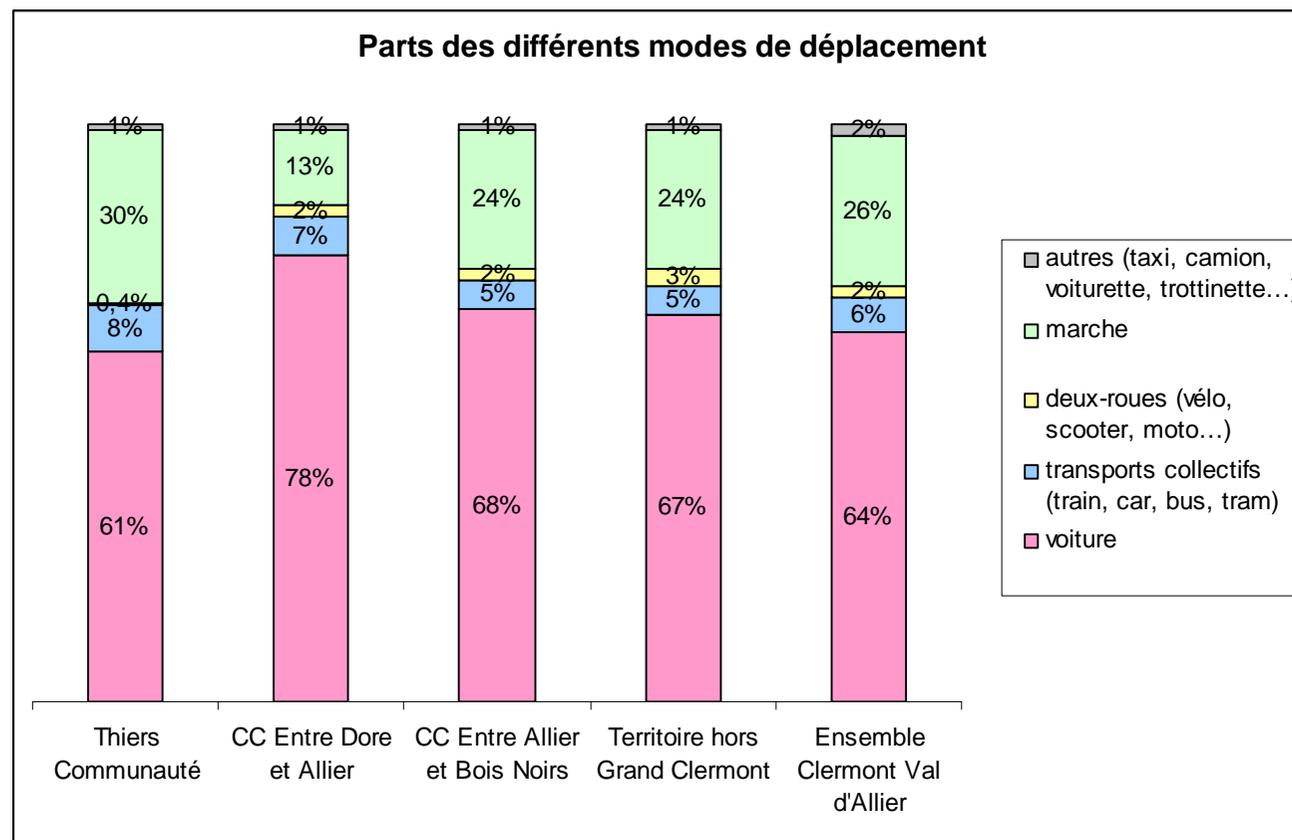
Distance moyenne parcourue quotidiennement



- Distances moyennes plus longues que sur le reste du territoire Clermont Val d'Allier.
- Ecart particulièrement marqué pour la CC Entre Dore et Allier, du fait de son caractère périurbain ⇒ coût des déplacements plus élevé.



