



**Agences Locales de Mobilité :**  
**Diagnostic et perspectives de développement**

*Rapport final*

*Octobre 2008*

Cette étude a été produite par le cabinet Arkos sous la direction de l'ARENE Ile-de-France, de décembre 2006 à février 2008.

Un travail final de présentation et de rédaction a été réalisé en 2008 par l'ARENE Ile-de-France.

**Arkos**

Siège social : 51, chemin du Vieux Chêne - 38 240 MEYLAN

Agence : 11, rue Tronchet - 75 008 PARIS



# Sommaire

<b>Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>I. Agences Locales de Mobilité : Diagnostic et concept</b> .....	<b>7</b>
<u>I.1. Méthode d'enquête</u> .....	<b>8</b>
<u>I.2. Recensement et présentation des Agences Locales de Mobilité</u> .....	<b>10</b>
I.2.1. Recensement des ALM .....	10
I.2.2. Principaux résultats et enseignements .....	12
I.2.3. Typologie des structures proposant des services de mobilité .....	15
<u>I.3. Le concept d'Agences Locales de Mobilité : vocation, services et destinataires</u> .....	<b>17</b>
I.3.1. La vocation des Agences Locales de Mobilité .....	17
I.3.2. Les destinataires des services de l'ALM .....	17
I.3.3. Les services proposés par une Agence Locale de Mobilité .....	18
<b>II. Les perspectives de développement</b> .....	<b>21</b>
<u>II.1. Les conditions de développement des Agences Locales de Mobilité</u> .....	<b>22</b>
II.1.1. Le portage juridique des Agences Locales de Mobilité .....	22
II.1.2. Le portage politique et institutionnel .....	26
<u>II.2. L'articulation et la cohérence territoriale des services de mobilité</u> .....	<b>27</b>
II.2.1. Les services de mobilité développés à l'échelle régionale .....	27
II.2.2. La place des départements dans le développement des services de mobilité .....	28
II.2.3. L'articulation et la cohérence des échelles d'interventions en Ile-de-France .....	31
<u>II.3. Quelle place possible pour les ALM dans les politiques territoriales ?</u> .....	<b>33</b>
II.3.1. Les problématiques actuelles de mobilité des collectivités territoriales .....	33
II.3.2. le rôle possible des ALM dans les politiques de déplacements .....	34
II.3.2. Les synergies possibles avec d'autres problématiques territoriales .....	35
Mobilité et gestion du temps .....	35
Mobilité et insertion .....	37
Mobilité et maîtrise de l'énergie .....	39
<b>Conclusions</b> .....	<b>43</b>
<u>Principaux éléments de constat</u> .....	<b>44</b>
<u>Recommandations stratégiques : Enjeux et objectifs</u> .....	<b>45</b>

<b>Annexes.....</b>	<b>47</b>
<b>1- Résultats et enseignements de l'enquête .....</b>	<b>48</b>
1- Les types de porteurs .....	49
2- La couverture territoriale des services .....	49
3- Les "cibles clients" et les services proposés .....	50
4- Les développements de nouveaux services envisagés .....	56
5- Les ressources et l'organisation .....	56
6- Les motivations initiales des structures proposant des services de mobilité .....	58
<b>2- Exemples d'ALM en Europe .....</b>	<b>60</b>
1. Particularités des exemples britanniques .....	60
2. Les centrales ou portails d'informations sur les transports .....	54
3. Les Agences locales de mobilité .....	55
<b>III- Fiches par structure enquêtée en France .....</b>	<b>58</b>
1. Voiture & Co - Nanterre / Marseille / ZAC Paris Rive Gauche .....	58
2. MOBILEX – Alsace Moselle .....	60
3. MOOVICITE –Clermont-Ferrand .....	62
4. TRANSGRESIVAUDAN – Goncelin .....	63
5. Agence Ecomobilité – Chambéry .....	64
6. LE TACOT BIEVRE VALLOIRE MOBILITE – Virville .....	65
7. ALME Saint Quentin en Yvelines .....	66
8. Aid'Auto 42 – Veauce .....	67
9. MAISON DE LA MOBILITE – LABEGE / SICOVAL (Association Covoitural) .....	69

—

# Introduction

La loi SRU prévoit que le STIF mette « en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport », ainsi qu'un « service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants. » (article 27-1 de la LOTI, créé par la loi SRU, applicable en Ile-de-France).

Toutefois, la compétence du STIF en la matière n'étant pas exclusive, les initiatives publiques (collectivité territoriale ou groupement de collectivités) ou privées (association notamment) sont possibles. Ainsi, dans le cadre de sa mission d'expertise et d'accompagnement des acteurs franciliens dans la conduite de projets innovants et exemplaires au regard du développement durable, l'ARENE a été consultée à plusieurs reprises depuis 2002 dans le montage ou le développement d'Agences Locales de Mobilité. Il s'agissait de sollicitations de structures ou de collectivités souhaitant informer les usagers de l'offre existante sur tous les modes de transport et offrir des services complémentaires adaptés aux besoins locaux ou répondant à des objectifs fixés en matière de déplacements, d'environnement ou encore de développement social et économique.

Pour passer de l'expérimentation à la dissémination, l'ARENE a décidé de conduire une étude concernant les Agences Locales de Mobilité avec pour objectifs de :

- **mieux connaître les expériences existantes ou en projet pour capitaliser un savoir-faire et des bonnes pratiques,**
- **en tirer les enseignements permettant l'accompagnement des porteurs de projets et l'émergence d'un contexte favorable en Ile-de-France.**

L'ARENE a pour cela mandaté ARKOS fin 2006 et a constitué un Comité Technique associant les partenaires suivants :

- l'ADEME Ile-de-France,
- la Région Ile-de-France (Direction de l'Aménagement et des Transports),
- le Conseil général de l'Essonne (Direction de Déplacements),
- le Conseil général de Seine-et-Marne (Direction des Transports),
- le STIF (Division Qualité de Service),
- la Mairie de Paris (Direction de la Voirie et des Déplacements),
- le CERTU,
- l'association Voiture & Co
- l'ARPE Midi-Pyrénées.

Le présent document constitue le rapport final de cette étude. Il est structuré en deux parties : le diagnostic et les perspectives de développement des ALM.

La mission d'études a aussi abouti à la réalisation des productions suivantes :

- un **rapport d'expertise juridique sur la mise en œuvre des ALM,**
- un **recueil de recommandations stratégiques** pour le développement des ALM en Ile-de-France,
- une ébauche de **guide méthodologique à l'intention des porteurs de projets d'Agences Locales de Mobilité.**

# **I. Agences Locales de Mobilité : Diagnostic et concept**

La phase de diagnostic avait pour objectifs de :

- Recenser les ALM existantes en France, et existantes ou en projet en Ile-de-France,
- Collecter les informations qualitatives et quantitatives nécessaires permettant de caractériser ces structures,
- Repérer des expériences exemplaires en Europe,
- Analyser les informations recueillies pour mettre en évidence les éléments marquants de constat et enseignements utiles.

Elle a permis, par une approche de terrain, d'aboutir, avec le Comité Technique, à une définition partagée de la notion d'Agence Locale de Mobilité.

## I.1. Méthode d'enquête

La méthodologie a été validée avec le Comité Technique au démarrage du projet.

A ce stade, le choix a été fait de rechercher et contacter des structures proposant une offre de multi services (2 services minimum) et multi modale (2 modes minimum). Par exception, nous avons également retenu d'intégrer des structures qui ne présenteraient pas ces deux critères dès lors qu'elles seraient ciblées sur des publics spécifiques, publics en insertion par exemple.

L'enquête a ensuite été réalisée en trois étapes :

- Etape 1 : **recensement des structures existantes ou en projet**, réalisé par téléphone ou envoi de courriel auprès des régions, départements, communautés de communes, acteurs institutionnels,
- Etape 2 : **collecte d'informations auprès des structures repérées**, existantes ou en projet, par l'envoi d'un questionnaire détaillé,
- Etape 3 : **approfondissement et analyse qualitative** par le biais d'entretiens téléphoniques pour compléter les informations transmises par les structures ayant rempli le questionnaire, et d'analyses documentaires (documentation, sites Internet).

Cette enquête, réalisée courant premier semestre 2007, a repéré les structures ALM existantes à l'échelle nationale et s'est élargie au repérage de projets d'ALM pour la région Ile-de-France . Parallèlement, une recherche a été effectuée sur les expériences d'Agences Locales de Mobilité en Europe .

Les données issues de l'enquête sont présentées de manière plus détaillée en annexes :

- Annexe 1- Résultats et enseignements généraux de l'enquête
- Annexe 2- Exemples d'ALM en Europe
- Annexe 3- Fiches par structure enquêtée en France.

## Remarques sur l'étape 1 (recensement)

Les contacts que nous avons eus et les informations qui nous ont été communiquées dans l'étape 1 montrent que la notion d'ALM est souvent associée à celle de "centrale de mobilité" ou simplement de "service d'information transports". Certaines structures qui nous ont été indiquées se sont avérées être "simplement" des services d'informations adossés à des prestataires de transports en commun. Elles n'ont alors pas été sollicitées par questionnaire dans l'étape 2.

## Remarques sur l'étape 2 (collecte d'informations par questionnaires)

Le questionnaire a été adressé aux structures qui, a priori, répondaient aux principaux critères définis au début de l'étude pour qualifier une agence locale de mobilité. Ces critères ont été choisis de façon à être facilement appréciables :

- une offre de services de mobilité :
  - › multimodale (2 modes alternatifs minimum),
  - › multiservices (2 services minimum),
  - › coordonnée : gestion et accueil centralisés (lieu physique),
- ou (exception au cumul des critères précédents) une offre de services de mobilité destinée à des publics spécifiques (ex : publics en difficulté d'insertion).

La notion de service de mobilité s'entend ici dans une acception large.

Le terme « service de mobilité » est souvent utilisé de manière restrictive pour désigner la mise à disposition d'un mode de transport alternatif à la voiture en auto-solo (vélo, covoiturage, autopartage, navette...) par un acteur public ou privé.

Au-delà de ce sens restreint, la définition de service retenue ici pour qualifier les ALM désigne tout service concourant à une multimodalité raisonnée par le développement et l'usage des modes alternatifs (information, formation, location de moyen de transport...).

D'un point de vue plus global, les services de mobilité ont pour finalité de contribuer aux changements d'usages, pour passer du tout voiture à une multi-modalité raisonnée. Ils cherchent en particulier à limiter la dépendance automobile des ménages (c'est-à-dire la possession et l'usage d'une voiture) et ses conséquences négatives (coûts dans le budget des ménages, impacts environnementaux et énergétiques, sur la santé...).

L'analyse des questionnaires reçus montre que certaines des structures qui ont répondu ne satisfont pas totalement aux critères énoncés. Par souci de restitution de l'intégralité de l'enquête, l'analyse effectuée ici s'appuie sur l'ensemble des questionnaires reçus. Nous précisons toutefois dans ce document les structures qui nous semblent pouvoir être dénommées "agences locales de mobilité".

Certaines structures sollicitées n'ont pas renseigné de questionnaire, considérant que leur réflexion était encore trop embryonnaire ou pas assez avancée pour pouvoir être ainsi formalisée. Pour certaines, nous avons toutefois pu recueillir par téléphone des informations sur leur projet ou réflexion. Faute de questionnaire renseigné, ces structures ne sont pas intégrées dans l'analyse quantitative.

Enfin, nous avons sollicité par questionnaire certaines structures qui a priori ne répondaient pas aux critères ci-dessus mais qui, par leur expérience en matière de mobilités alternatives à la voiture solo, paraissaient intéressantes au regard des objectifs de l'étude.

Globalement, 16 structures ont renseigné un questionnaire (13 structures existantes et 3 structures en projet).

### Remarques sur l'étape 3 (approfondissement)

Dans l'étape 3, l'approfondissement a été ciblé, d'une part sur les structures existantes, d'autre part sur les structures en projet en Ile-de-France.

Concernant les "projets", force est de constater qu'il a été difficile d'obtenir des informations précises et formalisées (aucun document de présentation de l'offre "cible" ne nous a été remis par les structures contactées). Par ailleurs, certains projets nous sont apparus être encore très peu définis en terme de contenu. C'est ce qui nous a amené à distinguer les structures "en projet" des structures "en réflexion", les secondes n'étant pas encore en capacité de préciser les services qui seront proposés.

Globalement, l'enquête a mis en évidence un faible nombre de structures existantes ou en projet connues par les acteurs interrogés. Nous tenons également à souligner que plusieurs acteurs sollicités ont investi du temps dans la recherche d'informations pour répondre à nos demandes : l'ARPE Midi-Pyrénées, FEDARENE, la Région PACA, la Région Rhône-Alpes, ...

## **I.2. Recensement et présentation des Agences Locales de Mobilité**

### **I.2.1. Recensement des ALM**

L'enquête montre qu'il existe, en mai 2007, peu d'Agences Locales de Mobilité (selon les critères définis préalablement). Seulement cinq structures ont été repérées en France : une en Ile-de-France (la Maison des Transports de Voiture & Co à Nanterre) et 4 dans d'autres régions (à Marseille, La Ciotat, Chambéry et Labège-SICOVAL).

Les projets de création d'Agences Locales de mobilité, ou réflexions intégrant cette solution (cas des deux conseils généraux), sont par contre relativement nombreux en Ile-de-France puisque nous en avons identifié neuf. Quatre projets d'ALM ont pu également être identifiés en France à l'occasion de l'enquête.

Au total, 18 ALM ont été identifiées en France: 5 ALM existantes dont une en Ile-de-France et 13 projets d'ALM (ou réflexions) dont 9 en Ile-de-France.

<b>Recensement des ALM existantes et des projets émergents en France en Ile-de-France – mai 2007</b>				
Échelle	en France (hors IDF)		en Ile-de-France	
	ALM recensées	ALM en projets ou réflexions en cours	ALM recensées	ALM en projets ou réflexions en cours
Nombre	4	4	1	9
Localisation	Marseille la Ciotat Chambéry Labège	Toulouse (SMTC Tisséo) Grenoble Métropole Ville de Gap CA de Sophia Antipolis	Nanterre	Paris Plateau de Saclay Arc de Seine Clichy Montfermeil Plaine Centrale du Val de Marne Pays de Limours Limeil-Brevannes Département de Seine-et-Marne Département de l'Essonne

L'enquête ayant été réalisée début 2007, un des projets de création d'ALM a vu le jour depuis portant le nombre total d'ALM à six en France dont deux en Ile-de-France : il s'agit de l'agence Bougez futé porté par Voiture & Co à Paris (projet d'agence de la ZAC Paris Rive Gauche). Dans la suite du présent rapport, les résultats de l'enquête concernant cette agence sont comptabilisés dans les projets d'ALM, en cohérence avec la date d'enquête.

