

# Guide pratique de la mobilité périurbaine

---

## 12 projets de collectivités

pour se déplacer autrement dans les territoires périurbains



# EDITO

La séquence médiatique autour des Zones à Faibles Emissions doit nous servir de leçons. La large campagne de désinformation, le manque de soutien public, la baisse des aides aux ménages ont eu raison d'un dispositif qui était pourtant largement perfectible.

Car oui, l'outil ZFE est venu questionner la mobilité du quotidien, à juste titre. Cet échec doit nous amener à nous interroger plus globalement sur l'aménagement du territoire. Réduire la pollution en zone urbaine est une nécessité : de santé publique, de justice sociale, mais aussi réglementaire pour atteindre les objectifs fixés par la nouvelle directive européenne de la qualité de l'air en 2030.

Pour cela, les collectivités développent les réseaux de bus, tramway, du transport à la demande, des pistes cyclables, accompagnent les ménages et les professionnels etc. Mais alors que les pôles urbains concentrent aujourd'hui la majeure partie des emplois, des soins, des loisirs etc., se pose la question de l'accès à ces pôles pour celles et ceux qui vivent en dehors.

Cet enjeu des trajets interurbains est véritablement politique, puisque ces trajets dépassent les périmètres des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM). Nous devons alors travailler en bonne intelligence, entre échelons



**Cécile CENATIEMPO**  
Présidente de l'Alliance  
Conseillère métropolitaine en charge de la qualité  
de l'air à Grenoble Alpes Métropole

territoriaux, comme partenaires, pour garantir un maillage du territoire qui rende effectif le droit à la mobilité pour toutes et tous. Et nous devons porter ensemble cette demande d'une mobilité plus accessible, plus juste, plus collective, pour tous les habitant-es, peu importe leur lieu d'habitation.

C'est le sens des actions que porte l'Alliance des collectivités pour l'air : c'est ensemble que nous avançons, en nous nourrissant des expériences et des réussites de nos pairs, pour développer à notre tour des projets ambitieux qui faciliteront les déplacements quotidiens des habitant-es. Pour cela, nous devons réunir nos forces, et entraîner avec nous tous les acteur -rices qui œuvrent dans le même sens.

Alors que les élections municipales se préparent, le droit à la mobilité et à la santé doit être un moteur principal des propositions des candidat -es, cette période charnière sera une opportunité pour repenser nos territoires et proposer une accessibilité effective à l'emploi, aux soins, aux loisirs, aux études à tous les habitants de nos bassins de vie.



eDaniel Ramirez on Unsplash

# INTRODUCTION

## Hors des pôles urbains, une dépendance à la voiture subie : un carrefour des enjeux mobilité, climat, justice sociale et santé

Alors que les centres urbains concentrent la majeure partie des emplois, ils ne peuvent accueillir physiquement l'ensemble de la population de l'aire urbaine, conduisant à un allongement important des distances domicile-travail ces trente dernières années.

Cet étalement urbain n'ayant pas été accompagné par une mutation du réseau ferroviaire, les distances se font essentiellement en voiture. Si d'un côté, la liberté de mouvement induite par la voiture a permis un éloignement des emplois, des commerces, des services publics, elle est en même temps devenue indispensable, creusant et renforçant de grandes inégalités. En effet, la moitié des français-es déclarent vouloir se passer de leur voiture, mais estiment que ce n'est « pas du tout possible » : cette proportion atteint 60% en zone périurbaine et 67% en zone rurale.<sup>1</sup>

Cette impossibilité de se passer d'un véhicule individuel entraîne 15 millions d'habitant-es dans une véritable précarité mobilité<sup>2</sup> : soit parce que la part de dépenses liées à la voiture au sein de leur budget est trop élevée, ce qui contraint à limiter les déplacements, ou bien parce que les ménages n'ont pas de véhicule personnel, et pas d'alternatives à proximité.

Le baromètre des mobilités met également en avant une

<sup>1</sup> | Ipsos, les déplacements des français, 2022

<sup>2</sup> | Baromètre des mobilités du quotidien, Wemoov, 2024

perception négative des transports en commun par celles et ceux qui ne les utilisent pas : manque de fiabilité et de confort, insécurité, très marquée chez les catégories socio-professionnelles les plus défavorisées.

Une détérioration des services publics, la hausse des énergies fossiles, du coût de la vie quotidienne, les contraintes nécessitées par la transition écologique ont créé un véritable sentiment d'abandon d'une partie de la population, et un rejet des politiques de transition écologique. Ces espaces péri-urbains, ruraux, sont à mobiliser au sens propre du terme, dans un souci de justice sociale, pour répondre à la nécessaire transition écologique.

Alors que la mobilité des centres urbains s'est grandement diversifiée ces dernières années, avec de lourds investissements publics dans les transports collectifs et actifs, permettant de réduire fortement l'usage – et la dépendance à la voiture, il est temps que cette révolution des mobilités atteigne de nouveaux pans du territoire.

Pour cela, l'Alliance a souhaité proposer un livret, non exhaustif, qui met en avant divers projets de mobilité qui permettent aux habitant-es de rejoindre les pôles urbains, de se déplacer entre villes moyennes, et ce sans voiture individuelle.

Les problématiques et les besoins sont très différents d'un territoire à l'autre, c'est pourquoi différents modes de transports, complémentaires, doivent être proposés selon les cas et les flux d'habitant-es à accueillir.