Modes de déplacement

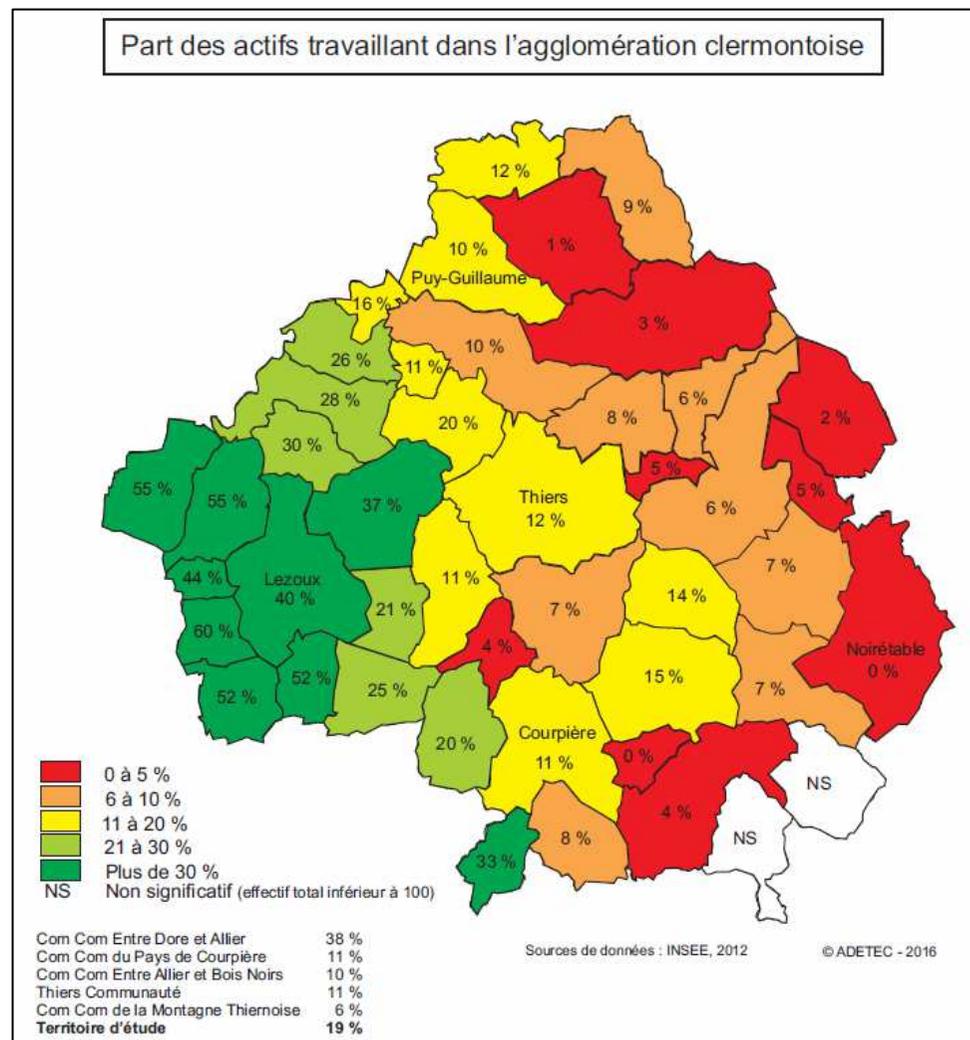


- Usage de la voiture très élevé pour les habitants la CC Entre Dore et Allier, plus modéré pour ceux de Thiers Communauté (surtout à Thiers même).
- Usage des transports en commun (train, TUT, Transdôme) légèrement plus élevé que dans les autres communes hors Grand Clermont.



Déplacements domicile-travail vers l'agglomération clermontoise

- 19 % des actifs du territoire travaillent dans l'agglomération clermontoise, dont 11 % à Clermont-Ferrand même.
 - 9 communes envoient plus de 30 % de leurs actifs dans l'agglomération clermontoise.
 - L'influence clermontoise décroît avec la distance.
 - Elle dépasse toutefois 10 % dans des communes situées à plus de 40 km de Clermont (dont Thiers).
- ⇒ 500 à 600 € par mois si l'on va travailler seul en voiture, 250 à 300 € si l'on covoiture à deux (déduction fiscale « frais réels » incluse).