Le tableau suivant illustre la diversité des structures repérées en France intervenant dans le champ de la mobilité en distinguant :

- 18 Agences Locales de Mobilité, existantes ou en projet,
- 20 opérateurs de services de mobilité existants dont la liste n'est pas exhaustive. Seules des activités reconnues pour leur retour d'expériences (via l'enquête préalable après des personnes ressources en France) ont été retenues afin d'enrichir l'enquête sur la mise en place de services de mobilité, compte tenu du faible nombre d'ALM existantes recensées.

<b>Panorama des acteurs intervenant dans le champs de la mobilité identifiés en France en mai 2007</b>	
<b>Les Agences Locales de Mobilité</b>	<b>Les autres opérateurs de services de mobilité</b>
<p><b>En Ile-de-France</b></p> <p><u>1 ALM existantes :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maison des Transports de Nanterre</li> </ul> <p><u>9 ALM en projet ou en réflexion :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agence de la ZAC Paris Rive Gauche<sup>1</sup></li> <li>• CA du Plateau de Saclay</li> <li>• CA Arc de Seine</li> <li>• CA Clichy Montfermeil</li> <li>• CA Plaine Centrale du Val de Marne</li> <li>• CC du Pays de Limours</li> <li>• Ville de Limeil Brevannes</li> <li>• Département de Seine-et-Marne (77)</li> <li>• Département de l'Essonne (91)</li> </ul> <p><b>Dans les autres régions</b></p> <p><u>4 ALM existantes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maison des Transports de Marseille</li> <li>• Bougez vers l'emploi à la Ciotat</li> <li>• Agence Ecomobilité de Chambéry</li> <li>• Maison de la Mobilité du Sicoval (Labège)</li> </ul> <p><u>4 ALM en projet ou en réflexion :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SMTC Tisséo (Toulouse)</li> <li>• Grenoble Métropole</li> <li>• Ville de Gap</li> <li>• CA de Sophia Antipolis</li> </ul>	<p><b>En Ile-de-France</b></p> <p><u>6 Opérateurs de services existants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PIJE ADSEA 77</li> <li>• 2 Roues pour l'emploi (91)</li> <li>• Papa Charlie (Roissy, Orly)</li> <li>• Covoiturage Aéroports</li> <li>• Caisse Commune</li> <li>• ALME de Saint Quentin en Yvelines</li> </ul> <p><b>Dans les autres Régions</b></p> <p><u>13 Opérateurs de services existants :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilité 37</li> <li>• Itinéraire 17</li> <li>• Trans'boulot</li> <li>• Covoiturage + (Rennes)</li> <li>• Transgrésivaudan</li> <li>• Mobilex (Alsace)</li> <li>• Le Tacot de Bièvre Valloire</li> <li>• Aid'Auto 42</li> <li>• MobilInfos (Soissons)</li> <li>• Centrale de Mobilité du Haut Chablais</li> <li>• Moovicité (Clermont-Ferrand)</li> <li>• En route pour l'Emploi (Brest)</li> <li>• Association Ecopôle (Nantes)</li> </ul>

<sup>1</sup> Agence Bougez futé à Paris inaugurée en septembre 2007

Parmi les structures qui ont renseigné le questionnaire on peut distinguer :

- 4 ALM existantes (dont une en Ile-de-France) et 3 ALM en projet en Ile-de-France,
- 9 autres opérateurs de services.

11 des ALM recensées n'ont pas répondu au questionnaire.

<b>ALM ayant retourné un questionnaire renseigné</b>	<b>ALM n'ayant pas fourni de questionnaire</b>
<p>4 ALM existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maison des Transports de Nanterre</li> <li>• Maison des Transports de Marseille</li> <li>• Agence Ecomobilité de Chambéry</li> <li>• Maison de la Mobilité du Sicoval (Labège)</li> </ul> <p>3 ALM en projet ou en réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agence de la ZAC Paris Rive Gauche</li> <li>• CA du Plateau de Saclay</li> <li>• CA Arc de Seine</li> </ul>	<p>1 ALM existante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bougez vers l'emploi à la Ciotat</li> </ul> <p>10 ALM en projet ou en réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CC du Plateau de Limours</li> <li>• CA Clichy Montfermeil</li> <li>• Ville de Limeil Brevannes</li> <li>• CA Plaine Centrale du Val de Marne</li> <li>• SMTC Tisséo (Toulouse)</li> <li>• Département de Seine-et-Marne (77)</li> <li>• Département de l'Essonne (91)</li> <li>• Grenoble Métropole</li> <li>• Ville de Gap</li> <li>• CA de Sophia Antipolis</li> </ul>

L'analyse quantitative de l'enquête est donc délicate compte tenu de la diversité des structures ayant renseigné le questionnaire, du faible nombre d'ALM dans l'échantillon, et enfin du faible nombre d'ALM existantes. Les réponses des ALM en projet nous semblent en effet devoir être prises avec précaution, compte tenu de leur statut de projet, leur offre de services étant encore susceptible d'évoluer.

### 1.2.2. Principaux résultats et enseignements

Sont restitués ici de manière synthétique les résultats d'une part de l'analyse quantitative portant sur l'ensemble des structures enquêtées (ALM existantes ou en projet et services de mobilité) d'autre part sur les ALM. L'ensemble des résultats de l'enquête est par ailleurs repris en annexe.

#### ***Données clés et enseignements sur l'ensemble des structures enquêtées (ALM et opérateurs de services) :***

- sur le **statut** : la majorité des structures existantes est portée par des associations (8/16) ; viennent en second rang les collectivités ou les groupements de collectivités (4/16) ; une a un statut de SARL,
- concernant la **couverture territoriale** : la majorité des structures intervient à l'échelle de groupement de communes (9 sur les 16 structures existantes ou en projet), mais certaines interviennent à l'échelle d'une commune, voire d'un quartier, alors que d'autres sont en réflexion à l'échelle du département,
- concernant les **services aux particuliers** :
  - › deux structures sur trois proposent des services de "management de la demande" : information multimodale, conseils personnalisés, sensibilisation,
  - › plus de la moitié des structures proposent des services de transports : prêt ou location de vélos, covoiturage ou transport à la demande,

- › la plupart des structures déclarent proposer des services ciblés sur des publics spécifiques tels que personnes en recherche d'emploi (6/16), employés (6/16), PMR (6/16), scolaires (4/16), touristes (1/16)
- concernant les **services aux employeurs** :
  - › la majorité des structures déclare proposer des services aux employeurs (13/16),
  - › les services proposés sont : des actions de sensibilisation (10/16), un conseil en mobilité (9/16), le covoiturage (8/16).
- concernant les **services aux collectivités** :
  - › la majorité des structures déclare proposer des services aux collectivités (14/16),
  - › les services proposés sont : la veille sur la mobilité (10/16), un rôle d'interface usagers/collectivité (8/16) ou usagers / transporteurs (8/16), l'écomobilité scolaire (7/16).
- en termes de **ressources** :
  - › les effectifs sont très variables : de 2 à 21 salariés (opérateur de services départemental), 75 % des structures ayant un effectif de 5 salariés ou moins (50% de 1 à 3 salariés).
  - › la majorité des structures a recours à des emplois aidés (9 sur les 13 existantes)

Au-delà de ces données chiffrées, on peut tirer les enseignements généraux suivants :

- **le positionnement en termes de publics cibles est un élément fortement différenciant** :
  - › certaines structures visent un public large de particuliers (individus),
  - › certaines structures sont clairement positionnées en direction des publics en difficulté d'insertion pour lesquels la mobilité constitue un frein dans l'accès à l'emploi.

Ces dernières se caractérisent par le fait qu'elles travaillent en relation forte avec les structures intervenant dans le champ de l'emploi et de l'insertion : les publics n'ont pas un accès direct à leurs services, ils y accèdent par l'intermédiaire des acteurs sociaux et de l'emploi.

- **on perçoit une évolution générale des acteurs vers une offre globale intégrant information multimodale, conseil et mise à disposition de moyens de déplacements**, à l'exception de certains acteurs centrés sur un rôle de fournisseur exclusif d'un moyen de mobilité (ex : Caisse Commune sur l'auto partage).
- **La taille des structures intervenant dans le champ de la mobilité reste modeste** (Aid'Auto 42 qui affiche 21 salariés (dont 17 contrats aidés) et l'Agence Ecomobilité de Chambéry avec 10 salariés font figure d'exceptions) et l'on peut s'interroger sur l'adéquation entre les moyens mis en œuvre et les enjeux

#### **Les enseignements spécifiques aux ALM enquêtées :**

A l'exception de la Maison de la Mobilité du SICOVAL, portée par un groupement de collectivités, **toutes les ALM existantes sont portées par des associations**. Parallèlement, **les projets repérés sont davantage portés par des collectivités**.

Leur **territoire d'intervention** est en général un groupement de communes, plus rarement un quartier (cas de Nanterre, Marseille, la ZAC Paris Rive-Gauche).

Parmi les ALM existantes, la **plate-forme "Bougez vers l'Emploi"** se démarque par son positionnement spécifique en direction des publics en difficulté d'insertion, en partenariat avec les acteurs sociaux et de l'emploi du territoire.

La plate-forme "Bougez vers l'emploi" gérée par l'association Voiture & Co à La Ciotat intervient auprès des demandeurs d'emploi, des jeunes de Missions Locales et des bénéficiaires du RMI. Sa mission est d'accompagner ces personnes vers une plus grande autonomie en terme de mobilité avec pour objectif de favoriser l'accès à l'emploi ou à la formation. Une "évaluation mobilité" individuelle permet de faire le point sur les capacités et les besoins des personnes, et de les orienter soit directement soit progressivement vers les solutions les plus adaptées à leur situation. Plusieurs services sont proposés :

- un accompagnement vers une mobilité autonome :
  - › information sur l'offre de transport collectif existante (réseaux, tarifs),
  - › formations à la mobilité de base (lecture de cartes, accompagnement à l'utilisation des transports en commun, formation à la pratique du vélo, etc.),
- une aide à la mobilité matérielle :
  - › locations à bas prix de vélos, mobylettes et voitures (à la journée, à la semaine),
  - › transport micro-collectif,
  - › service de covoiturage.

Voiture & Co travaille en étroite collaboration avec les structures d'accompagnement social et professionnel qui identifient les difficultés liées à la mobilité des personnes qu'elles accompagnent : ANPE, Missions Locales, Pôle Insertion du Conseil Général, PLIE. Elle travaille aussi avec des partenaires proposant des services de mobilité :

- l'association MOTRA (service de location de scooters),
- l'association Automobile Ciotat Services (garage social),
- l'association ARSIDE (auto-école sociale).

**Les autres ALM existantes** (Nanterre, Marseille, Chambéry, SICOVAL) ont une **offre de services structurée principalement autour de trois bénéficiaires** : le grand public, les entreprises, les collectivités. L'offre est **construite** de manière analogue, en direction:

- › **du grand public** autour de trois composantes : l'information multimodale, le conseil en mobilité et la mise à disposition de moyens de mobilité (vélo et covoiturage) ;
- › **des entreprises**, autour de la sensibilisation et du conseil sur les Plans de Déplacements d'Entreprise ;
- › **des collectivités** sur l'observation des déplacements et l'écomobilité scolaire.

Parmi ces ALM, l'Agence Ecomobilité de Chambéry se distingue des autres par un positionnement plus marqué sur le vélo (actions importantes en direction des étudiants), sur les PDE (actions auprès des administrations) et des PDES, et par des ressources plus importantes :

- 10 salariés (2 à 4 pour les autres) et un réseau d'environ 10 bénévoles,
- 450 000 Euros de budget, contre 100 à 150 000 pour les autres.

L'offre de services envisagée dans les projets d'ALM est semblable à celle présentée ci-dessus.

Enfin soulignons que la pérennisation des financements constitue une préoccupation forte partagée par toutes les ALM quelque soit leur statut, et que les éléments de suivi dont disposent les structures sont encore principalement centrés sur la mesure des moyens (nombre de visites, d'actions, ...) et peu sur la mesure des résultats (impacts en terme de report modal).

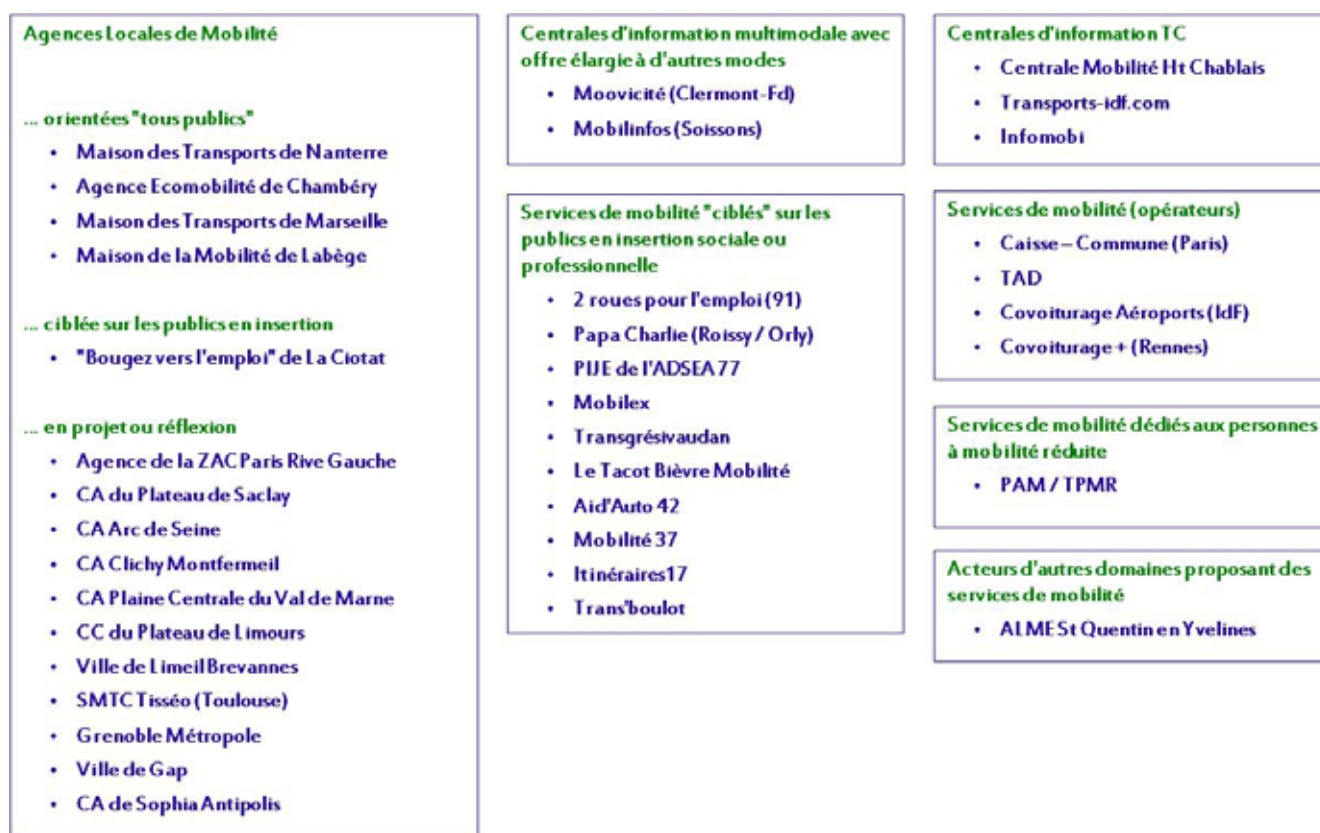
### I.2.3. Typologie des structures proposant des services de mobilité

L'enquête a mis en évidence une grande diversité de structures intervenant sur le champ de la mobilité et la nécessité de clarifier le "concept" ou l'appellation d'Agence Locale de Mobilité.