**80%**  
**des déplacements**  
**quotidiens sont**  
**effectués seuls**  
**en voiture pour se**  
**rendre au travail**

(ADEME)

# SOMMAIRE

## 12 fiches projets

Encourager, changer, accompagner

### #1 Mailler le territoire avec un réseau de bus et de cars performants

6-11

- **Mettre en oeuvre un car express** | Créon et Bordeaux métropole
- **Renforcer l'accès aux pôles d'emplois grâce une station bus tram depuis l'autoroute** | Eurométropole de Strasbourg et Région Grand Est
- **Intégrer les cars express dans une stratégie multimodale ambitieuse** | Madrid
- **Proposer une offre mobilité complète** | Valence Romans Mobilités
- **Réinventer la mobilité quotidienne des travailleurs frontaliers** | Forbach et Luxembourg

### #2 Intégrer la voiture au système de transport collectif

12-15

- **Faciliter le covoiturage et proposer une voie dédiée en cas d'embouteillages** | Grenoble Alpes Métropole
- **Développer le covoiturage du quotidien** | Rouen Normandie Métropole
- **Déployer une offre de covoiturage à l'échelle interterritoriale** | Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach

### #3 Trouver des solutions adaptées pour certains publics

16-20

- **Renforcer l'accessibilité avec le transport à la demande en Alsace centrale** | PETR Sélestat Alsace Centrale
- **Redonner une mobilité ponctuelle aux personnes précaires isolées** | Secours catholique et Croix Rouge
- **Briser l'isolement des personnes sans moyen de déplacement avec un transport solidaire** | Secours catholique et Mobilité Solidaire Rurale
- **Favoriser l'autopartage en zone rurale** | Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche



eRobert Visual Diary Berlin on Unsplash

# #1

# MAILLER LE TERRITOIRE AVEC UN RÉSEAU DE BUS ET CARS PERFORMANTS

Proposer une offre de transport de qualité et compétitive, hors des centres urbains, capable de challenger l'usage de la voiture individuelle est un enjeu de taille auquel il faut répondre de manière urgente. La Loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) qui a été votée en décembre 2023 articule différents modes de transports pour un maillage plus fin au delà des échelles métropolitaines, pour viser des territoires moins denses.

En complément des lignes ferroviaires, ces différents modes : lignes de cars express, lignes de covoiturage et lignes express vélo assureraient ainsi un maillage sur des temps courts, avec des coûts d'investissements moins élevés.

Le développement des cars express notamment, apporte une **réponse économique, flexible et rapide** à un territoire privé de lignes ferroviaires, et connaissant des flux de déplacements importants.

## Qu'est ce qu'un service de car express ?

Le rapport Duvovray<sup>1</sup> propose les clés suivantes pour un modèle "express" réussi : la fréquence de la cadence - notamment en heure de pointe ; la fiabilité des horaires ; la rapidité : nombre d'arrêt limité, sur des axes structurants, avec des voies dédiées ou des priorités ; une offre lisible et un service usager renforcé : confort, autres services.

## Les bénéfices pour le territoire

- Utilisation des infrastructures routières existantes donc déploiement rapide pour une première étape
- Flexibilité et ajustement du trajet et des arrêts selon les premières expérimentations

1 | François Duvovray, Rapport sur le développement des lignes de cars express en Île-de-France, 2023

## Les bénéfices pour les habitants

Service beaucoup plus économique que la voiture : rapport de 1 à 7 voire 15 selon la tarification proposée. Sur des trajets journaliers de 2x 30km : économie de 200 euros par mois.

## Les points de vigilances pour un projet réussi

- Un service cadencé à moindre coût pour des flux de 1500 à 4000 personnes / jour. Au-dessus de 4000 personnes transportées par jour, le train est jugé plus efficace.<sup>2</sup>
- Garantir au maximum un temps de parcours similaire à la voiture, plus compétitif en cas de voies dédiées bien agencées avec un gain jusqu'à 40 min / jour
- Importance de la connexion avec les autres modes de transports : parking relais attenants, arrêts connectés aux infrastructures des grandes villes (tramway, métro)
- Equilibrer les tarifs abonnements / usage occasionnel car la part d'usage occasionnel peut être élevée

2 | Performances environnementales et économiques par passager.kilomètre, coût du service en haute de pointe et nombre de service par heure correspondant, réalisé par l'ATEC en 2019, consulté dans le livre blanc d'Ecov "Des transports express pour tous dans la France qui conduit".



# Mettre en oeuvre un car express : exemple de la ligne entre Créon et Bordeaux

## Bordeaux métropole

## Contexte

La liaison express entre Créon et Bordeaux illustre la capacité à mettre en place rapidement une offre de car express. Neuf mois seulement ont été nécessaires entre la conception du projet et son lancement !

Cette réactivité s'explique par une coordination fluide entre les parties prenantes : Bordeaux Métropole, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde, le gestionnaire de voirie et l'opérateur de transport.

C'est un très bel exemple de coopération territoriale réussie.

## Description

Le car express est apparu comme la solution de transport la plus rapide pour améliorer les connexions entre Bordeaux Métropole et les territoires limitrophes.

## Moyens déployés

La ligne de car express relie la commune de Créon (avec 2 arrêts) à Bordeaux (4 arrêts), en desservant 6 autres communes sur un trajet d'environ 30 kilomètres.

Elle propose une fréquence de passage soutenue : un car toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses, soit un total de 29 allers-retours par jour de 6h à 22h.

Le temps de trajet est comparable à celui d'un trajet en voiture (50min), malgré les arrêts intermédiaires. Il pourrait être encore optimisé à moyen terme grâce à l'aménagement de voies réservées sur les axes les plus fréquentés. Le trajet ne coûte que 2,30 € et 43€ l'abonnement mensuel.

La ligne bénéficie déjà de couloirs de bus en site propre dans Bordeaux ainsi que du dispositif de priorité aux feux mis en place par Bordeaux Métropole.

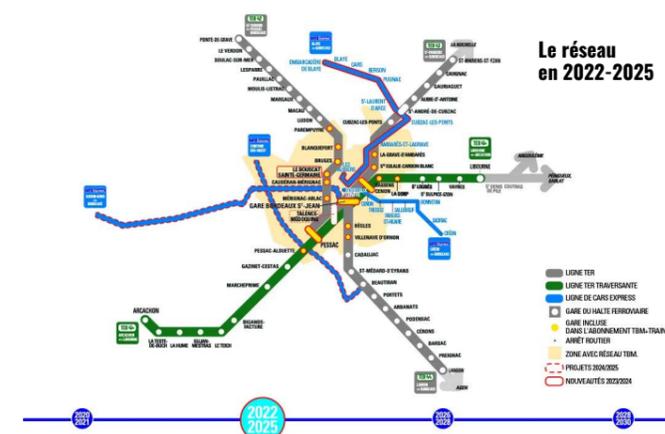
Mise en place en 2019, la ligne 407 Créon-Bordeaux connaît un véritable succès, avec une fréquentation d'environ 900 voyageurs/jour.

