

La mobilité alternative à l'autosolisme en Ille-et-Vilaine



Aire de covoiturage de Pipriac

Rapport du Comité Consultatif de l'économie sociale et solidaire du
Département d'Ille-et-Vilaine

Septembre 2019

Le Comité consultatif de l'économie sociale et solidaire a été créé par le Département d'Ille-et-Vilaine en 2005. Laboratoire d'idées pour le Conseil départemental, le comité associe la société civile à la réflexion sur la politique départementale. Il se compose de 33 membres issus des différentes familles et champs d'activité de l'économie sociale et solidaire, de personnes qualifiées et de 3 élus du Département.

Le Comité s'intéresse depuis 2017 aux services que l'économie sociale et solidaire (ESS) peut proposer, particulièrement en milieu rural, en réponse aux besoins exprimés par les habitants, élus et associations lors des déplacements du comité dans les territoires d'Ille-et-Vilaine.

Après avoir travaillé sur la question des « derniers commerces » et l'intérêt pour les collectivités d'associer les habitants dans des projets participatifs d'ESS, le comité a souhaité regarder en juin 2018 - avant la crise des gilets jaunes - comment l'ESS pouvait répondre aux problèmes de mobilité.

Ce rapport est une photographie de l'existant à un moment donné et ne prétend pas à l'exhaustivité¹. Il pointe tout d'abord l'importance des réponses de proximité pour permettre aux habitants d'éviter de se déplacer pour leurs besoins quotidiens. Il détaille les initiatives, souvent associatives, déjà présentes sur les territoires mais souvent peu connues. Il met en évidence l'émergence de nouvelles offres entre particuliers, via des plateformes numériques, mais encore trop confidentielles et peu utilisées dans les territoires ruraux.

Il souligne les nouvelles pratiques de mutualisation entre citoyens qui pourraient être essaimées. La mobilisation des citoyens apparaît en effet comme une piste d'avenir et un gage de réussite et d'innovation.

Les collectivités ont leur rôle à jouer pour accompagner les changements de représentation sur ces nouvelles solutions de mobilité, et particulièrement sur les pratiques de partage entre habitants. Elles peuvent les encourager par une meilleure information sur l'offre et en les valorisant et prendre un rôle d'animateur pour coordonner une réflexion sur le sujet à l'échelle de leur territoire.

Le Comité formule en conclusion de ce rapport plusieurs préconisations à destination du Département, mais aussi des collectivités de proximité. Il souhaite qu'elles puissent être prises en compte dans leurs politiques.

Etienne PIERRON,

Président du Comité consultatif de l'économie sociale et solidaire

¹ Les offres recensées devraient être accessibles à tous prochainement, via l'Annuaire social en ligne du Département.

Table des matières

EDITO.....	1
1. LES ENJEUX.....	3
2. LES FREINS A LA MOBILITE.....	6
3. LES ALTERNATIVES AU DEPLACEMENT.....	8
4. L'OFFRE DE MOBILITE.....	10
A. Transport en commun : bus/car/train.....	16
C. Covoiturage.....	20
D. Auto-stop accompagné.....	23
E. Auto partage.....	24
F. Transport à la demande (TAD).....	27
5. LES PRECONISATIONS.....	30
6. RESSOURCE ET PUBLICATIONS.....	33

1. LES ENJEUX

A. NATIONAUX

Les enjeux sont environnementaux, économiques et sociaux pour une mobilité moins chère et plus sobre en carbone, particulièrement dans des zones rurales où l'offre de transports en commun fait souvent défaut et où les habitants sont fortement dépendants de la voiture.

Après une hausse de l'utilisation de la voiture jusqu'en 2016/2017, la tendance serait toutefois à la réduction de l'usage de la voiture. « Le nombre d'utilisateurs quotidiens de la voiture est passé de 59% à 50% entre 2016 et 2018 »² en faveur de la marche à pied, du vélo et des transports en commun. L'on peut se demander si cette baisse ne résulte pas uniquement de la forte hausse des prix du carburant fin 2018 et non d'une tendance à long terme.

D'un côté, il y a la voiture, dont l'usager est le propriétaire. De l'autre, les transports publics (bus, tram et métro), qui sont pilotés par les collectivités. Entre les deux, il existe une multitude de moyens de se déplacer. On constate le développement rapide des nouvelles formes de mobilités (voiture de transport avec chauffeur, « cars Macron », glisse urbaine, ...) et le développement de formes émergentes (vélo, trottinette, covoiturage, etc.) qui peuvent se combiner et élargir le choix des citoyens mais cette évolution de l'offre et des pratiques se révèle très différente suivant la nature, urbaine ou rurale, des territoires.

Les métropoles captent la quasi-totalité des innovations mobilitaires au détriment des villes petites et moyennes avec une captation des richesses par les centres au détriment des couronnes.

La mobilité est vécue et perçue différemment par les populations. Il est possible de distinguer 3 types d'individus en fonction de leur rapport à la mobilité³ :

- Les **ubiquistes** (aussi appelés sherpas) : ce sont les individus qui se déplacent souvent, autant sur de courtes que de longues distances. Ils privilégient l'avion, le train ou l'autoroute. Ce sont des cadres de haut niveau du privé et du public.

- Les **navetteurs** : cette catégorie de population se déplace du périurbain à une zone urbaine pour leur travail. Ils sont dépendants de l'automobile et sont confrontés aux embouteillages quotidiens.
- Les **insulaires** : les personnes « insulaires » sont celles qui peinent, voire ne peuvent franchir les bornes de territoires étroits : la commune, le quartier, leur domicile. Ils sont précarisés et n'ont pas accès à la mobilité. Ce sont autant des personnes vivant en zone urbaine sensible⁴ et notamment des jeunes, que des personnes âgées en milieu rural sans moyen de déplacement.

Projet de loi LOM

Le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM) a pour ambition d'engager une transformation profonde des politiques publiques de mobilité pour améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les citoyens et dans tous les territoires⁵.

Résumé des 15 mesures clés :

- Une autorité organisatrice de la mobilité sur 100% du territoire : élargissement des compétences mobilité des collectivités locales, les intercommunalités peuvent se saisir de la compétence mobilité pour 2021, par défaut, la Région est AOM.
- Une augmentation de 40% des investissements pour améliorer les transports du quotidien
- La priorité à la remise en état des réseaux routiers et ferroviaires
- Un plan pour développer les transports en commun et désenclaver les territoires
- La mobilité des personnes en situation de handicap facilitée : gratuité ou réduction pour les accompagnateurs, information.
- Un accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi : les collectivités pourront mettre en place des services de mobilité à caractère social ou verser des aides individuelles à la mobilité pour des publics ciblés (jeunes, seniors, demandeurs d'emploi).
- 100 % des informations de mobilité accessibles pour un trajet en un seul clic avec des applications permettant de combiner plusieurs offres de transports

² Observatoire des mobilités émergentes de l'Obsoco, observatoire société et consommation

³ Bonnet Michel. Éric Le Breton, Domicile-travail : les salariés à bout de souffle, 2008. In: Les Annales de la recherche urbaine, N°105, 2008. Thème libre. p. 165

⁴ Cartographie de Rennes vue par les jeunes du Blosne.

⁵ Projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) : https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?sessionId=42B453F501E4BA069FAA21D9F90FC1F0.tplqfr2s_3?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=contenu&id=2&typeLoi=&legislature=

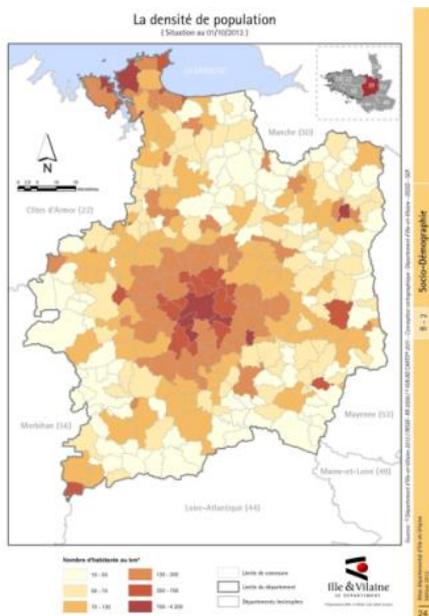
1. LES ENJEUX

- (vélo, train, bus...) payables avec un seul titre de transport.
- Des navettes autonomes dès 2020 : lignes régulières sur des courtes distances, services de transport à la demande
 - Un forfait mobilité durable : jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo : facultatif, ce forfait proposé par les employeurs (publics ou privés) sera exonéré de charges et d'impôts.
 - Un plan pour développer le covoiturage : possibilité pour les collectivités de subventionner les offres de covoiturage, mise en place de voies réservées au covoiturage ou aux véhicules les moins polluants.
 - Un plan vélo pour tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024 : reprise du plan vélo voté en 2018
 - Un nouveau cadre pour les solutions en libre-service (voitures électriques, vélos, trottinettes, ...).
 - Le déploiement du véhicule électrique facilité grâce à l'installation de bornes de recharge dans les parkings d'ici 2025.
 - Le déploiement de zones à faible émissions pour un air plus respirable
 - Le permis de conduire moins cher et plus rapide

B. EN ILLE-ET-VILAINE

Une densité de population contrastée

L'Ille-et-Vilaine accueillait 1 032 240 habitants au 01/01/14, soit 152 hab /km², avec une forte disparité de densité selon les territoires.



Une offre de mobilité très hétérogène

On note une grande inégalité territoriale concernant l'offre de transport en commun. Elle se concentre sur Rennes et les principaux axes routiers : vers Paris, St Malo, Redon, Nantes, Angers, Fougères et St Briec.

Les transports à la demande sont par contre présents sur quasiment tous les territoires.

Une offre réservée à certains publics

Certaines offres sont exclusivement réservées à des publics spécifiques.

• Insertion

Pour les personnes en demande d'emploi ou en insertion, il existe sur l'ensemble du département des services de mobilité adossés à des structures d'accompagnement : Points accueil emploi, Chantiers d'insertion. L'offre est recensée dans le **Guide de la mobilité**⁶ édité en 2016 par le Département, (réactualisation en cours). Elle est déclinée par type d'offre et par territoire.

Cette offre concerne la location de vélos, vélos électriques et scooters (carte page 18) mais aussi voiturettes, voitures électriques.

Ces services sont offerts par différents acteurs :

- Structures d'insertion :

Mode d'Emplois

Location de mobylettes sur Bain-de-Bretagne pour les bénéficiaires du RSA, les demandeurs d'emplois de longue durée, les jeunes suivis par la mission locale ou les salariés de l'association intermédiaire et du chantier d'insertion.

Eurêka Emplois services

Location de 50 scooters pour les demandeurs d'emploi à Montfort/Meu.

Les Ateliers d'insertion du pays rennais

Location de cyclomoteurs pour les personnes ayant trouvé un emploi mais sans solution de transport.

Le Relais pour l'emploi

Partenariat pour la location de scooters dans 8 garages à Martigné-Ferchaud, Retiers, Janzé, La Guerche de Bretagne, Argentré du Plessis, Vitré et Châteaubourg pour les personnes en recherche de travail, en mission ou en formation.

L'Association Malouine d'Insertion et de Développement Social (AMIDS)

Mise à disposition gratuite de scooters et mobylettes pour les publics en insertion.

⁶ <http://www.ille-et-vilaine.fr/fr/article/guide-mobilite-pour-l-acces-a-l-emploi-en-ille-et-vilaine>

1. LES ENJEUX

Pass'Emploi

Plateforme de mobilité sur le Pays de Saint Malo, hors Côte d'Emeraude Communauté, pour les demandeurs d'emploi, personnes en insertion et les salariés en rupture de mobilité. Elle leur propose un diagnostic mobilité pour identifier les freins cognitifs, sociaux-culturels, psychologiques, financiers, matériels ou liés à la méconnaissance des solutions existantes puis, plusieurs services sont proposés dans les 24 heures : conseils ou formations à la mobilité, recherches d'aides financières, locations de scooters, voiturettes, voitures électriques, vélos électriques...

- Structures institutionnelles

Missions locales des pays de Fougères et Redon-Vilaine

Prêt de vélo, VAE et scooters pour les jeunes accompagnés, ainsi que pour les bénéficiaires du RSA à Fougères.

Les points Accueil Emploi d'Antrain, de Liffré-Cormier Communauté, deThorigné-Fouillard

Mise à disposition de scooters en location. Le PAE de Louvigné met à disposition 3 scooters et un vélo.

- Des intercommunalités

Communauté de communes Côte d'Emeraude

Prêt de scooters au public accompagné par l'EPCI ou par le CDAS.

Pays de Châteaugiron Communauté

Location de 4 scooters et d'1 VAE pour les jeunes accompagnés par la mission locale.

• Personnes âgées

Les personnes âgées ont des besoins spécifiques.

Le Conseil départemental Citoyenneté Autonomie (CDCA) a conduit une étude en 2019 afin de mieux cerner ces besoins et l'offre des EPCI. 373 questionnaires ont été remplis par des personnes de 57 à 101 ans.

- 60% des trajets sont effectués à pied ou en voiture, les autres moyens de transport (vélo, transports en commun) sont très peu utilisés.
- 27% des répondants ont une méconnaissance des transports de proximité.
- 30% des personnes se déplacent en dehors de chez elles moins de 4 fois par semaine, du fait de difficultés de déplacement (44%) ou pour cause de problèmes de santé ou handicap (46%).

14 EPCI (sur 19) ont répondu au questionnaire. Elles organisent pour la plupart des services de transport à la demande (TAD) public (voir le détail des offres page 22).

Les acteurs caritatifs sont également présents. Les petits frères des pauvres de Dol-de-Bretagne accompagnent les personnes âgées à leurs activités.

• Personnes en situation de handicap

Différentes offres existent sur le département pour une mobilité domicile-travail ou loisirs.

Les établissements accueillant des salariés en situation de handicap sont financés par le Département au titre de la prestation de compensation du handicap pour organiser leur transport collectif (en minibus..) journalier.

L'Adapei

L'association gère ainsi 140 circuits pour ses établissements en Ile-et-Vilaine même si seulement 20% des personnes handicapées qu'elle reçoit utilisent ces transports collectifs.

La SCOP Titi Floris

Service de transport sur réservation pour la plupart des activités quotidiennes (domicile-travail) ou plus ponctuelle (ex. évènement), location de véhicules adaptés et vente de véhicules d'occasion.



Le Handistar

Service de Rennes Métropole pour le transport à la demande, sur réservation, de personnes ayant un handicap physique (1,50€/trajet, tous les jours en journée⁷).



Le STARmeguide

Service de Rennes métropole gratuit et sur réservation d'accompagnement en bus ou en métro de personnes en situation de fragilité ou de handicap.

Le Handipass du Pays de Châteaugiron

Service de transport à la demande accessible aux personnes invalides, en fauteuil roulant ou atteintes de cécité tous les jours de 7h à 21h.