Trois critères principaux permettent de différencier les structures proposant des services de mobilité :

- la nature des services proposés :
  - › certaines "mettent à disposition des moyens de transports",
  - › certaines sont plutôt positionnées sur l'information, le conseil, l'aide à l'utilisation des modes de déplacements,
- la diversité des services proposés : certaines structures sont monomode, d'autres multimodales,
- la motivation initiale qui a conduit à créer la structure :
  - › améliorer l'accessibilité et faciliter la mobilité en réponse à un besoin identifié,
  - › ou développer l'usage de modes de transports alternatifs à la "voiture solo"

Les entretiens et rencontres réalisés en phase 2 nous ont permis d'approfondir et clarifier la diversité des structures existantes, d'établir une "classification" et de proposer une définition des ALM (cf. schéma ci-dessous).



On peut donc distinguer les différents types d'acteurs suivants :

- **Centrales d'information sur les transports en commun**

Elles émanent des transporteurs ou des Autorités Organisatrices des Transports. Elles sont centrées sur l'information concernant l'offre de transports en commun et ne traitent pas des autres modes de déplacements.

- **Centrales d'information combinée à d'autres services de mobilité**

On peut constater que certaines centrales d'information proposent une offre élargie à d'autres services que les transports collectifs. A titre d'exemple, outre l'information sur les transports en commun (y compris TAD) Moovicit propose des locations de vélos et Mobilinfos du covoiturage. À la différence des ALM, ces structures ne proposent pas de conseil en mobilité ou d'actions de sensibilisation.

- **Opérateurs de services de mobilité**

Il s'agit de structures dont la vocation est centrée sur la mise à disposition d'un moyen de déplacement. Il s'agit donc d'opérateurs de mobilité, proposant en général des moyens accessibles à tous publics.

- **Opérateurs de services de mobilité dédiés aux personnes à mobilité réduite**

Ce sont des opérateurs de transports dont les services sont dédiés à un public cible spécifique.

- **Opérateurs de services de mobilité ciblés sur les publics en insertion sociale ou professionnelle**

Leur motivation première est de répondre aux besoins de mobilité de publics pour qui la mobilité est un frein à l'insertion. Ce sont des structures qui :

- › mettent à disposition des moyens de déplacements (voiture ou 2 roues, transport solidaire, ...),
- › qui intègrent une dimension "accompagnement" dans l'insertion (aide à la mobilité autonome).

Ces structures peuvent avoir le statut de SIAE (Structure d'Insertion par l'Activité Economique).

- **Opérateurs intervenant dans d'autres domaines sur le champ de la mobilité**

Ce sont des structures intervenant sur des champs proches (maîtrise de l'énergie notamment) qui interviennent principalement en matière de sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacements peu consommateurs d'énergie.

- **Agences Locales de Mobilité**

Elles peuvent être accessibles à tous publics ou cibler un public particulier tel que les publics en difficulté d'insertion. Nous présentons ci-après les spécificités qui différencient les ALM des autres opérateurs présentés ci-dessus.

### **I.3. Le concept d'Agences Locales de Mobilité : vocation, services et destinataires**

Cette section a pour vocation de proposer un langage commun quant à la compréhension du concept d'ALM. La notion d'ALM, telle qu'elle est présentée ici, est fondée sur les résultats de l'enquête (expériences de terrain) croisée avec des exigences de développement durable.

#### **I.3.1. La vocation des Agences Locales de Mobilité**

Une Agence Locale de Mobilité a pour vocation de :

- **faciliter l'accès à la mobilité durable pour tous,**
- **développer l'usage de modes de déplacements alternatifs à la "voiture solo",**
- **faire changer les pratiques de mobilité.**

Sur le territoire où elle intervient, elle peut, concrètement, contribuer à :

- promouvoir et optimiser l'usage des moyens de déplacements alternatifs existants (multimodalité),
- développer l'offre de mobilité alternative à la "voiture solo",
- développer et faciliter l'intermodalité.

En facilitant l'accès aux différents modes de déplacements et en aidant au développement de modes alternatifs complémentaires à ceux présents sur le territoire, elle peut contribuer à faciliter l'accès au "droit à la mobilité pour tous".

Elle peut aussi être un instrument d'aide au changement de pratiques dans le cadre de la mise en œuvre d'un Plan Local de Déplacements ou plus globalement d'une démarche de Développement Durable de type Agenda 21. Par son action dans le domaine de la mobilité, l'Agence Locale de Mobilité peut ainsi contribuer aux politiques territoriales de développement durable tant sur des enjeux environnementaux (énergies, effet de serre, qualité de vie) que sur des enjeux sociaux et économiques (insertion, solidarité, accès à l'emploi, coût des transports dans le budget des ménages...).

#### **I.3.2. Les destinataires des services de l'ALM**

L'Agence Locale de Mobilité peut proposer des services à différentes catégories d'usagers ou d'acteurs présents sur le territoire.

A ce jour, quatre catégories de destinataires des services ont été identifiées :

- **les individus** (personnes physiques ayant des besoins de déplacements) :
  - › le grand public,
  - › ou des catégories spécifiques ciblées : étudiants, personnes en difficulté d'insertion, personnes à mobilité réduite, touristes, ...
- **les employeurs, générateurs de déplacements** : entreprises, administrations, collectivités,
- **les acteurs sociaux, de l'emploi et de l'insertion** (ou plus globalement les acteurs de services publics confrontés à des problèmes de mobilité de leurs usagers),
- **les collectivités territoriales**, porteuses des politiques de déplacements.

Cette typologie montre que l'Agence Locale de Mobilité peut intervenir:

- en direct auprès du public, par exemple par le biais d'un point d'accueil ou en étant présente sur des lieux de vie ou de flux (université, zone commerciale, ...),
- ou auprès de structures (entreprises, acteurs sociaux) en apportant des services tant au responsable de la structure qu'aux individus utilisateurs de moyens de mobilité :
  - › les salariés d'une entreprise peuvent accéder à des services dédiés mis en place par l'Agence Locale de Mobilité en concertation avec l'employeur,
  - › les personnes bénéficiant d'un accompagnement social ou professionnel peuvent accéder à des services de mobilité spécifiques, mis en place par l'Agence Locale de Mobilité en concertation avec les acteurs sociaux ou de l'emploi.

### **I.3.3. Les services proposés par une Agence Locale de Mobilité**

Les exemples étudiés mettent en évidence l'intérêt pour définir l'offre de services d'une Agence Locale de Mobilité de prendre en compte les caractéristiques du territoire sur lequel elle intervient, notamment au regard :

- des services de mobilité déjà disponibles,
- des besoins et des pratiques de mobilité (caractéristiques du territoire, des publics, des activités, des déplacements, ...)
- des logiques d'acteurs et compétences en présence sur le territoire concerné.

L'offre de services sera donc différente si elle intervient sur un territoire très urbanisé et déjà bien pourvu en moyens de déplacements ou sur un territoire à dominante rurale présentant une offre de transports collectifs moins dense et peu d'autres modes alternatifs. Dans tous les cas, l'offre de services de l'Agence Locale de Mobilité sera conçue en complémentarité des services existants.

Sans nier la diversité des situations territoriales, on peut considérer que l'offre de services d'une Agence Locale de Mobilité peut être structurée autour de trois composantes principales qui constituent le cœur des services :

- **l'information multimodale et la sensibilisation à la mobilité durable,**
- **le conseil en mobilité,**
- **la mise à disposition de moyens de mobilité alternatifs à la voiture solo et complémentaires des moyens existants.**

Ces trois axes ont été définis en retenant pour priorité de l'ALM l'optimisation de l'usage de l'offre existante et e changements de comportements, en cohérence d'ailleurs avec l'esprit de la loi SRU et de la LAURE (*cf . Introduction et rapport juridique*), tout en tenant compte de la nécessité de développer une offre complémentaire.

En complément, des **services "associés"** peuvent être proposés pour **"faciliter l'accès et l'usage des moyens de déplacements disponibles"** (ex : billétique, gardiennage et entretien de vélos, ...).

Sans chercher à être exhaustif, le tableau page suivante présente la diversité des services qu'une Agence Locale de Mobilité peut proposer, selon les 4 champs précités.

—

En synthèse, les échanges du Comité Technique appuyés sur les résultats de l'enquête ont abouti aux conclusions suivantes. L'Agence Locale de Mobilité se caractérise par trois conditions cumulatives :

- son rôle d'interface, de coordination, de mise en réseau des acteurs de la mobilité (voire d'acteurs intervenants sur d'autres champs en lien avec la mobilité) sur le territoire. L'ALM se caractérise par une offre évolutive (en fonction des mutations du territoire et des besoins de mobilité).
- une offre de services qui intègre :
  - › Information multimodale et sensibilisation à la mobilité durable (sur l'ensemble des moyens de déplacements existants sur le territoire),
  - › Conseil en mobilité,
  - › Accès à des moyens de mobilité alternatifs à la voiture solo et complémentaires de l'offre TC régulière,
  - › des services facilitant l'accès et l'usage des modes alternatifs à la voiture solo,
- la proximité avec l'utilisateur par des points d'accueil sur le territoire (un ou plusieurs, permanents ou temporaires) pouvant être relayés par un accès à distance (téléphone ou Internet) permettant une réelle adaptation des services à l'évolution des besoins des usagers sur le territoire. L'Agence Locale de Mobilité permet un contact en face-à-face (points d'accueil ou présence sur des lieux de vie ou de flux), souvent nécessaire pour réellement induire un changement de pratiques modales. C'est cette possibilité de contact en face-à-face qui la distingue de la "centrale d'information multimodale" accessible uniquement à distance par téléphone ou Internet.

	Information multimodale et sensibilisation	Conseil en mobilité	Mise à disposition de moyens de déplacements alternatifs	Services facilitant l'accès et l'usage des moyens de déplacements
Individus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information sur itinéraires, tarifs, horaires, conditions d'accès... sur tous les modes disponibles</li> <li>Sensibilisation aux modes alternatifs et pédagogie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conseil personnalisé sur le choix modal : coût, impact environnemental, ...</li> <li>Interface opérateurs transport</li> <li>Accompagnement à la mobilité autonome</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prêt ou location de vélos</li> <li>Covoiturage</li> <li>Auto-partage</li> <li>TAD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formation vélos, sécurité, ...</li> <li>Découverte d'itinéraires</li> <li>Prêt d'équipements vélos</li> <li>Entretien / gardiennage vélos</li> <li>Vente de titres de transports</li> </ul>
Employeurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information sur les modes alternatifs, les PDE</li> <li>Sensibilisation et pédagogie</li> <li>Animation de Clubs Mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conseil / accompagnement démarche PDE, PDA</li> <li>Interface opérateurs transport</li> </ul>	À l'intention des salariés : (*) <ul style="list-style-type: none"> <li>Flotte de vélos dédiée</li> <li>Covoiturage</li> </ul>	À l'intention des salariés : <ul style="list-style-type: none"> <li>Formation vélos, sécurité, ...</li> <li>Entretien / gardiennage vélos</li> <li>Vente de titres de transports</li> </ul>
Acteurs sociaux, emploi/ insertion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information sur les moyens de déplacements : coût, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conseil / appui développement services spécifiques nouveaux</li> <li>Interface opérateurs mobilité</li> </ul>	À l'intention des publics accompagnés : (*) <ul style="list-style-type: none"> <li>Prêt ou location de vélos ou véhicules à coût réduit</li> <li>Covoiturage</li> <li>TAD</li> </ul>	À l'intention des publics accompagnés : <ul style="list-style-type: none"> <li>Aide à l'obtention du permis</li> <li>Mise en relation avec les opérateurs</li> </ul>
Collectivités territoriales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Information sur les nouveaux moyens de déplacements, expériences, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conseil / appui développement :               <ul style="list-style-type: none"> <li>PDES, PDE</li> <li>Modes alternatifs : vélo, ...</li> <li>Services spécifiques PMR, personnes âgées, ...</li> </ul> </li> <li>Veille sur la mobilité</li> </ul>		

*(\*) Moyens de mobilité dédiés à certains publics, accessibles via une structure : entreprise (salariés) ou acteur social / emploi (publics accompagnés)*

## **II. Les perspectives de développement**

## II.1. Les conditions de développement des Agences Locales de Mobilité

### II.1.1. Le portage juridique des Agences Locales de Mobilité

**Remarque** : les conditions juridiques de développement des ALM ont fait l'objet d'une analyse spécifique par le Cabinet Latournerie Wolfram & Associés. Nous en présentons ici quelques éléments de synthèse, **l'analyse détaillée fait l'objet d'un rapport spécifique.**

#### Les différentes formes de portage juridique et leurs caractéristiques

Plusieurs formes de portage juridique peuvent être envisagées pour une Agence Locale de Mobilité :

- le portage par une personne publique,
- le portage par une personne privée,
- le portage par une structure de coopération.

**Le portage juridique par des personnes publiques suppose l'existence d'un intérêt public à satisfaire et une carence de l'initiative privée**<sup>1</sup>. C'est uniquement lorsque ces deux conditions sont remplies que la personne publique peut opter pour les modes de gestion suivants :

- **la gestion directe** c'est à dire l'exploitation du service en régie,
- **la gestion déléguée** qui impose le recours au marché public,
- **la délégation de service public (DSP)** qui consiste à confier à un tiers, qui dispose d'une grande autonomie et d'une liberté de gestion, l'établissement et l'exploitation d'un service.