Déplacements domicile-études

- Tous niveaux d'études confondus, 25 % des scolaires/étudiants vont à Thiers (dont deux tiers habitent à Thiers).
- 11 % vont dans l'agglomération clermontoise (dont les trois quarts vont à Clermont même).





Présentation de solutions alternatives de transport existant sur d'autres territoires





Introduction

- Offres de transport alternatives à la voiture individuelle et aux transports collectifs.
- Services permettant aux personnes d'organiser leurs déplacements.
- Solutions complémentaires des transports en commun et les unes des autres, à envisager comme une véritable « boîte à outils ».





Transports solidaires

Présentation

- Transport à la demande de proximité (par ex. < 30 km) assuré par des bénévoles avec leur propre voiture.

Pays du Sundgau (Alsace)

- Lancement par une association sur 3 communes en 2013.
- Le conducteur paie tout, y compris l'essence. Il trouve satisfaction dans le fait de créer du lien social et de rendre service.
- 170 adhérents, dont 45 chauffeurs bénévoles. 190 transports effectués en 2015.
- Etendu à 8 communes. Volonté du Pays de l'étendre aux 111 communes (60 000 hab.).

Solidarité Transport (Manche)

- Créé en 1988, couvre la moitié du département.
- Organisé par des associations locales.
- Le passager indemnise le conducteur 0,30 €/km.
- Statistiques annuelles : 250 conducteurs, 4 500 trajets, 600 personnes transportées.

