

# MOBILITÉS

magazine

# Thématique



compétence mobilité :

# Les communautés de communes

➤ La cartographie et le positionnement stratégique ➤ Le nouveau rôle de conseil des assistances à maîtrise d'ouvrage (AMO) ➤ La fabrication des mobilités : des acteurs et des outils d'accompagnement en lien avec la démobilité ➤ Le changement de paradigme du statut d'opérateurs de transport à celui de mobilité



# OUVERT SUR LA VILLE DE DEMAIN

## LE NOUVEL AUTOBUS ÉLECTRIQUE e-ATA

10, 12 OU 18 m VA VOUS SURPRENDRE AVEC SA FAIBLE CONSOMMATION D'ÉNERGIE, SA FORTE AUTONOMIE ET SA COMPLÈTE MODULARITÉ

450 KM  
D'AUTONOMIE



Charge rapide 3h10



Capacité passagers

e-ATA 10 : 79  
e-ATA 12 : 89  
e-ATA 18 : 135



Packs batteries modulables  
(de 160 à 600 kWh)  
Autonomie 450 km



HCI

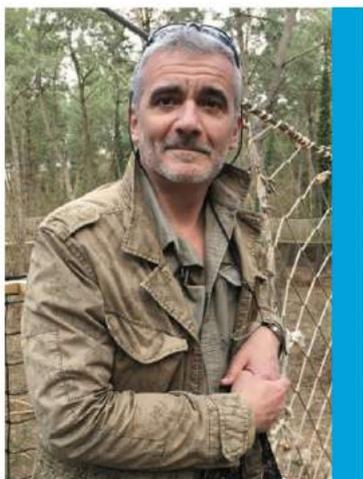


KARSAN

e-ATA

# Nouveaux venus dans le paysage des AOM

**A**fin de garantir l'organisation de la mobilité à l'échelon local, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a ouvert aux communautés de communes ou aux structures supra-communautaire la possibilité d'exercer la compétence mobilité. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, plus de 53% d'entre elles (soit 510 sur 965 connues) ont donc fait un choix stratégique : celui d'organiser à terme des services de transport et/ou relatifs aux mobilités actives, aux usages partagés voire de mobilité solidaire sur leur territoire. Il s'agit ni plus ni moins que de l'arrivée massive d'une nouvelle catégorie d'autorités organisatrices de la mobilité, car seuls 5% des communautés de communes françaises étaient déjà compétentes avant cette date. A travers ce nouveau Thématique, *Mobilités Magazine* s'est donné pour mission de cerner avec précision les nouveaux droits et devoirs de ces collectivités en termes de transports collectifs, leurs attentes identifiables, les moyens qu'elles seraient susceptibles de mettre en œuvre, ainsi que l'impact que cette évolution pourrait avoir sur l'offre des opérateurs désireux de répondre aux nouveaux besoins qui vont se faire jour.



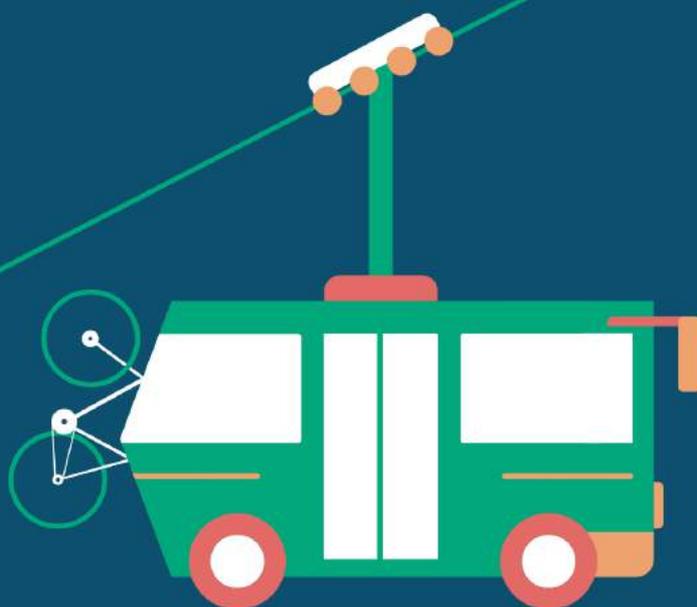
PIERRE COZZARD / Directeur de la publication

JOURNÉES AGIR

# LA MOBILITÉ S'ACTIVE!

INNOVATIONS ET RETOURS  
D'EXPÉRIENCES

1<sup>er</sup> → 2 déc. 2021 · Albertville



**AGIR**  
TRANSPORT  
le réseau au service  
de la mobilité

**CENTRALE D'ACHAT**  
DU TRANSPORT PUBLIC

éco **mobilité** AGENCE  
SAVOIE MONT-BLANC

**Fllysère**  
UNE AGGLO  
à votre service



P.6

## La cartographie et le positionnement stratégique

Afin de garantir l'organisation de la mobilité locale, la loi d'orientation des mobilités a permis notamment aux communautés de communes ou une structure supra-communautaire d'exercer la compétence mobilité. Depuis le 1er juillet 2021, c'est plus de 53% des communautés de communes (soit en nombre 510 sur 965 connues) qui ont fait un choix stratégique celui d'organiser à terme des services de transport et de mobilités. Pour rappel, 5% des communautés de communes françaises étaient déjà compétentes auparavant (prise de compétence antérieure au 1/01/2021)



P.20

## Le nouveau rôle de conseil des assistances à maîtrise d'ouvrage (AMO)

Le développement d'offres de transport et de mobilité intégrée requiert un accompagnement des communautés de communes en matière de transport public de voyageurs et de prise en compte des nouvelles mobilités. Les volets techniques, économiques, financiers et juridiques demandent une approche systémique au regard de l'indépendance des analyses et des évolutions législatives et réglementaires.



P.26

## La fabrique des mobilités : des acteurs et des outils d'accompagnement en lien avec la démobilité

L'arrivée de nombreux acteurs sur le secteur de la mobilité (et non plus du transport) bouleverse l'équilibre établi. Face à un écosystème en pleine mutation, les acteurs « fabricants » de la démobilité s'invitent dans le transport routier de personnes pour articuler des actions autour de ressources partagées et de communautés pour développer des connexions favorables à l'innovation collaborative.



P.36

## Le changement de paradigme du statut d'opérateurs de transport à celui de mobilité

La progression inexorable de la mobilité, par le truchement de l'accélération de nos vitesses de déplacement ; se déplacer toujours plus vite (l'hypermobilité) conduit à vouloir gagner du temps et à satisfaire ses besoins. Considérant que le développement de la mobilité va de pair avec l'idée de progrès, les communautés de communes dans le dimensionnement de l'offre de mobilité vont demander aux opérateurs de transport « aujourd'hui » de mobilité de servir une offre plurielle. Comment un opérateur « traditionnel » de transport doit-il se préparer à organiser en interne une ingénierie de projets orientée autour des services de mobilité solidaire, partagée, d'expérimentations de services réguliers de transport public de personnes, voire demain d'un TAD connecté sur des lignes périurbaines ou interurbaines.



N° Hors série thématique - Novembre 2021  
**Mobilités magazine**  
est une publication de TG Press  
SAS au capital de 100 000 euros  
R.C.S. Paris - SIREN 824 861 876  
Siège social : 9 rue du Gué  
92500 Rueil Malmaison

Président et Directeur des publications :  
Pierre Cossard  
pcossard.tgpress@gmail.com  
Directrice commerciale :  
Laurence Fournet 07 82 22 45 14  
lfournet.tgpress@gmail.com

Ont collaboré à ce numéro : Claude Cibille - EGM  
ecmobilities@gmail.com

Contact rédaction : mobilities.mag@gmail.com

Conception maquette/Rédacteur graphique :

Jean-Pierre Harosteguy

Rédactrice graphique : Isabelle Elie

Publicité et Annonces :

publicite.tgpress@gmail.com

Impression :

TELIER

COMMUNICATION

17 rue de l'Encensement

24 de l'Encensement

88200 Saint-Nabord

Tel. : 03 29 69 15 00 - contact@deklic.fr

Numéro de CPPAP : 0219193309

ISSN : 2552-2094 - Dépôt légal à parution

Copyright TG Press 2017

Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Ce produit est certifié PEFC 10-31-3527



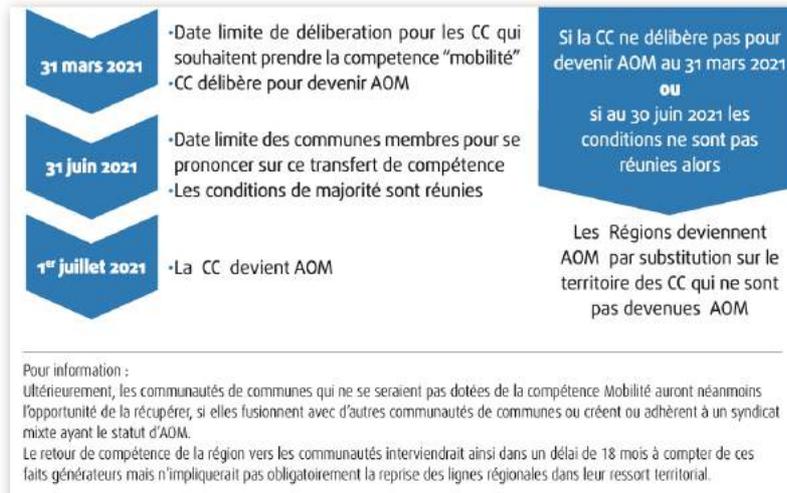
Retrouvez toute l'actualité sur  
[www.mobilitiesmagazine.com](http://www.mobilitiesmagazine.com)



munes entériné par délibération des conseils municipaux dans un délai maximal de trois mois après la délibération de la communauté. En cas d'absence de vote par un conseil municipal, l'avis de la commune concernée est réputé favorable.

### Un accroissement (plus de 50%) des communautés de communes qui ont pris la compétence de l'organisation des mobilités

Cette carte, provenant du Cerema, donne un aperçu de la dynamique de constitution des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur les territoires des communautés de communes. Le Cerema observe de grandes disparités notables entre les régions ; le Grand-Est, les Haut-de-France, la Normandie, la Normandie et la Bretagne ont choisi de se saisir de cette compétence à hauteur de plus de 80%. En revanche, le Centre-Val de Loire et la Nouvelle-Aquitaine recueillent en moyenne 25% et 2% en Occitanie. Dans certaines régions, ces résultats contrastés relèvent de la réelle volonté politique du transfert de



la territorialité et du transfert de la compétence mobilité.

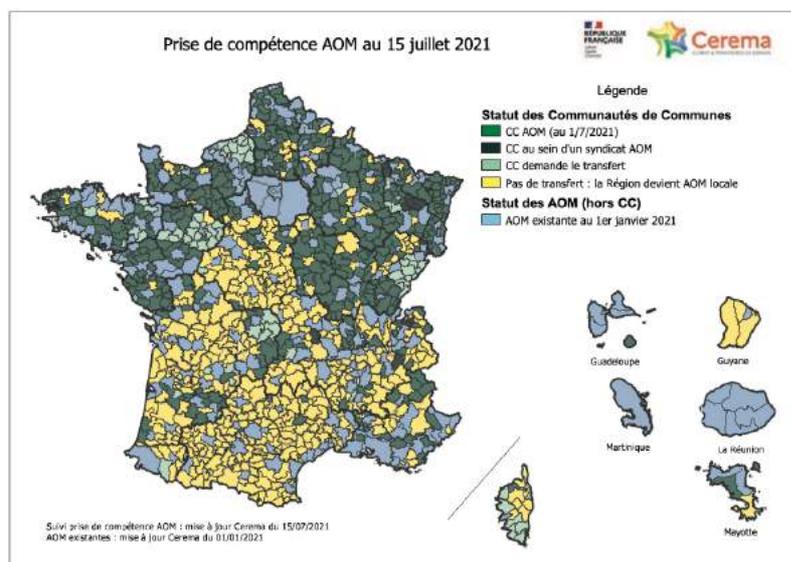
« L'AdCF se félicite de l'esprit très constructif dans lequel la majorité des régions ont choisi d'accompagner les communautés de communes de leur ressort - parfois depuis plus d'un an - pour rassurer sur la continuité de l'offre existante et commencer, dès à présent, à esquisser ces complémentarités à l'échelle de bassins mûrement concertés. L'AdCF regrette cependant que cette approche encourageante n'ait pas été partagée par l'ensemble des régions. Les mes-

sages clairement dissuasifs adressés par quelques-unes, et des interprétations des conséquences de la LOM parfois infondées, vont conduire à d'assez fortes disparités d'une région à l'autre dans les décisions prises par les communautés de communes », relève une note extraite du site internet de l'AdCF du 12 mars 2021.

### La compétence d'organisation de la mobilité locale

Fort de cette prise de compétence, l'AOM locale est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son ressort territorial. Elle peut organiser :

- ➔ Des services réguliers de transport public
  - ➔ Des services de transport à la demande
  - ➔ Des services de transport scolaire
- L'AOM peut en outre organiser ou concourir à l'organisation :
- ➔ Des services de mobilités actives (location de vélo...)
  - ➔ Des services de mobilités partagées (autopartage, covoiturage...)
  - ➔ Des services de mobilité solidaire
  - ➔ Des services de conseil en mobilité



➔ Des services de transport de marchandises ou de logistique urbaine.