Pour **le portage juridique par une personne privée**, plusieurs formes juridiques sont possibles :

- l'association (qui constitue aujourd'hui le statut le plus courant des Agences Locales de Mobilité),
- la société commerciale (le statut de SARL apparaissant comme la forme la mieux adaptée),
- la Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC),
- la Société d'Economie Mixte (SEM), mais qui paraît peu adaptée pour une ALM.

Ces deux dernières formes juridiques permettent l'association de personnes publiques et privées : la SCIC lorsque la participation de la personne publique est minoritaire, la SEM lorsque la participation de la personne publique est majoritaire.

Les structures privées peuvent bénéficier de financements publics, mais dans des conditions qu'il convient de respecter. Rappelons ici quelques éléments essentiels concernant les ressources de ces structures et les financements publics auxquels elles peuvent avoir recours :

- les associations peuvent bénéficier de subventions publiques mais les collectivités publiques ne peuvent accorder de subventions qu'aux associations dont l'objet et l'activité présentent un intérêt indiscutable pour elles ; les collectivités peuvent également consentir d'autres formes d'aides : permission de voirie, mise à disposition de matériel, emplois aidés (contrats aidés ou exonérations), ...

---

<sup>1</sup> Le principe de liberté du commerce et de l'industrie interdit aux collectivités publiques de créer des services dans les secteurs dits "marchands", sauf si, en raison de "*circonstances particulières de temps et de lieu, un intérêt public justifie leur intervention en cette matière*". La jurisprudence considère que la création de services publics commerciaux est licite lorsque ceux-ci ont pour objet de pallier la défaillance ou l'insuffisance de l'initiative privée, cette carence pouvant être quantitative ou qualitative.

- les SARL peuvent être bénéficiaires d'aides ou de subventions publiques ; elles peuvent avoir accès au dispositif des emplois aidés,
- les SCIC bénéficient d'un dispositif de soutien spécifique ; elles peuvent avoir accès aux dispositifs d'aides à l'emploi prévus pour les sociétés commerciales ; de plus, de par leur vocation d'utilité sociale, elles peuvent avoir accès aux emplois aidés prévus pour ce secteur particulier,
- les SEM peuvent bénéficier d'apports en compte courant d'associés de la part des collectivités actionnaires et éventuellement d'aides accordées par les collectivités publiques.

### **Repères :**

La subvention constitue *"une contribution financière de la personne publique, accordée à la demande du bénéficiaire et justifiée par des considérations relevant de l'intérêt général, sans que cette contribution constitue le prix d'une prestation de services ou d'une fourniture de bien directement apportée à la personne publique. La subvention peut être allouée globalement pour contribuer au financement de l'activité de l'organisme subventionné, ou répondre à un besoin spécifique correspondant à un objet précis, conçu et mis en œuvre par le bénéficiaire"*.

Le marché public se différencie de la subvention, qui constitue une contribution financière de la personne publique à une opération justifiée par l'intérêt général mais qui est initiée et menée par un tiers.

Il s'agira d'une subvention si l'initiative du projet vient de l'organisme bénéficiaire et si aucune contrepartie directe n'est attendue par la personne publique du versement de la contribution financière. Dans le cas contraire, il s'agira d'un marché public. La notion d'initiative implique non seulement l'impulsion du projet mais aussi sa conception et sa définition.

Un risque de requalification d'une subvention en marché public existe dès lors que la collectivité qui accorde la subvention profite des services fournis par l'association.

Le **portage juridique au travers de structures de coopération** peut également être envisagé. Il peut revêtir plusieurs formes :

- la structure de coopération à dominante publique : le Groupement d'Intérêt Public (GIP),
- la structure de coopération à dominante privée : le Groupement d'Intérêt Economique (GIE).

Notons cependant que la constitution d'un GIP n'est pas possible dans le domaine des transports. Elle est possible dans le domaine de la maîtrise de l'énergie ou de la promotion des énergies renouvelables, et dans le domaine de l'emploi et de l'insertion. La constitution d'un GIP qui interviendrait dans le seul secteur des transports doit donc être écartée.

Le GIE quant à lui doit avoir un but économique et ne peut qu'agir dans le prolongement de l'activité de ses membres et répond donc plus à des impératifs de mutualisation et de synthétisation des moyens. Peu adapté à une ALM, il pourrait en revanche être opportun dans le cas de « plateforme de mobilité » qui ont pour but premier de coordonner et mutualiser l'accès et l'information sur les services existants.

## Quel portage privilégié pour un projet d'ALM ?

Le choix du mode de portage juridique sera notamment fonction :

- de la nature des services proposés par l'ALM,
- des acteurs présents sur le territoire et proposant des services de mobilité,
- mais aussi de la volonté politique de la collectivité en termes d'implication dans l'organisation, l'exploitation et la gouvernance de l'ALM.

L'analyse de l'offre de mobilité sur le territoire réalisée en amont, dans l'étude d'opportunité, sera donc ici mise à profit pour apprécier s'il y a, ou non, carence de l'initiative privée pour les services qui constituent l'offre de l'ALM.

Les services proposés par l'ALM pouvant être multiples (en fonction des besoins du territoire), le choix du mode de portage devra prendre en compte l'ensemble des services envisagés. Il peut donc y avoir carence de l'initiative privée pour certains services (ex : location de véhicules à coût réduit) mais présence d'acteurs privés sur d'autres services (ex : covoiturage). Si tel est le cas, l'organisation de l'Agence Locale de Mobilité pourra intégrer un portage public pour certains services, et un portage privé pour d'autres services.

S'il y a carence d'initiative privée et existence d'un intérêt public à satisfaire, la collectivité porteuse du projet d'ALM pourra faire le choix d'un mode de gestion directe ou déléguée.

A l'inverse, si des acteurs présents sur le territoire proposent tout ou partie des services que la collectivité souhaite mettre en place, la collectivité pourra s'appuyer sur ces acteurs en leur apportant un appui financier, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Il convient cependant de souligner que les services tels que l'information multimodale, le conseil en mobilité et la sensibilisation à la mobilité alternative, présentent, de fait, un caractère d'intérêt général (notamment du fait de son fondement légal via la LAURE, la LOTI et la SRU) qui apparaît suffisant pour justifier d'être, le cas échéant, portés par une personne publique.

Pour les autres services, notamment ceux portant sur la mise à disposition de moyens de mobilité, le caractère d'intérêt général devra être apprécié au cas par cas en fonction de la nature du service proposé, des personnes ciblées, des conditions d'accès aux services (ex : gratuité ou conditions tarifaires spécifiques pour certaines catégories de publics), et des initiatives privées déjà existantes ou en projet.

## A titre d'exemples

S'il y a effectivement intérêt public et carence de l'initiative privée :

- la régie pourra être envisagée pour :
  - › des services gratuits (**information multimodale, conseil en mobilité**),
  - › des services pas ou peu rentables, tels que **la location de véhicules à tarif réduit** ou **une auto-école sociale**, sous réserve que la collectivité dispose des ressources nécessaires pour assurer le service,
- le recours au marché public pourra être envisagé pour **un service de prêt ou de location de véhicules à des publics ciblés, ou à tarif réduit**, sous réserve que la collectivité dispose des moyens de financements suffisants pour financer le service,
- le recours à une DSP pourrait être envisagé pour des services pouvant générer des recettes, tels que **l'auto partage ou la location de vélos**.

Si des initiatives privées existent, comme c'est le cas en Ile-de-France pour des services de location de véhicules ou deux roues à tarif réduit, la collectivité pourra valoriser les compétences de ces structures en les incitant à étendre la présence territoriale de leurs services et en leur apportant un appui financier.

## Quelles évolutions possibles pour accompagner le développement de l'ALM ?

Peu d'acteurs privés ont aujourd'hui l'expérience de la mise en œuvre d'une offre de services globale telle que nous l'avons définie pour une ALM. La collectivité pourra donc contribuer à fédérer ou faire coopérer différents acteurs agissant jusqu'alors de manière dispersée.

Elle pourra de même inciter les acteurs à la création d'une structure dans laquelle elle pourra elle-même être présente (SCIC par exemple, sous réserve de la reconnaissance du statut d'utilité sociale des services).

Le mode de portage pourra évoluer dans le temps en fonction du développement de l'Agence Locale de Mobilité, tant en termes de services que de publics cibles, mais aussi du retour d'expérience acquis par la collectivité sur la (ou les) première(s) année(s) de mise en œuvre (constats sur les difficultés rencontrées en terme d'organisation et de qualité des services, de gouvernance, ...).

A titre d'exemple, une collectivité pourra faire initialement le choix de recourir à un prestataire par marché public, puis ultérieurement au vu des services qu'elle souhaite développer, opter pour un portage en régie (ou réciproquement).

Mais cette évolution devra être réalisée :

- dans le respect de la réglementation en vigueur (cf principes précédemment cités d'intérêt général à satisfaire et de carence de l'initiative privée pour un portage par la personne publique),
- de manière programmée et anticipée pour garantir la continuité du service rendu aux usagers, mais aussi permettre l'évolution des acteurs concernés.

## II.1.2. Le portage politique et institutionnel

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)<sup>1</sup> prévoit que les autorités organisatrices de transports urbains doivent mettre en place un "service d'information multimodale à l'intention des usagers" et "un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants" (article 27-1). En Ile-de-France, c'est au STIF qu'incombe cette obligation puisqu'il est seul "chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France"<sup>2</sup>. Le STIF est seul compétent pour l'organisation, notamment, des services publics réguliers et des services publics à la demande de transport, même si celui-ci peut décider de déléguer tout ou partie de ces compétences – à l'exception de la politique tarifaire – à d'autres collectivités alors dénommées "autorités organisatrices de proximité"<sup>3</sup>.

En revanche, la compétence du STIF n'étant pas exclusive en matière "d'information multimodale" et de "conseil en mobilité", les initiatives tant publiques (collectivités territoriales ou leurs groupements) que privées (associations notamment) sont envisageables à l'échelle locale. C'est donc dans ce cadre que peut être envisagée la création d'une Agence Locale de Mobilité.

Le STIF s'est récemment "ressaisi" de la question de l'information multimodale (cf décision de reprendre la gestion des services assurés par l'AMIVIF et InfoMobi) et a établi un Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV). Pour autant, il n'y a pas aujourd'hui de définition précise, en Ile-de-France, du rôle des différents acteurs (STIF, Région, Départements, collectivités) dans le développement de l'information multimodale et du conseil en mobilité, services de base des ALM comme nous l'avons vu. Le rôle des ALM dans la politique régionale en matière d'information et de conseil n'étant pas aujourd'hui formellement défini, force est de constater :

- un portage politique faible de la part des collectivités territoriales,
- l'absence d'une politique claire de soutien au développement des ALM, le financement des ALM n'étant pas inscrit dans les orientations des politiques régionales.

L'analyse des expériences d'Agences Locales de Mobilité menées dans d'autres pays européens (cf. **Annexe 2**) montre que les ALM qui ont réussi à développer une offre de services ambitieuse, et qui sont aujourd'hui en mesure de mettre en avant les résultats obtenus (Worcestershire, Peterborough, Nottingham et Darlington) ont bénéficié :

- d'un portage politique fort de la part des collectivités,
- d'un financement important,
- de l'intégration du projet d'agence de mobilité dans le cadre plus global de la politique de mobilité, celle-ci intégrant systématiquement les TC et des modes doux tels que le vélo et le covoiturage.

Il apparaît donc nécessaire, pour réussir le développement des ALM en Ile-de-France, de :

- clarifier le rôle des acteurs et la place des ALM dans la politique de développement de l'information multimodale, du conseil en mobilité et de l'offre de mobilité alternative,
- d'intégrer l'ALM comme un outil à part entière de la politique de mobilité régionale, ce qui suppose :
  - › d'affirmer plus fortement la place des ALM notamment dans le PDU (accompagnement des actions mises en œuvre localement) et dans le SDIV,
  - › de définir les modalités d'incitation et de soutien des collectivités dans la conduite de leurs projets locaux (financements et ressources d'accompagnement).

<sup>1</sup> Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

<sup>2</sup> Article 1-I de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France.

<sup>3</sup> Article 1-II de l'ordonnance précitée du 7 janvier 1959.

## **II.2. L'articulation et la cohérence territoriale des services de mobilité**

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) prévoit que les autorités organisatrices de transports urbains doivent mettre en place un *"service d'information multimodale à l'intention des usagers"* et *"un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants"* (article 27-1).

En Ile-de-France, c'est au STIF qu'incombe cette obligation puisqu'il est seul *"chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France"*. En cohérence avec son champ de compétence, le STIF a récemment défini un Schéma Directeur d'Information Voyageurs (SDIV) qui pose la question de la place des ALM .

Toutefois la compétence du STIF n'est pas exclusive en matière d'information multimodale. Les initiatives publiques et privées sont donc envisageables à l'échelle locale, mais elles posent clairement la question de l'articulation et de la cohérence des initiatives aux différents niveaux territoriaux.

### **II.2.1 Les services de mobilité développés à l'échelle régionale**

Les services d'information sur les transports sont nombreux à l'échelle régionale. Citons notamment deux services soutenus par le STIF :

- le site de l'association AMIVIF, association qui regroupe les opérateurs de transports et que le STIF finance (<http://www.transport-idf.com>) ; il fournit de l'information sur l'offre régulière de transports en commun : horaires et grosses perturbations ; ce service n'est pas accessible par téléphone.
- le service Infomobi, dédié aux personnes à mobilité réduite, financé par la Région et le STIF ; il est accessible par Internet (<http://www.infomobi.com>) et par téléphone (N° Azur) ; il fournit de l'information sur l'accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite.

La loi stipulant que c'est au STIF de gérer l'information voyageurs, le STIF a décidé de reprendre les activités assurées par l'association AMIVIF, ainsi que celles d'Infomobi. L'enjeu prioritaire aujourd'hui pour le STIF est donc de définir de nouvelles modalités de gestion et de diffusion de l'information TC t plus largement muti-modale.

Par ailleurs, le STIF devrait définir une politique de diffusion, de mise à disposition de l'information et des données. Il pourra ainsi *"mettre à disposition des relais territoriaux une base d'informations transports"* qu'ils pourront compléter sur les autres modes existants localement (vélos, ...). Le STIF considère que les ALM peuvent être des relais territoriaux et qu'une *"mise à disposition privilégiée"* pourrait être envisagée.