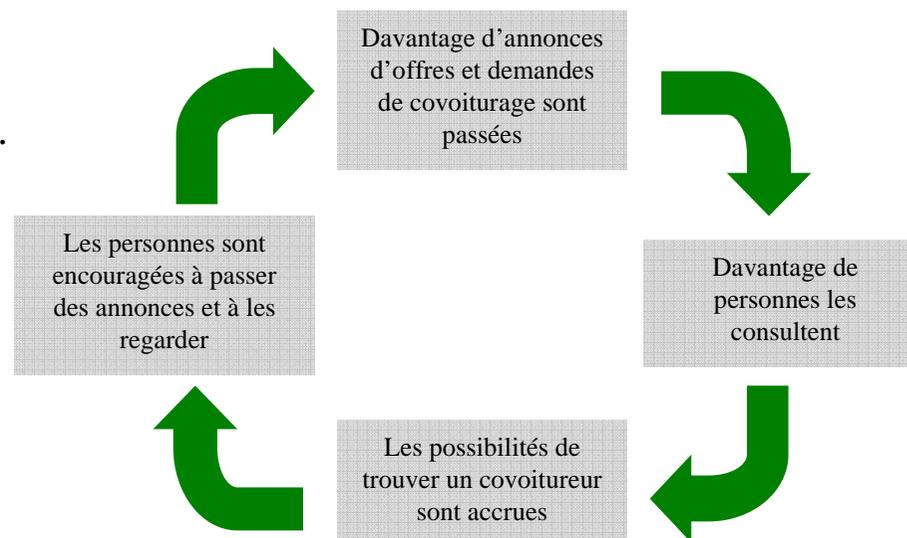




Covoiturage

Service local de covoiturage

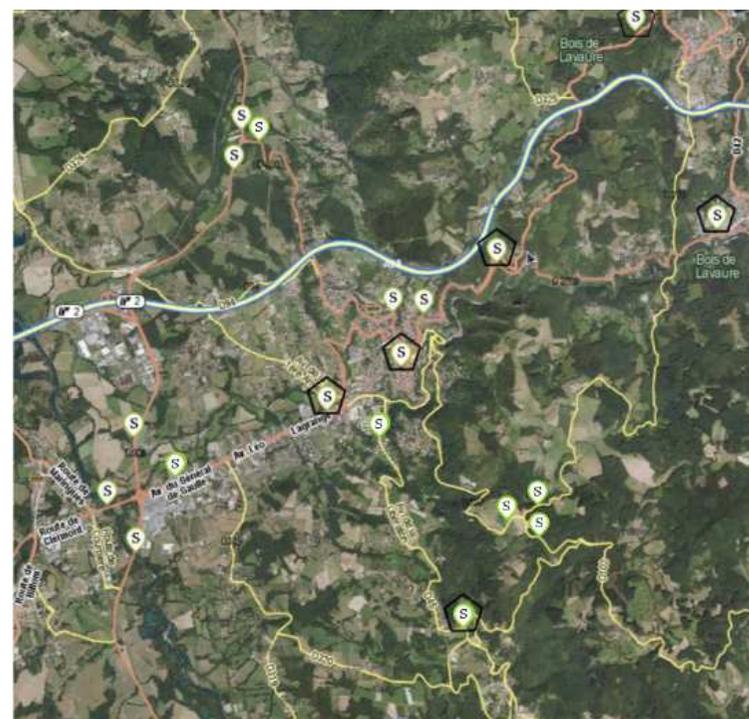
- Complémentaire de Covoiturage Auvergne et BlaBlaCar.
- Travail au plus près de la population, avec les acteurs locaux.
- Impacts très positifs sur les pratiques.
- Exemple à la Bourboule :
 - action bénévole,
 - partenariat avec la mairie, l'office de tourisme, certains commerces,
 - annonces transmises par mail, téléphone ou papier,
 - diffusion des annonces par affichage, mail, sites internet,
 - 30 annonces en moyenne (2 sur Covoiturage Auvergne et BlaBlaCar).





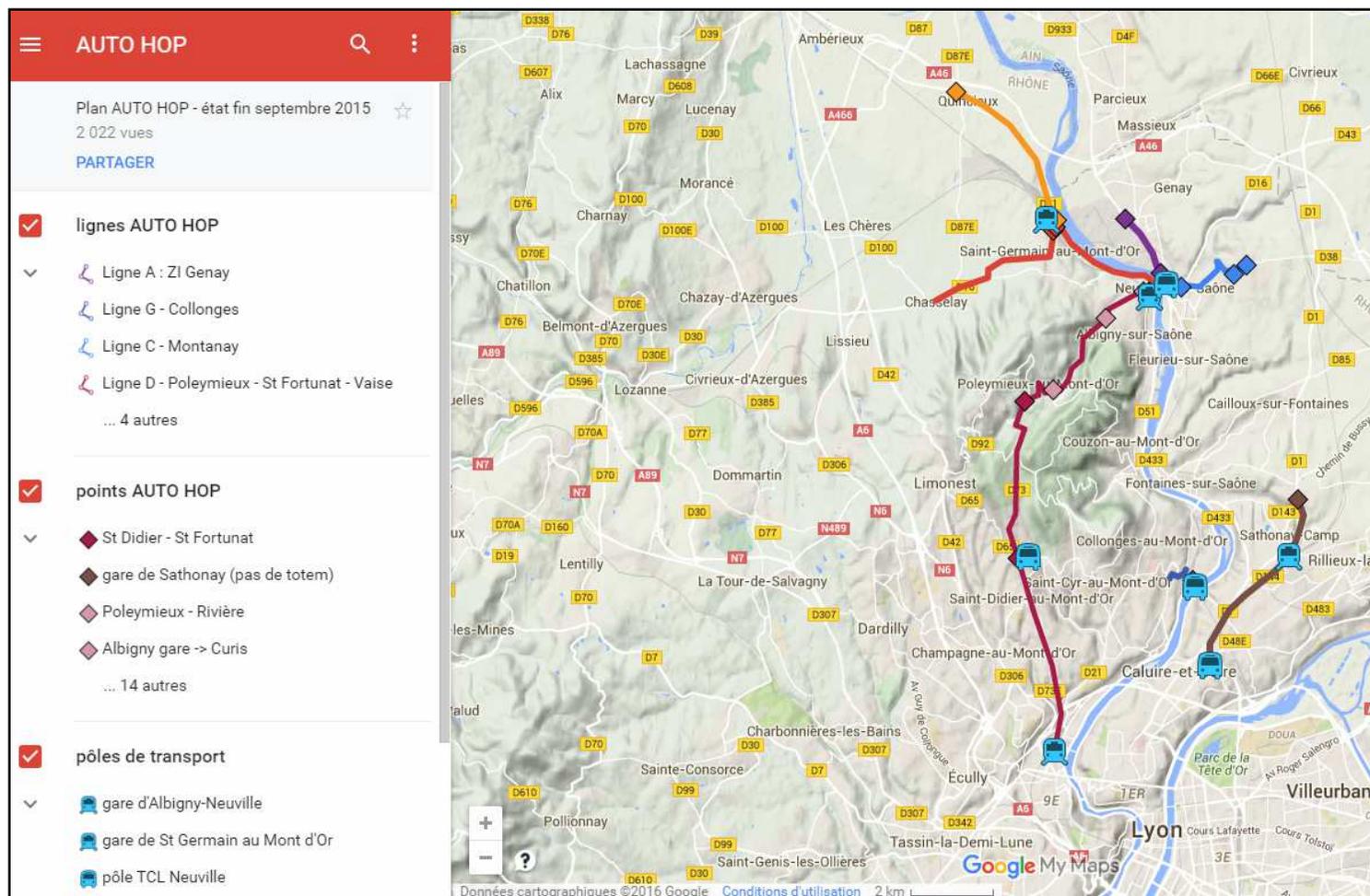
Covoiturage spontané / autostop organisé / autostop participatif