Le réseau de bus BreizhGo (ex. Illeenoo)

Transport à la demande sur réservation sur ses 9 lignes non accessibles aux personnes handicapées (1a, 4b, 7, 9a, 9b, 12a, 14, 16 21).



Le CCAS La Bouëxière

Location d'un scooter électrique adapté (le 4 pattes) aux personnes à mobilité réduite (1€/jour), en partenariat avec l'association Taman de Marpiré (contrat de 900 €/an).

La commune de La Bouëxière

Location d'un minibus de 8 places par les personnes à mobilité réduite (10€/ jour).

Différentes start-up se sont également positionnées pour répondre à ce public.

Wheeliz

Start-up de location entre particuliers de véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite.



Mon Copilote

Plateforme de mise en réseau de conducteurs et de personnes à mobilité réduite pour faire du covoiturage solidaire. Une expérimentation envisagée sur Rennes.



Faciligo

Start up organisant l'accompagnement dans les transports en commun de personnes à mobilité réduite (PMR) par des voyageurs faisant le même trajet, à prix réduit.



⁷ <https://www.handistar.fr/>

2. LES FREINS A LA MOBILITE

La modification des comportements concernant la mobilité est très complexe car il convient de lever de nombreux freins, le premier étant l'habitude.

Les pratiques de mobilité et les choix de mode de transport sont en partie déterminés par la force de l'habitude. Les personnes ne cherchent pas spontanément à se renseigner ou tester d'autres modes de mobilité. Un accompagnement personnalisé peut même être nécessaire pour élargir le champ des possibles et susciter l'expérimentation de nouvelles pratiques.

A. FREINS A LA MOBILITE

- Freins cognitifs

Ils renvoient à la compétence, l'expérience et à l'apprentissage.

Pour lever ces freins au changement, la formation est l'une des solutions. Il existe des formations pour savoir utiliser les transports en commun ou encore le vélo qui ont pour but de rendre autonome la personne.

Par exemple, la [Plateforme Mobilisés](#) de Rennes a lancé «Mobil'action» pour la découverte et apprentissage des transports en commun pour les personnes au RSA et jeunes de la mission locale.

La STAR expérimente [Parcours découverte](#) pour apprendre à se repérer aux arrêts, gérer un changement, lire une carte, se servir du site ou de l'appli STAR.

- Freins psychologiques

Le déclenchement d'un changement de comportement est lié à l'équilibre entre les contraintes et l'intérêt trouvé par ce changement.

Il faut une contrainte pour que les habitants changent de comportement : coût du carburant, bouchons....

Il faut également que les usagers tirent un intérêt du changement qu'ils envisagent :

- Temps : voies réservées
- Economique : rémunération du conducteur

La commune de Mérignac (Gironde) expérimente une signalisation informant les usagers de la route pratiquant le covoiturage de la possibilité de circuler, à certaines heures de la journée, sur une voie réservée aux autobus.

A Lille : le dispositif «Eco bonus Mobilité», qui a pour ambition de limiter les déplacements des automobilistes aux heures de pointe, repose sur le principe du péage positif ou péage inversé : les automobilistes qui empruntent les axes routiers les plus saturés du réseau

aux heures de pointe sont incités financièrement (cadeaux, bons de réduction de partenaires, versements numériques) à utiliser un autre mode de déplacement (vélos, transports en commun, covoiturage, inter modalité...) ou à reporter leurs trajets en dehors de ces périodes critiques (décalage de la période de trajet, télétravail, etc.). Un boîtier GPS permet de confirmer que leur voiture reste bien au garage. A Rotterdam ce dispositif est déjà en vigueur depuis 5 ans.

- Frein socio-culturels

Ces freins peuvent être liés à l'image sociale, à la sensation de liberté liée à l'utilisation d'une voiture. Il faut donc accompagner le changement d'usage. Les outils de mise en relation ne suffisent pas à développer le covoiturage, par exemple.

Les personnes âgées hésitent souvent à demander un service proposé par la mairie, particulièrement lorsqu'elles ont été parfaitement autonomes jusque-là. Cela peut être vu comme un service réservé à un public social ou une dévalorisation de son image sociale. Il peut être plus facile d'accepter d'être conduit par un chauffeur bénévole dans sa propre voiture.

Il est donc important de construire les services avec la population pour éviter cet écueil.

La formulation est aussi importante : les personnes âgées ou handicapées n'ont pas de problèmes mais des besoins !

- Freins financiers ou matériels

Il est important de connaître ses droits, notamment en matière d'aide financière pour résoudre ces freins. Il ne faut pas négliger la recherche d'aides financières pour la mobilité (indemnité kilométrique vélo ou covoiturage, aides à l'achat d'un véhicule moins polluant, etc.).

Pour les bénéficiaires du RSA, Il existe des aides à la mobilité (achat, location, réparation de véhicule, frais de déplacement, aide au permis de conduire).

Le Fonds d'Aide aux Jeunes de 18 à 25 ans en difficulté d'insertion leur propose des aides individuelles ou collectives (aide au permis de conduire de 1000€ maximum).

Au niveau matériel, le fait d'avoir un enfant et besoin d'équipements adaptés (rehausseurs, poucettes, etc.) peut dissuader le covoiturage, l'auto partage ou les transports en commun.

2. LES FREINS A LA MOBILITE

- Freins liés à la méconnaissance

Une partie de la population méconnaît l'offre de proximité et ne pense donc pas avoir de choix.

L'offre est aussi parfois difficilement accessible.

Pour exemple, le TER-Bus Pontivy-Rennes s'arrête plusieurs fois par jour à Ploërmel mais ceci n'est pas indiqué sur les sites Oui.SNCF, TER BreizhGo, BreizhGo, Bretagne BZH qui n'évoquent que l'arrêt à Loudéac.

La communication des initiatives existante est donc tout autant un enjeu que de créer de nouvelles initiatives de mobilité.

- Freins liés à la sécurité

Attendre de nuit dans un abribus ou sur une aire de covoiturage sans lumière est

dissuasif pour les personnes souhaitant changer de mode de transport.

L'assurance des véhicules dans le cadre de l'auto partage est un premier obstacle à lever pour que les personnes s'engagent dans cette forme de service.

B. ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT

Pour lutter contre ces freins des **plateformes** de mobilité existant.

Pass'mobilité sur le Pays de St Malo, destinée aux personnes en insertion dresse un diagnostic de la situation des personnes en fonction de ces freins puis cherche des solutions de formation, conseil, aides financières ou accès à un véhicule.

Côte d'Emeraude communauté dispose également de sa plateforme de mobilité : **Mobil 'Rance**.

3. LES ALTERNATIVES AU DEPLACEMENT

La première des solutions à envisager pour limiter les déplacements est de soutenir tout ce qui permet de les éviter.

De nombreuses initiatives existent en réponse aux différents besoins.

TRAVAIL

Les espaces de coworking.

Ils se développent en ville mais aussi en rural. Il en existait une vingtaine sur le département mi 2018⁸ :

L'Espace Entreprise de Combourg, le Fairtil de Bruz, le Five de Vitré, le Molène de Chartres de Bretagne, l'Ubiplax de Betton, la Cambuzz de Saint-Malo, l'Estran de Saint Briac, le Meeting point de Cesson Sévigné, le Smile coworking de la Mezière plus 12 espaces à Rennes.

SANTE

Qare, un service de **consultation vidéo** et d'informations médicales (20 spécialités), a signé un partenariat avec Pharma Express pour se faire soigner à distance et livrer ses médicaments gratuitement à domicile, 7 jours sur 7.

Une première en France : le centre hospitalier de la Roche aux fées a mis en place une consultation télé ophtalmologique pour les malades. Un orthoptiste assure les actes en relation avec un médecin du CHU de Pontchaillou.

COMMERCES

La présence de marchés hebdomadaires, de commerces de proximité en centre bourg, permettent de limiter les déplacements liés à l'approvisionnement alimentaire.

La politique d'urbanisme joue un rôle fondamental sur les questions de mobilité.

On assiste heureusement à un mouvement général de recentrage des commerces vers les centres bourgs après des années d'installation à l'entrée des villes, parfois même dans des zones d'activité.

Des **appels à projets** permettent aux collectivités de s'emparer de cette question :

- «Redonnons de l'attractivité aux centres !» porté par l'Etat/la Région/ l'Établissement Public Foncier/la Banque des Territoires⁹.
- « Le dispositif départemental de Revitalisation des centres bourgs »¹⁰.

⁸ Source : étude Audiar :

https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/observatoires/synthese_gestionnaires_cowork_definitif.pdf

⁹ https://www.bretagne.bzh/jcms/prod_426170/fr/appele-a-projets-redonnons-de-l-attractivite-aux-centres

¹⁰ <http://www.ille-et-vilaine.fr/fr/article/vitalite-centres-bourgs-departement-soutient-les-communes-et-communautes-communes>

Certaines collectivités du département, comme Merdrignac, ont fait le choix politique de renouveau des commerces afin de créer des flux en centre bourg pour que les commerçants y restent.

De nombreuses initiatives peuvent être citées en Ille-et-Vilaine ou ailleurs :

- Les **conciergeries rurales**, lieux de vie et de convivialité proposant des produits agricoles locaux et des services de proximité pour la population, les salariés et les entreprises, commencent à se développer dans le département.

Un premier projet, porté par Terra Phœnix, est à l'étude à Hédé/Bazouges. Ces conciergeries peuvent également être des relais de services nationaux comme la Poste, pôle emploi, l'Urssaf...

- Les **épiceries/boulangeries itinérantes**
Ce service, disponible par le passé en zone rurale, est aujourd'hui plus rare mais permet l'accès aux produits de première nécessité pour les personnes âgées.
L'association L'ELFE a lancé sur le territoire de Brocéliande une épicerie solidaire itinérante se déplaçant sur les marchés, les lieux de vie et à domicile. Cette épicerie propose des produits alimentaires locaux avec des tarifs sociaux et met à disposition du matériel informatique.

- Original, **l'optique à domicile**
Les lunettes de Louissette de Saint Aubin d'Aubigné propose un service à domicile avec un déplacement possible jusqu'à une heure de Rennes.

- La livraison de nourriture à vélo ou scooter à domicile se développe avec Deliveroo, Uber eat ou Just eat. En alternative à ses grandes plateformes, des livreurs à vélo de Montpellier ont lancé une coopérative « les Coursiers montpelliérains »¹¹.

- La logistique urbaine du dernier kilomètre se développe avec la livraison de colis par triporteurs ou vélos (les Triporteurs de l'Ouest, SCOP Toutenvélo à Rennes).

SERVICES PUBLICS

- **Des Points Information Médiation Multi-Services itinérants**, espaces d'accueil, d'initiation numérique et d'orientation vers les partenaires (CPAM, CAF, mission locale, pôle emploi...) se développent.
En Ille-et-Vilaine, deux projets sont en cours sur La Roche aux fées Communauté et Bretagne Porte de Loire Communauté, à l'instar de l'initiative portée par Ploërmel Communauté qui a lancé une **MSAP (Maison de services au public)** itinérante « ICI PLO.Com » (Information Citoyenne Itinérante de

¹¹ <https://www.linodurable.fr/social/occitanie-fini-deliveroo-et-uber-eats-place-aux-coursiers-montpelliérains-11382>

3. LES ALTERNATIVES AU DEPLACEMENT

Ploërmel Communauté). Un véhicule se déplace dans 18 des 32 communes de l'EPCI une fois toutes les deux semaines. Ce service accompagne les habitants vers les administrations (CAF, CARSAT, CPAM, MSA, pôle emploi, ANTS, DGFIP¹²) mais également les demandes de retraites, de prime d'activité ou de droits à la CMU.



- Le « **bus numérique** » a vocation à aller dans les villages accompagner les démarches en ligne des personnes âgées. Un bus circule dans les 6 départements du Centre-Val-de-Loire, financé par la Carsat, la Mutualité sociale agricole (MSA), le RSI et les Départements¹³.

CULTURE

- Au niveau culturel, les médiathèques mutualisent et assurent des services de **portage de livres** à domicile ou de **dépôt** en points relais pour répondre aux problèmes de mobilité des personnes ne pouvant pas se déplacer, pour des raisons de santé, de mobilité ou d'isolement. La médiathèque de La Chapelle-des-Fougeretz a par exemple mis en place ce service d'emprunt de livres, DVD, CD et revues. La Communauté de communes Bretagne romantique a mis en réseau les fonds des bibliothèques de son territoire et développé les points relais de retrait et de dépôt des ouvrages pour qu'ils soient le plus proches possible de ses habitants. Sur la commune de Lourmais par exemple qui ne dispose pas de bibliothèque, il est possible de réserver et d'emprunter des livres du réseau intercommunal en mairie puis de les rendre à la mairie ou au bar.
- Les « **spectacles chez l'habitant** » se multiplient. De très nombreuses associations proposent du théâtre à domicile sur tout le territoire national : Fest'Appart à La Roche sur Foron, la Compagnie "L'Effet du Logis", le Théâtre de la Poudrerie à Sevrans, etc. L'objectif est de rapprocher le théâtre des habitants.

¹² https://www.ploermelcommunaute.bzh/fileadmin/PDF/Citoyennete/Flyer_lci_Plocom.pdf

¹³ https://www.lemonde.fr/politique/article/2019/02/14/dans-le-cher-un-bus-numerique-au-service-des-seniors_5423438_823448.html

En Ile-et-Vilaine, la Compagnie Min'de rien organise un festival annuel incluant des spectacles en maison sur le quartier de Cleunay, en partenariat avec le Noroit¹⁴. L'association Chants-Sons a créé son propre festival de musique à domicile : Chant 'Appart qui produit de mini-concerts chez l'habitant tous les ans en Pays de la Loire¹⁵.

SERVICES

- L'offre de la Poste « **Veiller sur mes parents** » Elle comprend la visite du facteur une fois par semaine chez la personne âgée, l'information des proches après chaque visite sur les besoins identifiés (courses, petit dépannage...), un abonnement mensuel à Famileo (partage de photos et messages des proches sous la forme d'une gazette papier remise par le facteur), et la téléassistance.

La Brink's développe une offre de **distributeurs automatiques** de billets sans passer par les réseaux bancaires (forfait maximum de 1.500€, compensé par le dégrèvement des commissions interbancaires).

- Des services peuvent être échangés localement entre particuliers dans le cadre des **Systèmes d'échanges locaux** (SEL), sans échange financier. Il en existe plusieurs en Ile-et-Vilaine : le SEL de Brocéliande à Montauban de Bretagne¹⁶, Atout Sel autour de Rennes, Sel 'Est de Vitré, JacquoSEL de Saint Jacques de la Lande, Le P'tit SEL de Bréquigny à Rennes, Sel de Fougères, du Couesnon et de la Minette, Liffre/Echange, SEL de la vallée du Guyoult,
- L'économie collaborative permet d'accéder à des biens d'occasion à proximité ou à des **services entre voisins** ou de partage d'objets. Voir des Start up nationales comme SMIILE (ex Mon petit voisinage de St Malo) ou Nextdoor. Des collectivités ou des offices HLM proposent ces services à leurs administrés ou résidents. <https://www.smiile.com/>
- Enfin, le **Pédibus** et **Vélo-bus**, utilisés dans le cadre du ramassage scolaire, permettent de supprimer les déplacements en voiture effectués par les parents.