Si une communauté de communes prend la compétence d'organisation de la mobilité, la communauté de commune devient seule compétente :

➔ Pour l'organisation de tous les services de mobilité à l'intérieur de son périmètre ;

➔ Pour l'élaboration d'un plan de mobilité ou d'un plan de mobilité simplifié ;

➔ Elle décide des services de mobilité qu'elle souhaite mettre en place ;

➔ Elle peut laisser la Région organiser les services de transport réguliers, à la demande ou scolaires inclus dans son périmètre ;

➔ Les services mis en place par les communes lui sont automatiquement transférés.

Elle peut lever le versement mobilité si elle organise un service régulier de transport. Sur le territoire d'une communauté de communes qui ne s'est pas vu transférer la compétence d'AOM, c'est la Région qui est AOM locale à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021.

A l'intérieur d'une telle communauté de communes, certaines communes peuvent faire le choix de continuer à exercer des services (par exemple une ligne de bus). Si la commune levait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire dans les mêmes règles qu'une AOM.

La communauté de communes peut aussi :

➔ Instaurer le comité des partenaires et le consulte au moins une fois par an ;

➔ Participer au contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité.

Le contrat opérationnel de mobilité offre plusieurs possibilités.

➔ il réunit l'ensemble des AOM du bassin, des syndicats mixtes

SRU, des départements, des gestionnaires de gares ou de pôles d'échanges, dans un engagement commun favorisant la coordination des offres, l'information des usagers et le maillage du territoire avec une approche « tout mode ».

➔ Il permet aux acteurs de la mobilité, lors de son élaboration, de partager et de diffuser les « bonnes pratiques » et les actions intéressantes mises en œuvre : il représente ainsi une aide à la conception et à la mise en place de solutions innovantes ou de nouveaux services de mobilité. Les AOM constituent les acteurs centraux des contrats opérationnels de mobilité.

### Le cas du Bassin de Pompey

Il apparaît important de comprendre pourquoi et comment les communautés de communes ont pris la compétence mobilité et pour certaines, ont maintenu leurs compétences ?

Tel est le cas de la communauté de communes du Bassin de Pompey.



Depuis 1997, la Communauté de communes exerce sa compétence transport aujourd'hui mobilité. Retour sur cette expérience avec Lau-



Valentin Dethou, premier vice-président délégué aux Mobilités et à l'intermodalité.

rent Trogrilc, Président de la CC du Bassin de Pompey et Vice-Président de l'AdCF et Valentin Dethou, 1<sup>er</sup> Vice-Président délégué aux Mobilités et à l'intermodalité de la CC du Bassin de Pompey.

Le Bassin de Pompey regroupe treize communes

Traversé par de nombreux axes de communication (TGV, réseau autoroutier et fluvial) le Bassin de Pompey dispose d'une situation privilégiée au cœur de la métropole lorraine, à proximité de l'agglomération de Nancy et de Metz. Situé dans le Pays du Val de Lorraine, le Bassin de Pompey participe activement à son organisation et aux objectifs de développement à l'échelle départementale et régionale. Du fait de cette situation géographique, le bassin de Pompey connaît un phénomène naturel de péri urbanisation qui influe sur le dynamisme démographique et nécessite pour le territoire de développer des services et des infrastructures à l'échelle d'un espace urbanisé de 41 233 habitants. Sur le plan économique, le bassin de Pompey est un poids économique de premier plan dans le sillon lorrain. Pour le Président de la communauté de communes du Bassin de Pompey « La politique de dé-



## Faire face aux enjeux environnementaux de demain

Otokar répond aux nouveaux défis de la mobilité urbaine et interurbaine avec des solutions à énergie alternative.



100% électrique

**e-KENT C** electric DRIVE



Gaz Naturel

**KENT C** CNG

Standard et articulé



Gaz Naturel

**TERRITO U** CNG



veloppement économique s'inscrit dans une démarche d'excellence territoriale et s'appuie sur le Parc Eiffel Énergie : un territoire d'activités de 140 hectares, la présence de plus de 240 entreprises, l'emploi de près de 5 500 personnes, un panel d'activités fortement diversifiées (santé, pharmaceutique, industrielle...); c'est une démarche de mutation économique et une reconversion réussies ». La Communauté de Communes du bassin de Pompey participe activement aux côtés des autres Collectivités et partenaires au dynamisme et au rayonnement de la Région Grand Est.

### Une démarche volontaire de la Communauté de communes

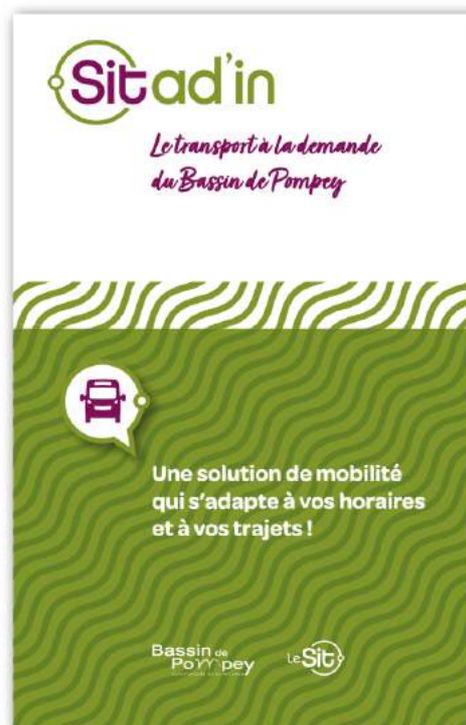
Bien avant la loi LOM, soucieuse de mieux appréhender les questions liées aux déplacements et les évolutions de son territoire, la Communauté de Communes du Bassin de Pompey s'est engagée dans une démarche volontaire et concertée de Plan de Déplacements urbains

(PDU). Le Plan de Déplacements Urbains mis en œuvre sur la période 2006-2016 propose un programme d'actions pour répondre de manière cohérente et harmonieuse aux besoins et attentes de tous les usagers. L'objectif est de concilier l'accessibilité, la mobilité, la qualité et la sécurité des déplacements avec la préservation du cadre de vie.

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Avec environ 42 000 habitants, la Communauté de Communes du Bassin de Pompey élabore volontairement son Plan de déplacements urbains, mais dans le respect des textes de loi qui l'encadrent :

La LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996. Elle vise à assurer à chacun le droit de respirer un air sans risque pour la santé.

La loi SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 18 décembre 2000 qui renforce les dispositions de la LAURE :



- ➔ en inscrivant comme priorités les thèmes de la sécurité, du transport de marchandises en ville et de la cohésion sociale ;
- ➔ en fixant des exigences en matière de mobilité des salariés et d'intégration tarifaire pour les transports collectifs.

### Une offre plurielle et dynamique de services transport et de mobilité

La communauté de communes assure le financement, l'organisation, la gestion et le développement du réseau de transports urbains « Le SIT urbains », « Le SIT » (Service Intercommunal de Transport) et du Transport à la demande (TAD), le « SITAD'IN ».

Elle participe au sein du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy au financement, à l'organisation et au développement du réseau de bus « SUB NORD » (réseau SUBurbains) assurant les liaisons entre le Bassin de Pompey et le Grand Nancy, des services de



# AIMING FOR ZERO.

MOVE. TOGETHER.



**VDL Citea Electric.**

100 % électrique. Zéro émission. Le VDL Citea Electrique contribue à un environnement plus vert, des villes plus propres et un transport public plus silencieux. Il en résulte un confort supérieur pour les passagers, les chauffeurs et les habitants. Nos produits font la différence. Consultez notre site [vdlbuscoach.com](http://vdlbuscoach.com)



mobilité solidaire en phase de construction et ou de déploiement. La Communauté de Communes du Bassin de Pompey travaille en partenariat avec les autres Autorités Organisatrices de transport à la simplification de l'usage des transports en commun en développant des projets tels que la centrale d'information multimodale. Elle s'est engagée aux côtés du Grand Nancy et du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy pour la mise en place d'un nouveau système billettique et le déploiement conjoint de la carte Simplicités.

Le versement mobilité permet d'asseoir les ambitions du développement de la communauté de communes et l'appui de la Région Grand-Est vient renforcer « notre intercommunalité de projet », comme le souligne le Vice-Président Valentin Dethou délégué aux Mobilités et à l'intermodalité.

Conscient de l'évolution de la mobilité au sein de son territoire et des bassins de vie, le Bassin de Pompey lance son nouveau service de transport en commun, le SIT, en août 2021. Une campagne d'information auprès des habitants du territoire est lancée en septembre 2021 afin de communiquer sur les nouveaux services.

Pour Valentin Dethou l'engagement de son EPCI est en lien avec le « parcours de mobilité ». Ce parcours implique d'accompagner les usagers dans leur compréhension des nouveaux services et adaptation de leurs pratiques sur les réseaux. Pour ce faire une campagne de communication grand public a été lancée via des animations sur le terrain ainsi qu'un chargé d'information clientèle.

En complément, le bassin de Pompey a engagé des « Ambassadeurs de la mobilité » qui se rendront en septembre 2021 en porte à porte dans les différentes communes pour proposer aux habitants des

solutions de mobilités en vue d'améliorer leurs déplacements. C'est aussi la faculté de proposer « un bouquet de services », atteste Valentin Dethou.

C'est justement dans le cadre de la délégation de service public des mobilités suburbaines et intercommunales que la communauté de communes a mise en place des offres adaptées au territoire et aux usagers à savoir :

- ➔ Deux lignes régulières structurantes ;
- ➔ Un service de transport scolaire qui transporte au quotidien plus de 2000 élèves sur le territoire grâce au réseau SIT

Un système de transport à la demande SITAD'IN (rabattement vers des lignes de transports collectifs régulières ; 3 lignes virtuelles /navettes (itinéraire et arrêts prédéfinis, desservis à la demande sur réservation ; Système zonal : itinéraire adapté à la demande, depuis et vers des arrêts prédéfinis.



### Des projets attractifs à l'échelle du territoire

#### ➔ Appel à projet station multi-énergie

Le Bassin de Pompey a engagé depuis mars 2018, une réflexion sur l'implantation d'une station Multi-énergies sur son territoire, intégrant trois énergies ((bio)GNV, électricité et potentiellement l'hydrogène) afin de développer une alternative

compétitive et « verte » au diesel. L'objectif est double : d'une part répondre aux exigences environnementales ainsi qu'aux futures restrictions réglementaires et d'autre part permettre le développement économique du territoire et des entreprises locales.

Le Bassin de Pompey, se positionnant en facilitateur pour le développement d'une station sur son territoire, il a été identifié un terrain constructible et propice au développement d'une station, au cœur de la zone logistique de Champigneulle. En ce sens le 11 juin 2021, le Bassin de Pompey a publié un appel à projet afin de sélectionner un opérateur pour l'investissement, la construction ainsi que l'exploitation de la future station. Le rétro-planning prévisionnel projette une mise en service de la station fin 2022 ou sur le premier trimestre 2023

#### ➔ Flottes de la collectivité

Il est prévu à minima le renouvellement de l'ensemble des 9 bus standards en GNV, pour la réalisation des services réguliers et scolaires à horizon 2024 avec un rythme de 3 véhicules par an. Une réflexion est également en cours pour renouveler la flotte de 4 minibus pour la réalisation du Transport à la demande.

#### ➔ Projet de méthanisation

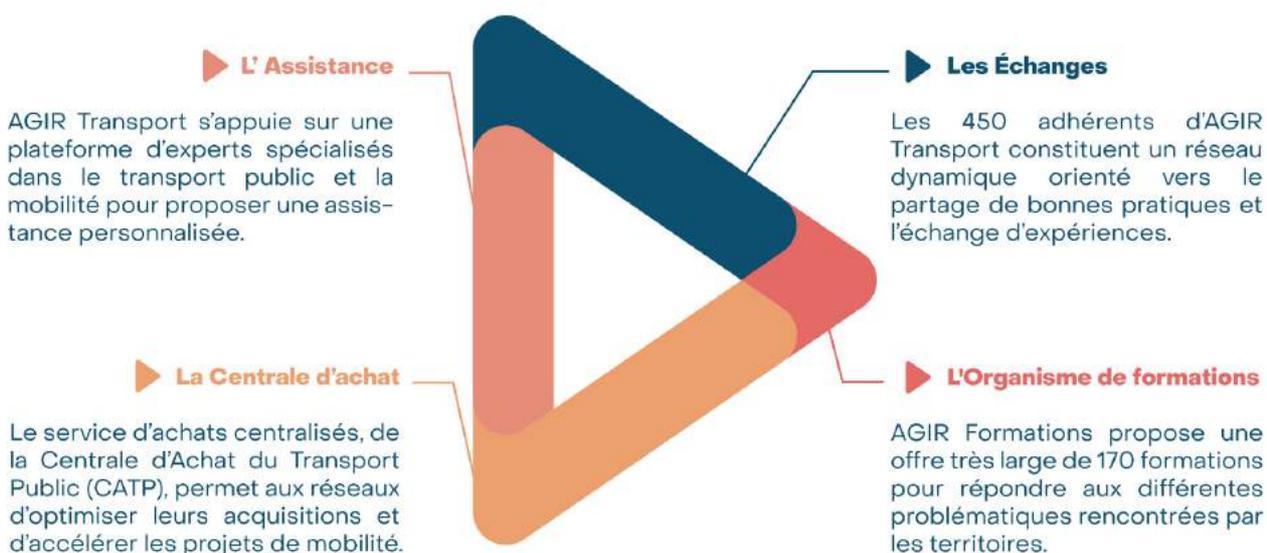
A l'échelle du Bassin de Pompey, il est affiché la volonté de « faire évoluer le Bassin de Pompey vers un territoire à énergie positive » à l'horizon 2050, c'est-à-dire d'aboutir à cette date à une production d'énergie renouvelable équivalente à sa consommation d'énergie. C'est dans le cadre de la démarche d'écologie industrielle et territoriale qu'a émergé l'idée de créer une unité de méthanisation permettant de traiter, entre autres, les déchets organiques méthanisables de cer-

# LA PLATEFORME D'EXPERTISE DES COLLECTIVITÉS

L'association AGIR a été créée à l'initiative d'élus locaux en charge des transports et de la mobilité animés par la volonté de proposer aux collectivités territoriales une expertise leur garantissant une certaine liberté.