- Formule intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop.
- Plus souple que le covoiturage classique.
- Potentiel élevé.
- Plusieurs dizaines d'expériences en France (Midi-Pyrénées, Allier, Rhône...).
- Une réflexion à Thiers en 2012 de la part de l'association L'Extra-Marché.



25





Plan des « lignes de covoiturage » d'Auto Hop, dans le Rhône





Covoiturage solidaire

- Covoiturage de personnes en insertion professionnelle par des conducteurs volontaires.
- Service proposé depuis 2015 par l'association Covoiturage + (Ille-et-Vilaine), en plus du covoiturage classique.





Autopartage

Définition

- Utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes, à des moments différents pour des trajets différents.

Autopartage entre particuliers

- Entre amis, voisins ou proches.
- Sur tous les types de territoire : urbains, périurbains et ruraux.
- Forme d'autopartage la plus ancienne, la plus répandue et la moins onéreuse.
- Une expérience identifiée sur le territoire (association L'Extra-Marché), mais il y en a probablement quelques dizaines d'autres (initiatives individuelles).
- La collectivité peut aider le développement de cette pratique par :
 - de l'information,
 - l'accompagnement des autopartageurs,
 - la mutualisation de l'assurance par un contrat « de flotte », permettant de protéger le bonus du conducteur principal.





Service d'autopartage

- Exemples : Autolib (Paris), Réseau Citiz (une centaine de villes).
- Surtout dans des grandes villes.
- Onéreux pour l'utilisateur (ex. : 15 € pour 2 h et 30 km) et pour la collectivité (service non rentable en dehors de quelques grandes villes).
- Peut se développer dans des villes moyennes ou petites en s'appuyant sur le service d'une grande ville proche.

Location de voitures entre particuliers

- Par des sites internet spécialisés : Drivy (qui annonce 30 000 voitures inscrites), Deways, etc.
- Entre personnes qui, généralement, ne se connaissent pas.
- Le site prélève une commission de 30 % sur le montant de la location, incluant en particulier l'assurance.
- Avril 2016 : 4 voitures sur le site de Drivy sont localisées sur le territoire d'étude.





Location de véhicules solidaire

Existant

- Géré par la plateforme Mobilité 63.
- 25 voitures et 15 scooters pour l'ensemble du département.
- 3 €/jour pour les voitures, 2 €/jour pour les scooters.
- Durée : 1 semaine à 6 mois.
- Mise à disposition à Thiers (éventuellement au domicile pour les scooters).