Ces évolutions s'inscrivent dans le cadre des orientations du SDIV (Schéma Directeur d'Information Voyageurs) présenté en conseil du STIF à l'été 2007, et qui vise cinq objectifs :

- promouvoir l'offre globale de transports,
- améliorer l'information en situations perturbées,
- améliorer les correspondances et la continuité du service,
- améliorer l'accès à l'information,
- tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones peu des services.

En outre, les ALM ont été traitées dans le cadre des groupes de travail de l'évaluation d PDUIF en 2007 et devraient également l'être dans le cadre de la révision du PDU en 2008/09.

Compte tenu de la diversité des structures d'ALM possibles, plusieurs questions se posent concernant la mise à disposition des informations et données :

- toutes les structures pourront-elles bénéficier de la même base d'informations ?
- y aura-t-il des pré-requis, des conditions (ex : labellisation préalable), pour disposer d'une information autre que celle diffusée au grand public via Internet (accès aux données de base) ?
- le transfert de données à une structure privée (ex : association) sera-t-il possible ? A quelles conditions, y compris financières ?

## **II.2.2 La place des départements dans le développement des services de mobilité**

Les Conseils Généraux de l'Essonne et de la Seine-et-Marne ont tous deux engagé des réflexions sur les besoins de déplacements et de développement de services de mobilité pouvant déboucher sur la création d'une ALM départementale. Ces deux Départements présentent également comme point commun le fait que la mobilité est abordée, à la fois par la Direction en charge des transports ou des déplacements, et par la Direction en charge de l'insertion.

Nous nous sommes donc appuyés sur les réflexions qu'ils ont engagées pour analyser en quoi les Départements peuvent intervenir dans le développement, la structuration ou l'accompagnement des Agences Locales de Mobilité.

Remarque : les éléments présentés ici constituent des réflexions encore en cours ; elles ne doivent pas être considérées comme des orientations déjà validées par les Départements cités.

### **Les réflexions engagées par le Conseil Général de l'Essonne**

Le projet de "*centrale de mobilité*" porté par la Direction des Déplacements est, à ce stade, centré sur :

- l'information, par la mise à disposition, sur un lieu unique de l'ensemble des informations utiles en matière de déplacements (un "portail unique sur la mobilité"),
- la sensibilisation aux différents modes pour inciter à renoncer à la voiture solo lorsque d'autres modes de déplacements sont disponibles.

Le projet s'appuie sur l'information TC disponible au niveau régional (Transports-idf.com et Infomobi) qu'il s'agit de compléter en mettant à disposition les informations sur les autres modes qui existent dans le département : dispositif PAM, services TAD, services de transports scolaires (offres, conditions d'accès, ...), vélo (réseau cyclable, ...), à terme, covoiturage, ... Il s'agit donc à ce stade d'un projet de centrale d'information multimodale.

La "*centrale de mobilité*" pourra également fournir des informations utiles à certains publics spécifiques, publics en difficulté d'insertion notamment.

Dans le même temps, la Direction de l'Insertion, de la Lutte contre les Exclusions et de l'Emploi (DILEE) travaille sur un projet de "*plate-forme de mobilité*" centré aujourd'hui sur l'accès au permis de conduire en lien avec l'accès à l'emploi. Il pourra intégrer d'autres actions telles que les transports à la demande, la mise à disposition de véhicules, ...

Deux pistes sont explorées :

- des formations intensives au permis de conduire pour des personnes ayant validé leur projet professionnel (actuellement 2 auto-écoles proposent ce type de formations),
- des actions d'accompagnement du permis de conduire : mise à niveau de savoirs de base, repérage des espaces, ...

La "plate-forme de mobilité" aurait pour objectif de mettre en relation les acteurs, d'assurer une meilleure couverture territoriale, et de professionnaliser les acteurs. Elle pourrait être sollicitée par les acteurs sociaux et de l'insertion pour construire le "*parcours de mobilité*" des personnes : diagnostic pour orientation sur le service le plus approprié, identification des actions d'accompagnement nécessaires. La "plate-forme" intervenant pour affiner le besoin des personnes pourrait avoir une bonne visibilité des difficultés et contribuer à faire évoluer l'offre de services de mobilité.

Une première expérimentation est envisagée sur le Sud Essonne où des acteurs de la mobilité sont déjà présents (Etampes et Grigny), ainsi qu'un CAT atelier mécanique.

### **Les réflexions engagées par le Conseil Général de Seine-et-Marne**

Le projet de la Direction des Transports vise à créer un "*guichet unique de l'offre transports*" avec pour objectifs de promouvoir l'éco-mobilité et faciliter la mobilité des personnes en insertion. Le projet fait aussi écho aux études du Pôle de Compétitivité "Ville et Mobilité Durables" implanté sur le 77 et au projet de site Internet Moviken, orienté TC pour les touristes.

En s'appuyant sur l'information sur les TC mise à disposition au niveau régional (AMIVIF / STIF demain), l'agence départementale de mobilité permettra de :

- décliner et compléter l'information multimodale sur le territoire local (TAD, TPMR, ...)
- faire le lien avec d'autres services de mobilité ou actions en matière de mobilité durable :
  - › location de vélos, éco-conduite, covoiturage, ...
  - › autres services notamment ceux ciblés sur les publics en insertion (informations utiles + lien et informations déplacements : permis de conduire, PIJE-ADSEA, Papa Charlie, ...),

Dans le même temps, la Direction de l'Insertion et de l'Habitat confrontée à des problématiques de mobilité des personnes en insertion ou en situation précaire, s'est rapprochée de la Direction des Transports qui a engagé une étude sur les besoins en matière de déplacements des publics en insertion pour élargir l'offre de services de mobilité sur le département.

Depuis deux ans, spontanément, des ateliers Emploi, Formation, Modes d'accueil, Mobilité ont été créés dans les Unités d'Action Sociale (14 UAS couvrant les bassins de vie du département), en lien avec les CLI, pour mettre ensemble les différents acteurs.

## Synthèse

Les réflexions engagées par les deux conseils généraux présentent de fortes similitudes puisque tous deux envisagent la mise en place d'un "guichet unique", ou "portail unique", qui aurait pour objectifs de fournir :

- une information complète, à l'échelle du département, sur l'offre de déplacements intégrant :
  - › l'ensemble des modes de déplacements (TC réguliers, TAD, vélo, covoiturage, ...),
  - › l'ensemble des publics cibles : services dédiés aux personnes à mobilité réduite (PAM ou TPMR), services scolaires, services dédiés aux publics en insertion, ...
- des éléments de sensibilisation sur le développement de l'éco-mobilité pour inciter à l'utilisation de modes de déplacements alternatifs à la voiture solo.

Dans les deux cas, l'information sur l'offre TC régulière qui sera mise à disposition par le STIF est intégrée à la plateforme départementale d'information. Pour cela, les Départements sont demandeurs de pouvoir accéder à la base de données que gèrera le STIF, de manière à pouvoir prendre en compte l'offre régulière de TC avant d'orienter vers le choix d'un TAD.

Les réflexions des deux conseils généraux diffèrent par contre, à ce stade, par les modalités d'accès envisagées :

- le Département de l'Essonne prévoit pour l'instant que l'information soit accessible sur un site Internet ; l'accès par téléphone pourra être envisagé dans un deuxième temps et ce seront les Agences Locales de Mobilité qui pourront assurer une présence physique sur différents points du territoire.
- le Département de la Seine-et-Marne envisage quatre modes d'accès (étude d'approfondissement et d'opportunité en cours) : un site Internet, un centre d'appel téléphonique, des bornes dispersées sur le territoire (à l'image des bornes URBAN de la RATP) et des lieux de contacts physiques sur le territoire, de manière à assurer une couverture territoriale homogène.

Sur la Seine-et-Marne, l'idée d'une "*territorialisation des services de l'Agence départementale de mobilité*" s'inspire du réseau des Unités d'Action Sociale. Plusieurs questions sont posées sur les modalités d'implantation physique :

- faut-il donner sur chaque lieu l'ensemble des informations et services ?
- faut-il ajouter de l'information mobilité dans des lieux de services existants (partenariat) ?
- faut-il un maillage des points pour "dispenser" l'accès à l'information ?
- quel lien possible avec les UAS ?
- faut-il aller plus loin dans le regroupement des services, pour délivrer de manière cohérente un ensemble d'informations ? ... d'autant que deux autres Directions (en charge des collèges et des jeunes, par exemple) souhaiteraient également communiquer en direction de leurs publics,
- faut-il être présent partout ou constituer un point ressources qui peut être sollicité par les communes et peut être mis en relation avec les personnes qui s'adressent aux communes ?

Dans cette même idée d'élargissement de l'offre de services, des informations sur les économies d'énergie pourraient être données (en allant au-delà de l'information sur l'éco-mobilité), ... Cette réflexion, qui doit encore être approfondie, rejoint le principe des PIMMS (Points Information Médiation Multi Services).

Les deux Conseils Généraux ne souhaitent pas aller vers une centralisation de la réservation des TAD. A notre connaissance, la mutualisation de la gestion des TAD et services PMR n'est pas préconisée par le STIF. Pour autant, si demain les Départements s'orientent vers la mise en place d'un centre d'appel pour accès à la plateforme départementale d'information, la question méritera d'être posée (concept de "guichet unique") :

- pour des raisons économiques (ex : un seul prestataire pour gestion des appels sur la plateforme d'informations et le service PAM),
- pour des raisons de qualité du service (ex : éviter à une personne de devoir appeler la plateforme d'informations départementale puis le service PAM).

Ces deux exemples montrent bien le rôle que peut jouer un Conseil Général et amènent à s'interroger sur :

- la pertinence technique et économique à structurer et centraliser à l'échelle départementale la capitalisation, l'actualisation et la mise à disposition de l'information multimodale (aucune collectivité locale ou ALM n'aura la capacité technique et financière d'assurer cette capitalisation à l'échelle départementale et ne sera en capacité, sans cette base d'information, d'influer les choix modaux pour des déplacements dépassant son seul territoire),  
Le développement de l'outil de gestion de cette base d'informations pourrait aussi être mutualisé entre Départements,
- le développement à l'échelle départementale (ou au-delà) de certains services de mobilité pour des raisons de coût mais aussi d'efficacité :
  - › c'est le cas notamment du covoiturage (le développement de sites de covoitages par chaque collectivité ou entreprise risquerait d'être contre-productif),
  - › mais sans doute aussi pour d'autres services comme en témoigne la structuration à l'échelle départementale de certains services tels que Aid'Auto qui, par ailleurs, s'est dotée d'une structure nationale qui fédère les structures départementales afin, notamment, de mutualiser et optimiser la gestion du parc de véhicules,
- la pertinence à inciter à la structuration et/ou l'harmonisation des outils (ex : outil de gestion du TAD).

### **II.2.3 L'articulation et la cohérence des échelles d'interventions en Ile-de-France**

L'enquête a mis en évidence la nécessité d'articuler de manière cohérente les actions possibles entre les différents niveaux territoriaux.

- **Au niveau régional :**
  - › la mise à disposition par le STIF d'une information sur l'offre TC, voire multimodale, régionale et régulière, y compris concernant l'accessibilité des réseaux pour les personnes à mobilité réduite.
  - › D'autres acteurs peuvent enrichir l'informations, comme la Région sur les réseaux de circulations douces (édition tous les ans d'une carte avec l'appui de l'IAU).
- **Au niveau départemental :**
  - › la mise à disposition d'une information multimodale qui enrichit l'information TC régionale par une information sur les autres modes existants sur le département (TAD, PAM, vélo, transports scolaires, ...), complétée d'informations de sensibilisation à l'éco-mobilité,
  - › la possibilité de structuration de certains services de mobilité : par la création et la mutualisation de services à l'échelle départementale (ex : covoiturage) ou par l'aide au développement de la couverture territoriale de certains services de mobilité (ex : inciter / aider 2 Roues pour l'emploi à intervenir sur le 77).

- **Au niveau local**, des relais territoriaux (les ALM) qui s'appuient sur les outils d'information ou services mis en place au niveau régional ou départemental et qui :
  - › proposent du conseil en mobilité
  - › proposent ou fédèrent (mise en réseau) des services de mobilité complémentaires (ex : vélo, formation vélo, ...).

Au niveau local, plusieurs schémas de développement émergent :

- l'impulsion par le niveau départemental (cas de la Seine et Marne) pour structurer le réseau des points d'accès dans un souci d'harmoniser le service à l'échelle du département et d'assurer une bonne couverture territoriale,
- le développement par l'initiative locale ; ce qui pose la question de "comment impulser ou coordonner ces initiatives à l'échelle départementale?"

Le terme "agence locale" renvoie spontanément à l'idée d'un lieu physique d'accès repéré sur le territoire. Ce mode de présence est pertinent en ce sens qu'il permet un repérage aisé sur le territoire et instaure une visibilité permanente. Ce mode de présence a toutefois un inconvénient, il suppose une démarche volontaire du public cible qui doit "venir" ou "aller" à l'agence, voire lui impose une contrainte qui peut être un frein rédhibitoire.

L'implantation physique pose par ailleurs la question du choix du lieu pertinent d'implantation, avec le risque de ne toucher que la population qui spontanément passe à proximité. Ce seul mode de présence et d'action n'est donc pas suffisant. Plusieurs autres modes d'intervention doivent être étudiés et évalués en termes d'efficacité et de coût, en s'efforçant "d'aller vers" les publics ciblés. On pourra par exemple s'appuyer sur :

- des **actions ponctuelles** de sensibilisation réalisées sur des lieux fortement fréquentés et choisis en fonction du public ciblé et à des périodes choisies : universités, zones d'activités, centre ville, ... (pour les ALM environnementales notamment),
- des **permanences régulières** dans des lieux ciblés en fonction des publics visés :
  - › dans les mairies ou administrations (préfectures, cités administratives, ...), sur des zones d'activités (restaurant interentreprises), dans les campus universitaires, ...
  - › chez les acteurs sociaux ou de l'insertion partenaires de l'ALM pour éviter la multiplication des lieux où la personne doit se rendre

Par ailleurs, le regroupement sur un même lieu de l'ALM et d'autres services peut être un moyen d'optimiser les coûts, de simplifier la démarche des publics cibles, et de valoriser mutuellement les flux induits.