ETUDES

Le projet de loi LOM prévoit la création de 13 **campus connectés** dans des villes moyennes. Ces campus proposeront 60 formations à distance d'universités partenaires. Un campus connecté devrait ouvrir à Redon en septembre 2019.

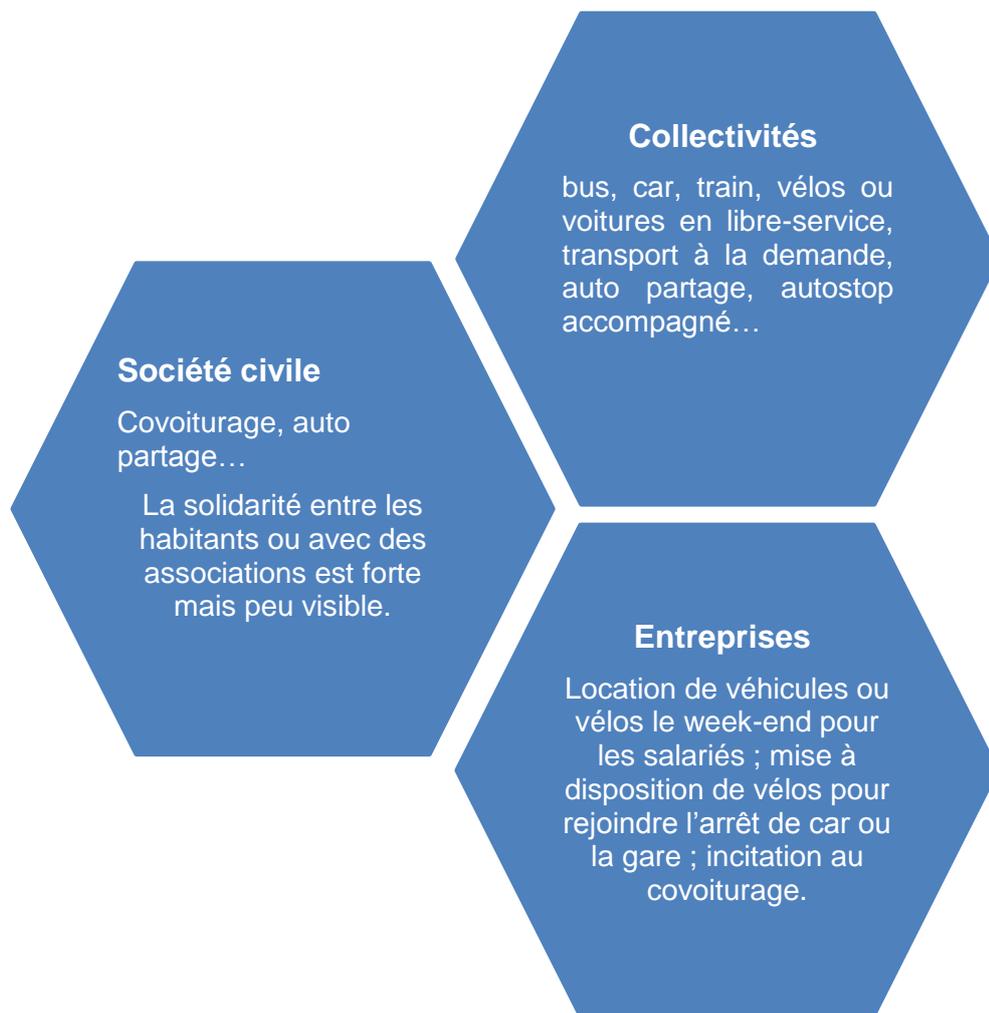
¹⁴ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/une-troupe-de-theatre-domicile-cest-possible-965537>

¹⁵ <http://www.chantappart.fr/>

¹⁶ <http://selbroceliande.fr/faq.html>

4. L'OFFRE DE MOBILITE

L'initiative peut venir de différents acteurs



4. L'OFFRE DE MOBILITE

A. TRANSPORTS EN COMMUN : BUS / CAR / TRAIN

1. ENJEUX NATIONAUX

Les transports collectifs sont un secteur en très forte croissance (+ 30% en 10 ans).

Plus de 57 millions de déplacements sont effectués en bus et en métro à Paris, 46 millions en région et plus de 19 millions en train. Dans un souci de développement durable et pour faire face à la mobilité croissante des Français, de nombreuses évolutions et projets sont en cours partout en France. Pour exemple, des **Bus à haut niveau de services** (BHNS) se développent dans les villes moyennes¹⁷ (rapidité avec des feux passant au vert à l'approche du bus, voies réservés, confort, traversée de rond-point en ligne-droite, fréquence accrue).

Là où les transports en commun sont pertinents, il paraît important de les développer en priorité, que ce soit les « petites » lignes ferroviaires ou les lignes d'autocars. Mais souvent, la densité des flux s'avère trop faible en zones rurales pour développer une telle offre¹⁸.

« Améliorer la desserte en transports en commun classiques (TER, cars départementaux) ne doit pas être considéré comme l'unique solution à la question de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains largement dépendants de la voiture. Aucune offre de transports en commun, même de "bonne qualité" (c'est-à-dire proposant des dessertes adaptées aux horaires des actifs et suffisamment fréquentes, des durées et des coûts de trajet équivalents au trajet en voiture), ne constituera jamais une alternative satisfaisante pour l'ensemble des déplacements aujourd'hui réalisés en voiture »¹⁹. Il est donc nécessaire de développer un **bouquet** d'offres de transport et de services de mobilité, qui permettent d'assurer l'ensemble des déplacements dans toute leur diversité.

¹⁷ https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/02/14/dans-les-villes-moyennes-le-succes-des-bus-dequises-en-tramway_5423211_3234.html?xtmc=bus_a_haut_niveau_de_service_pau&xtcr=1

¹⁸ La Gazette des communes 09/01/2019

¹⁹ Marie Huyghe, Docteure en Aménagement de l'espace et urbanisme, chercheuse associée à l'UMR 7324 CNRS-Citeres

2. EN ILLE-ET-VILAINE

Le département est bien desservi par le **train**. D'une part par le TGV Paris-Brest en voie LGV jusqu'à Rennes, mais surtout par un réseau TER en étoile autour de Rennes desservant tous les grands axes du département vers Redon, St Brieuc, St Malo, Martigné-Ferchaud et Vitré. Seul l'axe Rennes-Fougères n'est pas desservi en TER. Il est à noter la prochaine mise en concurrence des lignes de TER par la loi de juin 2018.

Le **réseau régional BreizhGo** est également très présent en Ille-et-Vilaine avec 28 lignes Illenoo sur tout le département (plus 1 ligne supplémentaire l'été).

Plusieurs intercommunalités ont leurs propres **réseaux de bus** :

- **Rennes Métropole** : le réseau Star relie toutes les communes de la Métropole.
- **Vitré communauté** : 3 réseaux Vit'o Bus : un réseau sur les communes de Vitré, Pocé-sous-Bois et Montreuil-sous-Pérouse (7 lignes), un réseau sur Châteaubourg, Saint-Jean-sur-Vilaine, Saint-Didier et Domagné (6 lignes) ; une ligne entre La Guerche de Bretagne, Argentré-du-Plessis, Etrelles et Domalain et une navette « Etv.com » de Vitré au parc d'activités d'Etrelles.
- **Fougères Agglomération** : le réseau SURF sur les communes de Fougères, Lécousse, Javené, Beaucé, Laignelet avec 6 lignes de bus.
- **St Malo Agglomération** : bus dans toutes les communes de l'agglomération
- **La Communauté de communes Val d'Ille-Aubigné** : des navettes Mobi'futé de rabattement d'Aubigné et Feins vers la gare de Montreuil-sur-Ille et d'Aubigné vers le car régional à Andouillé.
- **Redon** : un bus urbain et une ligne entre Redon et Saint Nicolas de Redon.
- **Dinard** : le Dinard Bus avec 3 circuits.

Des navettes fonctionnent ponctuellement ou pour un public ciblé :

- en été : la ligne de car de **St Malo à Pontorson** et une navette estivale Mobi'futé de la Communauté de communes **Val d'Ille-Aubigné**.
- **Fougères Agglomération** a mis en place la «navette du mercredi», service proposé aux enfants des 8 communes de l'ancien territoire de Louvigné Communauté pour les transporter à leurs activités du mercredi après-midi.
- **La Mission locale des Pays de Redon et Vallons de Vilaine** a mis en place une navette pour permettre aux jeunes de se rendre sur les lieux de formation ou d'emploi situés sur les Vallons de Vilaine.

4. L'OFFRE DE MOBILITE

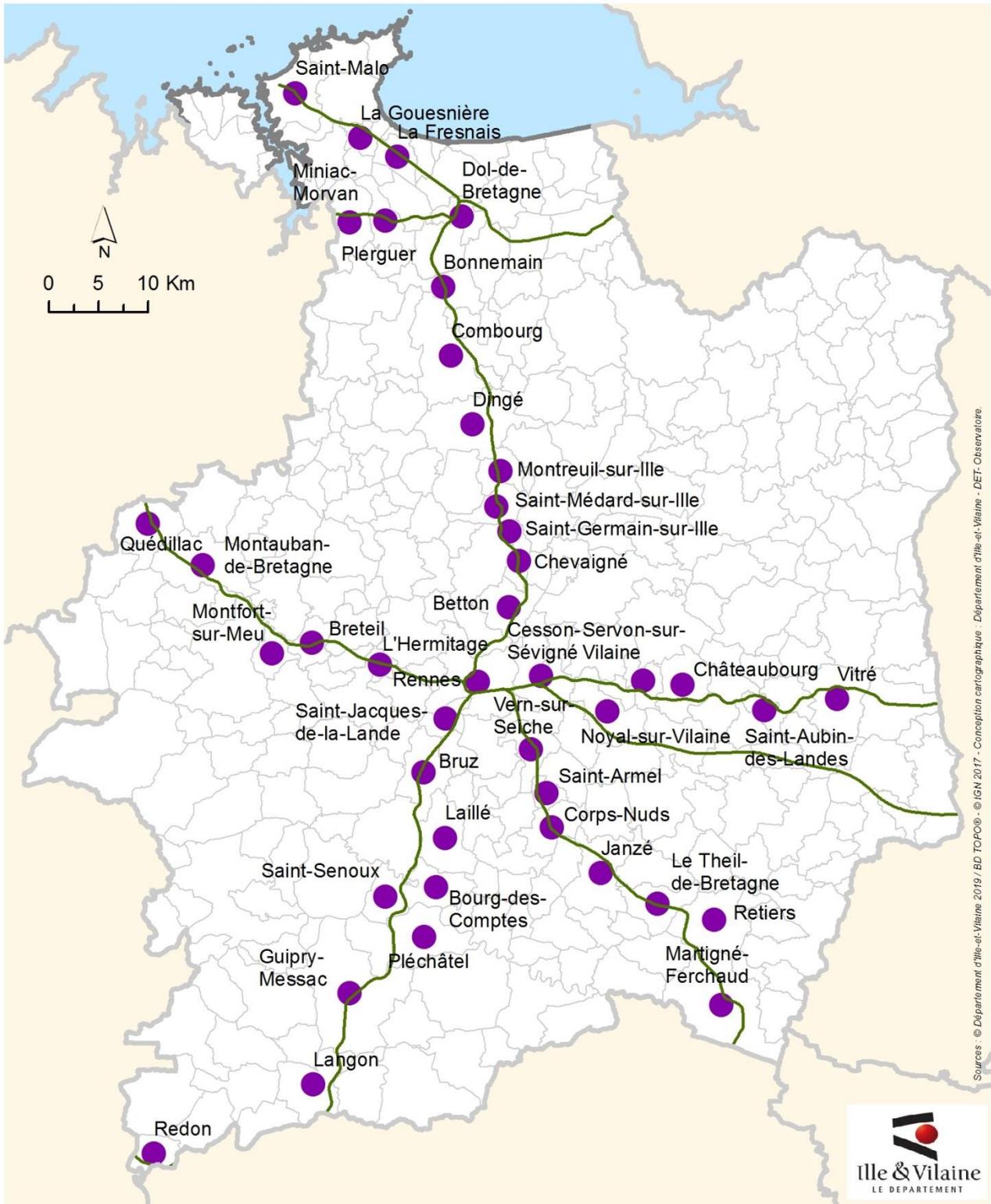
Les **cars scolaires** desservent tout le territoire départemental. Réservés en priorité au public scolaire, ils sont accessibles à tous, dans la limite des places disponibles, au même tarif

que les autres transports publics. Cette disposition n'est toutefois pas connue car aucune communication n'est faite sur ce service.