Le service pourrait être développé de plusieurs manières complémentaires

- Augmentation du parc de véhicules.
- Diversification du parc.
- Multiplication des lieux de mise à disposition des véhicules, afin d'intervenir au plus près des besoins.





Plateforme Mobilité 63



- S'adresse aux publics en insertion.
- Propose différents services et aides :
 - diagnostic mobilité,
 - accompagnement à la mobilité,
 - accompagnement à l'entretien, la réparation ou l'acquisition d'un véhicule,
 - location de véhicule solidaire,
 - déplacement à la demande,
 - préparation au permis de conduire.





Centrale de mobilité

Contexte

- Accès à l'information complexe : multiplicité des sources et des informations, mises à jour variables suivant les réseaux de transport, etc.
- L'information ne suffit pas \Rightarrow nécessité d'actions d'animation pour faire évoluer les comportements et favoriser leur pérennisation.

Missions d'une centrale de mobilité

- ① Animée par du personnel qualifié.
- Information sur les offres de transport.
- Actions de sensibilisation et d'animation en faveur des mobilités alternatives : scolaires, entreprises, administrations, covoiturage, ateliers citoyens, etc.
- Partage d'expériences entre les acteurs du territoire.
- ① Pas redondante avec la centrale d'information régionale, laquelle se limite pour l'essentiel à l'information sur les transports collectifs et ne travaille pas sur les autres volets (animation, etc.).





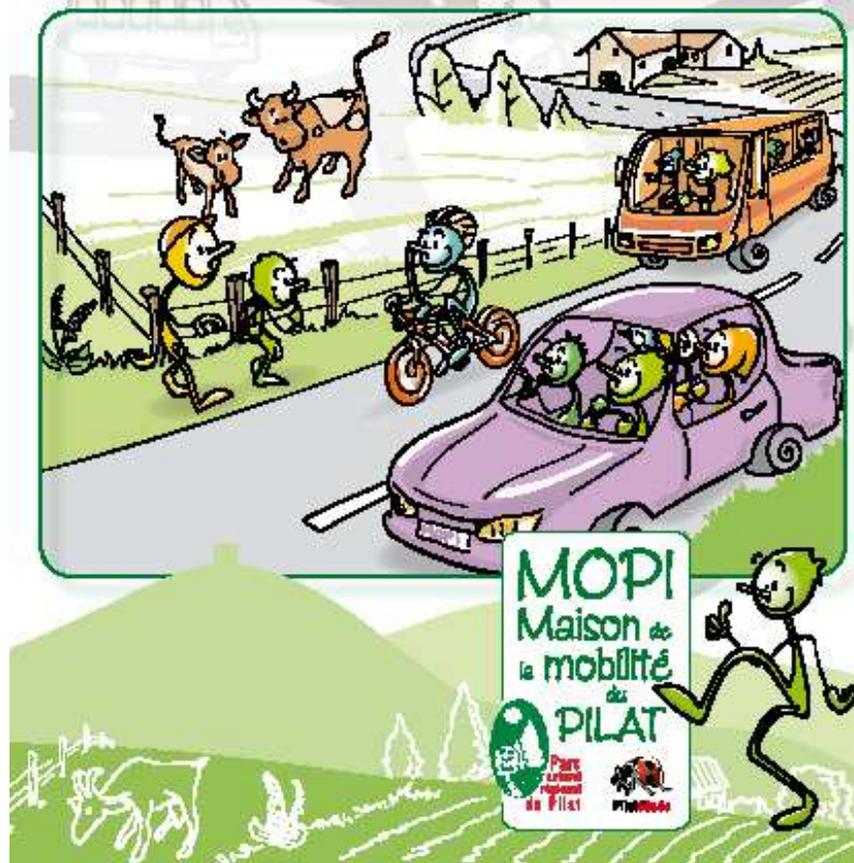
Exemple : la Maison de la mobilité du Pilat



MOPI, Maison de la mobilité

Nous déplacer autrement dans le Pilat

Au service de tous, MOPI vise à optimiser les moyens existants, voitures individuelles et transports collectifs pour promouvoir une mobilité plus économe, respectueuse des budgets des Pilatois, des collectivités locales, mais aussi de l'environnement.