## **II.3. Quelle place possible pour les ALM dans les politiques territoriales ?**

### **II.3.1. Les problématiques actuelles de mobilité des collectivités territoriales**

La mobilité constitue une problématique centrale des politiques des collectivités territoriales car elle se situe au cœur d'enjeux multiples parmi lesquels :

- le développement économique (accessibilité et attractivité du territoire),
- l'aménagement du territoire (développement équilibré et harmonieux du territoire),
- la protection de l'environnement (limitation des pollutions et impacts sur la santé),
- l'accès pour tous à l'emploi, aux services, aux loisirs,
- l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de vie ("conciliation des temps"), ...

La politique de déplacements contribue à répondre à ces enjeux et c'est dans ce cadre que doit être posée la question de l'utilité d'une Agence Locale de Mobilité. En d'autres termes, l'ALM n'a de sens que comme partie intégrante de la politique de mobilité, ou de déplacements, mise en œuvre par la (ou les) collectivités territoriales concernées. Elle doit donc s'intégrer de manière cohérente dans l'offre de services de mobilité d'un territoire après en avoir étudié l'opportunité et la faisabilité.

Dans le cadre d'une politique de déplacements intégrant le management de la mobilité, les collectivités sont amenées à se poser plusieurs questions concernant leur territoire, notamment :

- les moyens de déplacements disponibles sont-ils adaptés aux besoins des populations ?
  - › quels sont les moyens disponibles et les acteurs en présence sur le territoire ?
  - › *quelle réponse par type de publics (approche ciblée) : résidents, employés, personnes handicapées, personnes en difficulté d'insertion, ...*
- les moyens de déplacement sont-ils utilisés au mieux par les publics concernés ? les moyens d'information sur ces différents modes sont-ils suffisants et coordonnées ?
  - › *quels changements de pratiques de déplacement ?*
  - › *quels opportunités et potentiels de changement ?*
  - › *quelles améliorations possibles en termes d'informations ?*
- comment inciter et aider à l'utilisation appropriée des moyens de déplacement existants ?
  - › comment optimiser l'usage de l'offre existante ?
  - › *quels publics cibles et territoires pertinents d'action ?*
  - › *quelles modalités d'actions ?*
- quels sont les moyens de mobilité complémentaires nécessaires ?
  - › *pour quels publics ?*
  - › *pour quel trajet ?*
  - › *pour quel territoire ?*
  - › *quelles modalités d'accès ?*
  - › *etc...*
- comment maîtriser l'accroissement des besoins de mobilité et optimiser l'offre de transport ?
  - › *quelle articulation entre politique d'aménagement et de transport ?(documents de planification notamment)*

### II.3.2. le rôle possible des ALM dans les politiques de déplacements

Les collectivités ont pris conscience des enjeux liés au développement des modes alternatifs, notamment :

- du fait que si le développement de lignes régulières de transports collectifs doit être encouragé, il ne peut constituer une réponse systématique à tout besoin (faibles flux en milieu peu dense, certains milieux urbains...),
- de la montée en puissance des préoccupations liées aux enjeux énergétiques, à l'effet de serre et à la protection de l'environnement (nécessité d'inciter plus fortement au report modal et aux changements de pratiques en matière de déplacement).

Plusieurs éléments attestent de cette prise de conscience :

- au niveau régional, la volonté du STIF d'agir plus fortement dans l'information et la promotion de l'offre de transports en commun (en cohérence avec les orientations de la loi) ; on retrouve cette même préoccupation dans d'autres régions (région PACA et Rhône-Alpes par exemple),
- au niveau départemental, les réflexions engagées par des Départements tels que l'Essonne et la Seine-et-Marne pour la mise en place d'un "portail" départemental d'informations sur l'offre départementale multimodale,
- au niveau local, l'émergence de projets sur la création d'agences locales de mobilité.

Les ALM peuvent apporter des réponses en termes d'information, de sensibilisation, de conseil et d'accompagnement. Implantée "physiquement" sur le territoire, au contact direct des opérateurs de mobilité et des usagers, l'Agence Locale de Mobilité peut constituer pour une collectivité une opportunité pour :

- optimiser et valoriser l'offre de services de mobilité existante sur le territoire,
- développer l'offre de mobilité alternative par la mise à disposition de moyens de mobilité complémentaires,
- mettre en réseau les acteurs de la mobilité, et assurer un rôle de coordination et d'interface avec les collectivités,
- susciter et accompagner les initiatives des acteurs de la mobilité et des générateurs de déplacements (entreprises, collectivités, équipements publics, ...) en matière de management de la mobilité,
- mieux comprendre et de répondre de manière plus adaptée à la diversité des besoins de mobilité sur le territoire (réponses souples et évolutives),
- assurer un rôle d'interface entre les usagers et les collectivités.

Par son action, elle contribue à la prise en compte des préoccupations environnementales et à l'attractivité du territoire, et facilite l'accès à la mobilité durable pour tous, répondant ainsi aux enjeux du développement durable des collectivités.

Plusieurs facteurs de réussite apparaissent pour la création d'une ALM par une collectivité :

- une réelle volonté politique :
  - › l'ALM s'inscrit comme composante d'une politique plus large de mobilité,
  - › les Autorités organisatrices de transport de proximité (ayant obtenu délégation du STIF) sont des porteurs à privilégier ;
- l'intégration du projet d'ALM dans le projet d'évolution du territoire :
  - › prise en compte des spécificités du territoire et adaptation de l'offre de services de l'ALM,
  - › articulation avec les autres problématiques territoriales ;
- la temporalité du projet, notamment par rapport au développement de l'offre de transports sur le territoire.

## II.3.2. Les synergies possibles avec d'autres problématiques territoriales

### Mobilité et gestion du temps

#### **Quelques repères sur l'approche sur les politiques temporelles**

Les politiques temporelles sont à l'articulation des enjeux de développement durable, d'accessibilité des territoires et de mobilité. Partant du constat qu'il n'est plus possible d'étendre constamment les modes de transports, il faut analyser de manière plus fine les rythmes de la ville et y adapter les moyens. A titre d'exemple, le travail de nuit n'est plus marginal, et l'offre de transport ne s'est pas suffisamment développée.

Le cas de Roissy est un bon exemple, où l'offre de transport structurante a été conçue d'abord pour les voyageurs. La plate-forme est en activité 24h/24, elle est très étendue, beaucoup d'emplois sont en horaires décalés. Plus de 90% des salariés se rendent à leur travail en voiture et la mobilité est considérée comme un des trois principaux freins à l'emploi sur la zone aéroportuaire.

La mutation sociétale crée des "*nœuds temporels*" (ex : besoins des personnes / horaires des services). Conduire une politique temporelle consiste donc à "*travailler sur ces nœuds et à les dénouer*". Il y a des enjeux d'accessibilité des territoires, de performance des organisations, des tensions dans la gestion du temps personnel, de travail, ... des tensions dans "*la conciliation des temps*".

Les services de garde d'enfant, de conciergerie, ... sont des services qui aident à la conciliation des temps. Mais dans le même temps, en élargissant les plages horaires de certains services pour répondre aux besoins de certains publics, on génère des contraintes pour d'autres (travail en soirée, ...).

Tout aménagement urbain (place, quartier, ...) doit donc conduire à s'interroger sur "*comment prendre en compte les rythmes*" (ex : comment va vivre la place le matin à 8h, l'hiver, le samedi, ... ?).

Concernant la mobilité, il faut s'interroger sur l'accessibilité des territoires, sur la rationalisation des flux de déplacements, qui obligent à prendre en compte les rythmes. A titre d'exemple, l'université est un gros prescripteur de mobilité : quel impact sur la rationalisation des déplacements et moyens si l'on décale de 15 minutes le début des heures de cours ?

Les politiques temporelles obligent à faire travailler ensemble les acteurs qui ont des champs de compétences différents et à aborder le sujet de manière différente (ex : si l'on veut développer la place des femmes dans l'entreprise, quel accompagnement en terme de conciliation des temps ?).

## L'expérience de la Ville de Paris et l'articulation avec le projet d'ALM de la ZAC Paris Rive-gauche

Le Bureau des Temps de la Ville de Paris s'est posé la question de l'offre municipale et s'est rendu compte qu'il ne pouvait pas avancer seul, car la réflexion touche au droit du travail, à la réglementation commerciale, ... Ce constat a conduit à l'idée d'Agence des Temps qui constitue un lieu où se rassemblent les partenaires publics et privés. L'Agence des Temps n'a pas de forme juridique, c'est un lieu de confrontation des points de vue, de réflexion, dont l'objectif est d'aider à articuler les temps. Les premières réflexions en ateliers menées dans le cadre de l'étude de préfiguration de l'Agence des Temps ont conduit à identifier deux leviers : les services et la mobilité.

L'Agence des Temps a la volonté "*d'arrimer*" ses réflexions sur des chantiers concrets. Le quartier de la ZAC Paris Rive Gauche constituait donc naturellement un chantier concret pertinent pour l'Agence des Temps, ce qui a conduit les acteurs intervenant sur le projet d'ALM et ceux intervenant sur l'Agence des Temps à croiser leur regard sur les besoins du quartier. Notons cependant que l'Agence des Temps n'est pas, à la différence de l'ALM, un lieu d'accueil des publics.

Un tour de table va être organisé avec des acteurs du quartier pour réfléchir sur les services à mettre en place pour faciliter cette "conciliation des temps". Des entreprises sont intéressées par l'idée. L'AFET (Association Française d'Excellence Territoriale) va aider à mettre en place des outils d'animation de la réflexion. L'ALM pourra, dans ce cadre, participer à la recherche et la mise en place de moyens de mobilité alternatifs adaptés aux besoins des acteurs.

Plusieurs éléments caractérisent le quartier de la ZAC Paris Rive-Gauche :

- la coexistence de plusieurs populations (résidents, salariés d'entreprises, étudiants et visiteurs) qu'il faut "faire vivre ensemble",
- des difficultés à s'approprier le quartier (carence de commerces de proximité tels que boulangerie, restauration courante accessible aux étudiants, ... et plus largement de services favorisant le lien social),
- une offre de transport importante, même s'il subsiste quelques lacunes (d'où l'idée que l'ALM peut apporter des réponses supplémentaires) et des problèmes de cheminement à l'intérieur du quartier,
- un coût du foncier élevé (d'où des difficultés d'implantation de services non marchands ou d'équilibre économique pour des services à prix modérés).

Face à ce constat, la question posée était : comment réfléchir collectivement sur les besoins du quartier et apporter des réponses en termes de services (pas nécessairement marchands) et de mobilité. D'où des réflexions sur les modes de gardes d'enfants, des services de conciergerie, ... mais à l'échelle du quartier (conciergerie de quartier et non conciergerie d'entreprise). Avec parallèlement, compte-tenu du fort développement du quartier qui induit l'arrivée de nouveaux habitants, salariés ou étudiants, l'objectif pour l'ALM de favoriser, dès leur arrivée sur le quartier, l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture solo.

En synthèse on peut tirer quelques enseignements sur les liens entre mobilité et temporalité :

- une politique de "conciliation des temps" amène à réfléchir sur deux éléments structurants : les services de proximité (au sens de "auxquels on peut accéder sans avoir à se déplacer") et les moyens de mobilité,
  - › à titre d'exemple, le PDE d'ADP intègre une réflexion sur la localisation des services courants (restauration poste, ...) sur les plates-formes aéroportuaires, sur la mise en place de bureaux "de passage" (éviter à un salarié qui vient pour une réunion de repasser à son bureau après et de "perdre du temps" en déplacements), réflexion avec les communes voisines pour faciliter l'accès au logement des salariés travaillant sur la

- plate-forme, ...
- une politique de "conciliation des temps" peut conduire à redéfinir les horaires d'accès aux services et/ou les modalités d'accès aux services (ex : accès à distance et non seulement sur un lieu physique), mais n'a pas vocation à créer des structures de délivrance de services sur la notion du temps (l'Agence des temps de la Ville de Paris n'est pas un lieu de services mais un espace de réflexion),
- les ALM devraient être en capacité :
  - › d'identifier les besoins de mobilité au sens de "mise en place de moyens de mobilité complémentaires", mais aussi d'identifier les obstacles d'accès à la mobilité qui pourraient être levés (éviter les déplacements) et les moyens d'y parvenir,
  - › de conseiller sur le choix d'un mode de déplacement approprié, mais aussi de conseiller sur l'optimisation des déplacements (y compris en évitant les déplacements inutiles).
- si sur un même territoire existent une ALM et une agence des temps (ou un bureau des temps), une collaboration sera recherchée de manière à consolider la connaissance et la compréhension des besoins de mobilité liées à l'évolution des pratiques, des modes de vie (ex : déplacements de nuit, travail en horaires décalés, ...).

### **Mobilité et insertion**

On peut aborder la question du lien entre mobilité et insertion concernant les ALM à travers de deux questionnements :

- l'ALM peut-elle apporter des réponses aux problématiques de mobilité des publics en insertion ?
- l'ALM peut-elle être elle-même un outil d'insertion ?

#### **L'ALM peut-elle apporter des réponses aux problématiques de mobilité des publics en insertion ?**

La mobilité devient une préoccupation forte des Directions en charge de l'action sociale, de l'insertion et de l'emploi, l'accès à la mobilité étant clairement identifié comme un facteur d'accès à l'emploi et à l'insertion sociale.

Plusieurs expériences et réflexions repérées dans le cadre de l'étude attestent des liens entre les problématiques de mobilité et d'insertion :

- les réflexions menées par les Départements de Seine-et-Marne et de l'Essonne, où la mobilité apparaît être une préoccupation de la Direction en charge des Transports, mais aussi de la Direction en charge de l'action sociale et de l'insertion,
- la plate-forme "Bougez vers l'emploi" de la Ciotat (qui est une ALM) intervient spécifiquement en direction des publics en difficulté d'insertion, en relation avec les acteurs sociaux et de l'emploi,
- les ALM de Nanterre et du Sicoval mènent des actions spécifiques en direction des personnes en recherche d'emploi ou en difficulté en complément de l'offre de services qu'elles proposent à tous publics, ,
- mais aussi, les nombreuses structures qui, sans être des ALM, proposent des services ciblés sur les publics en difficulté (Papa Charlie, 2 roues pour l'emploi, PIJE ADSEA 77, ...).

Cette analyse met en évidence une convergence avec :

- d'une part des acteurs de la mobilité qui "se tournent" vers les besoins spécifiques des publics en insertion,
- mais aussi, d'autre part, des acteurs de l'insertion qui élargissent leur offre en proposant des moyens de mobilité, faute de disposer sur le territoire de moyens adaptés aux besoins des publics qu'ils accompagnent.

La plate-forme "Bougez vers l'Emploi" de la Ciotat (cf § I.2) constitue un bon exemple pour illustrer comment une ALM peut concrètement répondre aux besoins de mobilité des publics en insertion.