Depuis, afin de garantir cette indépendance, AGIR Transport veille à ce que les collectivités bénéficient de services et de compétences multiples pour les accompagner au quotidien.

Ces services sont organisés autour de 4 axes majeurs : l'assistance, la formation, les échanges d'expériences et les achats centralisés.



**EN 2022,  
POUR GAGNER EN COMPÉTENCE ET EN AUTONOMIE,  
REJOIGNEZ AGIR TRANSPORT !**

**AGIR**  
**TRANSPORT**  
le réseau au service  
de la mobilité

taines entreprises, en lien direct avec la demande de transporteur logistique notamment d'étudier la faisabilité d'une station de mobilité multi-énergie permettant d'offrir de nouveaux types de carburant aux transporteurs.

Les deux projets ne pouvant fonctionner en circuit fermé, les deux dossiers sont gérés en parallèle pour pouvoir proposer du Bio GNV à la station multi-énergie produit localement.

Afin de préciser le potentiel de gisement du territoire, une étude de faisabilité opérationnelle, soutenue par la Région, a été amorcée en novembre 2019. Cette étude doit établir les solutions techniques, économiques et réglementaires adaptées pour la réalisation d'une unité de méthanisation. Différents temps d'échanges ont permis d'affiner le diagnostic vis-à-vis des agriculteurs du territoire, qui sont, selon l'étude, le point d'entrée à la faisabilité d'une unité de méthanisation sur le Bassin de Pompey au vu des gisements disponibles. « *Il nous faut désormais trouver un porteur de projet* », précise la direction du Bassin de Pompey.



#### 🔗 Services de mobilité partagés et solidaires

Le Bassin de Pompey a adopté son premier schéma directeur cyclable en 2008, et l'a révisé une première fois en 2015. Initialement davantage conçu pour un usage de loisirs, l'enjeu est aujourd'hui de dédier l'usage du vélo, ses aménage-

ments, les services liés et les animations permettant de le rendre crédible et attractif, à une vocation plus utilitaire. Le Bassin de Pompey c'est aujourd'hui 50 km de liaisons cyclables qui permettent aux cyclistes du quotidien, aux usagers du vélo loisirs comme aux cyclo-touristes de profiter d'aménagements pour leur pratique du vélo. En complément des actions déjà mises en place, le plan vélo participatif lancé en avril 2021 permettra de recueillir les besoins des habitants et usagers, faire émerger et définir des actions coconstruites à court, moyen et long terme pour améliorer la pratique cyclable. Pour imaginer le vélo de demain, le Bassin de Pompey donne la parole aux usagers. Dans une première phase ils ont été invités à répondre à un questionnaire et à contribuer sur une carte participative afin de partager leur pratique et leurs besoins. Actuellement, un comité vélo réunissant des usagers, des habitants, des élus, des partenaires et des associations permettra de co-construire des solutions en termes d'aménagements, de services et d'actions, constituant ainsi le plan pluri annuel d'investissements et d'actions.

En parallèle, le Plan de Déplacement Inter Etablissement est lancé sur le Bassin de Pompey avec l'objectif de réduire la part de l'automobile sur les déplacements des salariés du parc Eiffel Energie. Cette initiative volontaire a été lancée en 2011 et réactualisée en 2019. Une enquête mobilité réalisée auprès des salariés du territoire sur les 3 secteurs d'activités entreprises, commerciales et publiques a permis d'identifier les freins et les leviers pour assurer un changement de comportement et aller vers une diminution de l'usage de la voiture individuelle. Elle met ainsi en lumière que 88% des déplacements se font en voiture indivi-

duelle, 2% en covoiturage, 4% en transports en commun, 3% à pied et 1% en vélo.

Ce qu'apprend cette enquête, c'est également que le principal intérêt donné au vélo est son atout pour la santé et son côté agréable, celui lié à l'usage des transports en commun est son aspect économique, quant au covoiturage, il serait davantage utilisé avec un appui pour mettre en relation les conducteurs et les passagers.

#### Dans le cadre de ces plans, différentes actions sont mises en œuvre comme :

##### ➔ La prime vélo

Depuis septembre 2020, et afin d'encourager l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, le Bassin de Pompey instaure un dispositif de subventionnement pour les vélos urbains, les vélos à assistance électriques, les vélos utilitaires et familiaux ainsi que l'équipement favorisant une pratique quotidienne du vélo. Ce matériel peut être neuf ou d'occasion. Peuvent solliciter la prime les personnes âgées de plus de 18 ans habitant ou travaillant dans une des 13 communes du Bassin de Pompey. Seul l'acquéreur d'un vélo ou d'équipement pour son propre usage ou pour l'usage d'un mineur dont il ou elle est représentant légal pourra bénéficier de la subvention. Chaque personne éligible peut solliciter une prime mais son montant est différent selon les revenus et il peut aller jusqu'à 450€.

##### ➔ Les ateliers participatifs et solidaires de réparation de vélos

Afin de permettre aux habitants du Bassin de Pompey de disposer de solutions pour l'entretien et la réparation de leur vélo, et ainsi l'utiliser dans leurs déplacements quotidiens ou de loisirs, le Bassin de Pompey, en partenariat avec les

# CREALIS GAZ NATUREL UN NOUVEAU STYLE DE VILLE

btsacv.com



## DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Une solution de mobilité urbaine respectueuse de l'environnement grâce à la motorisation Natural Power au gaz naturel, compatible biométhane.

## DESIGN

- Un design distinctif avec des finitions haut de gamme et un intérieur exclusif.

## EFFICACITÉ

- Une mobilité exceptionnelle pour un déploiement rapide à coût réduit.

## VALEUR AJOUTÉE

- Pionnier et leader du secteur du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la solution parfaite pour dynamiser votre ville.

**IVECO**  
**BUS**

Votre partenaire pour un transport durable

ateliers associatifs (Dynamo, atelier vélo de Maxéville, Cyclominus, atelier des Provinces) organise depuis 2020 des ateliers mobiles de réparation de vélo sur son territoire. Les habitants sont ainsi invités, deux fois par an, à venir réparer eux-mêmes leur vélo dans leur commune en bénéficiant du prêt d'outils, de pièces détachées d'occasion et de conseils pour remettre eux-mêmes en état leur vélo.

Le Bassin s'inscrit également dans l'action « un atelier près de chez vous » porté par l'association Dynamo qui vise à identifier puis accompagner des porteurs de projets d'ateliers participatifs et solidaires sur le bassin de vie de Nancy. Une réunion publique va permettre de réunir les structures et personnes éventuellement intéressées pour porter une telle démarche

#### 🚗 Le covoiturage

Dans le cadre de la démarche PDIE, le Bassin de Pompey développe en partenariat avec Mobicoop une plateforme de covoiturage à destination des administrations et des entreprises partenaires de la démarche. Le lancement de cette plateforme est prévu le 21 septembre.

#### 🚲 Le défi « au boulot j'y vais autrement » et « à l'école j'y vais à vélo »

Le Bassin de Pompey participe au côté de la trentaine de collectivités du Grand Est à un défi qui invite les élèves et les salariés à choisir, pendant trois semaines, le vélo, les transports en commun ou le covoiturage.

Au vu de son expérience la communauté de communes du Bassin de Pompey met en exergue la pierre angulaire de sa stratégie de développement : le projet de territoire. Pour son vice-président Valentin Dethou, « il faut bâtir un pro-

jet fédérateur avec l'ensemble des élus, des habitants et des acteurs du territoire ; rassembler pour définir une vision ». La dimension sociologique s'inscrit dans le jeu social des acteurs territoriaux du territoire qu'elle caractérise. Dessiner un destin commun qui permettra de penser la communauté de communes pour les 10-15 ans c'est la volonté de piloter, de structurer des actions à l'échelle communautaire et au service de la compétence mobilité et des usagers.

Sans nul doute que les échéances (SCOT, plan de mobilité simplifié,



la création du comité des partenaires la recherche de financements / de subventions...) seront les prochains défis à relever.

### Mon titre de transport sur mon smartphone !

Le nouveau support de vos tickets de transport

Téléchargez l'application sur



### Nouvelle Aquitaine Mobilités, un syndicat au cœur des territoires et des bassins de mobilité

Nouvelle Aquitaine Mobilités est un syndicat mixte SRU créé le 13 juillet 2018 et regroupant 27 autorités organisatrices de mobilité, notamment des communautés de communes. Ses compétences obligatoires sont la coordination des services, l'information voyageur multimodal et la tarification multimodale. Cinq comités de bassins assurent le suivi des projets locaux à travers des programmes d'action de bassins définis par les membres.

Avec 40 réseaux de transports concernés et 84 061 km<sup>2</sup> couverts, Nouvelle-Aquitaine Mobilités est l'un des premiers Syndicat Mixte de France. C'est le signe d'une volonté forte des acteurs publics ré-

gionaux de façonner aujourd'hui les mobilités de demain, et de répondre aux orientations législatives (lois NOTRe et LOM) par l'action. Ainsi, Nouvelle-Aquitaine Mobilités, ses membres et partenaires, développent-ils des services mutualisés (information voyageurs, solutions billettiques), créent une connaissance partagée (étude multimodale, tarification, open data) et imaginent les déplacements de demain (mobilités alternatives, RER métropolitain). Nouvelle-Aquitaine Mobilités s'inscrit aussi dans une démarche de mobilité intégrée (MaaS) visant à tirer parti des nouvelles technologies pour proposer un service de mobilité intégré, digitalisé et partagé.

Dans un contexte de polarisation des territoires, la mobilité constitue un enjeu de société majeur. A ce titre les communautés de communes qui ont pris ou non la com-

pétence mobilité bénéficiant de la mutualisation de l'ingénierie de projets de Nouvelle Aquitaine Mobilités.

Pour le syndicat mixte les étapes à savoir l'ambition et la construction des projets sont en forte croissance. A ce sujet, le directeur énonce clairement le positionnement de son établissement public en termes de projet le syndicat mixte a lancé en relation avec les élus et les techniciens sur la partie billettique et information voyageurs un SIM (système d'information multimodale). Du nom de Modalis, il s'agit d'un outil pour faciliter les déplacements en Nouvelle Aquitaine. Modalis est un calculateur d'itinéraire multimodal partagé entre les collectivités membres, accessible en ligne, sur les appstores ou depuis les sites des réseaux membres et depuis août 2021 sous forme d'application Android & Ios. Ce calculateur regroupe 17 réseaux.

Modalis est aussi un ticket et une carte billettique en interopérabilité à l'échelle de la nouvelle Aquitaine, notamment les cars interurbains...

### Développer des outils systèmes

Ces outils sont et seront mis à la disposition des communautés de communes pour développer leurs outils systèmes (pour exemple des



Jérôme Kravetz, directeur du syndicat mixte.



abris vélos, des vélos sécurisés...). Par ailleurs, le syndicat a la volonté de coordonner les offres de transport. Des études sur le covoiturage et le plan vélo ont été menés en l'occurrence la présentation de modèles économiques et des appels d'offres. Modalis intègre désormais

Karos, leader du covoiturage domicile-travail, à son offre de transport intermodale afin de proposer à ses utilisateurs des trajets en covoiturage en complément des transports en commun et simplifier ainsi encore plus les déplacements en Nouvelle-Aquitaine. Agrégateur de solutions de mobilités, l'application Modalis propose à ses utilisateurs les options les plus pertinentes pour leurs déplacements dans la région. En intégrant les covoiturages Karos à son application, ces options sont de fait étendues et l'offre de transport étoffée. « C'est une pierre supplémentaire apportée au système d'information multimodale que Nouvelle-Aquitaine et ses membres développent en continu », commente Jérôme Kravetz.

Pour son directeur, « Nouvelle Aquitaine Mobilités n'est pas une AOM, mais un animateur, un pédagogue qui a pour missions d'analyser des thématiques industrielles ».

Dans le même esprit, une étude multimodale, réalisée dans le cadre de sa démarche Réseau 2025-2030, a été pilotée au sein des cinq bassins de mobilité. Son objectif était entre autres de mettre en lumière les points d'amélioration des territoires périurbains. « Ce qui fait défaut, c'est le périurbain. Sur les 55 corridors qui font l'objet d'une couverture d'offre, les 2/3 font l'objet d'études, ce qui signifie que les communautés de communes bénéficieront d'études opérationnelles quant au corridor routier (cars express, covoiturage, aménagement de la voirie, etc. », souligne Jérôme Kravetz.