Pourquoi MOPI, une Maison de la mobilité dans le Pilat ?

Le territoire du Pilat est situé à la croisée de plusieurs bassins d'emploi qui génèrent des déplacements réguliers. Il y a nécessité d'assurer une politique cohérente pour la mobilité de ses habitants, qui dépensent des budgets particulièrement élevés pour leurs déplacements (pour un actif : 8000 €/an). Sa situation administrative est particulière : 4 communautés de communes, 3 départements limitrophes et des villes portes à forte densité.

Une étude conduite par le Parc du Pilat (et disponible sur demande) a mis en évidence des besoins spécifiques pour notre territoire en terme de transports : six Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sur un seul territoire, faiblesse des transports en commun, informations dispersées, dépendance forte à la voiture, maillage routier favorable au covoiturage...

Pilatitude, association citoyenne, à l'initiative de la mise en route du covoiturage sur le Pilat, anime un réseau de personnes relais bénévoles au plus près des habitants.

Une Maison de la mobilité a donc été mise en place pour informer sur les services existants, impulser, soutenir et coordonner les initiatives pour une mobilité économe et respectueuse de l'environnement.

Quels services aux habitants ? MOPI informe sur tous les modes de transports dans le Pilat.



Les transports publics : information sur les lignes et les horaires, centralisation de toute l'offre des six AOT présentes sur le Pilat.

Le covoiturage : informations personnalisées et concrètes grâce au réseau de personnes relais et mise en relation par le site www.pilat-covoiturage.net



L'autostop participatif : covoiturage sans rendez-vous

Les taxis : informations



Les locations de deux roues : informations





Quels services aux collectivités ?

Appui et conseils pour tous types de projets de mobilité.



Pédibus® (aller à l'école à pied) : séances d'information et de sensibilisation, participation à l'élaboration du projet

Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE ou PDIE) : information et sensibilisation à la démarche d'un PDE, présentation des enjeux, des aides financières et des étapes nécessaires, participation au suivi de la mise en place



Mise à disposition du service **covoiturage** pour vos manifestations

Appui pour la réflexion autour de l'aménagement d'aires de **co-voiturage**, de parkings à vélos...



Comment participer ?

Diffuser l'information dans votre commune, vos associations, entreprises et écoles

Participer aux évènementiels comme la semaine de la mobilité en septembre, la semaine du Développement Durable, la journée du vélo...

Participer aux Conseils en mobilité : apporter ses compétences et sa contribution d'habitant du Pilat

Inviter MOPI lors de vos réflexions sur les transports et aménagements (aires de covoiturage et les thèmes transversaux : urbanisme, énergie...)





MOPI, quel fonctionnement ?

MOPI, Maison de la mobilité du Pilat, a été créée conjointement par l'association citoyenne Pilattitude et le Parc naturel régional du Pilat. Elle souhaite associer l'ensemble des acteurs de ce territoire du Pilat pour faire évoluer les formes de mobilité et pour réduire les dépenses d'argent et de carburant sur notre territoire, ainsi que la pollution et le CO2 !

Le comité de pilotage Mobilité-transports (COFIL) valide les grandes orientations de MOPI deux fois par an. Il se compose d'élus du Parc, des membres de l'association Pilattitude, de délégués des communautés de communes du Pilat, des Autorités organisatrices de transport et services publics chargés des transports.

Un Conseil en mobilité (COMOB) se réunit régulièrement pour organiser la mise en oeuvre de ces nouvelles actions de mobilité. Ses membres varient selon la thématique abordée et le secteur géographique appréhendé.



Maison de la mobilité financée par :

Rhône-Alpes
Région

A P M M



Agence de l'Environnement
et de la Prévention de l'Énergie



La Maison de la mobilité est cofinancée par l'Union européenne. L'Europe s'engage en Rhône-Alpes avec le Fonds européen de développement régional.