BUS – CAR - TRAIN	
<p>Atouts pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transport de masse - Moins de gaz à effet de serre que la voiture 	<p>Points de vigilance pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût d'investissement - Une fréquence trop faible nuit à la qualité du service - Temps perçu par l'utilisateur plus long que le temps réel. <i>Source : Aspects temporels des déplacements en transport en commun : l'attente du RER parisien de Pauline FORLEN</i>
<p>Atouts pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité, - Régularité - Ponctualité - Rapidité ? - Coût pris en charge pour moitié par l'employeur 	<p>Points de vigilance pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coût - Fréquence des passages - Grèves, travaux - Confort - Rapidité ?
<p>Exemples d'expériences inspirantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Théâtre en bus, transport collectif pour les spectacles culturels à partir de toutes les communes de la métropole - Les navettes Mobi'futé de rabattement vers les transports publics 	<p>Exemples d'expériences peu concluantes</p>

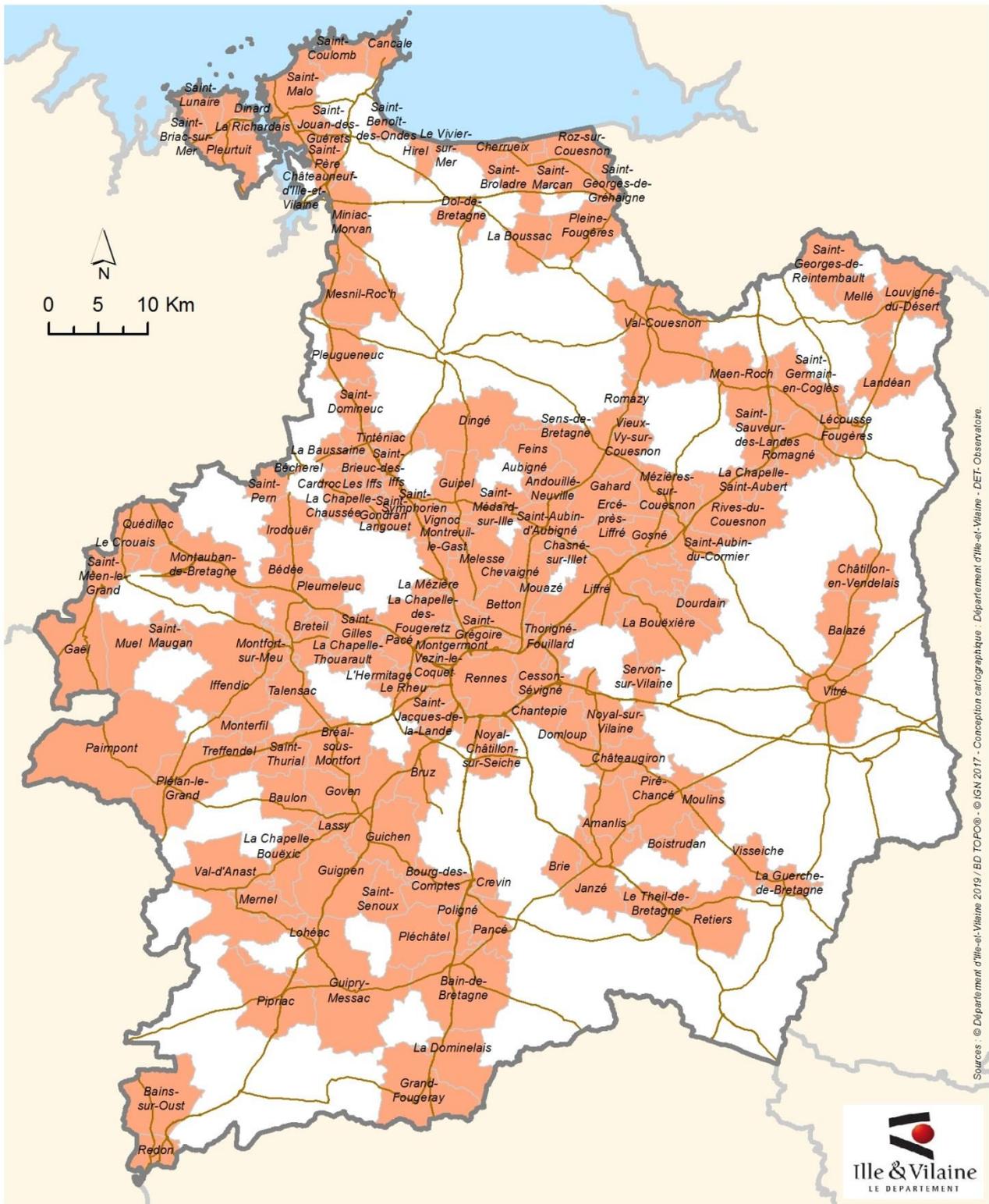
4. L'OFFRE DE MOBILITE

Les gares en Ile-et-Vilaine en 2019



4. L'OFFRE DE MOBILITE

Communes ayant au moins un arrêt de cars interurbains en Ille-et-Vilaine en 2019

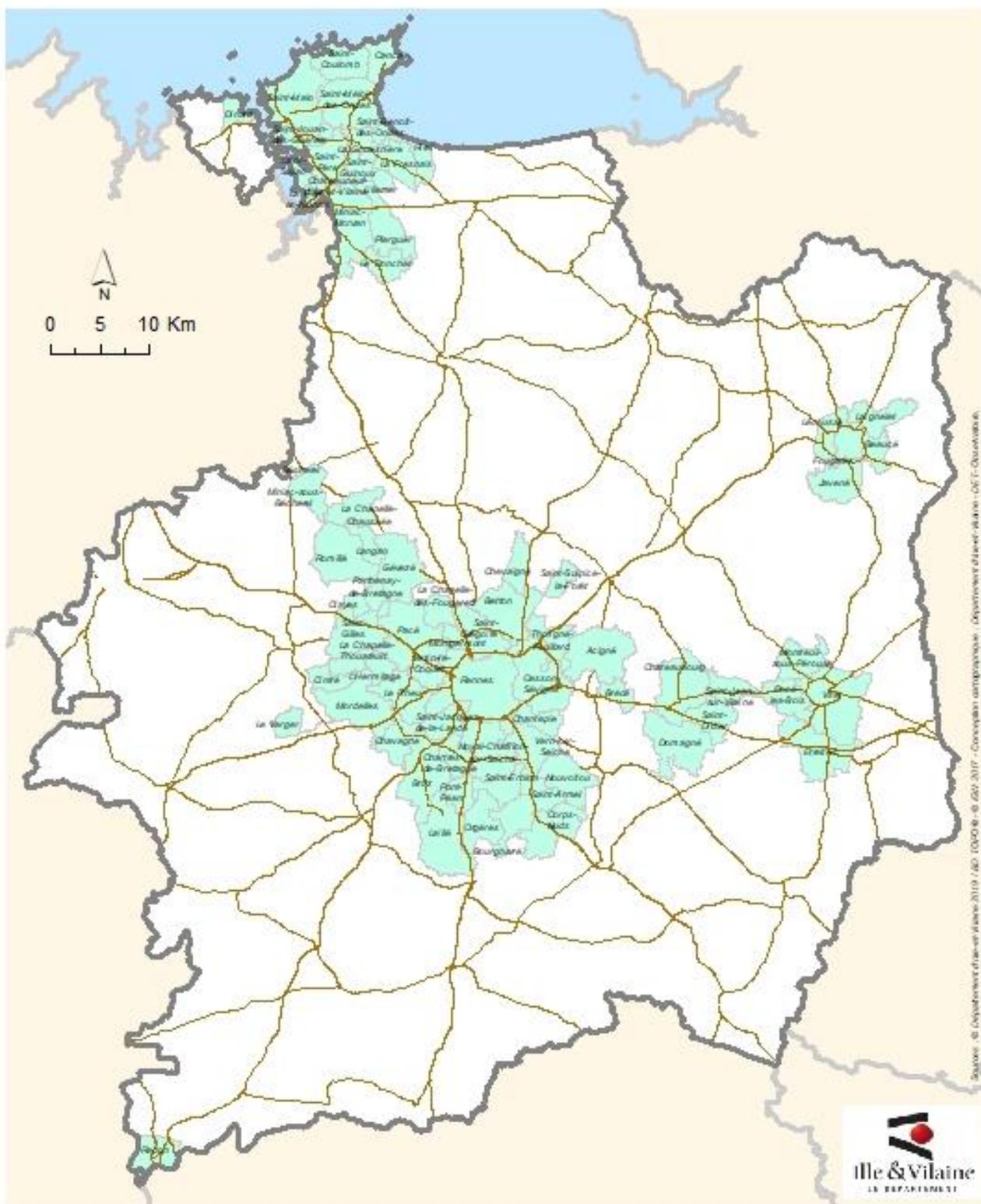


Communes ayant au moins un arrêt

Réseau routier principal

4. L'OFFRE DE MOBILITE

Communes desservies par les lignes de bus urbain en Ile-et-Vilaine en 2019



4. L'OFFRE DE MOBILITE

B. DEUX ROUES

1. ENJEUX

Certains modes de transport alternatifs qui se développent en ville méritent aussi l'attention des zones rurales. C'est le cas du vélo : son déploiement à grande échelle n'en est encore qu'à ses débuts, notamment à la campagne où sa pratique reculait encore il y a quelques années.

La pratique des modes actifs (marche à pied, vélo, vélo à assistance électrique) est parfaitement **adaptée aux déplacements en local** inférieurs à 3, 5 voire 10 kilomètres. Pour rappel, 60 % des trajets font moins de 5 km et 40% moins de 3 km (CEREMA).

Des aménagements sont toutefois nécessaires pour encourager un report modal de la part des ménages : développer des pistes cyclables, des cheminements piétons sécurisés, des espaces de stationnement dédiés et des services.

Il s'est vendu 255 000 vélos à assistance électrique (VAE) en 2017, soit 10 fois plus que de voitures électriques. Ces modèles permettent d'étendre la zone de pertinence du vélo à des trajets de 10-15 km (soit 30-45 minutes en VAE), tout en facilitant la pratique. A noter, le développement du vélo-cargo pour le transport de charges.

La Métropole de Strasbourg est le premier réseau cyclable de France (600 kms). 80% de la population de la CUS se situe à moins de 200 mètres d'une piste cyclable. Elle a mis en place des pistes de vélo à haut niveau de service (éclairage nocturne, viabilisation hivernale), des locations et achats de VAE et créé 21 Vélo parcs + 19 000 arceaux de stationnement.

A côté des locations « classiques » comme LE Vélo STAR à Rennes émerge des services de location de **vélos connectés en libre-service** (free floating) portés par des sociétés privées (location sur appli, pas d'inscription, pas de borne, le vélo déposé sur le trottoir).

A Angers, la Start-up Pony Bikes, dispose de 450 vélos, 7 000 inscrits, et 500 abonnés par mois en illimité.

Le Plan vélo d'Elisabeth Borne, ministre des Transports, adopté en 2018 est doté de 350 M€ sur 7 ans (50 M€/an) à partir de 2019. Son objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements pour atteindre 9 % en 2024. Un **appel à projets** « Vélos et territoires » a été lancé par le Ministère et l'Ademe en 2018. Le Val d'Ille-Aubigné et Côte d'Emeraude Communauté ont été retenues en 2018. En 2019 Vitré agglomération et Liffré-Cormier communauté ont été sélectionnées.

Projet de loi LOM - les évolutions prévues

- Identification obligatoire des vélos et VAE neufs en juillet 2020 et en juillet 2021 pour les occasions.
- Création de stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares avant 2024
- Le maire peut déroger à la loi pour la circulation des engins de déplacements personnels sur tout ou partie des voies sur lesquelles il exerce son pouvoir de police

2. EN ILLE-ET-VILAINE

Une offre de location de vélos, VAE, scooters existe pour le public en insertion (liste page 4).

La moitié des EPCI assurent une offre de location tout public de vélos et VAE, avec pour certains une prime au rachat :

- Rennes métropole : LE Vélo STAR et une offre BUSINESS+ dédiée aux entreprises combinant le bus, le métro et le vélo (livraison de vélos, entretien technique sur place et dépannage inclus)
- La Communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné : 100 VAE. A noter, des VAE pliants de 10 kg permettent de prendre le car ou le train.
- La communauté d'agglomération de Fougères : 70 VAE
- Pays de Châteaugiron Communauté : 60 vélos
- Vitré communauté : 50 VAE
- Communauté de communes de Saint-Méen-Montauban : 25 VAE
- Communauté de communes de la Bretagne romantique : 20 VAE
- Redon agglo : 10 VAE
- Montfort communauté : 10 VAE
- Vallons de Haute Bretagne Communauté : 30 VAE

Certaines communes également :

- La commune de Lécousse dispose, depuis 2014, d'un parc de location de 15 VAE.
- Melesse a lancé en 2018 le Mélib, un service de vélos en libre-service, sans borne, ni antivol, avec 4 stations d'emprunt sur la commune. Ces vélos d'occasion sont révisés par une association. Le coût est peu élevé pour la collectivité.

Des acteurs associatifs assurent aussi la promotion de la pratique du vélo :

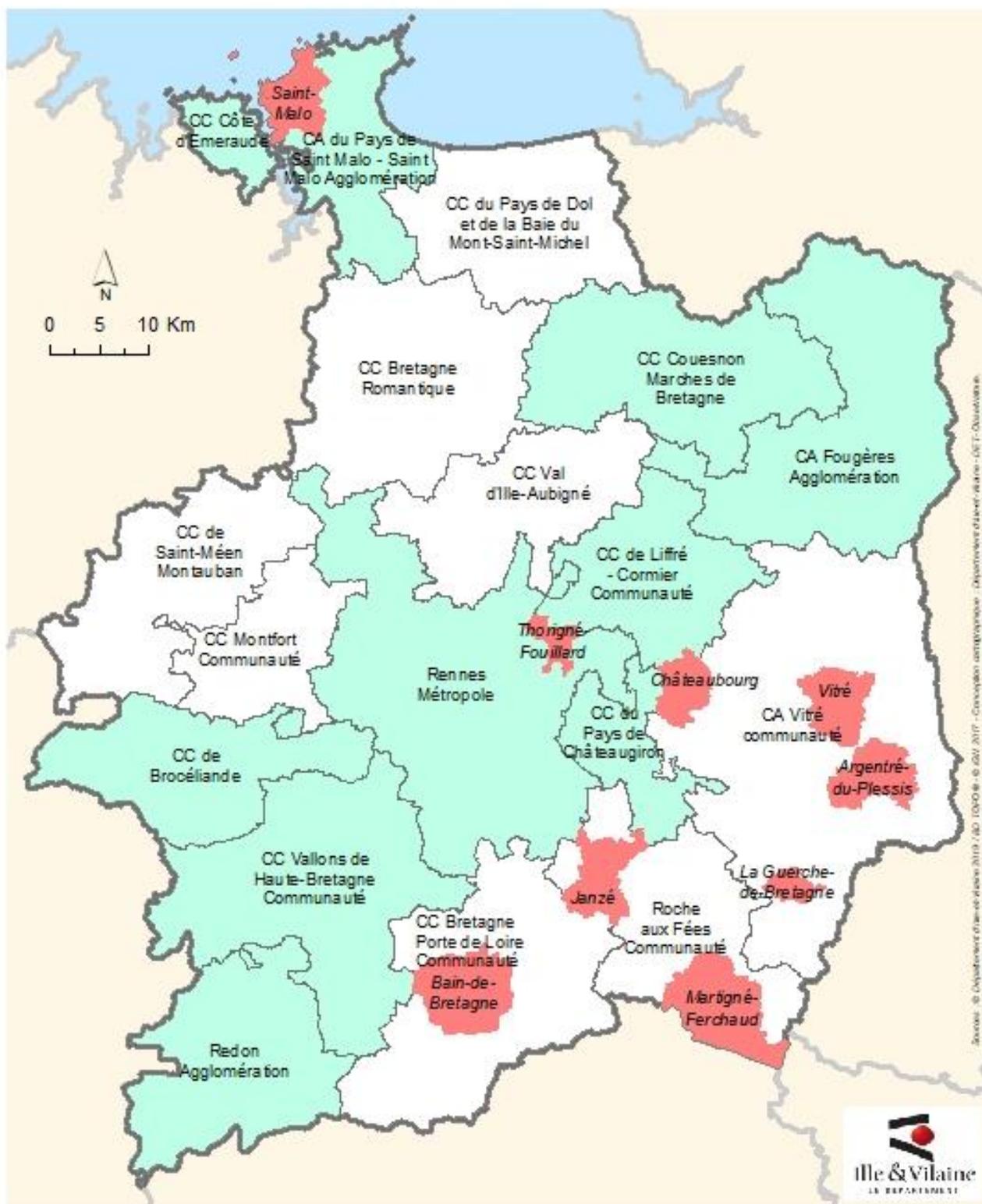
- Les associations Rayons d'action à Rennes et À Vélo Malo sur St Malo.
- L'association La Petite Rennes offre aux rennais un atelier d'autoréparation de vélos et a développé une filière de réemploi-vente de vélos d'occasion.
- L'association Euréka Emplois Services de Montfort, structure d'insertion, a ouvert une filière de réemploi de vélos et organise une grande vente annuelle de "Cycloeyen", le cyclo-citoyen.
- En milieu rural, un acteur privé, Gérald Services (Combourg, Saint Malo et Rennes), fait de l'entretien réparation - vente de vélos et VAE, de la formation et des animations.