## Bilan

Face au succès de cette première expérimentation, plusieurs autres lignes sont en projet : une deuxième ligne a vu le jour entre Bordeaux et Blaye en janvier 2024. Quatre autres lignes sont en projet : ceinture ouest, Bordeaux-Bassin d'Arcachon Nord, Bordeaux-Médoc et Bordeaux-Belin Beliet.

## Partenaires

- Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités
- Bordeaux Métropole
- Région Nouvelle-Aquitaine
- Département de la Gironde



# Renforcer l'accès aux pôles d'emplois grâce une station bus tram depuis l'autoroute

## Eurométropole de Strasbourg & Région Grand Est

### Contexte

Pour accompagner sa révolution des mobilités, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé, en décembre 2022, le Réseau Express Métropolitain Européen (REME) afin de faciliter l'accessibilité de la métropole en transports collectifs, notamment via le train.

S'intègre dans cette stratégie le chantier du Transport en Site Propre (TSPO) entre Wasselonne et Strasbourg avec la création de voies réservées aux autocars, et la station intermodale Paul Eluard.

### Description

La station intermodale Paul Eluard a été inaugurée en novembre 2024. Les passagers de 4 lignes de cars express venant de l'ouest de l'agglomération peuvent dorénavant, sur un quai aménagé depuis l'autoroute, accéder au réseau de tram.

Cette nouvelle station permet de rejoindre directement le réseau de tram avec un accès direct à des pôles d'emplois majeurs dont l'hôpital de Hautepierre. Une vraie révolution pour nombre d'habitantes du bassin d'emploi souhaitant rejoindre Strasbourg sans passer par le centre ville. Le trajet Ittenheim - Hôpital ne dure plus que 20 minutes, soit la moitié du temps du trajet initial.

Une nouvelle offre de mobilité alternative à la voiture individuelle qui donne la priorité aux transports collectifs, à l'intermodalité et aux cars express.

### Moyens déployés

La station, aménagée pour un coût de 32 millions d'euros répartis entre plusieurs financeurs, est complètement isolée de la circulation, pour la sécurité des voyageurs.

A chaque quai, de 50 mètres de long, on rejoint un escalier et un ascenseur. La station est également accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les plages horaires de desserte des cars s'étendent de 5h30 à 21h30, avec le passage de l'un des cars toutes les 2min30 aux heures de pointe.

L'artiste Vincent Broquaire a réalisé, dans le cadre du 1% artistique, une fresque en trompe-l'oeil sur la station.

### Partenaires

L'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est sont les principaux financeurs pour la station multimodale, mais le projet de TSPO est également financé par la Collectivité Européenne d'Alsace et l'Etat, et la Banque des Territoires vient de confirmer un prêt pour le projet.



© Jérôme Dorkel - Eurométropole de Strasbourg

# Intégrer les cars express dans une stratégie multimodale ambitieuse

## Madrid

### Contexte

La région madrilène connaît une dynamique démographique forte avec près de 6,5 millions d'habitantes répartis sur 180 communes.

La majorité des nouveaux habitantes s'installent en dehors du centre-ville de Madrid. Il devient donc nécessaire de

développer et/ou renforcer des liaisons efficaces entre les zones résidentielles et les pôles d'activité.

Pour y répondre, l'agglomération a structuré son aire urbaine en 3 zones : Madrid intra-muros, la métropole, et la région élargie.

### Description

Le système de transport madrilène est particulièrement efficace car il s'appuie sur un réseau de cars express flexible et performant. Ce sont plus de 350 lignes, assurant 180 millions de voyages annuels. Les cars express ont été développés pour desservir le métro et le tramway, un véritable système de rabattement qui cumulent plus de 620 millions de voyages par an.

### Moyens déployés

Les voies réservées aux cars express sont situées au centre des chaussées. Elles sont unidirectionnelles : une seule voie sert alternativement à l'heure de pointe du matin et inversement le soir. Cette organisation permet de gagner de l'espace, d'optimiser les coûts et de garantir des temps de trajet compétitifs.

À chaque terminus, pour favoriser l'intermodalité, des parkings relais ont été créés et les stations ont été conçues comme des hubs d'interconnexion facilitant le passage entre bus, métro et tramway.

Les tarifs fonctionnent par zone avec un prix mensuel de 55€ en zone centre et 100€ sur l'ensemble de l'aire urbaine.

Les billets à l'unité coûtent entre 1,5 € et 2 € selon la destination : 1,5 € jusqu'à cinq stations, puis ajout de dix centimes par station jusqu'à deux euros maximum.

### Bilan

Madrid représente aujourd'hui le modèle le plus abouti en Europe en matière de réseau de cars express. Elle inspire de nombreuses collectivités et propose un modèle précurseur en matière de réseau de transport.

- 350 lignes
- 180 millions de voyages annuels via les cars express
- plus de 620 millions de voyages par an (bus, métro et tramway cumulés)



© Horacio Madrid en Unsplash

# Proposer une offre mobilité complète

## Valence Romans Mobilités

### Contexte

Créé en 2010, le Syndicat Mixte Valence Romans Mobilités est l'entité publique qui pilote les mobilités sur le territoire de Valence Romans Agglo et de la Communauté de Communes Rhône-Crussol.

Le périmètre de Valence Romans Mobilités regroupe 255 000 habitant-es

résidant dans 67 communes urbaines, périurbaines et rurales.

En septembre 2024, une nouvelle offre plus performante a été déployée sur l'ensemble du territoire.

Désormais, les 173 000 habitants peuvent être desservis par une ligne régulière à moins de 300 mètres de chez eux (+ 6% par rapport à 2023)..

### Description

Valence Romans Mobilités accorde une attention particulière à la mobilité dans les zones périurbaines et rurales. Ce sont désormais 18 lignes interurbaines qui permettent de desservir 2 grands pôles urbains Valence et Romans-sur-Isère.

Pour mieux connecter les communes entre elles, Valence Romans Mobilités a renforcé des trajets existants, étendu des lignes mais aussi développé de nouvelles lignes et enfin amélioré les temps de trajet.

L'offre pour les communes périurbaines a ainsi augmenté de 15% par rapport à 2023.