Le syndicat se veut être une force vive à la hauteur des nouveaux engagements qui attendent les AOM locales (plan de mobilité simplifié, comité des partenaires, SCOT...) mais aussi continuer à asseoir des projets à forte valeur ajoutée pour les adhérents. ■

En Nouvelle-Aquitaine,

**MODALIS**

facilite vos déplacements  
en covoiturage avec

**KAROS**



# Petit format... grande a

*Alors que les communes sont de plus en plus engagées dans la mobilité durable et la décarbonation des véhicules, HCI propose aux agglomérations son duo gagnant, le minibus JEST EV et le midi bus ATAK EV, dans leur usage de navettes électriques, petites par leur format mais grandes par leur autonomie !*

Elles se fauflent partout et s'intègrent parfaitement dans leur environnement, au cœur des villes, en stations de montagne ou sur le littoral. Elles ? Ce sont les navettes JEST EV et ATAK EV commercialisées par HCI-KARSAN. Avec leur gabarit réduit et leur moteur 100 % électrique, ces véhicules urbains remplissent de nombreuses missions de services publics et privés. Face aux nouveaux enjeux d'électrification des flottes et de développement durable, ces solutions de mobilité intelligente et vertueuse apportent aux communes une solution clé-en-main, notamment dans les Zones de Faibles Émissions (ZFE) ou à forte contrainte de circulation. Pas de pollution sonore, pas d'émission polluante : leur motorisation électrique, à **batteries lithium-ion NMC/LMO**, garantit **la meilleure autonomie du marché** (210 km pour JEST EV et 300 km pour ATAK EV). Côté motorisation, le JEST est équipé d'un moteur BMW, similaire à celui de la petite citadine i3. En conséquence, il est suffisamment puissant pour assurer une bonne tenue de route, sans pour autant être trop nerveux. Idéal pour une conduite en ville ! Même profil pour ATAK qui offre une motorisation puissante **230 kW** pour une belle capacité d'accueil (de 18 à 26 places assises pour 52 places au total).



## Un duo électrisant

Propre, autonome, sans émission de CO2, ni bruit... Ce duo électrisant apparaît comme une solution de choix pour les collectivités locales, les opérateurs et réseaux de transport public, qui souhaitent s'engager dans la « mobilité décarbonée ». Il faut dire que la gamme mini et midi bus HCI-KARSAN offre de multiples atouts. Au-delà du confort de conduite, ces mini-véhicules sont beaucoup plus compacts qu'un autobus traditionnel, tout en conservant les mêmes performances. Résultat : ils relèvent haut la main tous les défis d'une **desserte urbaine !** Les manœuvres sont facilitées, y compris dans les centres historiques aux rues étroites ou escarpées, qu'ils affectionnent particulièrement en récupérant l'énergie à la décélération.



# Autonomie !



## Navettes privées

Ces autobus électriques peuvent également servir de **navettes privées**, pour le personnel des moyennes et grandes entreprises, afin d'assurer un transport plus durable, plus sûr et plus confortable dans les zones d'activités, technopoles ou villages d'entreprises. Plusieurs initiatives ont déjà essaimé en France, et font écho à la démarche RSE portée par les grands groupes désireux d'actions quotidiennes congruentes à leur stratégie environnementale. Ainsi, de plus en plus d'entreprises souscrivent à ce mode de transport partagé, afin de sécuriser l'acheminement de leurs collaborateurs sur les derniers kilomètres ou dans des zones industrielles insuffisamment desservies par les Réseaux de Transport Public.



Un design moderne, une facilité de conduite, un confort optimal... Nombre d'acteurs de la mobilité, dans plus d'une centaine de villes en France, Belgique, au Luxembourg et dans les DOM-TOM, ont déjà opté pour cette gamme d'autobus petits formats, pour opérer un verdissement de leur flotte urbaine. ATAK électrique existe aussi en **version autonome** et transporte déjà des collaborateurs dans une technopole en Roumanie et sur un campus universitaire aux États-Unis. ●



**Nicolas DAGAUD,**  
+33 (0)6 34 54 76 68  
n.dagaud@hcgroupe.com  
www.hcgroupe.com

## 3 questions à...

**Nicolas DAGAUD,** Directeur Commercial HCI

### Quels sont les principaux atouts des mini et midi bus HCI-KARSAN pour le transport urbain ?

Les collectivités jouent un rôle majeur dans la lutte contre le réchauffement climatique. Elles portent la responsabilité de la transition énergétique, en déployant des projets structurants autour de l'aménagement, de l'urbanisme et de la mobilité. JEST EV et ATAK EV s'inscrivent pleinement dans cette nouvelle dynamique. Modernes, compacts, propres, ils sont particulièrement adaptés à la circulation en ville, sans transiger sur la performance. La motorisation électrique BMW (135 kW pour JEST EV et 230 kW pour ATAK EV) permet de gravir des pentes jusqu'à 24 %.

Au-delà de la performance moteur, ils sont appréciés pour leur faible coût d'exploitation et de maintenance, comparé au véhicule thermique.

### Les navettes électriques ont de beaux jours devant elles...

Oui, car leur usage est pluriel : desserte urbaine pour les communes, navettes privées pour le transport des salariés... Récemment, la Ville de Clamart a même mis au point un service de Transport à la Demande (TAD). Grâce à une application mobile, il est désormais possible de réserver son déplacement sur un parcours prédéterminé, avec des arrêts identifiés. En temps réel, les usagers reçoivent les alertes et rappels des navettes en circulation, depuis leur mobile. C'est réellement un nouvel usage urbain !



### Outre cette gamme compacte, vous proposez d'autres autobus électriques...

Effectivement, en complément de nos navettes vertueuses, HCI propose des autobus propres, en grande longueur, avec une gamme électrique désormais complète de 6 à 18 m. Le nouvel e-ATA électrique (12 m de long) offre ainsi une autonomie de 450 kilomètres, dans des conditions de conduite réelles. Grâce à une puissance de charge allant jusqu'à 150 kW en connexion filaire, il peut être chargé en 1 à 4 heures, selon le pack de batteries choisi. Une option de recharge rapide haute capacité permet aux conducteurs de se recharger aux arrêts.



e-ATA 12m



# Le nouveau rôle de conseil des assistances à maîtrise d'ouvrage (AMO)

Le développement d'offres de transport et de mobilité intégrée requiert un accompagnement des communautés de communes en matière de transport public de voyageurs et de prise en compte des nouvelles mobilités. Les volets techniques, économiques, financiers et juridiques demandent une approche systémique au regard de l'indépendance des analyses et des évolutions législatives et réglementaires.

Rencontres croisées avec Grégory Teper, directeur du Pôle Mobilités Espelia et Patrice Perrogon, directeur de Tecurbis, et le point de vue technique de Ari Dadoun, directeur de Heurisis.

Dossier réalisé par Claude Gibille - ECM - [ecmobilites@gmail.com](mailto:ecmobilites@gmail.com)

## Espelia, un cheptel d'experts

**Présentation.** Espelia et ses filiales réunissent plus de 120 consultants, experts de la conception et du déploiement opérationnel des politiques publiques en France et à l'international.

« Nous assemblons au plus haut niveau de maîtrise les expertises métiers du conseil (stratégie, organisation, économie, finance, juridique) et les expertises sectorielles de toutes les politiques publiques, explique Grégory Teper, directeur du pôle Mobilités. En matière de mobilités, notre équipe est composée du Pôle Mobilités d'Espelia et de Tecurbis, sa filiale technique spécialisée dans les mobilités ».

Depuis 15 ans, ces équipes travaillent de concert auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) dans le cadre d'études amont (schémas de mobilité, études d'opportunité pour la prise de compétence mobilité par les CC, réflexions prospectives sur les modèles économiques des nouvelles mobilités, études tarifaires et de tarification solidaire) ainsi que sur des études opérationnelles portant principalement sur l'audit technique, contractuel, organisationnel et financier des contrats de mobilité et leur passation aux côtés des maîtres d'ouvrage.



Grégory Teper

« Nous couvrons tous les champs de la mobilité : réseaux urbains-interurbains-ferroviaires, politique de stationnement, PEM, ports, aéroports, conclut Grégory Teper. A ce jour, nos équipes comptent plus de 350 références de missions auprès d'AOM en France et à l'international ».

L'écomobilité, naturellement.

NOUVEAU  
**KENDO**  
GNV Biogaz  
CHNS 13 m - 63 pl.

Siège FCC : 85170 Le Poiré-sur-Vie  
Tél. 02 51 34 10 34  
[www.fccbust.fr](http://www.fccbust.fr)

Notre engagement fait la différence

**FCC** **ISUZU BUS**

graphix.fr - ref 200868 - Biogaz, ISUZU BUS

## Tecurbis, l'expérience du conseil

**Interview.** Tecurbis peut d'ores et déjà se prévaloir d'une belle expérience en matière d'aide aux communautés de commune. Analyse de cette évolution avec Patrice Perrogon, son directeur.

**MOBILITÉS** : Comment avez-vous préparé les communautés de communes à assumer leur compétence mobilité ?

**Patrice Perrogon** : Nous avons assisté courant 2020 et 2021, une vingtaine de Communauté de Communes sur le territoire métropolitain. L'exemple le plus emblématique nous semble être celui de la CCPHB (Communauté de communes du Pays de Honfleur-Beuzeville), en Normandie, à cheval sur les départements de l'Eure et du Calvados.

Sur ce territoire, la ville-centre Honfleur organise un réseau urbain depuis plusieurs années, qui a su trouver son public, mais ne répond pas à tous les enjeux et notamment aux flux vers les communes voisines de l'aire urbaine, aux flux interurbains entre les deux polarités que sont Honfleur et Beuzeville, ou encore à la forte saisonnalité de ce territoire très touristique. La collectivité s'est posée la question de la prise de compétence de manière très transparente et transversale, à travers le prisme des besoins du territoire et de ses évolutions passées et attendues.

Nous avons ainsi mené un diagnostic territorial, comprenant une analyse socio-économique, mais aussi un diagnostic transport et mobilité très concret, en allant sur le terrain, en rencontrant les acteurs socio-économiques, l'office de tourisme, les transporteurs, etc.

En parallèle, tout un travail a été mené sur le plan juridique afin de montrer synthétiquement à la collectivité les avantages, inconvénients et risques de chaque scénario.

L'étude menée, à laquelle a été associée la Région Normandie, a permis de démontrer la pertinence de la prise de compétence mobilité, qui a été votée à l'unanimité par les élus de la CCPHB. La collectivité a désormais son destin en mains pour mener des actions en matière de mobilité, tout en ayant laissé la gestion des lignes interurbaines et scolaires à la Région Normandie.

**MOBILITÉS** : Quel est l'impact de la crise sanitaire sur le métier d'expertise en transport et mobilité auprès des communautés de communes ?

**PP** : La crise sanitaire a conduit à une transformation sensible du métier du conseil au sens large. Nos experts, qui avaient l'habitude d'être au contact des territoires et des clients à travers des déplacements fréquents, ont dû apprendre à composer davantage avec le télétravail et les visio-conférences.

Nous avons fait le choix concernant les communautés de communes, de maintenir autant que possible un conseil de proximité et de nous mettre à la disposition des clients sur place dans le respect des règles sanitaires. Cela n'a pas toujours été évident mais globalement, nous n'avons pas constaté de difficultés lourdes pour assurer la continuité et la qualité des prestations par rapport à d'autres maîtres d'ouvrage. Il convient de noter toutefois, en



Patrice Perrogon

dehors des considérations liées à la crise sanitaire, que les communautés de communes qui se sont engagées dans une réflexion portant sur la prise de compétence mobilité avaient (et ont toujours pour certaines d'entre elles) des besoins spécifiques d'acculturation au secteur et au sujet des mobilités par rapport à des AOM établies de longue date. Il a donc été impératif d'intégrer dans nos prestations des sessions d'information et de formation sur des sujets spécifiques (TAD, covoiturage, autopartage) de manière à apporter aux élus les clés d'une décision éclairée sur leur prise de compétence.

**MOBILITÉS** : Quels sont les nouveaux enjeux de mobilité liés au nouveau positionnement des AOM locales ?

**PP** : En premier lieu, il convient de souligner que l'un des principaux mérites de la LOM a été de porter le sujet des mobilités dans les territoires ruraux, auprès d'élus peu acculturés à cette thématique et ayant pris conscience d'un enjeu jusqu'ici peu visible. A ce stade malgré le manque de recul (les plans de mobilité simplifiés sont en cours de réalisation), nous constatons que le sujet central est celui du modèle économique. En effet la décision de lever ou non le versement mobilité conditionne fortement les ambitions des collectivités et les projets qui pourront être mis en œuvre, sur la base de notre expérience les tendances sont les suivantes : les territoires les plus ruraux sur lesquels une ligne régulière n'a pas de pertinence avérée sont réticents à lever le versement mobilité VM, au contraire de territoires plus denses et structurés autour d'un pôle urbain significatif qui eux ont plutôt tendance à lever le versement mobilité.

Par ailleurs, l'autre sujet important concerne les relations avec les Régions et l'ampleur des dispositifs d'aide ou d'intervention qu'elles proposent aux collectivités. La question d'un éventuel transfert des services régionaux ou scolaires, reste aujourd'hui en suspens dans la plupart des collectivités. Ainsi, même les collectivités les plus volontaristes ont tendance à s'approprier le sujet de la mobilité avant d'envisager de récupérer des lignes ré-

gulières ou scolaires. Dans ces territoires, non acculturés aux problématiques de transport et de mobilité, il reste un travail de dé-mystification à faire auprès des élus notamment sur la distinction entre transport et mobilité. Si les besoins sont avérés, le transport

collectif dans sa forme traditionnelle n'est généralement pas adapté, alors même qu'un panel de solutions de mobilité légères et pertinentes (voiture partagée, vélo en location, mobilités solidaires) sont désormais accessibles à ces territoires.