4. L'OFFRE DE MOBILITE

DEUX ROUES	
<p>Atouts pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faible coût (entretien pistes) - Pas de pollution ajoutée - Moins de frais de santé 	<p>Points de vigilance pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lent développement des pistes vélos (acquisition foncière, parking vélos). - « Le manque d'infrastructures et de places de stationnement vélo sur le lieu de destination est l'un des principaux freins à l'usage du vélo. » selon la Fondation Nicolas Hulot - Continuité des pistes cyclables à assurer - Sécurité dans les croisements (traversée de 4 voies) - Pistes cyclables sur route gênées par les arrêts de bus
<p>Atouts pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faible coût (achat, équipements) - Moins de frais de santé - Évite les bouchons - Va parfois plus vite que la voiture 	<p>Points de vigilance pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité, éclairage... - Absence de continuité des pistes cyclables - Stationnement du vélo - Vols lors de stationnement dans la rue (roues, etc.) : si pas de sécurité : non-incitatif - Intempéries : pluie, neige - Possibilité de mettre le vélo dans le bus, le train: (préconisation du Codespar mars 2016)
<p>Exemples d'expériences inspirantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les initiatives d'EPCI de location de VAE - La Communauté de communes Val d'Ille-Aubigné a une flotte de 100 VAE, dont des vélos pliants pour les trajets en train ou car - Le Mélib, de Melesse, service de vélos d'occasion en libre-service, sans borne, ni antivol - CCAS de la Bouexière : Location d'un scooter électrique adapté aux personnes à mobilité réduite (1€/jour), en partenariat avec l'association Taman de Marpiré (contrat de 900 €/an). 	<p>Exemples d'expériences peu concluantes</p>

4. L'OFFRE DE MOBILITE

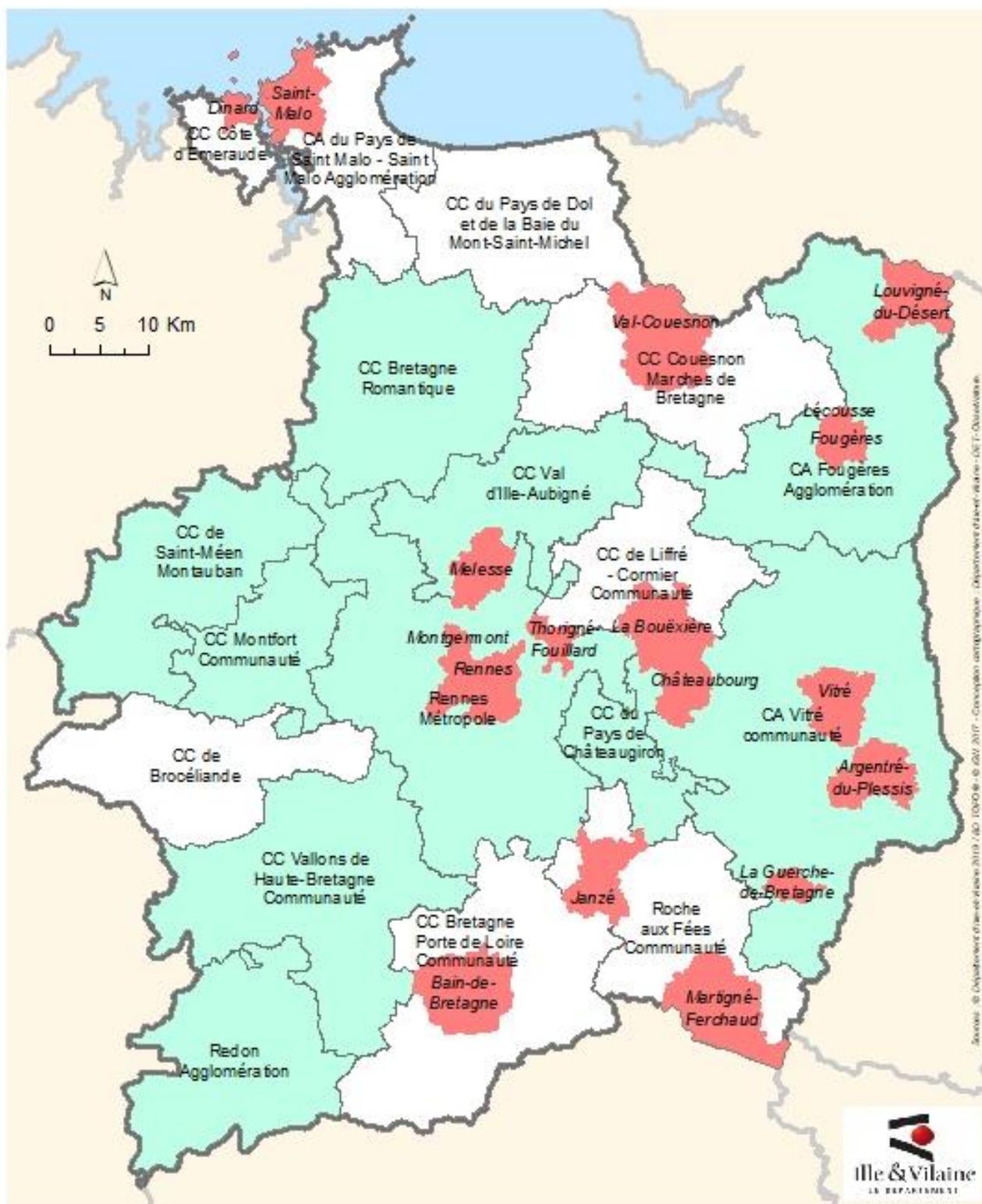
Communes ou EPCI sur lesquels existe un service de location de deux roues pour l'insertion en 2019



- Communes sur lesquelles existe un service de location de deux roues pour l'insertion
- EPCI pour lesquels existe un service de location de deux roues pour l'insertion

4. L'OFFRE DE MOBILITE

Communes ou EPCI assurant un service de location de deux roues en 2019



4. L'OFFRE DE MOBILITE

C. COVOITURAGE

1. ENJEUX

Si Blablacar a réussi à démocratiser le covoiturage sur la longue distance, l'enjeu est désormais de **développer la pratique sur de courtes distances** et pour les trajets entre le domicile et le travail, où le covoiturage pourrait être une solution pertinente pour les zones peu denses où se trouve le vrai potentiel de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Si le covoiturage n'est pas nouveau, ces dernières années ont été marquées par de profondes évolutions. La multiplication des plateformes locales, souvent portées par des départements, n'a pas produit l'effet escompté. L'insuffisance de communautés de covoitureurs n'a pas permis un bon fonctionnement du système et elles sont aujourd'hui en pleine reconfiguration. Mais elles ont surtout été challengées par des acteurs privés avec des solutions souvent nationales maximisant les bénéfices des smartphones, de la géolocalisation et des algorithmes pour ajuster en temps réel l'offre et la demande.

On compte une quinzaine de startups sur ce créneau du covoiturage courte et moyenne distance comme iDvroom, Karos, Klaxit ou BlaBlaLines.

Ecov va plus loin et propose du covoiturage spontané avec des panneaux routiers lumineux signalant la destination des passagers. La coopérative de covoiturage Mobicoop est la seule à ne pas prendre de commission.

La multiplication de ces plateformes dilue le nombre de covoitureurs par plateforme et dessert tout le monde.

Le "court voiturage" ne décolle pas vraiment. Il faut dire qu'au-delà de l'application ou de la plateforme, le court voiturage a besoin d'infrastructures et d'un **accompagnement** pour un service qui implique des changements culturels. Il bute surtout sur le modèle économique : les passagers se révèlent peu disposés à payer pour un service utilisé essentiellement pour les trajets domicile-travail.

Des études de l'Ademe²⁰ et du Cerema²¹ mettent en évidence des leviers pour mettre en place une politique de covoiturage :

²⁰ https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developpement-covoiturage-regulier-guide_synthese_8625.pdf

²¹ CEREMA : Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers - septembre 2018

- La mise en place d'actions d'animation pour sensibiliser et fidéliser
- Une plateforme de mise en relation couvrant un large territoire, souple d'utilisation pour vaincre les réticences²².
- Des infrastructures, notamment des aires de covoiturage dédiées et signalées pour faciliter et sécuriser la pratique, mais surtout la rendre visible et la légitimer
- Des stratégies de covoiturage régionales déclinées au niveau des départements et intercommunalités,
- Des incitations au covoiturage qu'elles soient économiques ou pratiques (voies et stationnement réservés),
- Permettre aux collectivités d'utiliser le versement transport ou le produit du forfait post-stationnement pour financer le covoiturage,
- Développer l'open data dans le secteur du covoiturage pour mieux connaître les pratiques,
- Capitaliser et diffuser les initiatives et expérimentations pour aider les acteurs de la mobilité à s'emparer de la question du covoiturage courte et moyenne distance.
- Des outils de mesure pour évaluer les effets.

Projet de loi LOM : les évolutions

- Possibilité pour les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) de subventionner le covoiturage
- Création de voies et de places de stationnement réservées au covoiturage et aux véhicules à très faibles émissions

2. ROLE DES COLLECTIVITES LOCALES

Les collectivités locales ont un rôle à jouer pour développer la pratique, en plus de la mise en œuvre systématique du forfait mobilité durable auprès de leurs salariés

Leur intervention peut concerner :

- Les infrastructures : des aires de covoiturage, des points de dépose ou prise de passagers en sortie de village, accessibles à pied ou à vélo, le long des axes passants ainsi que dans les zones

²² Marie Huyghe, Docteure en Aménagement de l'espace et urbanisme, chercheuse associée à l'UMR 7324 CNRS-Citeres

4. L'OFFRE DE MOBILITE

d'activités, les gares et de pôles multimodaux pour fluidifier la prise en charge des passagers. L'expérimentation « Maplaceengare » sur les pays de Redon-Bretagne Sud et des Vallons de Vilaine vise le rabattement vers les gares de Redon et Guipry-Messac.

- La création de voies ou de parkings réservés
La Gironde, le Grand Lyon (et bientôt Rennes métropole) la testent (toute la difficulté étant de vérifier que les utilisateurs de ces infrastructures sont bien des covoitureurs).
- Le financement de plateforme de covoiturage. Les plateformes avec un accueil téléphonique ouvrent le service aux personnes ne disposant pas d'internet (20 % des ménages), alors qu'elles en ont souvent le plus besoin.
- La mise à disposition de données en open data : grâce aux données d'Ile de France mobilité (IDFM), l'application Karos propose par exemple un arbitrage covoiturage/ transports en commun et facilite l'interconnexion multimodale.
- **La mobilisation des entreprises,** potentiellement également financeurs. Elle s'avère essentielle pour atteindre une masse critique d'utilisateurs.
- Le subventionnement direct ou indirect des covoitureurs pour diminuer le coût pour le passager tout en maintenant l'intérêt du conducteur. Le coût à la charge de la collectivité est minime par rapport au bus ou au transport à la demande en rural peu dense. Plusieurs collectivités ont lancé des expérimentations en 2018 :

Île-de-France Mobilités (IDFM) verse une subvention au conducteur par l'intermédiaire de 4 sociétés de covoiturage (3€/passager/trajet au 1er mai 2019) plafonnée à 150€/conducteur/mois. De plus, 2 trajets en covoiturage sont offerts aux détenteurs de la carte Navigo. L'expérience a contribué à faire décoller le covoiturage, avec 360.000 trajets sur une période d'un an contre 3 fois moins auparavant.

Lannion-Trégor communauté a provisionné 5 000€ pour subventionner les covoitureurs d'une zone d'activité avec un partenariat avec Klaxit pour que le prix du covoiturage soit de 1,20€ maximum, comme le ticket de bus.

Orléans métropole a travaillé avec Klaxit sur une opération similaire. Le bilan est beaucoup plus mitigé, une grande partie des demandes de covoiturage n'ayant pas trouvé de véhicule. La collectivité cherche des incitations comme l'aide au stationnement.

3. EN ILLE-ET-VILAINE

Le département dispose de 119 aires de covoiturage officielles offrant 3 400 places de stationnement. 16 aires sont saturées, majoritairement dans l'aire urbaine de Rennes, à proximité des 2x2 voies²³.

Il existe 96 aires informelles (400 véhicules) dont l'utilisation pose parfois des problèmes de sécurité (bords de routes) ou de cohabitation avec leurs vocations initiales (commerces, parkings publics...).

La distance moyenne des déplacements en automobile domicile-travail à l'échelle du département est de 14 kms. Le covoiturage est pratiqué pour des raisons principalement financières, avec des collègues de travail ou d'études. Le taux d'occupation du véhicule est de 2.5 personnes en moyenne.

Les déplacements en voiture entre le domicile et les lieux de travail et d'études ne représentent toutefois que 20 % des déplacements à l'échelle du département et seulement 12 % des déplacements de plus de 10 kilomètres.

L'association « **Ehop covoiturons nous** » a pour mission de mobiliser les collectivités et les générateurs de déplacement (festivals, salles de spectacle, entreprises...).

- 20 collectivités sont adhérentes. Ehop passe aussi des conventions avec les territoires pour animer leur démarche de promotion du covoiturage. Ehop a lancé en janvier 2019 une **expérimentation sur la Bretagne romantique** pour mailler le territoire et mobiliser les citoyens. L'objectif étant de créer des cercles de relation à partir des générateurs de déplacement.
- 30 entreprises de Rennes métropole adhèrent à l'association²⁴. Elles souhaitent le plus souvent, créer des liens entre salariés dans l'entreprise. L'association leur propose des animations, défis, stands pour inciter les salariés à s'inscrire sur le site de covoiturage OuestGo.

Ouest go est une plateforme régionale gratuite de covoiturage de proximité, financée par les collectivités de Bretagne et des Pays de Loire, avec une base de données sécurisée. La création d'Ouest go a permis de gagner en visibilité (8 000 nouveaux inscrits). L'offre concerne le **covoiturage régulier, évènementiel et solidaire**. Il n'y a pas de

²³ Audiar, « Le covoiturage de proximité en Ile-et-Vilaine, pratiques actuelles et perspectives de développement », décembre 2018

²⁴ Depuis 2018, les entreprises de plus de 100 salariés sur le même site doivent élaborer un plan de déplacement mais elles n'ont pas d'obligation sur les moyens à mettre en œuvre.

