

Réseau Atelier Mobilité

19 juin 2018

Participants

Présents Mehdi CHERMITTI*
* rédacteur du relevé

Excusés

Points évoqués

Présentation des actions en cours à la DDT01 par Florence Martignoni DDT/SCEP

(service connaissance, études et prospectives)

Mobilité alternative dans la plaine de l'Ain
Cassandra Joly (Parc industriel du PIPA -CCPA)

Différentes approches ou actions relatives à la mobilité sont annoncées :

- Présentation de la Démarche et Méthodologie pour la hiérarchisation des voies dans les communes : la plaquette « code de la rue » sera mise sur la plateforme SLACK
- Projet en cours d'un Observatoire de la mobilité dans l'Ain.
 - La DDT a confié récemment une étude TTK méthodologique préalable à la constitution d'un socle pour cet observatoire. Seront étudiés, concernant les trois volets suivants:
 - Demande : les flux domicile travail domicile études
 - Usages : les usages des axes routiers et dessertes TC
 - Offre : les structures porteuses d'offres seront interrogées, afin de répertorier la desserte offerte, il s'agira de partager cette donnée entre AOM et territoires
 - 11 indicateurs ont été pré-identifiés pour constituer cet observatoire.
- Une action de sensibilisation à l'aménagement d'espaces publics qualitatif est envisagée à l'automne,
 - elle se déroulera avec des « élus ambassadeurs » qui auront vocation à parler à d'autres élus. Le territoire retenu est celui de Saint Nizier le Désert. Un séminaire d'une journée permettra aux élus d'engager une réflexion sur cette question (le format ateliers sera retenu)
- L'objectif du projet initial pour la desserte du PIPA était de favoriser le covoiturage dans le parc. Le projet d'autostop organisé s'est appuyé sur :
 - les structures existantes
 - des points de rencontres,
 - un partenariat avec un taxi pour rallier un point stop and go,
 - un gros travail de promotion, mobilisant un réseau d'ambassadeurs, l'animation de la communauté d'inscrits à la plateforme, la mise en place d'un challenge mobilité dit « pékin express »

L'analyse du système autostop organisé montre un temps d'attente pour un covoiturage compris entre 3 et 15 minutes dans la journée.

Il y a 120 inscrits à ce jour sur la plateforme dont 60 % de conducteurs, mais il est répertorié que des conducteurs s'arrêtent pour offrir leur service sans être inscrits.

- En 2018, Le parc en lien avec la CCPA ont souhaité approfondir ce

système de desserte. A l'appui d'une étude mobilité sur le territoire, une candidature conjointe à l'AMI French mobility a été déposée.

- Cette candidature a pu se nourrir d'autres réflexions sur le territoire CCPA, très actif pour penser des solutions avec les usagers (existence d'un fablab à Ambérieu)
- Le projet déposé comprendrait la création de « hub » de mobilité, lieux d'attentes agréables et ouverts. Les arrêts stop and go seraient multipliés, les abris vélos adjacents. Le système serait accompagné via l'information sur la plateforme régionale MOVICI. De plus, il serait couplé à un déploiement en gares limitrophes du site de voitures en autopartage. Idéalement, il n'y aurait pas de station sur le PIPA d'autopartage, pour permettre la souplesse et le multi-usages des véhicules.
- Les échanges se sont poursuivis sur la difficulté de desservir le PIPA, très étendu, sur la qualité des espaces cyclables et piétonniers – le PIPA est très paysager-
- La réflexion présentée concerne la desserte d'un territoire rural, avec une faible densité de population. La question d'une desserte en covoiturage est abandonnée, du fait d'une masse critique non atteinte pour permettre les appariements. L'enjeu est de penser la mobilité vers la ville centre de Belley en prenant en compte les bassins de vie frontaliers. La desserte présente les caractéristiques suivantes : pas de gare TGV (la desserte TGV à Culoz est abandonnée, la desserte ferroviaire reste limitée).
- Le projet porte sur une nouvelle organisation de la desserte via le TAD (transport à la demande).
 - Avant, l'offre fonctionnait en porte à porte tous les jours et surtout samedi en direction de Belley vers le marché, par appel à la centrale de réservation 48h à l'avance. Le public ciblé était les personnes à mobilité réduite, les demandeurs emplois, les personnes aux minimas sociaux, et les personnes âgées. Le tarif était unique, au prix de 1€50 aller (offre très déficitaire).
 - Aujourd'hui, l'offre a été refondue et fonctionne sur le territoire incluant les 50 communes de l'intercommunalité. Il a été mis fin au marché avec l'exploitant précédent. La cible est élargie, le service ouvert à tous, la tarification progressive au km. En outre, un bilan sera réalisé dans un an, sur la base du service mis en place :
 - expérimentation de lignes de desserte des marchés
 - expérimentation de lignes virtuelles TC : il s'agit d'une ligne de transport au tracé et arrêts définis, desserte de tous les arrêts sous condition d'une réservation 48H à l'avance. Ces lignes sont organisées en rabattement dans les pôles relais du bassin de vie. L'offre est constituée de 14 lignes soit 108 arrêts.
 - le service Porte à porte est réservé aux personnes à mobilité réduite (sous réserve de contrôle ou de dérogation), demandeurs emplois, ou en insertion professionnelle (les véhicules sont adaptés aux PMR).
- Les échanges ont porté sur le premier bilan après le démarrage :
 - la mise en place plus restrictive a induit un sentiment de perte de service pour les personnes âgées qui accédaient à une offre TAD à la demande en porte à porte.
 - Quant aux lignes virtuelles, le bilan premier indique que le

**Service Vélo Ecole
de Bourg**
Carole Josserand :
responsable agence
de mobilité

délai de réservation 48H à l'avance serait trop restrictif et que les usagers se tourneraient vers la voiture individuelle.

- Il est précisé que cette démarche portée par la CC Bugey Sud est expérimentale.
- L'agence de la CA3B propose des solutions mobilité durables. Elle informe les usagers sur le réseau cyclable. Elle travaille avec la Mission locale, dont l'objectif est d'aider les personnes en insertion dans leurs pratiques de mobilité durable.
- L'agence est dépositaire du réseau TUB et a développé son projet de vélo école à l'appui d'un comparatif avec ce qui peut exister ailleurs. Le système retenu est le suivant :
 - l'inscription est gratuite, mais elle implique un engagement pour 2 séances sur 6 semaines, un entretien préalable de motivation, une caution pour prêt du matériel
- En outre, l'agence travaille en partenariat avec Bourg nature environnement pour le prêt de matériel et de local.
- Le profil des inscrits correspond à des adultes (dont des femmes n'ayant jamais fait de vélo) qui éprouvent de la difficulté à rouler en ville. L'agence n'est pas habilitée pour travailler avec les mineurs.
- Les solutions présentées indiquent la capacité des territoires à s'extraire des périmètres administratifs pour rechercher des solutions innovantes adaptées aux besoins variés des territoires, des systèmes de solidarités.
- La future loi d'orientation des mobilités attendue pour fin d'année devrait permettre aux territoires de prendre la compétence transport, les incitant à concevoir un plan de mobilité sur leurs territoires et à penser les connexions inter-territoriales ?

**Conclusion /
Restitution**