Avec le soutien de la commune de St Julien Molin Molette

MOPI, Maison de la mobilité

Place de la bascule 42220 St Julien Molin Molette

Contact : Rachel Voron, coordinatrice mobilité

Téléphone : 04 77 93 46 86

Mail : mopi@parc-naturel-pilat.fr

Accueil téléphonique du lundi au vendredi

Accueil sur place le mardi de 9h à 12h et de 14h à 18h

www.mobilite-pilat.fr



Plans de déplacements d'établissement

Objectif et intérêts

- Agir sur la demande de déplacement. Complète les actions sur les offres de transport.
- Développer l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, covoiturage, vélo, marche.
- Tout le monde (individus, établissements, collectivité) est gagnant (économies, environnement).

Plusieurs types de plans

- Plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES) : écoles, collèges, lycées.
- Plans de déplacements d'entreprise ou d'administration (PDE/PDA).
- Plans de déplacements inter-entreprises ou inter-administrations (PDIE/PDIA).

Conditions de réussite

- Motivation et implication de toutes les parties prenantes.
- Existence d'offres alternatives à la voiture.
- Contexte social et managérial favorable.





Actions pour limiter les besoins de déplacement

- Télétravail.
- Commerces multi-services.
- Commerces itinérants et tournées des commerçants.
- Livraisons à domicile.
- Permanences sociales :
 - maillage du territoire pour être plus proche des bénéficiaires,
 - horaires adaptés aux transports collectifs,
 - horaires coordonnés pour éviter aux personnes de se déplacer plusieurs fois.





Eléments à valider pour la suite de la démarche





Enjeux et orientations stratégiques

Transports en commun

- Mieux répondre aux besoins des adultes.
- Tarification plus incitative, pouvant aller jusqu'à la gratuité.
- Déplacements vers Thiers : développer des lignes fortes de transport en commun sur les axes où le potentiel est élevé.
- Quelles solutions sur les autres secteurs ? Le transport à la demande n'est pas adapté à tous les publics...
- Déplacements vers Clermont-Ferrand : rabattement sur les gares.
- Recours au versement transport (cotisation sociale payée par tous les employeurs publics et privés de 12 salariés et plus) ? D'après nos premières estimations, avec un taux de 0,6 % le versement transport pourrait rapporter :
 - 700 à 800 000 € par an à Thiers et Peschadoires (dont plus de 90 % à Thiers),
 - 500 à 700 000 € par an dans les 13 communes présentant le plus fort potentiel pour une extension des transports urbains (diapo 13),
 - environ 100 000 € dans les 29 autres communes.
 - soit au total 1 300 000 à 1 600 000 €.

A titre de comparaison, le coût actuel de fonctionnement des transports urbains est de 950 000 € par an.





Offres complémentaires

- La plupart des offres complémentaires ont un coût matériel faible, mais nécessitent une animation importante ⇒ nécessité que des acteurs publics, parapublics, associatifs ou autres s'en saisissent.





Propositions pour les étapes à venir

Chronologie

- Comité de pilotage (orientations) puis 2 séances d'Assises (travail sur les actions) puis comité de pilotage (validation finale).

Prochain comité de pilotage

- 2^e quinzaine de septembre 2016.
- Présentation des orientations.
- Choix des actions à 1) supprimer (le cas échéant), 2) garder pour le comité de pilotage (ex. : financement, extension des lignes de transport collectif), 3) travailler aux Assises de la Mobilité (actions nécessitant que des personnes s'investissent).

Assises de la Mobilité

- 2 séances de travail à 1 mois d'intervalle. Périodes proposées : 1^e quinzaine d'octobre et 1^e quinzaine de novembre.
- Rappel de la nécessité d'un groupe stable.

Comité de pilotage final

- Mi-décembre.
- Validation du plan d'action.





Merci de votre attention

Contact : Bruno CORDIER

ADETEC – Bureau d'études en transports et déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04 73 65 94 24

Email : bcordier.adetec@orange.fr

www.adetec-deplacements.com