### Moyens déployés

Valence Romans Mobilités renforce son offre globale dans les zones périurbaines et rurales en proposant :

- une restructuration du réseau et l'extension des services : 11,4 millions de voyages en 2023
- le développement des lignes périurbaines et le renfort des dessertes scolaires
- la refonte et la modernisation du transport à la demande
- la complémentarité avec le covoiturage et les lignes régionales

L'abonnement est à 10€ par mois en tarif réduit (jeunes, salariés, seniors, RSA...) et 20€ pour le tout public. Le ticket à l'unité est 1,40€. Une offre très attractive pour les habitant-es du territoire.

Dès 2026, un futur bus à haut niveau de service (BHNS) sera mis en oeuvre pour renforcer l'ossature du réseau.

### Objectifs

Valence Romans Mobilités a souhaité à travers sa nouvelle offre :

- améliorer le cadencement
- proposer une amplitude plus large
- réduire les temps de trajets
- participer à la cohésion sociale et territoriale
- s'appuyer sur toutes les solutions complémentaires

**CITÉA TOUR 2025**  
spécial rentrée

**VALENCE ROMANS MOBILITÉS VIENT À VOTRE RENCONTRE**

Anticipez la rentrée dès maintenant:  
nos équipes se déplacent dans votre commune !

**INFORMEZ-VOUS !**  
Tous savoir sur vos trajets : collèges, travail, gare... nos conseillers vous guident.

**CRÉEZ VOTRE CARTE DE TRANSPORT**  
Montrez-nous d'une pièce d'identité et d'une photo : on s'occupe du reste.

**RECHARGEZ VOTRE CARTE**  
Abonnement mensuel ou annuel, paiement comptant ou par prélèvement automatique (n'oubliez pas votre RIB).

Valence Romans mobilité

# Réinventer la mobilité quotidienne

## des travailleurs frontaliers

### Ville de Forbach & Région Grand Est

### Contexte

Chaque jour, près de 1 000 véhicules circulent entre la ville de Forbach et le Luxembourg. Ces frontaliers rejoignent le Luxembourg pour y travailler malgré les bouchons importants tous les jours.

L'offre ferroviaire existe mais relie la gare de Forbach à la gare de Luxembourg

en 2h avec un changement à Metz. De nombreux travaux sont actuellement en cours pour rénover la ligne et le trajet requiert parfois un nouveau changement à Bettembourg.

Pour apporter une nouvelle solution, cette expérimentation vise à démontrer

la pertinence d'un transport collectif fiable, accessible et adapté aux besoins des usagers du territoire.

### Moyens déployés

Depuis janvier 2025, la Région Grand Est expérimente une ligne de car express reliant Forbach au Luxembourg, avec deux allers-retours par jour du lundi au vendredi. Cette liaison directe, d'environ 100 kilomètres, offre une solution de mobilité pratique et confortable aux habitant-es qui se rendent chaque jour au Luxembourg pour travailler.

Le car express constitue une réelle alternative à la voiture individuelle et au train en termes de temps de trajet, de coût et de confort. Il faut compter entre 1h30 et 1h50 selon les bouchons pour rejoindre les 2 pôles. L'expérimentation va durer 2 ans mais peine encore à se faire connaître, l'offre étant encore très récente. Elle constitue néanmoins une alternative aux frontaliers de ce secteur qui ne bénéficient pas d'autres alternatives efficaces à ce jour.

L'abonnement mensuel coûte 238 € pour 4000km/mois et le ticket unitaire est à 21 € (tarif réduit 10,50€).

### Objectifs

Les objectifs de l'expérimentation sont multiples :

- diminuer du trafic quotidien sur cet axe transfrontalier
- baisser les émissions
- améliorer l'attractivité des transports collectifs



### Partenaires

- Ville de Forbach
- Région Grand Est

# #2 INTÉGRER LA VOITURE AU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

Garantir à chaque habitant un moyen de se déplacer passe par le développement des infrastructures de transport : lignes ferroviaires, aménagement de voies de bus et cars express, etc. Mais, cette solution demande des investissements conséquents et nécessite donc une certaine rentabilité, en acheminant des flux de passagers importants.

Pour autant, il est nécessaire de proposer également des solutions à celles et ceux qui réalisent des trajets en voiture moins empruntés, et des alternatives à cette mobilité individuelle très coûteuse pour celles et ceux qui ne peuvent, pour plusieurs raisons, se passer d'un véhicule.

80% des déplacements quotidiens en voiture pour se rendre au travail sont effectués seuls (Ademe). Sachant que le budget annuel moyen pour une voiture particulière est de 4000 euros, partager un trajet quotidien avec une autre personne a un bénéfice financier non négligeable, pour le conducteur comme pour le passager, et permet de réduire les flux de véhicules.

Sur des liaisons concernant un peu moins d'actifs et des distances intermédiaires (10 à 30 kilomètres typiquement), organiser des services de covoiturage et faciliter leur circulation font partie des options pertinentes pour un territoire. Le plan national du covoiturage du quotidien présenté fin 2022 doit permettre d'atteindre l'objectif de triplement du nombre de trajets quotidiens réalisés en covoiturage d'ici 2027.

Pour développer ce mode de transport qui permet une complémentarité aux réseaux de transports collectifs (trains, car, bus) sur des axes peu fréquentés, les collectivités peuvent agir sur le développement

de services : faciliter le développement de lignes de covoiturage, créer des plateformes de mise en relation, aménager des infrastructures : aires de covoiturage, voies réservées, sans oublier le développement d'une animation et la promotion du dispositif au niveau du territoire.

## Les bénéfices pour le territoire

- Diminution de la congestion du réseau routier
- Réduction des coûts liés aux infrastructures routières

## Les bénéfices pour les habitants

- Economie d'argent : un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 € chaque année
- Liberté de déplacement et solidarité : le covoiturage crée une offre de mobilité partagée là où il n'y a pas de transport en commun. Il est aussi solidaire en permettant l'accès à un transport pour ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire

## Les points de vigilances pour un projet réussi

Les services de covoiturage offrent un service efficace économiquement pour des besoins représentant entre 50 et 1 500 personnes par jour.



© crysyt on freepik

# Faciliter le covoiturage et proposer une voie dédiée en cas d'embouteillages Grenoble Alpes Métropole

## Contexte

Grenoble Alpes Métropole a souhaité favoriser le covoiturage en proposant une mise en relation des habitant·es et en réservant une voie de l'A48 au covoiturage.