4. L'OFFRE DE MOBILITE

possibilité aujourd'hui de covoiturage spontané. L'outil Ouest go pourrait référencer toutes les offres de covoiturage aujourd'hui éparpillées. <https://www.ouestgo.fr/>.

L'application **Covoit'STAR**, disponible sur smartphone, offre 760 itinéraires réguliers sur la métropole rennaise sans passer par Rennes. Pas de commission. 50 Points fidélité STAR à chaque trajet (cadeaux sur fidelite.star.fr).

Itineroo est un acteur proposant du covoiturage pour des **événements sportifs ou culturels** en partenariat avec des lieux (stades

par exemple). Itineroo crée et anime des plateformes de covoiturage dédiées à chaque lieu ou événement. L'entreprise cherche à développer du covoiturage pour les élus. <http://itineroo.fr/>.

Rennes Métropole dans son nouveau Plan de déplacement Urbain (PDU) veut mettre en place des **voies réservées au covoiturage et transports en commun** aux entrées de Rennes. Le plan, soumis à concertation, sera validé en décembre 2019 (proposition évoquée dans le Projet de loi LOM).

<p>CO VOITURAGE</p>	<p>Objectif : développer un nouveau mode de transport en commun par les voitures individuelles. Co voiturage régulier, événementiel et solidaire</p>
<p>Atouts pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un outil unique Ouest go, appli de covoiturage de proximité au niveau régional - Protection de l'environnement - Moins de congestion « <i>Cet argument ne joue pas sur les comportements individuels</i> » (Etude ADEME) 	<p>Points de vigilance pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il faut accompagner le changement d'usage - Rôle des entreprises à conforter dans l'incitation à covoiturer - Il faut une incitation : rémunération comme en Ile-de-France, voies réservés comme prochainement à Rennes métropole, parking-relais moins cher et/ou réservé
<p>Atouts pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Financier - Création de lien social (Etude ADEME) - Moins de fatigue de conduite (Etude ADEME) - Gain de temps et d'argent si voies réservés, parkings-relais moins chers, etc. - En cas de grèves 	<p>Points de vigilance pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freins psychologiques au changement liés à son image sociale, la sensation de liberté - Contraintes horaires (Etude ADEME) - Incertitude du trajet retour (Etude ADEME) - Peur de l'agression : « <i>Cette peur n'est pas évoquée par la population dans les enquêtes et les dispositifs mis en place</i> » (Etude ADEME)
<p>Exemples d'expériences inspirantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Covoit'STAR - Itineroo spécialisé dans le covoiturage pour le sport, l'événementiel, déplacement élus - Capitaines de soirée, covoiturage pour des raisons de sécurité - Gomesse, co voiturage organisé par certaines paroisses pour permettre à des personnes âgées de se rendre à la messe - Maplaceengare, rabattement vers les gares 	<p>Exemples d'expériences peu concluantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilités partagées en pays de Vilaine

4. L'OFFRE DE MOBILITE

D. AUTO-STOP ACCOMPAGNE

L'auto stop accompagné est très peu connu.

Il structure pourtant la pratique de l'autostop et la sécurise en la situant dans un réseau avec des arrêts fixes placés dans le respect du code de la route. Ce nouveau dispositif de court-voiturage domicile-travail cible essentiellement les territoires ruraux.

Le fonctionnement est simple : le passager (précédemment inscrit et munit d'une fiche destination) se rend à un arrêt déterminé dans le réseau, où il attend un automobiliste également membre du réseau (autocollant sur le pare-brise). Après s'être mutuellement identifiés comme membres du réseau, ils entament leur trajet ensemble. La participation aux frais n'est pas obligatoire. La mise en contact peut aussi se faire via une application

qui permet au passager de visualiser les conducteurs à proximité.

Des collectivités peuvent mettre en place ce dispositif, seules ou accompagnées.

La Société coopérative d'intérêt collectif Rezo Pouce, créée en 2009 par 10 collectivités du nord Toulousain, est la 1ère référence d'autostop organisé en France. A partir de son expérience, elle propose aux collectivités un Kit de duplication avec des outils de communication, des fiches outils, un site et assure la formation des agents de la collectivité afin qu'ils dupliquent et animent le réseau sur leur territoire. L'abonnement de 3 ans se situe entre 5 200 € la première année puis 2 500 € les deux secondes (collectivités de moins de 10 000 hab.) et 15 000€ puis 6 000 €/an (plus de 50 000 hab.). S'y ajoutent la fabrication et la pose des panneaux. Fin 2018, Rezo Pouce est déployé sur 1.600 communes.

Plusieurs expériences ont été tentées en Ile-et-Vilaine mais ne se sont pas poursuivies.

AUTO- STOP ACCOMPAGNE	Objectif : faciliter l'auto-stop en créant un réseau local d'auto-stoppeurs
Atouts pour la collectivité <ul style="list-style-type: none"> - Rezo pouce a été créé par des collectivités et bénéficie d'une longue expérience - Formation des agents de la collectivité afin qu'ils dupliquent et animent le réseau sur leur territoire 	Points de vigilance pour la collectivité <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité du stationnement - Un flux suffisant - De la communication régulière - Une animation de la démarche
Atouts pour les usagers <ul style="list-style-type: none"> - L'autostop en toute tranquillité - Déplacement quand je veux, où je veux - Rapidité : dans plus de 90% des cas pas plus de 10 minutes d'attente à un arrêt d'autostop. - Déplacement gratuit, écologique et convivial - Adapté au public jeune - Une application évite de se rendre à un arrêt 	Points de vigilance pour les usagers <ul style="list-style-type: none"> - Communiquer sur la sécurité des personnes (réseau de confiance conducteurs/passagers)
Exemples d'expériences inspirantes <ul style="list-style-type: none"> - Rezo Pouce - Octopouce, un réseau de transport citoyen en presqu'île de Crozon et Aulne Maritime https://www.octopouce.net/ 	Exemples d'expériences peu concluantes <ul style="list-style-type: none"> - Expérimentation lancée en 2018 par Rennes métropole et la STAR sur Acigné http://www.ville-acigne.fr/module-Contenus-viewpub-tid-2-pid-63.html - Stop de proximité sur le pays de Redon en 2013 - La Navette citoyenne, Auto stop organisé sur le Val d'Ille en 2012

4. L'OFFRE DE MOBILITE

E. AUTO PARTAGE

1. ENJEUX

Les trois grandes catégories de besoins de véhicule concernent les trajets liés à la vie quotidienne (courses, visites, démarches...), les trajets occasionnés par les week-ends ou vacances et les trajets domicile-travail. L'auto partage complète la location traditionnelle assurée par les loueurs comme Europcar, Sixt, Hertz, Avis etc....

L'offre de services de voitures partagées ne couvre que très partiellement ce dernier besoin qui constitue pourtant un des motifs principaux de déplacements. Les trajets du quotidien et les trajets de week-ends et vacances sont les cibles des dispositifs d'auto partage.

L'auto partage évolue aujourd'hui avec l'entrée d'un nouveau type d'acteurs : après l'approche environnementale des pionniers de l'auto partage au début des années 2000, après l'approche conjointe des collectivités locales et des acteurs industriels de la filière automobile (notamment électrique) qui ont développé les bornes d'accès dans les grandes villes, après l'auto partage entre particuliers développé par des start-ups dans le cadre de l'économie collaborative, se développe depuis 2014 un nouveau type d'auto partage, l'auto partage résidentiel porté par les acteurs du logement.

L'auto partage entre particuliers

Ce dispositif permet à un particulier de **louer son véhicule à un autre particulier**. Il est organisé par des opérateurs (Drivy, Oucar, Koolicar ...) qui assurent les véhicules pendant la durée de location, organisent la réservation des véhicules et le paiement du service via des plateformes numériques. Le dispositif est basé sur un système de co-évaluation du propriétaire et du locataire, condition d'établissement de la confiance entre particuliers (commission de 30% environ).

Selon une étude de l'ADEME, c'est un dispositif utilisé occasionnellement, pour partir en vacances ou se déplacer sur son lieu de vacances (remplace la location auprès d'un loueur traditionnel) et pour des événements autour de chez soi. Les locations s'étalent sur plusieurs jours et des distances longues. Si l'essentiel des véhicules se situe dans les grandes villes, les communes péri-urbaines présentent de plus en plus de véhicules à la location.

L'auto partage résidentiel

Le principe de l'auto partage résidentiel est de **dédier un ou plusieurs véhicules partagés** à l'usage exclusif des résidents d'un immeuble ou d'un éco quartier afin d'éviter la démultiplication des véhicules et des places de parking. Ces véhicules viennent en plus (Strasbourg a installé 3 véhicules en auto partage dans une opération de 110 logements en échange d'une réduction d'un nombre de places de stationnement) **OU** en remplacement des véhicules des résidents, option qui apparaît aujourd'hui la plus pertinente. Ils peuvent être loués à une plateforme, achetés par les habitants (autopartage coopératif entre 8 foyers à Genève²⁵) **OU** financés par les promoteurs comme par exemple ceux de l'Eco quartier du Faubourg Cousineau au Québec qui offre un abonnement gratuit de 2 ans à un service d'auto partage à 250 propriétaires.

Certaines collectivités se sont engagées à favoriser ce mode de déplacement.

Bordeaux a développé une politique de stationnement payant intra-boulevards avec macaron résident, limité à 1 véhicule par foyer, pour inciter à l'auto partage avec Citiz ou Bluecub.

Citiz Strasbourg et Toulouse viennent de développer la possibilité pour un usager de prendre une voiture, sans réservation, sur un emplacement public non dédié (pas de station, pas de borne), situé dans une zone identifiée. L'usager repère les véhicules libres grâce à une application et rend le véhicule à n'importe quelle place de stationnement du territoire concerné. Pas de réservation, pas de place dédiée, mais un périmètre délimité

Des particuliers peuvent vendre ou louer leur véhicule à Citilib en échange de tarifs réduits dans les transports en commun et dans l'auto partage de Citilib.

En milieu rural, l'auto partage entre particuliers peut être organisé de façon informelle dans un **réseau de proximité**.

L'existence d'un réseau d'entraide s'avère essentielle dans les espaces peu denses offrant peu d'alternatives à la voiture²⁶. L'autopartage en milieux rural et périurbain n'a rien à voir avec les réseaux "commerciaux" développé en milieu urbain, car il n'est pas adapté à la faible densité des territoires ruraux et aux pratiques des ménages. Il s'agira donc d'autopartage "informel" entre particuliers, de **partage au quotidien et sur une longue durée** d'un véhicule privé, entre amis, voisins ou proches.

²⁵ Audiar : « L'auto partage résidentiel, un modèle à construire » Novembre 2017

²⁶ Marie Huyghe, Docteure en Aménagement de l'espace et urbanisme, chercheuse associée à l'UMR 7324 CNRS-Citeres <https://www.actu-environnement.com/ae/dossiers/territoires-ruraux/marie-huyghe-sortir-logique-offre-evoluer-systeme-mobilite-.php>

4. L'OFFRE DE MOBILITE

En moyenne, une voiture se partage entre trois et quatre personnes²⁷. 4 éléments ont déterminants : la voiture doit pouvoir être récupérée rapidement, à pied ou à vélo, les besoins doivent être limités, les emplois du temps compatibles et il doit y avoir une alternative au déplacement.

2. EN ILLE-ET-VILAINE

Les collectivités qui le souhaitent peuvent faciliter l'autopartage²⁸ de différentes manières :

- mettre à disposition des places de stationnements,
- limiter le nombre de places de parking
- financer le service (subventions ou prises de participation)
- utiliser le service d'autopartage au lieu d'investir dans des véhicules de service (la Communauté urbaine du Grand Dijon a diminué sa flotte automobile de 62 voitures suite à son abonnement à l'autopartage.)
- communiquer sur les plateformes ou les services d'autopartage.

Peu d'initiatives d'autopartage ont été relevées en Ile-et-Vilaine.

Le réseau Citiz, qui a repris en juillet 2019 le service d'autopartage City Roul', met à disposition 50 véhicules (dont 5 électriques) dans 34 stations sur Rennes. La gestion de Citiz Rennes métropole est assurée par la société publique locale Citédia.

Le Val d'Ille-Aubigné expérimente l'usage de l'autopartage sur son territoire. Deux Zoé électriques « Partagez-moi » ont été acquises par la Communauté de communes et sont mises à la disposition des habitants à Guipel et Saint-Aubin d'Aubigné pour un an. Ces deux véhicules ont été financés à 80% par l'État dans le cadre de la convention Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV).

Redon communauté a acheté 8 véhicules électriques financés à 80 % par le protocole TEPCV³⁰ et songe à s'orienter vers leur location au grand public le week-end

Deux initiatives impliquant des habitants sont à remarquer :

La commune de Langouet (600 habitants) expérimente le partage 6 véhicules : une Zoé électrique achetée par la mairie et 5 véhicules appartenant à des habitants (inscription sur la plateforme Koolicar qui alloue un badge d'ouverture/ fermeture des portes avec un boîtier dans la voiture qui reconnaît le badge. Le sService gratuit pendant l'expérimentation.
12 foyers de **l'éco hameau de Chevaigné** se partagent 3 véhicules depuis 2014.

AUTO PARTAGE	Objectif : partager des véhicules utilisés seulement 10% du temps
Atouts pour la collectivité	Points de vigilance pour la collectivité
<ul style="list-style-type: none"> - Selon le type d'auto partage, peu ou pas de coût 	<ul style="list-style-type: none"> - « Plus les politiques de restriction du stationnement automobile sont volontaristes, plus l'avantage comparatif de l'auto partage en termes de stationnement devient important. »²⁹ - Des campagnes de publicité qui mettent l'accent sur l'avantage économique de l'auto partage par rapport à la voiture personnelle
Atouts pour les usagers	Points de vigilance pour les usagers
<ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de n'avoir qu'une voiture, voire aucune - Moins de frais de voiture - Places de stationnement réservées 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficile de trouver une offre en rural - Faire le point avec son <u>assurance</u> avant le prêt de véhicule, hors plateforme d'autopartage (par exemple, la MAIF assure ses clients sans déclaration préalable du prêt, ni surcoût)
Exemples d'expériences inspirantes	Exemples d'expériences peu concluantes
<ul style="list-style-type: none"> - Langouet : 6 véhicules en auto partage dont 5 véhicules d'habitants volontaires - Chevaigné : 12 foyers de l'éco hameau se partagent 3 véhicules depuis 2014 	<ul style="list-style-type: none"> - Koolicar, solution d'auto partage entre particuliers qui permettaient de repérer avec son Smartphone les voitures disponibles alentour et d'y accéder sans réservation préalable, a stoppé son activité pour des raisons financières.