## Heurisis : Une assistance technique hautement qualifiée

**Spécialité.** Basée à Angers (49), Heurisis développe des composants informatiques d'optimisation et d'aide à la décision destinés au monde du transport routier de voyageurs en s'appuyant sur des techniques modernes d'optimisation (métaheuristiques, programmation par contraintes).

Heurisis travaille en partenariat étroit avec la société Perinfo, éditrice de logiciels dans le transport de voyageurs depuis 1982, pour laquelle elle assure des prestations de recherche et développement. Heurisis et Perinfo sont dirigées par la même personne, à savoir M. Ari Dadoun. Heurisis bénéficie de l'expérience et du savoir-faire acquis au sein de Perinfo. Heurisis intègre des composants et des produits de fournisseurs leaders de leur marché : PostgreSQL pour le système de gestion de base de données et PTV Loxane pour l'outil de cartographie.

Les collaborateurs qui composent Heurisis ont acquis une solide expertise en optimisation, particulièrement dans le domaine du

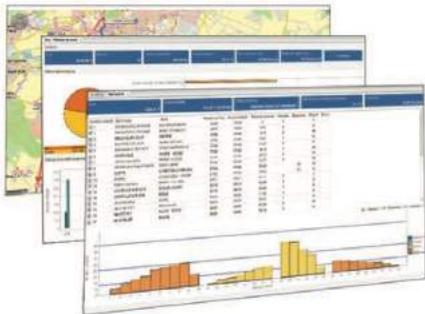


Ari Dadoun

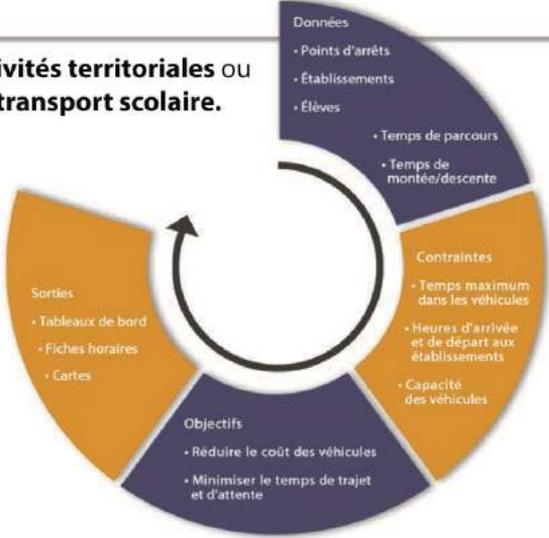


# Optimisez vos circuits scolaires

OptiScolaire est le logiciel destiné aux **collectivités territoriales** ou **entreprises en charge de l'organisation du transport scolaire.**



**Economisez** des véhicules et des kilomètres  
**Respectez** les règles métier  
**Améliorez** la qualité de service



Plus d'informations : [www.optiscolaire.fr](http://www.optiscolaire.fr) - 09 54 30 41 14 - [info@optiscolaire.fr](mailto:info@optiscolaire.fr)

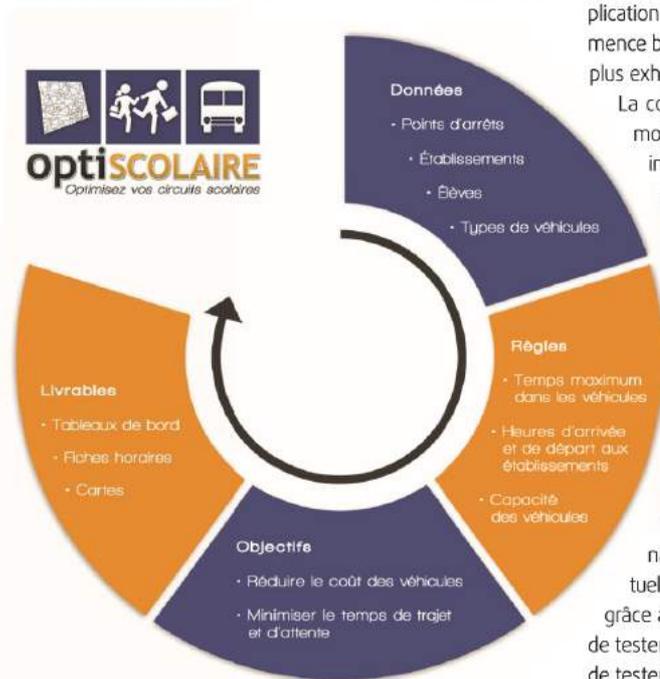


transport de personnes. Ils sont à l'écoute des besoins exprimés par les organisateurs du transport scolaire. Les demandes recueillies sur le terrain sont progressivement intégrées à OptiScolaire pour enrichir l'outil et apporter une vraie valeur ajoutée.

L'équipe d'Heurisis assure des missions d'études et de conseil à partir des logiciels d'optimisation développés au sein de la société. Une ingénierie de projets donne de l'assurance et des outils métier permettent de lever les contraintes.

### Une offre produit en transport scolaire pour les AOM locales

OptiScolaire AMO est une solution d'organisation et d'optimisation du transport scolaire. Il s'adresse principalement aux collectivités chargées de l'organisation du transport scolaire (régions, communautés d'agglomérations, communautés de communes). Lors de cette prestation, les consultants se focalisent sur la création optimisée des circuits spéciaux, ceux principalement destinés au transport scolaire et qui viennent en complément des lignes régulières. Selon Heurisis, OptiScolaire permet des gains financiers importants et une amélioration de la qualité de service en transport, et assure l'essentiel du travail (hormis la fourniture des données



### Cas pratique

Heurisis a mené une étude d'optimisation des circuits scolaires sur trois secteurs gérés par Saumur Agglobus. Le nombre total d'élèves concernés s'élevait à 1 310, chaque secteur comptant un peu plus de 400 élèves. Les objectifs étaient différents selon les cas. Pour l'un, il s'agissait d'améliorer la lisibilité des circuits. Pour un autre, deux scénarios ont été testés, l'un en assurant une seule desserte des établissements le matin, l'autre en maintenant deux dessertes comme dans la situation actuelle.

Du point de vue économique, les résultats obtenus ont généré une réduction de 12-13% des kilomètres parcourus selon les secteurs.

Un facteur clé dans la réussite de cette étude est la collaboration étroite entre Heurisis et Saumur Agglobus pour aboutir à une solution à la fois optimisée et applicable sur le terrain.

et l'analyse des résultats). C'est un indéniable gain de temps et une solution idéale pour des études ponctuelles comme des renouvellements de marché. Les objectifs relatifs à la création des circuits portent à la fois sur des aspects économiques et de qualité de service. Le coût économique d'une solution est calculé en fonction des coûts fixes et des coûts variables des véhicules.

La qualité de service se mesure essentiellement grâce :

- à la différence entre le temps passé par les élèves dans le véhicule et le temps de trajet direct (s'ils étaient conduits par leurs parents) ;

- au temps d'attente avant le début des cours, une fois arrivé à l'établissement. OptiScolaire peut prioriser l'axe économique, l'axe qualité de service ou assurer un équilibre entre les deux.

### Travail en interaction avec la collectivité

La réussite d'une assistance à maîtrise d'ouvrage dépend de l'implication de la collectivité à certaines étapes-clés. Son rôle commence bien sûr à la fourniture des données. Celles-ci doivent le plus exhaustives et fiables possibles.

La collectivité intervient ensuite lors du paramétrage du moteur pour définir le(s) scénario(s) d'optimisation. Enfin, inclure la connaissance terrain des techniciens permet d'amender les circuits avant leur mise en œuvre pratique.

La visio-conférence est usitée lors de cette étape. La prestation que Heurisis propose a pour objectif de faire économiser des ressources. À titre d'exemple, sur un cas concret scolaire comptant 18 400 élèves, 7% d'économie ont été réalisés par rapport à la solution antérieure (en adoptant les mêmes règles métier). Elle permet de garantir la qualité de service.

OptiScolaire respecte scrupuleusement les contraintes qui lui sont imposées, par exemple un maximum de 60 minutes dans le véhicule pour chaque élève.

Il s'agit pour Heurisis de proposer une solution personnalisée, qui intègre à l'optimisation les demandes ponctuelles spécifiques issues de la connaissance locale du terrain, grâce à la phase de travail en interaction. Il est aussi possible de tester différents scénarios. OptiScolaire est souple et permet de tester et évaluer rapidement diverses options. ■

# CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC

## ACCÉLÉREZ VOS PROJETS DE MOBILITÉ !

En réalisant vos acquisitions avec la centrale d'achat des collectivités spécialisée dans la mobilité, vous équipez rapidement votre collectivité dans un cadre juridique sécurisé et à des prix compétitifs.

**Vélos et 2 roues**  
VAE, comptage, suivi de l'activité cyclable etc.

**Digital et systèmes**  
Covoiturage, ticketing, information voyageurs, etc.

**Abris vélos**  
Ouverts ou fermés, individuels, collectifs, etc.

**Prestations intellectuelles**  
Accompagnement des projets de mobilité, audits, etc.

**Véhicules**  
Bus, cars, mini, etc.

**CENTRALE D'ACHAT**  
DU TRANSPORT PUBLIC

CATP  
8, villa de Lourcine  
75014 PARIS  
Tél : 01 53 68 04 21  
contact@catp.fr



# La fabrique des mobilités : des acteurs et des outils d'accompagnement en lien avec la démobilité

L'arrivée de nombreux acteurs sur le secteur de la mobilité (et non plus du transport) bouleverse l'équilibre établi. Face à un écosystème en pleine mutation, les acteurs « fabricants » de la démobilité s'invitent dans le transport routier de personnes pour articuler des actions autour de ressources partagées et de communautés pour développer des connexions favorables à l'innovation collaborative.

Dossier réalisé par Claude Cibille - ECM  
ecmobilites@gmail.com

**L**a démobilité n'est pas un terme pompeux c'est une idée simple qui doit répondre à des préoccupations environnementales et de bien-être au quotidien.

Les crises économique, sanitaire, écologique nous poussent à reconsidérer le rôle des déplacements dans notre quotidien. Le recours au télétravail, le choix des mobilités individuelles (marche, vélo...) accompagnent une vision plus encrée sur les modes de vie. La démobilité, c'est développer des ressources de transport conséquentes et une mobilité de proximité par des modes actifs.

Comment pousser les politiques publiques à mieux organiser la mobilité congestionnée ?

Les enjeux de la mobilité locale ce sont des déplacements dans un rayon de 80 km autour de chez soi. Le sujet important est d'accompagner l'aspiration des personnes, qui aujourd'hui sont confrontées à des mobilités subies. La loi LOM pousse les AOM

à innover et à recourir à des services de mobilité plus agiles, souples voire plus « intelligents » conçus, construits et déployés par des acteurs économiques issus du privé ou du public, de l'Économie Sociale et Solidaire ... Sans omettre les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux qui ont pour vocation à constituer un outil collaboratif mis à la disposition des territoires situés hors métropoles, ruraux ou non.

Ainsi l'existence d'une centrale ou agence de mobilité est l'un des outils du management de la mobilité sur un territoire. Elle permet d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, ainsi que du conseil et des services à la mobilité. La centrale ou agence de mobilité peut également réaliser des animations locales, mettre en réseau les acteurs et opérateurs de services de mobilité du territoire. Elle peut aussi accompagner une collectivité territoriale dans sa politique de mobilité.

### Le cas de Dromolib

**Dromolib est une agence de mobilité créée en 2014 à l'initiative de Stéphane Pignal avec le soutien de la Communauté des Communes du Val de Drôme, Dromolib est une structure de l'Économie Sociale et Solidaire est basée à l'Usine Vivante à Crest.**

Cette agence de mobilité vient en appui des entreprises, associations, collectivités mais aussi du grand public sur les thématiques de mobilité en Drôme rurale. Elle propose à ces structures de les accompagner via des ateliers de sensibilisation-promotion, du conseil (diagnostic mobilité), de la formation ou encore de la mise en œuvre de solutions d'écomobilité (Location vélo, autopartage). Dromolib s'inscrit dans une dynamique territoriale et fédère un réseau de plus de 200 acteurs impliqués dans l'écomobilité. Quatre salariées de l'agence ont su fédérer les acteurs publics et privés de la filière de l'écomobilité en Drôme pour ré-

pondre aux enjeux de déplacements de personnes.

« Nos missions sont d'informer sur les services existants autour de l'écomobilité - les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage en territoire rural, la sécurité à vélo, la marche... - via des événements adaptés (semaine de la mobilité, challenge entreprise) ou des animations à créer sur mesure ; d'accompagner les projets (Plan de Mobilité, volet mobilité des documents d'urbanisme...) et organiser des formations (écoconduite, référents mobilité, sécurité à vélo) »,

précise Morgane Régnier coordinatrice du projet.



Pour réaliser ces objectifs et promouvoir l'écomobilité, DROMOLIB propose quatre types de services :

**1. Promotion, sensibilisation et soutien de la filière écomobilité**

- Action de sensibilisation et articulation des acteurs et projets d'écomobilité
- Promotion et coproduction d'événements
- Intervention colloques et forums

**2. Accompagnement de projets d'écomobilité**

- Études d'opportunité locales
- Diagnostics déplacements
- Accompagnement à l'émergence et la structuration de nouveaux projets

**3. Formations (organisme de formation)**

- Remise en selle vélos, Perfectionnement et sécurité vélo, Maniabilité, Essai VAE
- Prévention des risques routiers, Ecoconduite, Ecomobilité
- Référent Mobilité

**4. Développement et gestions de services**

- Autopartage
- Essai de Vélos.