M'Covoit-Lignes+ est un nouveau service du Syndicat mixte des mobilités de l'agglomération grenobloise (SMMAG) et la société Ecov dans le

Grésivaudan et le Voironnais pour faciliter le covoiturage et réduire les bouchons aux entrées et sorties de l'agglomération.

## Moyens déployés

M'Covoit-Lignes+ fonctionne sur le modèle des transports en commun : sans réservation, avec des lignes régulières et des arrêts physiques.

À l'Est le service propose 9 arrêts dans la vallée du Grésivaudan et 4 sur le territoire métropolitain. À l'Ouest, 3 arrêts dans le pays voironnais et 2 dans la Métropole.

Pour effectuer un trajet, le passager se rend à l'un de ces arrêts puis demande un covoiturage via l'application M'covoit' Lignes+. Le trajet est gratuit pour le passager et le conducteur est indemnisé :

- 50 centimes d'euros par passager en heure de pointe (6h30 – 8h30 et 16h30 – 18h30), dans la limite de deux trajets par jour.
- 2 euros par passager entre 6 h et 21 h du lundi au vendredi.

En parallèle, une voie est réservée au covoiturage sur l'A48 lorsque des embouteillages se forment.

La collectivité a également déployé le dispositif M'covoit' Pouce pour faciliter les trajets improvisés dans les zones rurales et montagneuses. Le système s'appuie sur des points de rencontre aménagés, dotés de panneaux lumineux pour signaler la présence des passagers. Un espace de stationnement est également dédié permettant aux conducteurs de s'arrêter en toute sécurité.

## Bilan

- Un départ garanti durant les heures de pointe : au-delà de 15 min d'attente, le passager se voit proposer une solution alternative prise en charge, (le plus souvent un taxi)
- Indemnisation du conducteur jusqu'à 2€ par trajet
- 8km de voie réservée au covoiturage sur l'A48
- 19 lignes de covoiturage proposées entre le Voironnais, le Vercors, le Grésivaudan et la métropole grenobloise
- Près de 100 000 trajets ont été réalisés en 2024 soit une augmentation de 11% par rapport à 2023
- Le trajet moyen d'un covoiturage s'établit à 20 km

## Objectifs

Ce dispositif vise à répondre à plusieurs défis :

- réduire les bouchons et les émissions de polluants issues du trafic routier
- réduire l'autosolisme



# Développer le covoiturage du quotidien avec 2 offres complémentaires

## Rouen Normandie Métropole

### Contexte

Rouen Normandie Métropole a souhaité faire de la voiture un mode de déplacement collectif à part entière (des liaisons ne pouvant être assurées par d'autres modes) et plus vertueux (augmentation du taux de remplissage).

Pour cela, la collectivité est passée d'une logique d'expérimentation à une logique de massification/généralisation.

Elle a lancé 2 formes de covoiturage complémentaire afin de toucher différents publics complémentaires.

### Moyens déployés

La Métropole subventionne le covoiturage pour les conducteurs et en le rendant gratuit pour les passagers, et ce à l'échelle du bassin de mobilité rouennaise, pour des trajets qui dépassent le strict cadre de son ressort territorial.

**La collectivité a lancé deux formes de covoiturage considérées comme complémentaires, en ciblant les déplacements domicile-travail ou domicile-études :**

- **Covoiturage planifié (Klaxit) :** l'expérimentation est lancée en 2020 dans 6 zones d'emplois ciblées puis, en septembre 2021, le dispositif est étendu à l'ensemble du territoire métropolitain
- **2 lignes de covoiturage** fonctionnant en heures de pointe ont également été mises en place en partenariat avec Ecov. La première ligne Covoit'ici entre Rouen et Val-de-Reuil (Seine-Eure agglo) est ouverte en mars 2022. Une deuxième ligne entre Rouen et Barentin (Communauté de communes Caux-Austreberthe) a ouvert en septembre 2022

### Bilan

La Métropole de Rouen s'est illustrée en 2022 comme la « métropole la plus covoiturée de France » (hors Ile-de-France).

En l'espace d'une seule année, le nombre de trajets a été multiplié par dix : le service est passé de 6 205

personnes inscrites au mois de décembre 2021 (dont 2 873 covoitureurs actifs) à 35 579 (dont 25 095 covoitureurs actifs) au 31 décembre 2022. Le nombre mensuel de trajets a augmenté, passant de 8 309 trajets au mois de décembre 2021, à 109 000 en janvier 2023.

50% des trajets covoiturés pris en charge dépassent les limites administratives de la métropole et s'effectuent à l'échelle du bassin de mobilité.

### Budget

2.8 millions d'euros en 2023

### Partenaires

- Klaxit (a fusionné avec BlablaCar Daily en 2023)
- ECOV
- Etat (DGITM, RPC)



# Déployer une offre de covoiturage à l'échelle interterritoriale

## Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach

### Contexte

Dans le cadre de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), la Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach, sous l'impulsion du PÉTR Rhin Vignoble Grand Ballon, a initié une démarche de covoiturage du quotidien en octobre 2023.

La collectivité a lancé cette expérimentation sur un large périmètre avec 6 autres intercommunalités afin de toucher une large population.

Une initiative innovante alors que 78 % des actifs se rendent au travail en voiture dans le département du Haut-Rhin.

### Description

Face aux enjeux de mobilité quotidienne dans un territoire périurbain/rural, la Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach, en partenariat avec six autres territoires, a lancé une expérimentation de covoiturage sur un large périmètre dans le Haut-Rhin.

La mise en place de cette coopération interterritoriale permet de toucher de nombreux habitant-es et d'offrir un service plus intéressant et efficaces. Grâce à sa tarification unique sur tout le territoire, le dispositif propose une solution concrète, accessible et solidaire.

### Moyens déployés

Le projet repose sur l'application BlablaCar Daily, utilisée pour faciliter la mise en relation entre conducteurs et passagers sur les trajets domicile-travail :

- Inscription et planification : chaque utilisateur saisit ses adresses et disponibilités hebdomadaires
- Mise en relation intelligente : l'application propose automatiquement des points de rendez-vous adaptés aux trajets partagés
- Tarification incitative : grâce au soutien de la collectivité, le conducteur reçoit entre 2 et 3 € par trajet et par passager. Les 10 premiers trajets des passagers sont gratuits, puis limités à 0,50 € maximum.