En synthèse, les entretiens réalisés avec les collectivités territoriales ou plus globalement l'analyse des actions menées par les collectivités (cf Plan de Déplacements du Val-de-Marne) montrent clairement que les deux dimensions "mobilité" et "insertion" sont centrales dans les politiques de développement territorial.

La mobilité est repérée depuis de nombreuses années comme un des freins à l'insertion professionnelle et les acteurs de l'emploi ont cherché à y apporter des réponses qui ne prenaient pas nécessairement en compte les problématiques environnementales. Mais la nouveauté, au niveau des conseils généraux, réside dans l'émergence d'une réflexion transversale entre Direction des déplacements et Direction sociale pour traiter du lien mobilité / insertion, avec une réponse commune.

Les projets d'Agence Locale de Mobilité pourraient donc aussi trouver une légitimité et une pertinence à travers la dimension « emploi et insertion » (en termes de publics cibles et de partenaires).

### L'ALM peut-elle être elle-même un outil d'insertion ?

On peut distinguer plusieurs éléments de réponse.

La plupart des structures repérées qui interviennent dans le champ de la mobilité s'appuie sur la mobilisation de contrats aidés. C'est aussi le cas des ALM que nous avons identifiées. On peut donc effectivement considérer que les ALM puissent privilégier le recrutement de personnes présentant des difficultés de retour à l'emploi, dans une perspective de pérennisation du poste, et en mettant en place un parcours professionnalisant adapté.

On peut par ailleurs s'interroger sur la possibilité, pour une ALM d'employer des personnes relevant des dispositifs de l'Insertion par l'Activité Economique (IAE).

Pour mémoire, rappelons que l'Insertion par l'Activité Economique s'adresse à des personnes sans emploi durablement exclues du marché du travail qui rencontrent des difficultés sociales et/ou professionnelles. L'IAE repose par ailleurs sur un "double agrément" :

- le conventionnement des structures recevant les publics en IAE : chaque structure est conventionnée annuellement par la DDTEFP. La convention détermine les conditions d'exercice de l'activité et des aides financières aux structures. La procédure de conventionnement permet de vérifier la qualité du travail effectué par les structures,
- l'agrément préalable à l'embauche délivré par l'ANPE à la personne en difficulté d'insertion, qui lui permettra d'intégrer une structure d'insertion par l'activité économique.

Parmi les structures d'insertion, on distingue : les entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI), les entreprises d'insertion (EI), les associations intermédiaires (AI), les ateliers et chantiers d'insertion (ACI), les régies de quartier et les Groupements d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification (GEIQ).

Aujourd'hui, aucune des ALM existantes n'a le statut de structure d'insertion. Si l'on s'en tient à la nature de l'activité qui constitue le cœur de l'offre de services (l'information et le conseil), il semble difficile que l'ALM, dans son ensemble, puisse être considérée comme une structure d'insertion. Deux points apparaissent comme des freins : le niveau de qualification des publics ciblés par l'IAE (qu'il est difficile de mobiliser directement sur des activités de conseil en mobilité, et l'exigence d'accompagnement social et professionnel des publics qui doit être la mission première du management et nécessite des compétences spécifiques.

On peut par contre considérer que certaines activités pourraient relever d'une structure d'insertion, notamment pour ce qui est des activités développées par exemple autour du vélo (gardiennage, entretien, marquage, voire même animation d'ateliers entretien, ...). Deux possibilités s'offrent alors à l'ALM :

- créer une structure spécifique (filiale ou structure indépendante partenaire) à vocation d'insertion (chantier ou atelier d'insertion) pour porter des services spécifiques tels que location, réparation, entretien, gardiennage de vélos, ...
- établir des partenariats avec les structures d'insertion existantes sur le territoire, par exemple contrats de sous-traitance pour la réalisation d'un service (location de vélos et entretien de la flotte).

### **Mobilité et maîtrise de l'énergie**

Parmi les structures enquêtées, l'ALME de Saint Quentin en Yvelines (Agence Locale de Maîtrise de l'Energie) est la seule structure à intervenir sur un champ principal autre que la mobilité. Son offre de services, centrée sur la sensibilisation à la maîtrise de l'énergie, a progressivement intégré la mobilité, mais ce domaine reste une activité secondaire. En matière de mobilité, l'ALME SQY mène des actions de sensibilisation, mais elle n'assure pas un service d'information multimodale et de conseil en mobilité au même titre que ce que pourrait faire une ALM. Notons toutefois qu'elle assure un rôle de conseil dans le domaine de la mobilité scolaire (mise en place de PDES, bus pédestre).

Plus globalement, l'ADEME considère que la sensibilisation à l'écomobilité peut constituer un champ naturel d'intervention des ALME et des Espaces Info-énergie (EIE) ou des structures sous contrat ATEnEE (Actions Territoriales pour l'Environnement et l'Efficacité Energétique).

Pour mémoire :

- les ALME sont des structures associatives intervenant dans l'information et la sensibilisation du public aux questions énergétiques et dans l'appui technique des collectivités sur ces questions ; l'ADEME a établi depuis quelques années un partenariat étroit avec les ALME et leur fédération,
- le réseau Info-énergie d'Ile de France a été développé par l'ADEME depuis 2001, en partenariat étroit avec les collectivités locales ; ce réseau d'information et de conseil de proximité sur l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables est aujourd'hui constitué de 26 espaces et compte environ 60 conseillers au service du public,
- le Contrat ATEnEE est un cadre d'actions élaboré par l'ADEME (nationale) à l'initiative du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, qui vise à accompagner les nouvelles intercommunalités dans l'élaboration d'un projet de territoire intégrant les enjeux environnementaux et d'efficacité énergétique.

A compter de 2008, l'ADEME Ile-de-France souhaite faire converger (fédérer) les EIE et ALME dans le cadre des Antennes Territoriales Energie qui s'appuieraient sur un contrat passé avec les collectivités territoriales (Communauté d'Agglomération a minima). Ce contrat s'inscrirait sur une durée de 3 ans, renouvelable pour 2 ans. Il permettra d'établir une convention unique à l'échelle du territoire pouvant intégrer plusieurs "relais de proximité".

Ces structures EIE et ALME présentent plusieurs points communs avec les Agences Locales de Mobilité :

- l'information et le conseil constituent le cœur des services proposés,
- elles interviennent sur le même champ global : la préservation de l'environnement ou la limitation des nuisances environnementales,
- elles peuvent intervenir auprès de différentes catégories de destinataires cibles : le grand public, les entreprises et les collectivités.

Si leur champ d'intervention et leurs clients cibles sont identiques, elles ont toutefois une dominante technique différente. Les conseillers en énergie n'ont pas nécessairement aujourd'hui la connaissance de l'offre de transport de leur territoire, et les conseillers mobilité n'ont pas aujourd'hui la connaissance des problématiques de maîtrise de l'énergie liées par exemple à l'habitat.

Les points communs existants peuvent toutefois permettre d'identifier deux synergies possibles :

- des synergies en termes de présence et de couverture territoriale :
  - › le regroupement sur un même lieu d'activités relevant d'une ALM et, par exemple, d'un EIE peut permettre de mutualiser certains outils et faciliter l'accès des clients à un éventail de services plus large (cf dynamique induite par les PIMMS de regroupement sur un même lieu d'informations sur différents services),
  - › de même à coût de structure constant, une logique de "mise en commun des services" peut permettre d'augmenter le nombre de lieux donnant accès aux deux offres de services (ALM et EIE), plutôt que de créer des sites proposant une seule des deux offres de services,
- des synergies en termes de parcours professionnels :
  - › compte tenu de la similitude des activités qui constituent le cœur des services, on peut considérer qu'il y a un tronc commun de compétences sur les métiers d'accueil et de conseiller ; une réflexion pourrait donc être menée pour développer la professionnalisation des acteurs en favorisant les parcours intégrant différentes catégories de structures (ALM, EIE, ...).

Dans le contexte actuel de prise de conscience de la nécessité de faire évoluer les comportements individuels, la sensibilisation des publics (grand public et entreprises) à la préservation de l'environnement va devenir une préoccupation croissante des collectivités. Dès lors il paraît intéressant, pour les collectivités, de rechercher une mutualisation efficace des moyens tout en assurant une couverture territoriale fine (proximité).

Les Contrats ATE que l'ADEME propose aux collectivités prévoient la définition d'un programme d'action qui intègre d'ailleurs la dimension déplacements. Les activités de l'ALM pourraient donc pour partie s'inscrire dans le programme d'actions de l'ATE.

Notons également que l'ADEME Ile-de-France a créé un partenariat avec le réseau PIMMS qui s'appuie sur la complémentarité des conseils aux particuliers donnés par les deux réseaux (PIMMS, ATE) et que des formations ont été définies pour permettre aux agents de chaque structure d'acquérir des compétences complémentaires leur permettant d'élargir leur champ de conseil. Cette même logique pourrait être développée entre conseiller énergie et conseillers en mobilité.

Remarque : l'appellation Antenne Territoriale Environnement (plutôt que "Energie) pourrait permettre d'intégrer plus facilement un ensemble de préoccupations plus large : "maîtrise de l'énergie", "écomobilité", mais aussi par exemple "gestion des déchets" (qui aujourd'hui n'entre pas dans le champ de compétences de l'ADEME), "pollution sonore", "biodiversité" ....



## Conclusions

## Principaux éléments de constat

L'étude du contexte francilien a mis en évidence une série de constats.

Il n'existe pas à ce jour de définition claire et partagée :

- de ce qu'est une Agence Locale de Mobilité (ambiguïté avec la notion de centrale d'information multimodale et de centrale de mobilité, et sur leur sens aux différentes échelles, régionale/départementale/locale),
- de la place des ALM dans une politique régionale de mobilité durable.

En conséquence, il n'y a pas non plus de dispositif structuré de soutien au développement des initiatives locales... or la pérennisation des financements est une préoccupation majeure des acteurs.

À ce jour, il n'y a pas d'orientation précise de la part du STIF concernant la place et le rôle des ALM dans le dispositif régional d'information multimodale et de conseil en mobilité.

Si des réflexions sont en cours (notamment au sein de l'ADEME et du Conseil régional d'Ile-de-France) aucun système d'aides dédié n'existe à ce jour.

Les initiatives sont encore isolées, rencontrent des difficultés ou des freins à leur déploiement :

Les initiatives de création d'ALM restent peu nombreuses et les projets sont souvent très longs à émerger.

La conduite de projets locaux paraît insuffisamment maîtrisée : portage politique parfois insuffisant, manque de vision transverse du projet (acteurs utiles non associés, difficulté à faire converger les réflexions de différents services), la mobilisation des opérateurs de transports publics apparaît difficile dans certains projets...

Le financement des ALM reste centré sur une logique de moyens plus que d'actions.

Le suivi d'activité des ALM est encore principalement centré sur une logique de moyens (nombre de personnes reçues, d'entreprises contactées, ...), plutôt que sur une logique de résultats (impact en termes de report modal) ; la culture de l'évaluation doit être développée.

L'offre de services des Agences Locales de Mobilité en direction des entreprises est encore peu structurée et a "du mal à s'imposer" ; elle peut gagner en crédibilité et en consistance.

Les outils d'information à disposition des ALM constituent un élément clé des services qu'elles peuvent rendre ; l'ALM doit développer localement ses propres outils et ne dispose, pour l'information sur l'offre mobilité, que des outils accessibles au grand public.

L'activité d'ALM est encore peu connue et promue :

La notion d'Agence Locale de Mobilité est aujourd'hui méconnue par les collectivités (elle n'apparaît pas par exemple dans les PLD), ce qui a pour conséquence un nombre assez restreint d'initiatives de création.

L'information sur les Agences Locales de Mobilité est dispersée, et l'ensemble des acteurs de la mobilité ne partage pas encore la même approche du concept.

La préoccupation de développement des mobilités alternatives étant de plus en plus forte, les acteurs locaux publics comme privés vont être amenés à se questionner sur l'opportunité de création d'ALM.

## **Recommandations stratégiques : Enjeux et objectifs**

Considérant ces constats et les enjeux identifiés, quatre grandes recommandations stratégiques ont été formulées concernant le développement des ALM en Ile-de-France :

- › fédérer un consensus autour du concept,
- › mettre en place une logique et une coordination d'acteurs à l'échelle régionale,
- › mutualiser et accompagner les initiatives locales : consolider les activités existantes et explorer de nouvelles pistes / innover,
- › promouvoir l'activité d'ALM.

### **Fédérer un consensus autour du concept**

Il est essentiel d'obtenir un consensus sur la définition d'ALM issue des travaux conduits par l'Arene tant au niveau régional que national, avant d'envisager toute intégration dans les politiques nationales, régionales et locales.

Il s'agira d'acter et d'officialiser la définition de ce qu'est une ALM : vocation, offre de services et destinataires des services (une définition partagée par tous les acteurs régionaux).

Cet objectif constitue un préalable à toute autre action.

### **Mettre en place une logique et une coordination d'acteurs à l'échelle régionale**

L'étude a mis en évidence la nécessité de clarifier le rôle des acteurs en matière d'appui au développement d'ALM et de l'inscrire dans une politique régionale de la mobilité durable.

De nombreux points sont à définir par les acteurs compétents, notamment :

- Clarifier et acter leur rôle (STIF, Région, Départements, collectivités locales ou leurs groupements) pour le développement des ALM mais aussi de l'information multimodale et du conseil en mobilité, deux composantes essentielles des ALM. Le STIF devra notamment définir son positionnement quant à l'intégration des ALM dans son dispositif de soutien aux initiatives locales, à l'articulation possible avec la révision du PDU et avec la mise à disposition d'acteurs locaux d'un système d'information multimodale.
- Définir de façon concertée les champs sur lesquels chacun se positionnera : promotion et communication, planification (révision du PDU), accompagnement des initiatives (de création ou de pérennisation d'ALM), de compétences connexes.
- Définir les moyens associés pour soutenir, impulser et accompagner les initiatives locales (financements et ressources humaines) dans une approche transversale.

### **Mutualiser et accompagner les initiatives locales (consolider les activités existantes et explorer de nouvelles pistes / innover)**

Au-delà des soutiens financiers, il convient de mettre en place un dispositif d'accompagnement des porteurs de projet permettant de :

- Faciliter le montage des projets d'ALM,
- Favoriser les échanges entre porteurs de projet, et capitaliser les retours d'expériences notamment en termes d'outils,
- Accroître la réussite des projets d'ALM,
- Renforcer la crédibilité des ALM en consolidant leurs ressources et leur expertise pour une plus grande efficacité d'intervention notamment en facilitant le suivi et l'évaluation de leurs activités.
- Explorer de nouvelles formes d'intervention pour mieux répondre à la diversité des problématiques de mobilité selon les territoires.