²⁷ Guide pratique de l'autopartage entre particuliers - Bruno Cordier, Adetec, 2013, <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/dossiers/806-adetec-guide-autopartage.pdf>

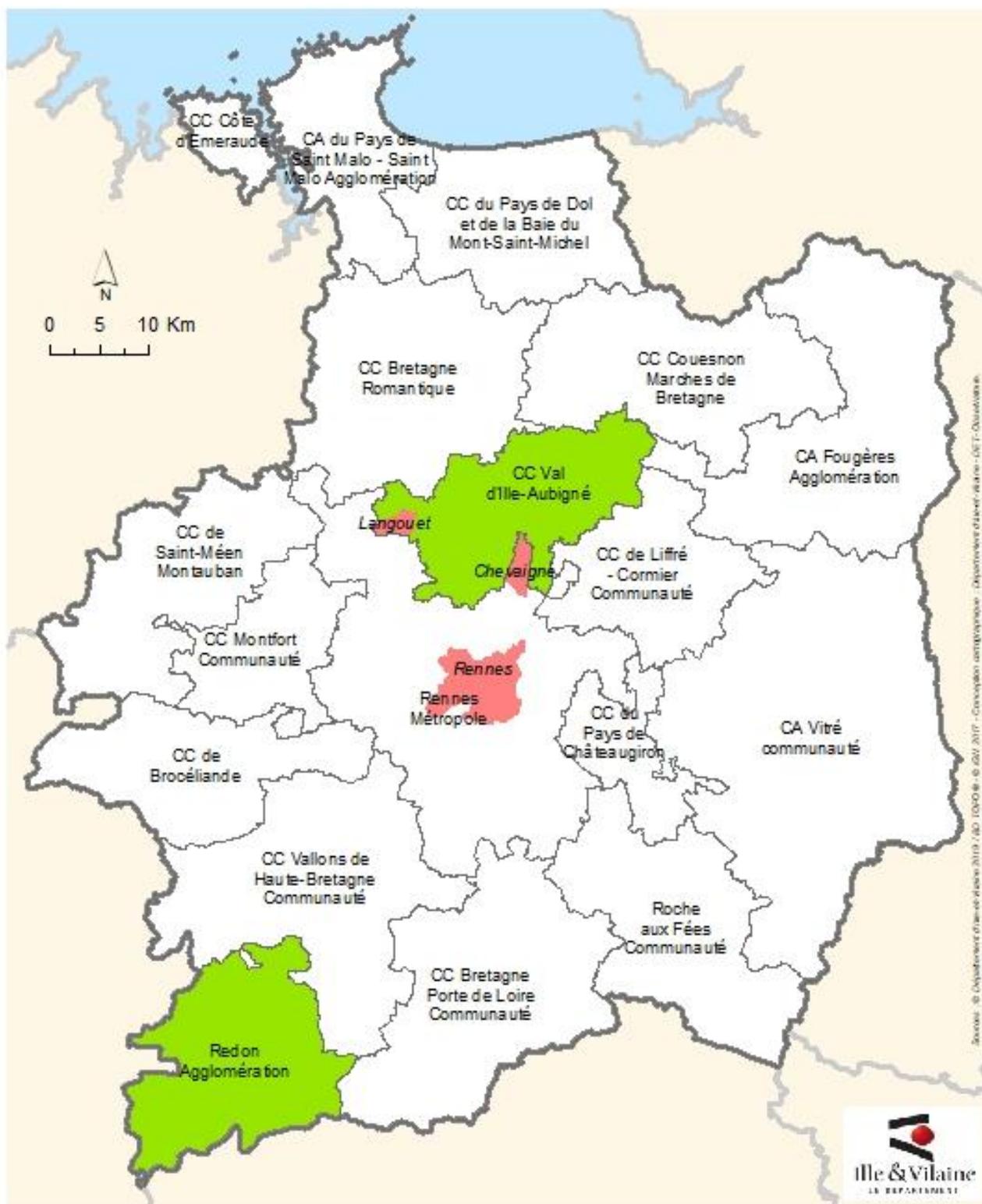
²⁸ Ademe : « Enquête Nationale sur l'Auto partage Edition 2016 : recommandations aux collectivités pour le développement des services d'auto partage en boucle »

²⁹ Ademe : « Enquête Nationale sur l'Auto partage - recommandations aux collectivités pour le développement des services d'auto partage en boucle » Edition 2016

³⁰ Territoire à énergie positive pour la croissance verte.

4. L'OFFRE DE MOBILITE

Communes ou EPCI sur lesquels existe un service d'autopartage en 2019



- Communes sur lesquelles existe un service d'autopartage
- EPCI offrant un service d'autopartage

4. L'OFFRE DE MOBILITE

F. TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

Initiée au début des années 1980, la création des TAD s'est accélérée depuis vingt ans. Ce mode de transport en commun a pour vocation de pallier l'absence de lignes régulières, tant dans les zones rurales que dans les communes périurbaines.

Les TAD sont présents dans 89 départements. Les personnes âgées constituent près de 90 % de la clientèle.

Trois systèmes de TAD se distinguent, avec une caractéristique commune qui est la réservation :

- Porte à porte : qui s'apparente à des taxis subventionnés (service "idéal" du point de vue de l'utilisateur mais solution onéreuse et concurrence possible avec les taxis)
- zonal : prise en charge à domicile ou à un point d'arrêt pour des destinations fixes, à horaires fixes (ou libres, mais très coûteux). C'est souvent le compromis le plus pertinent en milieu rural et périurbain, coût de fonctionnement raisonnable
- Les lignes virtuelles : lignes régulières dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi que s'il existe une réservation (parfois adaptées lorsque la demande est faible mais géographiquement concentrée. solution souvent coûteuse sauf en milieu urbain et périurbain dense.

Le transport à la demande (TAD) est renouvelé par les technologies dynamiques des startups. Orléans métropole, expérimente avec Padam, une application de TAD dynamique et flexible (pas de lignes fixes,), adaptées à la demande réelle (réservation sur smartphone), Padam cherche quel véhicule de transport en commun peut assurer la prise en charge et dévie l'itinéraire en temps réel. Ce modèle souple est peu adapté aux zones peu denses.

Après la loi Grandguillaume, un décret d'août 2019 précise que les "services de transport d'utilité sociale" assurés par des associations sont limités aux personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique³¹.

En Ile-et-Vilaine, une offre existe sur 16 des 19 EPCI.

Les services sont organisés par :

³¹ personnes répondant à l'une au moins des deux conditions suivantes : soit résider dans une commune rurale ou appartenant au périmètre d'une unité urbaine de moins de 12.000 habitants, soit être bénéficiaire de la CMU ou de minima sociaux.

- Les collectivités

Elles ont alors recours à des agents communaux pour assurer le transport ou des taxis.

La Communauté de Communes de la Roche aux Fées : « Mobilifiée » permet aux habitants de faire leurs courses, se rendre à un rendez-vous médical, rejoindre une gare, aller à une activité (musique, théâtre, piscine...) sur les 16 communes de la Roche aux Fées et à La Guerche-de-Bretagne. Des déplacements possibles à partir du domicile et de points d'arrêt listés (dérogations possibles) du lundi au vendredi de 7h à 20h, et le samedi de 7h à 13h. Coût : 2 € par trajet pour 4 trajets par semaine (Pass Pro pour 48 trajets/an pour les personnes en insertion professionnelle).

Liffré-Cormier Communauté : « Coccinelle » prend les personnes à leur domicile sur chaque commune de l'EPCI pour les déposer à un point d'arrêt dans les communes de La Bouëxière, Saint-Aubin-du-Cormier ou Liffré en fonction des jours. Coût : 1€ aller et retour.

Vallons de Haute-Bretagne Communauté dispose de deux services. « Navétéo-bourg » vient chercher à domicile et déposer dans un arrêt dans l'un des bourgs de l'EPCI. Le service est disponible du Lundi au vendredi de 9h à 17h. Coût par trajet : 2,50€ (carnets de 10 tickets à 20 € valables 3 mois). « Navétéo-car » qui part d'un arrêt pour aller aux arrêts de bus Illenoo ou Kéolis Armor seulement pour les communes non desservies par le car. Deux allers et retours possibles tous les jours pour 2€ le trajet. Les deux services ont un coût réduit de 50 % pour les demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minima sociaux, étudiants, lycéens, groupes de 4 personnes ou plus.

Vitré : « Taxi.com » fonctionne sur réservation pour des personnes de + de 65 ans ou bénéficiaires de certaines allocations. Le service est disponible le lundi et mercredi de 9h à 18h30 et le samedi de 9h à 13h dans toutes les communes de l'EPCI et coûte 4€ par trajet.

Communauté de communes Côte d'Emeraude : « TADy cool » navette du domicile à un point d'arrêt, tout public, 4 jours par semaine de 9h-12h et 13h30-17h.

La Communauté de communes Saint Men-Montauban : Le « TàD » circule dans les 18 communes de l'intercommunalité du domicile à un point d'arrêt. Cette navette est disponible pour les personnes de + de 65 ans, personnes handicapées, personnes en recherche d'emploi et en insertion, du lundi au vendredi de 8h30 à 18h30.

Fougères Agglomération s'appuie sur les taxis pour le service de transport à la demande. Le « Mobil 'Agglo » est ouvert à tous publics, du lundi au samedi inclus de 8h à 19h qui ont le droit à 75 trajets par an (4€ par ticket) en taxi payé par l'intercommunalité avec inscription préalable en mairie. Pour la commune, l'avantage est de ne pas avoir à faire d'investissements en véhicule ou en personnel et de faire travailler les taxis locaux. Ce service est disponible dans les communes de zones rurales de Fougères, Lécousse et Javené.

La commune de Redon, comme Fougères Agglomération s'appuie sur une société de taxi pour son transport à la demande. « Transport Plus » fonctionne sur la commune de Redon et le centre de Saint-Nicolas de Redon du lundi au samedi, de 8h à 19h pour les + de 70 ans non imposable et invalides. Tarif : 5,50€ le trajet et 4 trajets maximum par mois.

Bretagne porte de Loire Communauté : « le Tadi Lib' » est disponible pour les personnes sans véhicule, n'ayant pas de permis de conduire ou ne pouvant plus conduire et

4. L'OFFRE DE MOBILITE

fonctionne sur toutes les communes de l'EPCI du domicile à un point d'arrêt ou d'un point d'arrêt vers le train ou le bus. Tarif : 2€ par trajet.

Pays de Châteaugiron : « Le Handipass » est réservé aux personnes invalides, atteintes de cécité ou en fauteuil roulant tous les jours au minimum de 7h à 21h.

La Communauté de commune du Pays de Dol de Bretagne et de la Baie du Mont-Saint-Michel (mais uniquement dans les communes de l'ancien Pays de Dol) : Le « Gallo'bus » est ouvert à tous pour se rendre au marché de Dol ou de Pontorson.

La Communauté de Communes du Val d'Ille Aubigné n'a pas de TAD mais plusieurs CCAS offrent une fois par semaine aux personnes âgées un service de transport assuré en minibus par des bénévoles pour aller faire leurs courses.

Le CCAS de Montfort-sur-Meu : le « Navett'O centre » circule le vendredi matin uniquement pour les personnes de plus de 70 ans et invalides.

Le CCAS de Bain sur Oust organise du transport pour les personnes âgées assuré par des bénévoles. Coût : 0,35 cts du km.

- Des associations

Elles ont recours alors à leurs bénévoles pour assurer la réception des appels, la mise en relation et le transport dans le véhicule personnel des conducteurs bénévoles.

Les bénévoles de **Part'âges**, association au service des résidents de l'Ehpad « La Longère » de Mordelles assurent le transport des résidents en minibus.

L'association **Relais Service de Betton** : « Le Relais Transport'âge » permet aux personnes âgées n'ayant pas de véhicule ou qui ne peuvent plus l'utiliser de se rendre à un rendez-vous, à une activité de loisirs ou faire ses courses. Coût : 2€ par trajet.

L'association **ADMR « Les bords de Vilaine » de Noyal-sur-Vilaine** propose à ses adhérents âgés de plus de 60 ans un service de déplacement assuré par des bénévoles sur les communes de Brécé, Noyal-sur-Vilaine ou Servon-sur-Vilaine pour accéder à des services (pas de courses ou de loisirs) et uniquement en semaine et en journée au coût de 0.33€/km.

L'association **ADMR de Plélan le Grand** a un service de transport solidaire à la demande pour tous types de déplacements jusqu'à 50km réservé aux personnes en incapacité physique de se déplacer ou sans moyen de transport ou permis de conduire de toute la communauté de communes de Brocéliande. De 8h à 19h du lundi au samedi. Coût : 0,45 € par km ou forfait de 2,50 € pour les déplacements de moins de 5km aller/retour. En création, une application avec la société rennaise Novélios pour simplifier les demandes de transport et le planning des bénévoles dans l'objectif d'augmenter le nombre de déplacements.

Le club du bon accueil de Bruc sur Aff organise du transport solidaire sur réservation pour les aînés de la commune. Coût : 0,30€ du km.

L'association **MobiSol** assure le transport solidaire de personnes fragilisées dans ses déplacement du lundi au vendredi jusqu'à 50 km à Pipriac, Lieuron, Bruc-sur-Aff, Saint-Vincent-sur-Oust, Allaire et Plessé. Elle dispose de 19 référents et 96 bénévoles accompagnateurs. Coût : 0,40 € du km.