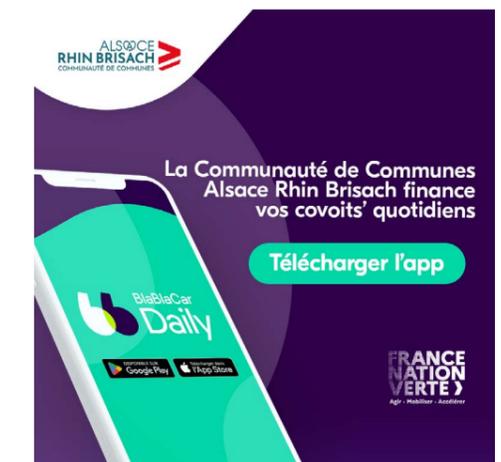
### Objectifs

Ce dispositif vise à répondre à plusieurs défis :

- limiter l'usage de la voiture individuelle
- proposer une solution de transport
- générer des économies financières et énergétiques
- limiter la pollution de l'air
- désengorger le trafic routier sur le territoire

### Partenaires

Outre Alsace Rhin Brisach, six autres intercommunalités participent au dispositif : Centre Haut-Rhin ; Pays de Rouffach Vignobles et Châteaux ; Mulhouse Alsace Agglomération ; Saint-Louis Agglomération ; Région de Guebwiller ; Colmar Agglomération



# #3

# TROUVER DES SOLUTIONS ADAPTÉES POUR CERTAINS PUBLICS

Face à l'impossibilité de développer des modes de transports collectifs fréquents : zone peu dense avec peu de demandes, horaires décalés, personnes à mobilité réduite, public scolaire ... de nombreuses collectivités et/ou acteurs de la solidarité proposent des solutions ponctuelles.

Si ces dernières ne permettent pas de résoudre le problème systémique de l'accès aux mobilités grâce à des investissements structurants, ces solutions particulières répondent à des publics ayant des besoins spécifiques afin de ne pas en faire les grands oubliés du droit à la mobilité.

L'usage exclusif de la voiture individuelle est notamment une problématique inquiétante dans les territoires ruraux : en France, seul 19% des habitant-es des territoires ruraux indiquent pouvoir choisir leur mode de transport<sup>1</sup>.

Cette dépendance à la voiture, pour des personnes qui n'ont pas le budget pour l'achat, l'entretien ou les déplacements, sans alternatives accessibles et efficaces, conduit au renoncement à se déplacer, la précarisation, l'isolement. Le manque d'investissement dans les services à la mobilité rurale affecte la vie quotidienne et pose une question de justice territoriale et sociale : quid de l'accès aux soins, à l'emploi, à l'alimentation, aux loisirs ?

Face à ces défis, les collectivités et les acteurs de la solidarité développent des projets qui permettent aux habitant-es de retrouver une mobilité lorsqu'ils ont des besoins ponctuels. Nombre de ces services s'inscrivent également dans une action de lutte contre l'isolement et la précarité.

1 | AMRF, "Les territoires ruraux s'engagent pour la mobilité durable"

## Les bénéfices pour le territoire

- Proposer des solutions dans des territoires peu denses afin d'être au service de tous les habitant-es, même lorsqu'ils rencontrent des difficultés spécifiques pour se déplacer
- Développer une politique de solidarité vers les plus précaires, les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées

## Les bénéfices pour les habitants

- Retrouver une mobilité dans une situation particulière, pour des besoins ponctuels : courses, rendez-vous médicaux et accès aux soins, entretien d'embauche, panne de véhicule personnel ...
- Proposer une mobilité à moindre coût par rapport au coût d'achat et d'entretien ou de location longue durée d'un véhicule
- Créer du lien social grâce aux plateformes d'échanges de services (covoiturage ou autopartage) ou grâce à la rencontre de conducteurs bénévoles



# Renforcer l'accessibilité avec le transport à la demande en Alsace centrale

## PETR Sélestat Alsace Centrale

### Contexte

Le PETR Sélestat Alsace Centrale est devenu Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) au 1er janvier 2025.

C'est le 5ème PETR de France à prendre la compétence mobilité, et le 1er à déployer concomitamment un réseau de transport aussi important tant

géographiquement qu'au niveau de l'offre.

Son territoire s'étend sur 566km<sup>2</sup> ; 52 communes, dont une ville centre de près de 20 000 habitants, des pôles urbains secondaires et des plus petits villages, notamment dans les vallées.

La volonté des élus en matière de transport public a conduit à organiser une offre de transport variée avec une ambition claire : proposer une solution de mobilité pour l'ensemble des 52 communes.

### Description

Le réseau ELSA, exploité par la société Autocars Schmitt dans le cadre d'une Délégation de Service Public de sept ans, propose : 4 lignes régulières, centrées autour de Sélestat, la possibilité d'utiliser les 3 lignes interurbaines régionales, et un nouveau système de transport à la demande (TAD). L'ensemble de l'offre est accessible avec la même gamme tarifaire, avec un billet unitaire à 1,50€, des titres multi-voyages, des abonnements, et une tarification solidaire.

Le transport à la demande est organisé en 4 zones, correspondant aux 4 communautés de communes. Il fonctionne du lundi au samedi :

- De 6h à 19h, le TAD permet de rejoindre, depuis un arrêt donné, les lignes régulières en correspondance.
- De 5h à 6h et de 19h à 21h, le TAD permet de se déplacer d'un arrêt à un autre à l'intérieur de sa zone

### Moyens déployés

Le TAD est opéré par 5 véhicules, fonctionnant au HVO, biocarburant créé à partir d'huiles usagées, traitées aux Pays-Bas et acheminées par voie fluviale jusqu'à Ottmarsheim (Haut-Rhin). Il permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 85% par rapport au diesel.

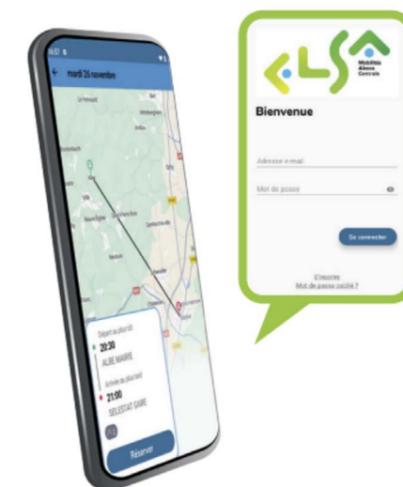
En 2026, ces véhicules seront remplacés par des véhicules électriques.