**Le projet entre les associations Dromolib et Biovallée**

« Biovallée : un écosystème rural précurseur et reproductible : La transition, source d'un développement économique durable et coopératif pour le bien-être et le bien devenir en territoire rural », tel est le présupposé du projet mené en collaboration avec les diverses associations composantes de Dromolib. Il fait partie du programme d'Investissement d'Avenir, action « Démonstrateurs et Territoires d'Innovation de Grande Ambition ».



Cette opération, baptisée « Des services qui facilitent la vie : « une agence locale de mobilité » fait partie de l'action 7 dite « Maillage de la mobilité en Biovallée ».

Le maillage de la mobilité en Biovallée est cohérent et nourrit une relation de dialectique avec l'action 133 « Innovations méthodologique pour identifier et piloter les échanges économiques et de matière ». Cette action « Maillage de la mobilité » entre

également en synergie avec la Fab Unit (Action 12 : la fabrication des bornes pourra être effectuée dans le cadre d'un marché public « Partenariat d'Innovation », avec des retombées en termes de développement local) et avec le Pôle de formation (Action 10 : autour des métiers liés aux nouveaux moyens de mobilité). Les résultats des enquêtes sur les pratiques d'achats et la mobilité des ménages (action 6) seront intégrés dans les différentes études d'opportunité. L'action 6 (enquêtes sur les pratiques d'achat et la mobilité des ménages en Biovallée) devrait être lancée en 2022 (recherche de financements en cours).

Cette opération dite « une agence locale de mobilité » s'inscrit dans l'axe 3 « Mobilité connectée et décarbonée » de la candidature de Territoires d'Innovation-Biovallée qui vise à :

- réduire les flux de mobilités des personnes, marchandises et déchets ;
- tendre vers une mobilité décarbonée :
  - ⊗ Réduire les déplacements en voiture individuelle,
  - ⊗ Réduire les émissions du CO<sub>2</sub> liées au transport,
  - ⊗ Réduire le tonnage de déchets.

Répondre à la problématique de la mobilité est un enjeu majeur des territoires ruraux pour poursuivre leur modèle de développement. Proposer des solutions visant à réduire le coût des déplacements domicile-travail-services est une garantie de pérennisation des compétences et des emplois sur ces territoires.

L'objectif principal de l'agence est de faciliter le report modal pour rendre inutile l'usage de la voiture individuelle, inutile au sens de facultatif, superflu. Il s'agit pour cette opération d'agir sur la demande de mobilité du « Grand Public ». Véritable couteau suisse de la mobilité douce dans la vallée, l'agence permettra à tous les habitants, même dans les lieux reculés, d'être informés, conseillés, accompagnés et d'avoir accès à un bouquet de services principalement autour du vélo. L'agence fera notamment de la sensibilisation, de l'accompagnement, de la promotion de l'opération 7.5 « Nouveaux services de mobilité » en lien avec différents publics, ainsi que des stations de mobilités.

**L'Opération 7.4 : « Des services qui facilitent la vie »**

L'association Dromolib est déjà identifiée comme une actrice du territoire auprès des collectivités et des acteurs privés, entreprises, associations. A travers l'opération 7.4 Dromolib envisage de mettre en place les trois projets suivants :

1. Un réseau de points d'information Mobilité
2. Un atelier de réparation vélo itinérant
3. Une « vélo école » itinérante

Les projets de l'opération 7.4 pourront être déployés sur l'ensemble du territoire couvert par la Communauté de Communes du Val de Drôme, la Communauté de Communes du Crestois et du Pays de Saillans et la Communauté des Communes du Diois en lien avec les opportunités locales.

| Nom du projet<br>Caractéristiques | Un réseau de points d'information Mobilité   |
|-----------------------------------|--|
| Composition                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ D'une agence centrale de Mobilité dont l'objet est la promotion de l'écomobilité auprès du plus grand nombre : entreprises, collectivités, scolaires, grand public.</li> <li>➤ D'antennes ou permanences en différents endroits du territoire dans des lieux identifiés (Mairies, Collectivités, MSAP, MJC...)</li> <li>➤ D'une agence de mobilité itinérante via un bus</li> </ul> <p>Ces points d'information sont un outil de management de la mobilité. Ils permettent d'accompagner les changements d'habitudes de déplacement en offrant aux usagers une information multimodale, du conseil et en réalisant des animations locales. L'agence permet aussi d'animer la filière de l'écomobilité et de mettre en réseau les acteurs et opérateurs de service de mobilité du territoire. Elle peut aussi accompagner les collectivités territoriales dans leur politique de mobilité.</p> |
| Résultats attendus                | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un comité de suivi de l'agence locale de mobilité itinérante sur la durée du projet</li> <li>➤ 3 à 9 antennes locales de mobilité sur la durée du projet</li> <li>➤ 1 diagnostic « mobilité entreprise » par an</li> <li>➤ 1 centre de ressources – veille écomobilité</li> <li>➤ 3 à 6 ateliers / stand d'information par an</li> </ul>  |

| Nom du projet<br>Caractéristiques | Un atelier de réparation vélo itinérant  |
|-----------------------------------|--|
| Composition                       | <p>Favoriser la pratique du vélo en toute sécurité nécessite une flotte de vélo en bon état. L'objectif des ateliers réparation de vélos itinérants est de permettre aux habitants et aux habitantes de Biovallée d'accéder facilement à un atelier de réparation sans avoir à transporter leur vélo jusqu'aux ateliers fixes existants. Ces ateliers permettront de transmettre de nouvelles compétences aux utilisateurs de vélos pour faciliter leurs déplacements en toute sécurité.</p> <p>Le besoin de développer les services vélos dont un atelier réparation vélo ayant été identifié dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur cyclable, il sera constitué un comité de suivi du projet réunissant des habitants et des acteurs locaux qui souhaitent faire partie du projet.</p> <p>Il est envisagé le recrutement d'une personne avec les compétences de mécanicien.ne vélo et de prévoir la possibilité de sous-traiter certaines permanences d'atelier-réparation selon les conventions de partenariat et la localisation des ateliers, dans une démarche d'ajustement et de complémentarité sur chaque territoire.</p> <p>La personne recrutée en coordination avec le comité de suivi et les administrateurs devra préciser les services apportés aux territoires par le bus et définir un mode d'organisation et de fonctionnement du bus (lieux de passage, fréquence et durée des arrêts, intervenants...). Ces éléments seront formalisés dans un plan d'actions et des conventions de partenariats le cas échéant.</p> |
| Résultats attendus                | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'animation d'un comité de suivi impliquant différents parties prenantes.</li> <li>➤ L'acquisition d'un bus aménagé pour des séances d'atelier réparation vélo, disposant d'une banque d'informations</li> <li>➤ Environ 50 vélos réparés par an soit 4 ateliers de réparation par mois</li> <li>➤ 250 personnes accueillies sur la durée du projet</li> </ul>  |

| Nom du projet<br>Caractéristiques | Une « vélo école » itinérante  |
|-----------------------------------|--|
| Composition                       | <p>Permettre à tous d'utiliser le vélo comme moyen de déplacement nécessite des lieux pour apprendre ou réapprendre à faire du vélo.</p> <p>L'opération 7.4 permet de déployer un programme de vélo-école au plus près des habitants, des adultes comme des enfants, avec plusieurs formules en fonction des besoins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ « Apprendre à faire du vélo » : plusieurs séances d'apprentissage en cours particuliers ou en groupe, cours destinés aux adultes et aux enfants débutants ;</li> <li>➤ « Se remettre en selle » : séances permettant aux adultes et aux enfants sachant déjà faire du vélo d'être accompagnés pour gagner en confiance et pouvoir circuler à vélo ;</li> <li>➤ « Se remettre en selle sur un vélo-spécifique » VAE, vélo-cargo, tricycle, rouler avec un vélo équipé d'un siège enfant : séances destinées aux adultes qui savent faire du vélo et voudraient acquérir les bons réflexes pour se déplacer avec des vélos spécifiques.</li> </ul> <p>Afin de permettre à l'ensemble des habitants et habitantes intéressés par ce type de cours, Dromolib souhaite les proposer sur l'ensemble du territoire Biovallée. Pour cela en 2021 une étude de faisabilité et d'opportunité sera réalisée afin de mettre en place un bus aménagé qui permettra de rendre la vélo-école de Dromolib itinérante (transport du matériel nécessaire à la réalisation des cours). Cette étude permettra d'échanger avec les acteurs locaux intéressés par le projet (associations, intercommunalités, habitants et habitantes, entreprises...). La mise en service de ce bus est envisagée pour l'année 2022.</p> <p>L'entretien de la flotte de vélos de la « vélo-école » sera assuré via les ateliers de réparation. Il est aussi envisagé de prévoir des prestations de services pour assurer la continuité de l'activité.</p> |
| Résultats attendus                | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 20 séances de vélo-école / an</li> <li>➤ Entre 29 et 145 personnes accueillies</li> </ul>   |

### Les partenaires du projet

- Les collectivités locales (relais mobilité et service déchetterie) ;
- Les Associations de promotion du vélo en Drôme : Montélovelo (Montélimar) REVV (Valence), VDV (Crest) ; Collectif Vélo Diois (Die),
- Les ateliers de réparation de la Drôme ;
- Les ateliers d'autoréparation vélo du réseau l'Heureux cyclage (Au tour du Cycle à Crest, la Ferme à Cycles à Saillans, Le collectif Vélo à Die ;
- L'Heureux cyclage – réseau des Ateliers vélo
- La CCI DROME ;
- Les Entreprises ;
- L'État.
- Le département de la Drôme,
- La région Auvergne Rhône-Alpes.

Morgane Régnier résume ainsi la démarche portée par la structure : « L'équipe de Dromolib a à cœur de développer des valeurs d'entreprise au service de l'écomobilité pour tous - accessible par le plus grand nombre à commencer par les publics fragiles.

*Dans le contexte de crise environnementale que nous vivons, l'écomobilité est une démarche qui regroupe la conception, la mise en place et la gestion de modes de déplacements écologiques et alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture. La mobilité durable est fluide, souple, visible. Elle privilégie la mutualisation et la sécurité des personnes et des matériels.*



Morgane Régnier

*Nos interlocuteurs principaux sont les collectivités, les entreprises, les scolaires, les associations et les collectifs. En tant que projet innovant de l'Économie Sociale et Solidaire, DROMOLIB est soutenue par l'Europe (FEDER), la CCI Drôme, la Région Auvergne Rhône-Alpes, la communauté des communes du Diois, la communauté des communes du Val de Drôme, La communauté de commune du Royans Vercors, La fondation MACIF, Initiactive. Dromolib est adhérent de l'association Biovallée, Mobilité 07-26, la FUB, le réseau pour la transition énergétique (CLER), le réseau TERR (régional) Cap rural, GRAINE... »*

UNE GESTION OPTIMISÉE  
DE VOS  
TAD | TPMR AVEC UN  
LOGICIEL FIABLE ET  
ROBUSTE, UNE ÉQUIPE À  
VOTRE ÉCOUTE ET  
RÉACTIVE, C'EST POSSIBLE  
AVEC VIACITIS !

**EN 2019 :**



Viacitis a permis le transport de près d'1,2 Millions de voyageurs



avec 800 000 courses optimisées !



Soit près de 30 Autorités Organisatrices de Mobilités accompagnées

Contact et informations : [Viacitis.com](http://Viacitis.com)

**viacitis**

## Le service à la demande dans l'ère de la mobilité choisie

**Interview.** Tous les territoires ont à gagner en faveur de la démobilité.

Il faut favoriser le rééquilibrage territorial en s'appuyant sur des ressources locales. La démobilité ne prône pas la suppression des véhicules elle invite à s'interroger sur les usages, les codes culturels liés à la mobilité et aux moyens de transport. En cela les services à la demande de transport public de personnes peuvent répondre à des besoins jusque-là non ou mal pris en compte ou à substituer à un service régulier. Éléments de réflexion et d'analyse des pratiques par Patrick Lassus, directeur de Nocratès (Viacitis).

La société Nocratès est un éditeur de logiciels 100% français, spécialisé dans le Transport à la Demande. Dès sa création en 1999, la société Nocratès s'engage auprès du Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP) en proposant une solution de Transport à la Demande adaptée (TAD/TPMR). Objectif : Permettre aux plus fragiles de gagner en autonomie et d'avoir accès à une vie sociale, comme tout un chacun.

Dix années plus tard, forte du succès de son logiciel, la société Nocratès étend son activité au Transport à la Demande tout public. En 2010 Viacitis est créée : une solution unique accessible en ligne, répondant aux besoins et aux exigences des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM), des centrales de mobilité et des exploitants de transport. Objectif : Favoriser le développement du Transport à la Demande pour tous les publics (TP, Privé, Scolaire et PMR) dans une dynamique d'optimisation et répondre à ses enjeux sociaux, économiques, territoriaux et environnementaux. D'un statut de précurseur, la société Nocratès est devenue aujourd'hui leader sur son marché. Elle est reconnue « société innovante » par Bpifrance.