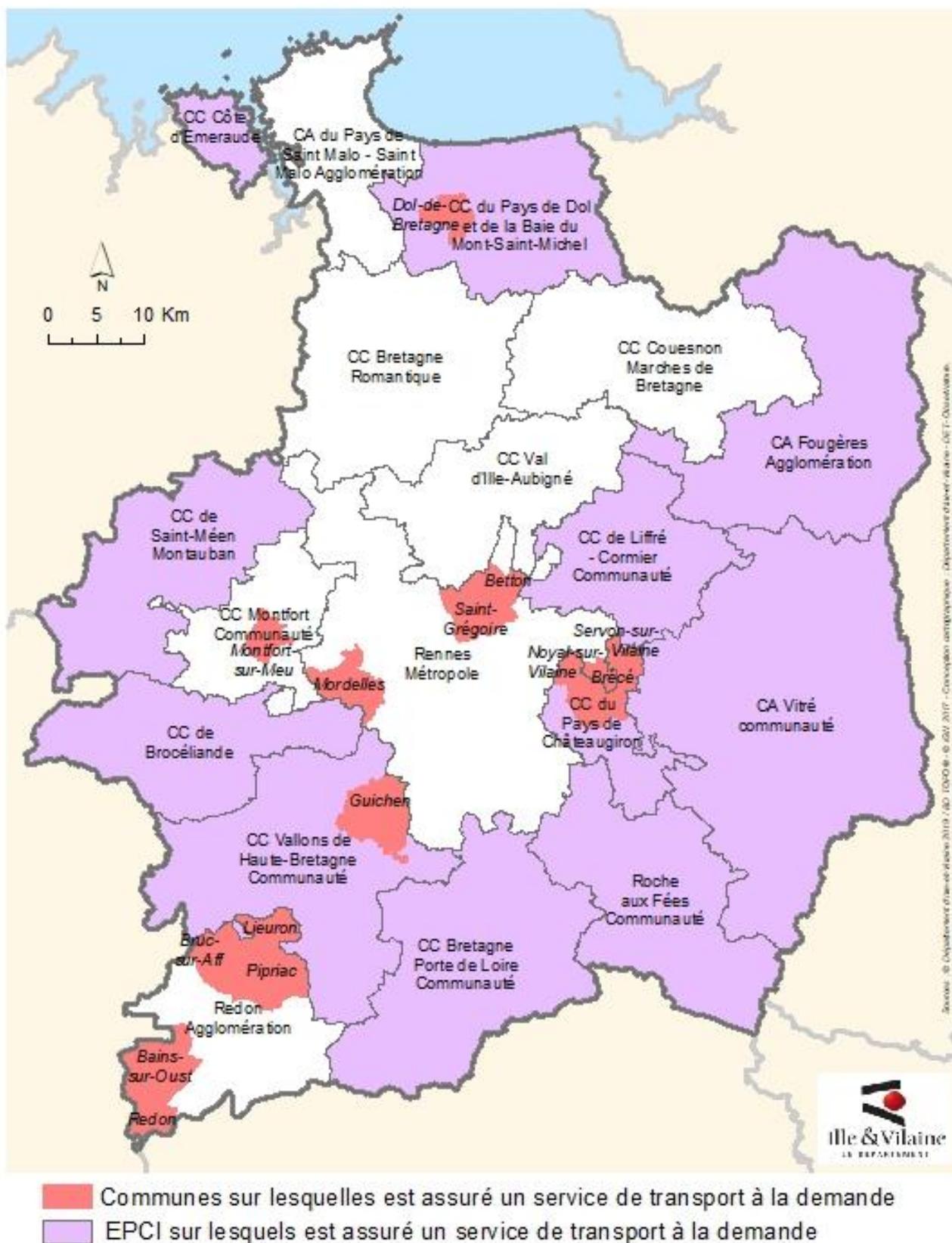
L'association **Solid'âge de Saint Grégoire** organise en partenariat avec la commune Senior'lib, un service de TAD solidaire sur réservation à destination des seniors de plus de 60 ans pour des trajets sur Saint Grégoire uniquement assuré par des bénévoles. Le paiement se fait grâce à des tickets prépayés en vente chaque mardi matin en mairie (2€ par trajet).

Les Petits frères des pauvres de Dol-de-Bretagne accompagnent les personnes âgées à leurs activités.

TRANSPORT A LA DEMANDE INDIVIDUEL OU COLLECTIF	
<p>Atouts pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Offrir une réponse adaptée aux PA/PH - Le transport à la demande solidaire assuré par des bénévoles associatifs n'engendre pas de coût pour la collectivité 	<p>Points de vigilance pour la collectivité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le TAD organisé par les collectivités leur coute très cher par rapport au public accueilli
<p>Atouts pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduit l'isolement notamment des personnes qui ne peuvent se déplacer 	<p>Points de vigilance pour les usagers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il est souvent limité aux déplacements au sein de la commune ou de chaque EPCI. - Très limité : quelques jours par semaine, pendant certaines heures, pour aller au marché dans la majorité des cas.
<p>Exemples d'expériences réussies</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les initiatives des EPCI - offres du réseau ADMR - L'ADMR de Plélan va expérimenter une application avec la société rennaise Novélios pour simplifier les demandes de transport et le planning des bénévoles dans l'objectif d'augmenter le nombre de déplacements. 	<p>Exemples d'expériences peu concluantes</p>

4. L'OFFRE DE MOBILITE

Communes ou EPCI sur lesquels est assuré un service de transport à la demande



5. LES PRECONISATIONS

Une **approche systémique** est indispensable lorsqu'on traite de la question de la mobilité.

Aujourd'hui, les collectivités s'attaquent souvent à la question de la mobilité uniquement par le biais de l'offre, en cherchant à déterminer quelles offres (voire quelle offre) développer pour remplacer la voiture. Cette approche est trop réductrice. Il faut développer une approche complexe de la question, et chercher à faire évoluer l'ensemble du système de mobilité pour permettre aux ménages d'adopter de nouvelles pratiques moins dépendantes de la voiture.

Cela passe certes pour partie par le développement d'offres alternatives, mais également par un travail d'**aménagement du territoire** qui doit permettre de diminuer les besoins en mobilité ou de limiter les distances parcourues, grâce à une revitalisation des centres-bourgs, le développement de tiers-lieux, qui fournissent des espaces intermédiaires entre le domicile et le travail, où des personnes peuvent travailler, se rencontrer, mutualiser des ressources...

Enfin, cela passe par une **approche comportementale à l'échelle individuelle**, un travail sur les pratiques de mobilité et de leur potentiel d'évolution.

Les **pratiques de mutualisation entre citoyens** apparaissent comme de nouvelles pistes à explorer et essayées.

A. POUR LE DEPARTEMENT

- **Coordonner une réflexion départementale dans le cadre du SDAASP** (Schéma départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public)
 - Soutenir l'émergence de projets, dont d'ESS, permettant d'éviter des déplacements (commerces de proximité, services itinérants, tiers lieux...)
 - Identifier et valoriser les bonnes pratiques
 - Evaluer les expérimentations
 - Inciter à l'échange et **faire connaître les initiatives** (rencontres entre collectivités et initiatives citoyennes).
 - Assurer une **communication** sur l'ensemble de l'offre, via l'annuaire social en ligne
 - Demander l'arrêt des suppressions de haltes ferroviaires à l'Etat et à la Région
 - Avoir des référents mobilités dans les Maisons France services et dans les territoires. Cela pourrait être les chargés de mission mobilité des EPCI.
- Lancer un appel à manifestation d'intérêt des communes par des **expérimentations** d'initiatives de mobilité et les évaluer.
- **Accompagner l'action des communes et EPCI**
 - . Inciter les communes et EPCI à se saisir de la compétence mobilité, à organiser des rencontres avec les acteurs sociaux-économique et les habitants sur ce thème.
 - . Apporter aide et ingénierie aux collectivités (aide à la mise en place de transport solidaire, etc.)
 - . Accompagner le financement **d'Itineroo, de Rezo Pouce** par les contrats de territoire
- Encourager le covoiturage/navettes de **rabattement vers les gares et bus** (navettes Mobi'futé du Val d'Ille).
- Soutenir **l'ouverture de l'offre réservée** à des publics spécifiques à tous les publics en ayant le besoin
- **Accompagner les publics fragiles** (en insertion, jeunes, PA, PH...)
 - . Soutenir les plateformes de mobilité
 - . Financer le passage du permis pour les jeunes
 - . Financer la formation à l'usage de nouveaux modes de mobilité
- **Inciter les employeurs privés financés par le Département à**
 - . Mettre en place le forfait mobilité durable pour le covoiturage et le vélo (projet de loi LOM)
 - . Diminuer le nombre de places de parking
 - . Evaluer la possibilité de mettre en place un chèque-carbone financé par des entreprises polluantes (type Leclerc, Edf, Total) pour financer le covoiturage (achat de crédits carbone comme dans les opérations de rénovation de logements)
- **Poursuivre les investissements**
 - . Programmer l'extension et la labellisation d'aires de covoiturage et de points de dépôt dédiés et signalés pour faciliter et sécuriser la pratique
 - . Mettre en place une instance chargée de la coordination et de la

5. LES PRECONISATIONS

- programmation des infrastructures à l'échelle des usages qui en sont faits³².
- . Développer le réseau cyclable du département et le sécuriser
- . Créer ou aider les collectivités à créer des pôles d'échanges multimodaux
- **Encourager une offre culturelle qui prenne en compte le rural**
 - . Soutenir l'itinérance culturelle des compagnies
 - . Systématiser le portage de livres à domicile par les médiathèques
- **Encourager le prêt de véhicule**
 - . Encourager le prêt de **véhicules adaptés** à des particuliers par les établissements médico-sociaux financés par le Département
 - . Louer des véhicules du **parc départemental** le week-end à des structures de l'ESS (proposition de salariés sur l'application <http://idille/>)
- Inciter les **associations sportives et culturelles financées** par le Département à utiliser lors de l'organisation de grands évènements une application mobile de covoiturage (style Itineroo)
- **Pour les agents du Département**
 - . Mettre en œuvre le forfait mobilité durable (projet de loi LOM)
 - . Sensibiliser les agents au covoiturage
 - . Développer le télétravail
 - . Expérimenter des décalages d'horaires de travail
 - . Partager ces bonnes pratiques avec les autres collectivités

B. POUR LES COMMUNES ET INTERCOMMUNALITES

Le projet de loi LOM incite les communes et EPCI à se saisir de la compétence mobilité afin que sur chaque point du territoire une collectivité soit chargée d'organiser la mobilité et de faire travailler ensemble tous les acteurs (collectivités voisines, usagers, employeurs...) dans le cadre de comités des partenaires.

Les communes et EPCI peuvent prendre une **fonction d'animation** et prendre en compte les ressources du territoire (offre de services, bénévolat structuré ou potentiel, mobilisation citoyenne...) afin que des propositions

³² Audiar, Le covoiturage de proximité en Ile-et-Vilaine, pratiques actuelles et perspectives de développement, décembre 2018

concertées à l'échelle du territoire mais aussi des territoires voisins émergent.

Elles peuvent concerner :

- Prendre en compte la mobilité dans le **Plan local d'urbanisme (PLU)**
- **Mettre en place un plan de mobilité intercommunal** dans chaque EPCI promouvant le co-voiturage, le vélo, l'autopartage, l'autostop accompagné, les navettes de rabattement vers les gares, arrêts de car
- Soutenir les projets qui **évitent les déplacements** : commerces et services de centre bourg ou itinérants, conciergeries rurales, espaces de coworking, tiers lieux, offres culturelles de proximité ou itinérants (portage de livres, spectacles...), pédibus...
- Communiquer sur les **services entre particuliers** ouverts à tous : Smiile, Itineroo, Nextdoor, Faciligo, Wheeliz, Ouestgo, Gomme...
- **Créer des services publics de proximité**
 - . Maisons de services au public itinérantes
 - . Plateformes de mobilité, guichets uniques de l'offre
- Négocier pour son territoire des **horaires adaptés** pour les transports assurés par la Région, comme l'a fait le Val-d'Ille-Aubigné
- **Se positionner en tant qu'animateur**
 - . Identifier, mettre en valeur les solutions qui existent, les mettre en relation et assurer leur communication
 - . Réfléchir à une offre territoriale et non pas sectorielle en ouvrant les offres de mobilité existantes à tout public
 - . Jouer un rôle de **facilitateur des initiatives locales** pour que des projets entre les habitants, des alternatives à la mobilité émergent ou se développent (covoiturage, autopartage...)
 - . Mettre en valeur et dynamiser les solidarités de voisinage, recréer des moments de convivialité (Fête des voisins, spectacles culturels ...), de partage intergénérationnels qui permettent de tisser du lien
 - . Promouvoir les échanges informels de services entre particuliers (ex : prêt intergénérationnel de véhicule, covoiturage pour se rendre au marché)

5. LES PRECONISATIONS

- . Réfléchir avec les commerçants au développement de services à domicile, de livraisons mutualisées...
- . Réfléchir avec les entreprises au covoiturage, à la mise à disposition de vélos dans l'entreprise...
- . Inciter les entreprises ou écoles à décaler leurs horaires pour éviter la congestion ou s'adapter aux transports existants.
- . Réfléchir avec la paroisse sur le covoiturage pour se rendre à la messe (Gomesse)
- . Réfléchir en amont avec les bailleurs sociaux sur la mobilité des futurs locataires.

- **Investir dans des dispositifs peu onéreux**

- . Vélos d'occasion, VAE en location
- . Mettre ses véhicules à la disposition des associations
- . Mettre en place un Auto stop accompagné,
- . Soutenir les associations de Transport solidaire à la demande.

En conclusion

Il ne peut pas y avoir une seule réponse aux problèmes de mobilité.

Il faut mieux promouvoir l'offre existante et jouer sur du multi solutions : **l'intermodalité, les alternatives à la mobilité et l'accompagnement au changement d'usage.**

6. RESSOURCE / PUBLICATIONS

RESSOURCE

- **BRUDED**, réseau d'échange d'expériences de développement local durable entre collectivités : organisation de visites, de rencontres afin que les collectivités partagent leurs expériences, dans le cadre de cycles thématiques. <https://www.bruDED.fr/>

PUBLICATIONS

- **ADEME & Vous** : Le Mag n°88 « Mobilité des idées pour aller plus loin » – Septembre 2015
- **ADEME** : « Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance » - septembre 2017
- **AUDIAR**, « Le covoiturage de proximité en Ille-et-Vilaine, pratiques actuelles et perspectives de développement », décembre 2018
- **CEREMA** : Covoiturage courte et moyenne distance : retour d'expériences, freins et leviers - septembre 2018
- **ADEME** : « Mobilité, urbanisme, air, agir du territoire au quartier pour une meilleure qualité de vie » - Septembre 2015
- **ADEME** : « Enquête Nationale sur l'Auto partage Edition 2016 : recommandations aux collectivités pour le développement des services d'auto partage en boucle »
- **AUDIAR** : « L'auto partage résidentiel, un modèle à construire » - novembre 2017
- **Rennes métropole** : « Enquête Déplacements » 2018 - 5 000 ménages d'Ille-et-Vilaine interrogés. La mobilité est stable, avec une moindre utilisation de la voiture sur le bassin rennais. Les déplacements domicile-travail ne représente que 25% des déplacements. La mobilité à vélo stagne malgré des aménagements sécurisés mais les déplacements à pied explosent du fait du maintien des commerces de proximité.
- **CEREMA** : « Solutions de mobilité et territoires peu denses » - mars 2018
- **Centre d'analyse stratégique** : « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux » - Février 2012
- **CLER, Réseau pour la transition énergétique** : « Mobilité, énergie et développement local : Quelle mobilité pour des territoires à énergie positive ? » - Février 2018
- **Fondation Nicolas Hulot** : « Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain » - Mars 2014
- **Réseau Action Climat** : « Rendre la sortie du «piège diesel » socialement, écologiquement et économiquement acceptable » - juillet 2017
- **The shift project, the carbon transition think tank** : « Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité » - septembre 2017
- **Union routière de France** : « Faits et chiffres 2018, Statistiques des mobilités en France et en Europe ».



Contacts

Comité Consultatif de l'économie sociale et solidaire d'Ille-et-Vilaine

Président : Etienne PIERRON - directeur@cerclepaulbert.asso.fr

Vice-président : Pierre-Yves JAN - pyjan@neuf.fr

Département d'Ille-et-Vilaine

Mission économie sociale et solidaire : Anne LE TELLIER - anne.le-tellier@ille-et-vilaine.fr