Un service complémentaire de transport pour personnes à mobilité réduite (TPMR) est assuré par les mêmes véhicules, et permet aux détenteurs de la CMI invalidité de se déplacer de porte à porte. Après 6 mois de fonctionnement, le service de TAD enregistre environ 55 voyages par jour, avec une progression constante.

### Bénéfices

La plage horaire très large permet de répondre à la fois aux besoins de certains salariés aux horaires décalés (centre hospitalier, sites industriels...), mais également aux usagers du TER, la gare de Sélestat (plus de 8 000 voyageurs par jour) étant au centre du réseau ELSA. Il est ouvert à tous sans restriction de lieu, d'âge, de ressources.

La réservation du trajet peut se faire par téléphone, sur le site internet et sur l'application dédiée, jusqu'à 1h30 avant le trajet.



# Redonner une mobilité ponctuelle aux personnes précaires isolées

## Secours Catholique et Croix Rouge

### Contexte

A Redon, de nombreux bénéficiaires du Secours Catholique et de la Croix Rouge faisaient remonter aux bénévoles une véritable problématique d'isolement, faute de moyens de locomotion.

Les deux associations ont donc mis en place un projet : Redon Mobilités Partagées (RMP) qui propose de mettre à disposition une voiture ou un chauffeur pour les personnes isolées sans moyen de mobilité.

### Description

Redon Mobilités Partagées (RMP) met à disposition une voiture ou un chauffeur pour les personnes isolées sans moyen de mobilité. Le partenariat fonctionne grâce à un réseau de bénévoles. Les habitant-es peuvent faire appel à ce service dans deux cas différents : soit un prêt temporaire de voiture, soit un transport d'un point à un autre assuré par un chauffeur bénévole. Le Département d'Ille et Vilaine a cofinancé l'achat du véhicule.

Ce service complète celui proposé par le CCAS de Redon qui a passé une convention avec les taxis de la commune, mais qui ne s'applique qu'aux personnes âgées, ou en situation de handicap, et sur le périmètre de l'agglomération. Le RMP complète donc cette offre en touchant toutes les personnes en situation de précarité, et pouvant les conduire jusqu'à Rennes ou Vannes.

### Moyens déployés

Sont mis à disposition deux véhicules "propres" : un véhicule sans permis électrique, et une voiture automatique hybride. Le véhicule électrique sans permis est mis à disposition de 12 chauffeurs volontaires et des coordinateurs. Ces derniers tiennent le planning et mettent en relation clients et chauffeurs pour assurer l'efficacité du dispositif.

Un coût de 0,10 centimes d'euro au kilomètre, ou un forfait de 5 euros pour 100 kms inclus est prévu pour un

emprunt sur une journée. Le prêt peut se faire sur deux jours consécutifs, ou 72 heures si l'emprunt se fait sur un week-end.

Lorsque des personnes ont besoin d'un emprunt temporaire de véhicule parce que le leur est en panne, un service du lycée professionnel Marcel Callo évalue gratuitement les réparations envisagées ainsi que la valeur des véhicules d'occasion que les personnes souhaitent acheter le cas échéant.

### Bénéfices

RMP permet à des personnes isolées de pouvoir se déplacer pour faire leurs courses, se rendre à un rendez-vous médical. Ce service a déjà pu dépanner des professionnels, comme une aide-soignante à domicile dont le véhicule était en panne, et qui faute d'alternative n'aurait pas pu conserver son emploi sans le prêt temporaire de voiture permis par le RMP.

### Partenaires

- Antennes locales du Secours Catholique et de la Croix rouge
- Département d'Ille et Vilaine
- Lycée professionnel Marcel Callo

# Briser l'isolement des personnes sans moyen de déplacement avec un transport solidaire

## Secours Catholique et Mobilité Solidaire Rurale

### Contexte

Comment se déplacer lorsque l'on a pas de voiture, pas de transport collectif, et que le premier commerce, médecin ou service administratif, la première gare se trouvent à plus de 10 km de chez soi ?

C'est le cas pour de nombreux habitant-es de Haute Vienne, pour qui le Secours Catholique a mis en place en 2022 un partenariat, avec les mairies et associations locales, un service de mobilité solidaire (MSO).

### Description

Les bénévoles du MSO accueillent les demandeurs dans leurs permanences en mairie ou par téléphone et répondent aux besoins de mobilité liés à la solitude, à l'isolement ou à la précarité sous toutes ses formes. Rendez-vous médical, familial, administratif, courses, vie locale ou culturelle, ... tout cela est rendu possible grâce aux bénévoles du MSO. L'activité est assurée depuis 2025 par une association locale autonome : Mobilité Solidaire Rurale (MsoR).

40 % des déplacements sont effectués pour motif médical, le reste concerne les courses, démarches administratives, recherche d'emploi, vie locale ou culturelle. Quelques déplacements sont aussi effectués pour des fêtes de famille ou des visites au cimetière.

Les plus de 70 ans représentent 65 % des passagers bénéficiaires, 28 à 30 % d'entre eux ont entre 20 et 40 ans.

### Moyens déployés

Les habitant-es peuvent réserver leur course 48h à l'avance auprès de Mobilité Solidaire. La course est fixée à 0,30€/km avec un forfait minimum de 10 km.

Les bénéficiaires de minima sociaux peuvent régler avec des coupons fournis par leur Mairie. Dans ce cas, la participation est limitée à 0,10€/km.

En 2024, la cinquantaine de chauffeurs bénévoles de MsoR, qui mettent à disposition leur véhicule personnel, ont assuré 1 425 missions, parcourant 77 074 km (contre 35 493 km en 2023), pour 432 bénéficiaires inscrits sur la plateforme.

### Objectifs

Ce transport solidaire répond à de multiples objectifs :

- rompre l'isolement des personnes sans moyen de locomotion ou incapables de se déplacer de manière autonome
- fournir aux personnes résidant en territoire rural un service de mobilité à la demande relevant d'un tarif réduit et reposant sur la disponibilité de chauffeurs bénévoles
- permettre aux personnes en situation de précarité financière de bénéficier du service moyennant une petite participation
- créer, à l'occasion des trajets, des temps d'échanges, d'écoute et d'accompagnement des personnes

# Favoriser l'autopartage en zone rurale

## Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche

### Contexte

Dans les zones peu denses, le recours à la voiture est parfois la seule solution pour se déplacer, ce qui peut constituer un frein quand on connaît le coût annuel moyen d'entretien d'un véhicule (4000 euros d'après l'Ademe).