**MOBILITÉS :** Comment les services à la demande de transport public de personnes peuvent-ils répondre aux attentes des EPCI, établissements publics de coopération intercommunale ?

**Patrick Lassus :** Ils permettent d'élargir les plages horaires durant lesquelles les voyageurs ont accès à du transport public. Ainsi, la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées a lancé le TAD de nuit. L'agglomération de Pau a ainsi décidé de permettre à ses concitoyens de disposer d'un moyen de transport souple durant les premières heures de la soirée afin de faciliter les sorties.

Ainsi, dans Viacitis, il a été possible de concevoir cette nouvelle offre de service tout en mutualisant les moyens déjà disponibles sur les autres lignes.

Pour permettre au voyageur de disposer d'un transport à la demande de dernière minute, la communauté d'agglomération de Blois (réseau Azalys) a lancé le TAD de dernière minute. Ainsi, l'agglomération de Blois souhaite permettre à ses voyageurs de



disposer d'un transport public encore plus souple que le transport à la demande classique. Ainsi il sera possible, à partir de septembre, à un voyageur de réserver son transport à la demande à la dernière minute. Grâce à son moteur d'optimisation, Viacitis est en capacité d'analyser les engagements de transports déjà pris, les positions des véhicules en temps réel et ainsi de déterminer si la demande de dernière minute du voyageur est réalisable.

Dans un autre registre, pour permettre à toutes les catégories de voyageurs de

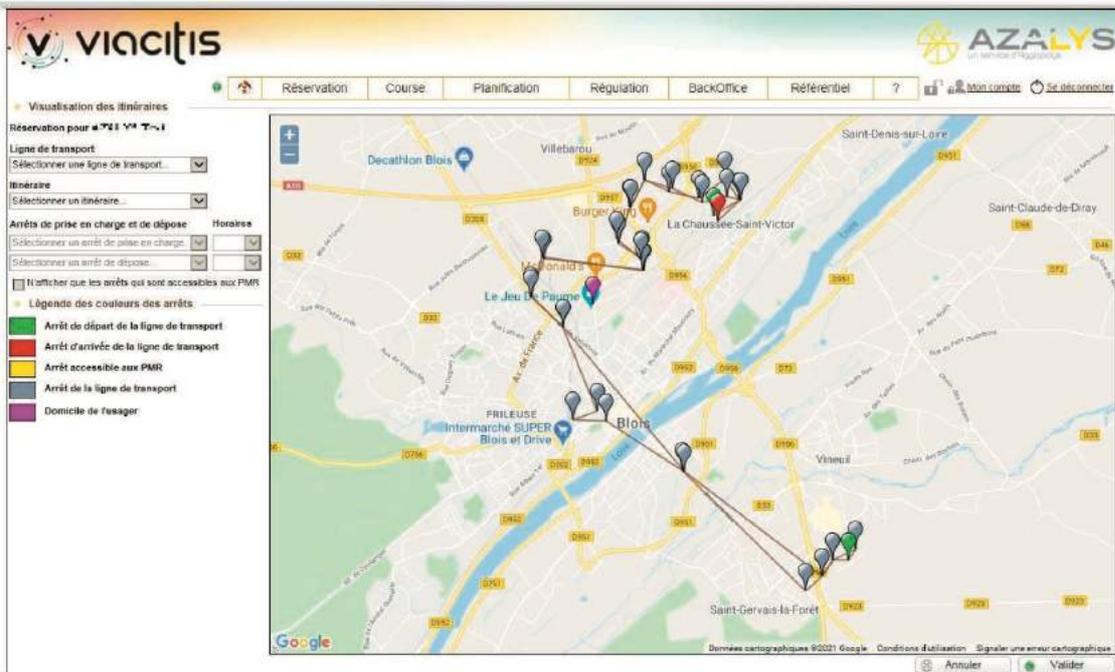
disposer d'une offre de transport correspondant à ses besoins, la communauté d'agglomération-Cœur Essonne Agglomération a voulu, avec son TAD, de mettre en évidence un besoin pour les collégiens et donc d'adapter le TAD.

Peu après la mise en place de la première offre de services de Transport à la Demande de Cœur d'Essonne Agglomération, les acteurs se sont rapidement aperçus que certains collégiens étaient intéressés par l'offre de TAD nouvellement déployée. Afin de satisfaire cette demande, l'offre de service a été adaptée, tant sur les arrêts que sur les horaires, afin d'accroître la pertinence de l'offre pour cette catégorie de la population.

Durant la crise sanitaire de la Covid-19, nombre de collectivités locales ont cherché à mettre en place des solutions de transport adaptées aux professionnels de santé pour leur permettre de se rendre sur leurs lieux d'exercice dans les meilleures conditions. Nos clients, grâce à Viacitis, ont été en mesure de concevoir des offres de services adaptées aux besoins des professionnels de santé, et ce du jour au lendemain.

**MOBILITÉS :** Quelle est la vision de Nocratès sur l'évolution de la digitalisation des transports ?

**PL :** Le média prédominant sera le téléphone. La technologie permettra également à ceux qui ne sont pas dotés d'outils numériques de bénéficier de ces offres, notamment grâce à la réservation à bord des véhicules, ou auprès d'agents dédiés à certains arrêts. Pour la consultation de l'offre des transports, on utilise le MaaS au sens de l'intermodalité. Ainsi, dans Viacitis, il est possible, au-delà du TAD, de modéliser les offres du réseau régulier (Tram, Bus, Métro). On peut aussi gérer son compte et



ses courses, c'est-à-dire gérer ses coordonnées & ses moyens de paiements ; consulter son comptes (historique des courses, factures...) ; réserver des courses jusqu'à la dernière minute et modifier des courses. Afin de rassurer le voyageur, celui-ci reçoit des confirmations de ses réservations (SMS, e-mail, notifications push), tandis qu'une relation proche de ce même Voyageur (parent par exemple) reçoit un message de confirmation de la bonne exécution de son transport. Il peut aussi visualiser le véhicule à l'approche. Enfin, le voyageur reçoit une alerte (SMS, notification push) lorsque le véhicule est en approche ou bien lorsqu'il est en retard. En matière de paiement, il se fait de plus en plus sans contact, par SMS, RFID, ou carte de crédit... Sur le réseau Idelis de Pau par exemple. Il peut aussi passer par l'intermédiaire des opérateurs de téléphonie ou les institutions financières (abonnement, au volume ou à l'acte). On peut aussi imaginer des cumuls hebdomadaires/mensuels/annuels pour se rapprocher de l'offre d'abonnement la plus avantageuse. Dans cette logique, il est possible d'utiliser un système de pré-paiements (ou de post-paiement) par virements bancaires ou cartes de crédit, à l'acte par cartes de crédit ou SMS. Quant au titre de transport, il sera constitué de E-tickets (QR Code, documents électroniques,

SMS). Enfin, en matière d'organisation, les conducteurs reçoivent leurs emplois du temps et leurs missions en temps réel et en dématérialisé, et peuvent enregistrer ou modifier des demandes de transports.

**MOBILITÉS** : En quoi la solution Viacitis est-elle un marqueur de liberté, facteur d'attractivité des territoires ?

**PL** : En termes de liberté, l'AOM trouve avec Viacitis la possibilité de gérer son offre de transport dynamiquement, d'accéder à tout moment à l'activité en temps réel sur son réseau de transport, et de simuler les impacts des évolutions envisagées sur son offre de transport. Au voyageur, il permet de s'inscrire/réserver jusqu'à la dernière minute, et ce 24/7, 365 jours par an. Il peut être rassuré de la réalité du transport par la vision de l'approche de son véhicule et prépayer (en ligne ou avec des tickets) ou post-payer ses transports. A travers la place de marché, les transporteurs ou particuliers peuvent se déclarer disponible et potentiellement être sollicité par le gestionnaire des offres de transports (à venir), ce qui est un avantage pour le transporteur sous-traitant ou occasionnelle. Enfin, en matière d'attractivité des territoires, notre système permet une adaptabilité immédiate et permanente de l'offre pour permettre au territoire de s'adapter aux demandes. Il permet aussi d'avoir des offres saisonniers/événementiels. Viacitis offre aussi la possibilité, par Zonale ou LV, de disposer d'offre sur mesure ou de masse, de prolonger les réseaux existants et réputés, de desservir/s'appuyer sur les lieux/événements connus/réputés/recherchés pour promouvoir l'usage du TP. Et cela avec l'avantage de ne nécessiter aucun investissement préalable au déclenchement de l'offre (facilité de déploiement d'offre de transports). ■



# La famille "Mobi

**MOBILITÉS**  
magazine  
**LE MENSUEL**

**MOBILITÉS**  
magazine  
**Thématique**



# lités" s'agrandit

ES  
ne  
que

**MOBILITÉS**  
magazine  
**AUTOCARS**

**MICRO**  
**MOBILITÉS**  
magazine



**MOBILITÉS**  
magazine

[mobilitésmagazine.com](http://mobilitésmagazine.com)



# Le changement de paradigme du statut d'opérateurs de transport à celui de mobilité

La progression inexorable de la mobilité, par le truchement de l'accélération de nos vitesses de déplacement (se déplacer toujours plus vite ou toujours plus) conduit à vouloir gagner du temps et à satisfaire nos besoins. Considérant que le développement de la mobilité va de pair avec l'idée de progrès, les Communautés de Communes, en tant que nouvelles AOM locales, demandent aux opérateurs de transport de servir une offre plurielle, dans le dimensionnement de l'offre de mobilité.

Dans ce cadre, comment l'opérateur de transport doit-il se préparer à organiser une ingénierie de projets, orientée autour des services de mobilité solidaire, partagée, d'expérimentations de services réguliers ou encore de TAD connecté en rabattement sur des lignes péri-urbaines ou interurbaines ?

Dossier réalisé par Claude Cibille - ECM  
ecmobilites@gmail.com

Les mutations à l'œuvre dans les services interurbains n'en sont qu'à leurs prémices. Il est aujourd'hui bien difficile d'annoncer quels opérateurs économiques en sortiront gagnants. Risquons-nous, néanmoins, à poser deux certitudes. Premièrement, les frontières entre services de transport et services de mobilité risquent de trier les acteurs concernés. L'avis de marché, en l'occurrence un lot unique, qui allie un service de transport scolaire et un service relatif aux mobilités ou aux usages partagés, est clairement à envisager. La Loi LOM regroupe dans le code des transports toutes les catégories de service, en un terme : la compétence mobilité.

Deuxièmement, le jeu reste ouvert. Tous les opérateurs ne sont

pas des nouveaux entrants et /ou des plateformes numériques, des associations issues de l'économie sociale et solidaire. Les profils des nouveaux prétendants seront d'une grande diversité avec des modèles économiques ad hoc au marché d'une économie de plus en plus solidaire. Les politiques et/ou variantes proposées par les opérateurs dans les mémoires techniques devront être à la hauteur des attentes et des besoins des AOM locales. Quid en amont de l'analyse des plans de mobilité simplifié et des projets des territoires, par les opérateurs ? L'investissement dans de nouvelles compétences, l'instauration de méthodes et la dotation des moyens seront les pierres angulaires, au service de la construction des services de mobilité.

### Le transport à la demande version Dupasquier Autocars

Le groupe DMA Dupasquier Autocars s'est lancé dans la mise en œuvre d'un transport à la demande et dans l'expérimentation de lignes régulières pour le compte de la Communauté de communes de Mad & Moselle (CCM&M), AOM locale. Un retour d'expérience commenté par son Directeur Général Jonathan Margouët.

**MOBILITÉS** : Comment a été mis en place le TAD ?

**Jonathan Margouët** : La CCM&M a déployé un service de transport à la demande sur une partie de son territoire depuis 2013. Elle est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités depuis 2019 suite à la prise de compétence transport. Après plusieurs années de fonctionnement du TAD et la réalisation d'enquête auprès de ses usagers, la CCM&M a fait le choix de réorganiser ce service et de l'étendre à l'ensemble de son territoire. La CCM&M est également engagée depuis de nombreuses années dans la protection de l'environnement et le développement durable, notamment avec l'obtention du label « Territoire à énergie positive pour la croissance verte ».

En 2020, elle initie un appel d'offre portant sur un Service de transport à la demande avec un impact limité sur l'environnement.

**MOBILITÉS** : Comment fonctionne le service ?

**JM** : Sur réservation préalable, le service TEDI'BUS fonctionne selon des circuits et des horaires prédéfinis. Il permet de rejoindre depuis le lieu d'habitation un bourg offrant des services tels que commerces, service de santé, services publics, loisirs, culture ou de se rendre à la gare la plus proche. Le service de réservation est opéré par la CCM&M. Le conducteur n'a pas d'itinéraire fixe et suit pour chaque service le trajet le plus court indiqué sur la feuille de route.

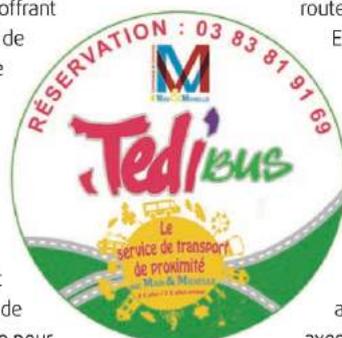
Pour chaque desserte, l'ensemble des communes desservies représentées par un point sur la carte, ont accès au service. La centrale de réservation calcule l'heure de prise en charge pour

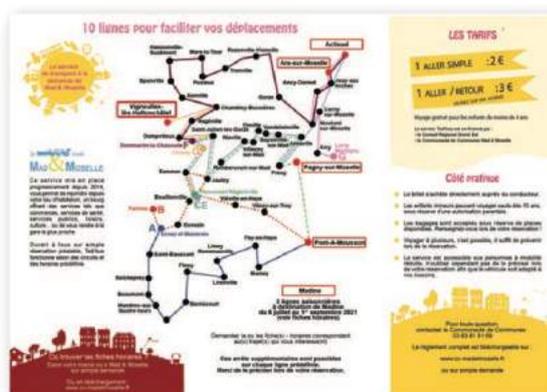


une arrivée à l'heure fixée. Si plusieurs personnes de plusieurs communes réservent le service, la centrale de réservation calcule le trajet le plus court pour chercher chaque personne à son domicile, et détermine les heures de prise en charge. Elle communique ces heures de prise en charge aux usagers, par téléphone, et à l'opérateur par l'intermédiaire de la feuille de route.

En interne, une procédure et un processus ont été mis en place pour piloter la régulation.

La prise en charge des usagers se fait de façon privilégiée au domicile de l'utilisateur. Avec l'accord de l'utilisateur lors de la réservation, la prise en charge peut être décalée sur un point d'accès facile dans la commune de résidence de ce dernier, en privilégiant notamment les arrêts de car préexistants et les autres endroits abrités situés sur les principaux axes de passage.





**MOBILITÉS** : Comment sont déclenchés les services ?

**JM** : La CCM&M notifie par mail, à l'exploitation chargée de l'exécution du service TEDI'BUS, chaque service à réaliser, au plus tard à 16h la veille du déplacement, par le biais d'une feuille de route qui précise les conditions d'exécution des prestations. Un service fonctionne si au moins une réservation a été effectuée auprès de la centrale de réservation.

trajets domicile-travail, en lien avec certaines gares TER du territoire. Cette action s'inscrit dans le cadre d'une politique plus globale d'amélioration des mobilités en lien avec la lutte contre le changement climatique.

Le service fonctionne du lundi au vendredi (hors jours fériés). Les horaires de chacune des lignes sont maintenus durant les vacances scolaires.

**MOBILITÉS** : Quelles sont les caractéristiques environnementales des véhicules utilisés ?

**JM** : Dans le cadre de sa politique environnementale, la CCM&M a été particulièrement attentive à l'utilisation de véhicules réduisant les émissions de CO2. DMA Dupasquier Autocars déploient des véhicules électriques de moins de 9 places : type Nissan Evalia ou Renault Zoe. Ces véhicules renforcent la flotte de véhicules du groupe DMA qui comptabilise aujourd'hui plus de 100 véhicules à zéro émission.



**MOBILITÉS** : Quand est-il de l'expérimentation d'une ligne de transport régulière ?

**JM** : Dans le cadre du plan de développement des mobilités, la CCM&M expérimente pendant un an, deux lignes de bus entre Thiaucourt et la zone Actisud avec une correspondance à Arnville depuis du 1<sup>er</sup> septembre 2021. Cette expérimentation, de septembre 2021 à août 2022, a pour objectif de proposer une alternative à l'usage de la voiture individuelle dans le cadre, notamment des

**MOBILITÉS** : Comment pilotez-vous les relations externes et internes des services du transport conventionné au vu de l'évolution de la mobilité ?

**JM** : Le groupe DMA Dupasquier Autocars s'inscrit dans un partenariat de proximité public-privé. Notre connaissance des territoires et la prise en compte de l'expérience client, nous permet d'accompagner les collectivités dans la définition d'offres de mobilité. Nos équipes opérationnelles (régulation, exploitation, marketing, relations clients, cellule d'appel d'offres...) sont à même de gérer l'exploitation en temps réel, d'animer la politique commerciale d'un réseau afin de développer la fréquentation, de promouvoir et valoriser nos politiques d'entreprise. Le recrutement de nouvelles compétences et l'apport novateur de méthodes de travail favorisent l'amélioration de la performance collective. L'évolution de la mobilité nous a engagé, depuis de nombreuses années, à diversifié nos activités pour maintenir les emplois du groupe et relever les challenges de demain.

# MOBILITÉS

magazine



*Mobilités Magazine :*  
le support le plus lu,  
et le moins cher, pour  
vos appels d'offres !

**Demandez nos tarifs**

[mobilitesmagazine@gmail.com](mailto:mobilitesmagazine@gmail.com)

## Le groupe Linevia : 3 piliers pour naviguer à travers la mobilité

Linevia, entreprise familiale indépendante, qui fait partie du Réseau Herviaux Mobilités, assure chaque année le transport de dizaines de milliers de voyageurs de l'Ouest de la France. Tourisme, lignes régulières, transports scolaires, autobus...

Linevia a toujours eu pour objectif la satisfaction de ses clients. Elle intervient ainsi pour le compte de collectivités et d'entreprises locales, et a su nouer, parallèlement, des partenariats avec d'autres sociétés de transport.

Dans le même temps, entreprise engagée dans son époque, Linevia témoigne au quotidien d'une attention toute particulière portée à l'environnement, au service et à la sécurité des hommes et des femmes qui font sa véritable richesse.

### Linevia en chiffre

- 📍 215 collaborateurs (trices) ;
- 📍 200 véhicules dont 85% d'autocars et 15% de bus ;
- 📍 5 centres d'exploitation ;
- 📍 Une localisation territoriale sur les départements limitrophes 35, 56, 44
- 📍 Une activité répartie en :
  - 50% de transport scolaire
  - 35% de lignes régulières (urbain / péri-urbain / interurbain)
  - 15% occasionnel / tourisme

#### Focus sur les services transport des collectivités locales :

- Transport de l'Oust à Brocéliande Communauté
- Ligne Gobus entre Guer, St Malo de Beignon et Beignon
- Transport à Ploërmel Communauté
- Transport dans la Communauté de Communes de Loire Sillon
- Transport sur Vitré Communauté



**MOBILITÉS** : Comment le groupe Linevia s'est-il engagé dans une démarche d'évolution des services de transport et ou de mobilité notamment auprès des communautés de communes ?

**François Herviaux** : Les projets de mobilité sont déterminants pour les communautés de communes. A titre d'exemple un transport en commun en Février 2020 a vu le jour par la création d'une navette Gobus pouvant transporter 63 personnes. Les communes de Guer, Beignon et Saint Malon de Beignon bénéficient sur le territoire d'un déplacement sans le besoin d'une voiture individuelle. Ce projet a été expérimenté pour 8 mois.

On peut localiser en temps réel la progression du véhicule via l'appli Zenbus. Les dessertes tardives permettent de revenir de Rennes le samedi soir car elles sont en correspondance avec la ligne régionale ! En synthèse c'est Linévia qui exploite le réseau de Guer, tout comme le petit réseau voisin RIV de Ploërmel (2 lignes).

**MOBILITÉS** : Comment agissez-vous pour être un acteur de la mobilité ?

**FH** : Nos centres d'exploitation répartis sur les départements sus-cités sont gérés par des agents d'exploitation eux-mêmes supervisés par un directeur de site.

Ces agents d'exploitation sous au cœur des territoires, ils encadrent les conducteurs-trices dans une logique de management de

# LISEZ

# MOBILITÉS

magazine

## le magazine de toutes les mobilités



11 numéros/an



11 numéros/an



6 numéros/an



4 numéros/an

### Chaque mois une analyse pertinente de l'actualité du transport public

Mobilités Magazine, titre de la presse professionnelle dédié au transport public, a su en quelques années s'imposer comme la référence dans son domaine.

Conçu par des journalistes chevronnés, tous spécialistes du secteur, il aborde chaque mois sans détours les principaux thèmes qui font désormais évoluer l'organisation et les différents métiers de la mobilité.



Mobilités Magazine est une marque de TG Press. 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison - [mobilitesmagazine@gmail.com](mailto:mobilitesmagazine@gmail.com)



proximité. Ils sont les garants de la gestion des risques, des aléas et du parc roulant.

Il est important pour notre entreprise familiale de garder la mobilité proche du terrain d'autant plus qu'elle représente un territoire large avec des problématiques différentes qui nécessitent une connaissance fine des bassins de vie.

Depuis 3 ans, nous avons mis en place un TAD en ligne virtuelle pour les communautés de communes de OBC et Ploërmel. En marge de ces solutions actives, nous sommes convaincus que les politiques publiques menées sur les territoires doivent intégrer la mobilité en la considérant comme un élément structurant et moteur de toutes les activités.

Linevia et Brocéliande Bike entreprise spécialisée dans la location de Vélos à Assistance Électrique ont créé la société Kanopé Mobilités.

Ainsi, dans cette optique, Kanopé Mobilités permet d'avoir une approche globale des transports en tenant compte des spécificités de chaque territoire.

**kanopé**  
MOBILITÉS

**MOBILITÉS** : La responsabilité sociétale encourage à réfléchir pour prendre des décisions durables d'ordre environnemental et social. Quelles sont les actions entreprises dans votre groupe ?

**FH** : Dans un contexte en pleine mutation, l'entreprise Linevia, présente sur le Morbihan, L'Ille et Vilaine et la Loire Atlantique,



œuvre au quotidien avec ses partenaires pour soutenir l'emploi et la qualité de vie sur son lieu d'implantation, mais aussi préserver l'environnement. En novembre 2020, afin de mesurer les retombées économiques, sociales et environnementales de son activité sur le territoire, Linevia a missionné, pour la 3<sup>ème</sup> fois, l'entreprise BIOM Attitude afin d'effectuer un diagnostic de son engagement en faveur de son territoire.

Avec ce fournisseur, la performance sociétale de notre activité est de 56% de redistribution au profit de l'emploi, des services publics et de l'environnement. Chez Linevia, le recrutement de personnes en situation d'handicap n'est pas une posture.

Depuis 2016 quatre nouveaux collaborateurs ont été intégrés dans l'entreprise en qualité de conducteurs par l'accompagnement de l'Agefiph (Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées). Dans le cadre d'un handicap de l'appareil



locomoteur et afin de sécuriser leur parcours, ils ont bénéficié d'une PECF. Cette Prestation d'Évaluation des Capacités Fonctionnelles de l'Agefiph, permet d'évaluer précisément les conséquences du handicap sur la formation et l'emploi de conducteur de voyageurs en visant l'autonomie sur le poste de travail. Il est à noter que Linevia a gagné le prix national activateur de progrès 2019 décerné par Agefiph en présence de Louis Gallois, sous le patronage de Sophie Cluzel, Secrétaire d'Etat aux personnes handicapées. En tant qu'acteur majeur de la Mobilité Transport, Linevia entend adopter un comportement responsable et citoyen vis-à-vis de son environnement.

### Voici les actions déployées :

- ➔ Respect des obligations réglementaires et légales
- ➔ La lutte contre le changement climatique,
  - Label Co2 -réduction de notre consommation d'énergie fossile
  - Réduction de nos consommations d'énergies
- ➔ La gestion de la ressource en eau,
  - Recyclage de l'eau de la machine de lavage
- ➔ L'économie circulaire, les déchets et la prévention des risques technologiques,
  - BIOM
  - Gestion des déchets
  - ICPE, ATEX
- ➔ La lutte contre les pollutions,
  - Véhicules Euro6
  - Véhicule Gaz BIOGNV
  - Maîtrise des rejets des eaux de pluie
- ➔ La biodiversité et la protection des espaces naturels, agricoles et sylvicoles.
  - Partenariat avec ECOTree.

Depuis janvier 2016, Linévia s'engage dans une démarche volontaire qui vise à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique.

### **MOBILITÉS** : Quel est le processus de pilotage et de gouvernance du groupe ?

**FH** : Notre organisation est composée d'une direction générale à trois, Christophe en charge du Pôle investissement, Julien du Pôle maintenance et gestion du parc roulant et moi François du Pôle Social/RH. Un travail d'équipe croisé à une prise de décision collégiale constituent la force de notre système de management d'entreprise.

Un directeur administratif et financier ainsi que 2 directeurs de site complètent la direction générale. Un CODIR ou comité de direction se réunit régulièrement afin d'échanger et de réfléchir pour partager les informations stratégiques et mesurer l'état d'avancement des projets.

Linevia, entreprise du Réseau Herviaux Mobilités, s'appuie sur ses différents sites : Guer (56) Malestroit (56) Rennes (35) Savenay (44) Linevia s'appuie par ailleurs sur un actionariat fort, via le réseau CF2 qui regroupe les entreprises : Mauger (72) Les cars bleus (53) Funedda (53) Voyages Aiglo...

Ces dernières années nous avons procédé à une croissance externe c'est un outil efficace d'accélération de toute stratégie de développement. Cette croissance externe a permis de mener au rapprochement de sociétés : rachat d'entreprises, prise de participation.



### **MOBILITÉS** : Quelle est la vision du groupe sur l'avenir de la profession au vu de l'application de la loi LOM ?

**FH** : Le principal enjeu est celui d'accompagner les territoires sur la transition énergétique en maîtrisant les coûts. Il faut aussi lutter contre l'autosolisme par une mobilité alternative. Les collectivités, notamment la Région, ont leur rôle à jouer pour piloter les changements de représentation sur les nouvelles solutions de mobilité et lutter contre l'exode rural. Les opérateurs économiques de mobilité, en l'occurrence les transporteurs, peuvent apporter leurs savoir-faire en préconisant des offres de mobilité à l'échelle des bassins de vie. ■



# DIRECTION >

## Urbino 18 CNG