Tous les foyers ne sont pas en mesure de disposer d'un ou de plusieurs véhicules. Face à ce constat, la communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche (Capca), territoire vaste et peu dense de 42 communes

qui compte près de 40 000 habitants, a commencé à développer des solutions d'autopartage dans son projet "T'Cap d'autopartager ?".

### Description

La Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche propose 2 solutions d'autopartage :

- la mise en relation de particuliers pour le prêt d'une voiture via l'application Cartage
- la mise en location en libre-service par la collectivité de 3 véhicules disponibles 7j/7 de 4h à 23h

Cette offre d'autopartage s'inscrit dans la politique de mobilité de la collectivité, qui bénéficie du statut d'Autorité Organisatrice de Mobilité. Elle propose également d'autres services de mobilités alternatives en parallèle des transports collectifs et scolaires : la création de lignes d'autostop, le soutien au covoiturage pour les trajets domicile-travail, la location de vélo électriques etc.

### Moyens déployés

Pour la plateforme de prêt, la plateforme Cartage facture une assurance à 5 €, mais la Capca a mis en place un tarif préférentiel à 1 euro pour les habitants de son territoire. Le dispositif, en place depuis une année compte 30 inscrits et a déjà permis la réalisation de 45 trajets.

Coût du dispositif : environ 3 000 € par an (2 000 euros de frais de plateforme et 1 000 € de frais d'assurance)

Pour les véhicules mis à disposition par la Capca : 3 véhicules électriques : 2 Zoé et un Kangoo disponibles sur des tranches horaires de 2 heures.

L'utilisateur a le choix entre deux formules :

- la formule Flex au prix de 5€ pour un usage de 2 heures
- la formule "Confort" pour une utilisation régulière, rentable dès 5 réservations par mois avec un abonnement de 8€/mois et un coût d'usage de 3€ les 2 heures.

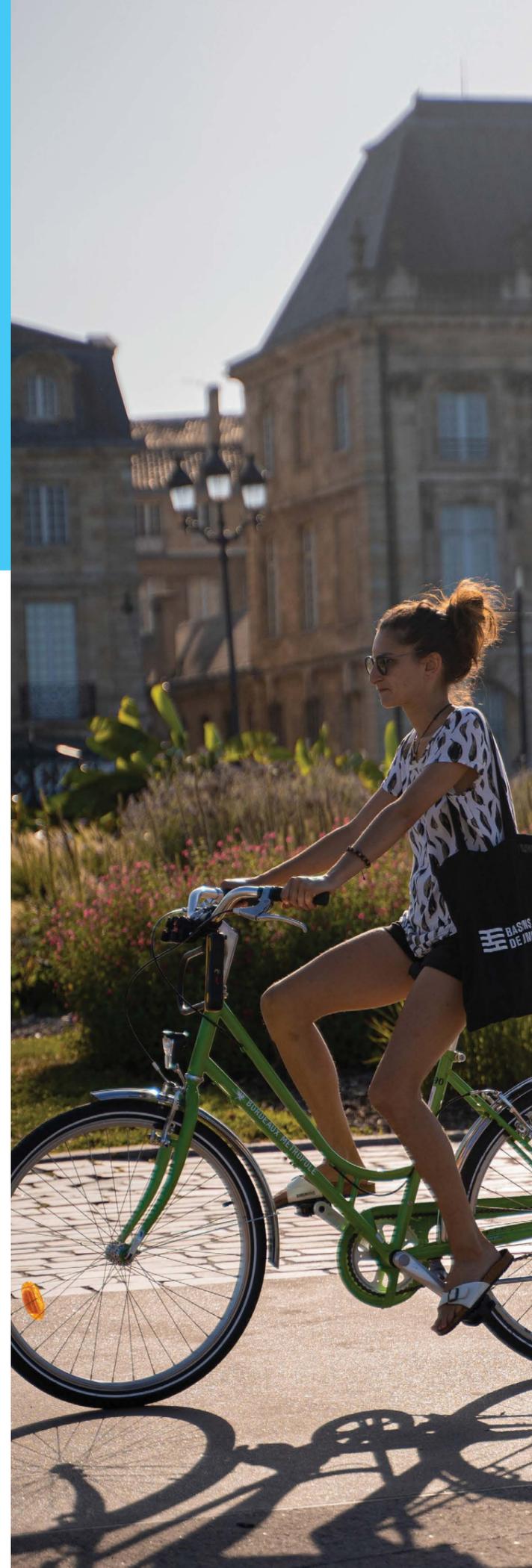
Les voitures sont gérées par la société Clem. En 2023, le service a connu plus de 600 réservations.

Coût pour la collectivité de location de véhicules à la société : environ 33 000€ par an, financés sur ses fonds propres.

### Partenaires

Acteurs privé pour la gestion des plateformes ;

- le Cerema en appui technique ;
- le SDE07 (pour l'utilisation des bornes de recharge)
- le Syndicat de transports Tout'enbus d'Aubenas (partenaire de la CAPCA dans le cadre de l'AMI France Mobilité) qui souhaite développer le même dispositif sur son territoire



# LES MISSIONS DE L'ALLIANCE

Consciente de l'enjeu de santé publique, de la complexité du sujet et de la multiplicité des mesures à mettre en œuvre pour améliorer la santé des habitants, l'Alliance permet aux collectivités d'échanger entre élus et agents sur les initiatives intéressantes, de confronter leurs pratiques, de se soutenir mutuellement et de monter en compétences. Infos : [www.alliancequaliteair.fr](http://www.alliancequaliteair.fr)



**S'INSPIRER  
ECHANGER LES BONNES PRATIQUES**



**AGIR  
FACILITER LA MISE EN OEUVRE**



**SE RENCONTRER  
PARTAGER DES EXPERIENCES**



**PORTER LA VOIX  
DES COLLECTIVITES**



**SE FORMER  
MONTER EN COMPETENCES**