Quatre leviers d'actions ont été identifiés: la création et la mise à disposition d'outils, la mise en réseau des acteurs, la diffusion d'informations, l'appui à l'expérimentation et l'innovation.

### **Promouvoir l'activité d'ALM**

- Faire connaître aux collectivités locales ce qu'est une ALM et en quoi elle peut contribuer à leur politique de mobilité et/ou de développement durable.
- Susciter et faciliter l'émergence des projets d'ALM.
- Valoriser les ALM existantes.

Ces recommandations ont été détaillées en pistes d'actions pour en préciser les modalités opérationnelles. Ce cadre stratégique commun a été proposé comme axes de travail aux acteurs régionaux ayant participé à la présente étude. Il s'agit maintenant pour les acteurs compétents de s'approprier, valider et traduire dans leur politique ces recommandations pour les rendre opérationnelles.



## **Annexes**

## 1- Résultats et enseignements de l'enquête

Dans l'analyse que nous avons réalisée, nous avons donc distingué :

- l'analyse quantitative réalisée sur les seules structures (16) qui nous ont retourné un questionnaire renseigné,
- l'analyse qualitative qui s'appuie sur l'ensemble des informations recueillies, que ce soit par questionnaire, entretien téléphonique, documentation ou Internet.

<b>L'analyse quantitative</b> s'appuie sur <b>16 structures</b> ayant retourné un questionnaire renseigné	<b>L'analyse qualitative</b> s'appuie en complément sur les informations recueillies sur les structures suivantes
<p>Structures existantes de services en mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maison des Transports de Nanterre</li> <li>• Maison des Transports de Marseille</li> <li>• Agence Ecomobilité de Chambéry</li> <li>• Moovicité (Clermont-Ferrand)</li> <li>• ALME de Saint Quentin en Yvelines</li> <li>• Transgrésivaudan</li> <li>• Mobilex (Alsace)</li> <li>• Maison de la Mobilité du Sicoval (Labège)</li> <li>• Le Tacot de Bièvre Valloire</li> <li>• Aid'Auto 42</li> <li>• Caisse Commune</li> <li>• MobilInfos (Soissons)</li> <li>• Centrale de Mobilité du Haut Chablais</li> </ul> <p>Structures en projet ou en réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agence de la ZAC Paris Rive Gauche</li> <li>• CA du Plateau de Saclay</li> <li>• CA Arc de Seine</li> </ul>	<p>Structures existantes de services en mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bougez vers l'emploi à la Ciotat</li> <li>• PIJE ADSEA 77</li> <li>• 2 Roues pour l'emploi (91)</li> <li>• Mobilité 37</li> <li>• Papa Charlie (Roissy, Orly)</li> <li>• Itinéraire 17</li> <li>• Trans'boulot</li> <li>• Covoiturage Aéroports (Ile-de-France)</li> <li>• Covoiturage + (Rennes)</li> </ul> <p>Structures en projet ou en réflexion sur des services de mobilité ou la création d'ALM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CC du Pays de Limours</li> <li>• CA Clichy Montfermeil</li> <li>• Ville de Limeil Brevannes</li> <li>• CA Plaine Centrale du Val de Marne</li> <li>• SMTC Tisséo (Toulouse)</li> <li>• CG de Seine-et-Marne (77)</li> <li>• CG de l'Essonne (91)</li> <li>• Grenoble Métropole</li> <li>• Ville de Gap</li> <li>• CA de Sophia Antipolis</li> </ul>

Parmi ces structures, les structures suivantes peuvent être considérées comme ALM:

<b>ALM</b> ayant retourné un questionnaire renseigné	<b>ALM</b> n'ayant pas fourni de questionnaire
<p>ALM existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maison des Transports de Nanterre</li> <li>• Maison des Transports de Marseille</li> <li>• Agence Ecomobilité de Chambéry</li> <li>• Maison de la Mobilité du Sicoval (Labège)</li> </ul> <p>ALM en projet ou en réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Agence de la ZAC Paris Rive Gauche</li> <li>• CA du Plateau de Saclay</li> <li>• CA Arc de Seine</li> </ul>	<p>ALM existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bougez vers l'emploi à la Ciotat</li> </ul> <p>ALM en projet ou en réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CC du Pays de Limours</li> <li>• CA Clichy Montfermeil</li> <li>• Ville de Limeil Brevannes</li> <li>• CA Plaine Centrale du Val de Marne</li> <li>• SMTC Tisséo (Toulouse)</li> </ul>

Dans les restitutions présentées en annexe nous nous sommes donc efforcés d'analyser :

- les données quantitatives issues des 16 questionnaires,
- les informations qualitatives globales toutes structures confondues,
- les informations relatives aux seules ALM (quantitatives et qualitatives).

L'analyse de "l'échantillon des ALM" doit être considérée avec précaution compte tenu :

- du petit nombre de structures considérées comme des ALM et ayant rempli un questionnaire (7 dont 3 en projet),
- du grand nombre de structures en projet ou en réflexion sur lesquelles il a été difficile d'obtenir une information précise et formalisée.

Pour ces mêmes raisons, il n'est pas possible de chercher à tirer des enseignements précis sur ce qui distingue les ALM en projet des ALM existantes, ou sur ce qui distingue les ALM d'Ile-de-France (une seule existante) des ALM d'autres régions (quatre existantes, dont deux assurées par l'Association Voiture & Co qui assure également celle qui existe en Ile-de-France).

## **1- Les types de porteurs**

Sur les 13 structures existantes ayant renseigné un questionnaire :

- 8 sont des associations,
- 2 sont portées par les collectivités (Communauté de communes du Haut Chablais, Sicoval),
- 2 sont portées par des Syndicats Mixtes de transports (Mobilinfos à Soisson, Moovicité à Clermont-Ferrand),
- 1 est une SARL (Caisse Commune).

Le statut d'association est donc le statut majoritairement utilisé par les structures repérées. Ce statut ne semble pas poser de problème particulier aux structures existantes. Notons toutefois qu'une des structures ayant aujourd'hui un statut d'association s'interroge sur le statut de Société Coopérative d'Intérêt Collectif.

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, on peut souligner que la majorité sont portées par des associations :

- les Maisons des Transports de Marseille et de Nanterre, ainsi que la plate-forme "bougez pour l'emploi" de la Ciotat sont portées par l'association Voiture & Co,
- l'Agence Ecomobilité de Chambéry est portée par une association,
- la Maison de la Mobilité du SICOVAL est portée par une collectivité (le Sicoval), mais certains services sont assurés directement par une association (Movimento pour le vélo, Covoituval pour le covoiturage).

Pour les ALM en projet ou en réflexion, le statut n'est pas encore défini, mais il convient de souligner que les projets que nous avons repérés émanent tous des collectivités..

## **2- La couverture territoriale des services**

Parmi les 16 structures ayant renseigné un questionnaire, on distingue **trois échelles** de territoires :

- les quartiers et communes : 3 structures existantes ou en projet
- les communautés de communes : 9 structures existantes ou en projets
- les départements et au-delà : 4 structures

Cette diversité de "taille de territoire" d'intervention se retrouve dans l'analyse des autres structures.

Il faut par ailleurs souligner que plusieurs Conseils Généraux (la Seine et Marne et l'Essonne notamment) et Conseils Régionaux (Rhône-Alpes et PACA notamment) sont en réflexion sur le développement de services de mobilité à l'échelle de leur territoire. Les réflexions portent sur le développement du covoiturage, de l'information multimodale, mais aussi sur les besoins de mobilité de publics spécifiques (demandeurs d'emploi, jeunes en difficulté d'insertion et ne disposant pas de moyen de locomotion) ou encore sur l'aide à la mise en œuvre de démarches PDE (Plans de Déplacement d'Entreprises).

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, le territoire couvert est variable : il peut s'agir d'un quartier (cas des ALM de Nanterre, Marseille,) ou d'un groupement de communes (cas des ALM du Sicoval, de La Ciotat et de Chambéry). Il en est de même des ALM en projet.

### **3- Les "cibles clients" et les services proposés**

La plupart des structures identifiées proposent, ou envisagent de proposer des services aux particuliers, mais aussi aux employeurs (publics et privés) et aux collectivités territoriales.

Le questionnaire utilisé pour l'enquête interrogeait les structures sur les services proposés (ou envisagés) en distinguant trois "cibles clients" et en proposant une première liste de services :

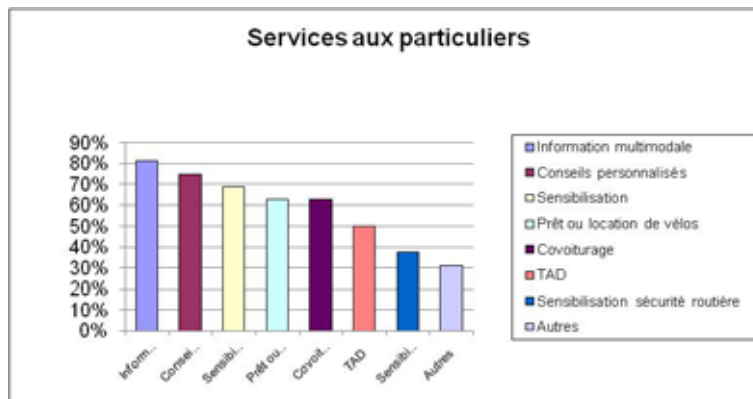
<b>Cibles clients</b>	<b>Particuliers</b>	<b>Employeurs</b>	<b>Collectivités territoriales</b>
<b>Services</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• information multimodale (TC, vélo, auto)</li> <li>• conseil personnalisé en mobilité</li> <li>• sensibilisation sécurité routière</li> <li>• actions de sensibilisation modes alternatifs</li> <li>• vente de titres de transport</li> <li>• prêt ou location de vélos</li> <li>• gardiennage de vélos</li> <li>• covoiturage</li> <li>• transport à la demande</li> <li>• auto-partage</li> <li>• autres ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• conseils en mobilité (PDE, PDA)</li> <li>• actions de sensibilisation</li> <li>• covoiturage</li> <li>• flotte de vélos dédiée</li> <li>• autres ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• veille / observation de la mobilité</li> <li>• écomobilité scolaire (conseil, PDES)</li> <li>• interface usagers / collectivité</li> <li>• interface usagers / transporteurs</li> <li>• autres ?</li> </ul>

Notons que parmi les structures ayant répondu au questionnaire, le seul cas de structure repérée intervenant à la fois sur le champ "mobilité" et sur un autre champ est l'ALME de Saint Quentin-en-Yvelines.

Il est possible que d'autres ALME (Agence Locale pour la Maîtrise de l'Energie) ou EIE (Espace Info Energies) proposent des services dans le domaine de la mobilité. Le cas de l'ALME de Saint Quentin montre qu'il s'agit principalement d'actions de sensibilisation et qu'elles représentent une faible part d'activité : organisation d'événements (semaine de la mobilité), information sur la mobilité scolaire, ... Notons également que l'ALME de St Quentin propose du conseil en mobilité scolaire (ex : PDES, mise en place de bus pédestre). La forte contribution des transports à la consommation énergétique et à la production de gaz à effet de serre conduit naturellement ces structures à aborder le champ de la mobilité.

## Les services aux particuliers

Le graphe suivant reprend les principaux services proposés en fonction de leur occurrence dans les structures enquêtées (16 structures ayant renseigné le questionnaire).



### Répartition des services aux particuliers <sup>1</sup>

Ainsi, on constate que :

- deux structures sur trois proposent des services de "management de la demande" : information multimodale, conseils personnalisés, sensibilisation,
- plus de la moitié des structures proposent des services de transports : prêt ou location de vélos, covoiturage ou Transport à la demande,
- enfin les services moins représentés concernent : la sensibilisation à la sécurité routière, la vente de titres de transport, l'auto-partage, la formation vélo,....

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, on peut constater que l'information multimodale, le conseil en mobilité, la sensibilisation à l'écomobilité, le vélo et le covoiturage constituent le "dénominateur commun". Ces quatre composantes sont également présentes dans les projets d'ALM.

Le cas de l'ALM de La Ciotat est un peu différent puisqu'il est centré sur les publics en insertion professionnelle. L'ALM donne donc accès à des services que l'on ne retrouve pas nécessairement dans les autres ALM (ex : location de véhicules à coût réduit).

Le questionnaire interrogeait aussi les structures sur l'existence de services spécifiques pour certains publics. L'analyse des 16 questionnaires montre les fréquences suivantes :

- personnes en recherche d'emploi / insertion : 6 structures (4 existantes et 2 en projet)
- scolaires : 4 structures
- étudiants : 4 structures
- employés : 6 structures
- PMR : 6 structures
- Touristes : 1 structure

Le tableau ci-dessous présente les cibles spécifiques et services cités dans les questionnaires :

<sup>1</sup> Le pourcentage correspond au nombre de structures proposant un service sur le nombre de structures enquêtées (16). A titre d'exemple, 81% des structures enquêtées proposent de l'information multimodale.

Les services aux publics spécifiques		
employés	ALMLE St Quentin CA Arc de Seine Agence Ecomobilité Chambéry Agence Ecomobilité Chambéry	Animations lors de la semaine de la mobilité Réflexion sur PDE PDE Location de vélos à tarifs très bas
personnes en recherche d'emploi / en difficulté	CA Arc de Seine Transgrésivaudan Le Tacot de Bièvre - Valloire	La Maison de l'emploi propose des formations sur la mobilité en partenariat avec la RATP TAD + location de mobylette Publics en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle, en situation précaire, <b>bénéficiaires de minima sociaux</b>
PMR	Moovicité Maison des Transports de Nanterre Maison des Transports de Marseille CA Arc de Seine ZAC Paris Rive gauche	Transport à la demande Diffusion Infomobi Conseils personnalisés (occasionnellement) Réflexion sur mise en place d'un service TAD, existence de services urbains adaptés PMR Diffusion Infomobi
scolaires / parents	ALMLE St Quentin CA Arc de Seine Agence Ecomobilité Chambéry	PDES (bus pédestre, ...) semaine de la mobilité, projets pédagogiques Services de transport scolaire, réflexion sur les bus pédestres PDES
touristes	Maison des Transports de Marseille Agence Ecomobilité Chambéry	Location de vélotourisme (occasionnellement) Pas de service spécifique, mais utilisent fortement la vélostation
autres	Maison des Transports de Marseille Transgrésivaudan CA du plateau de Saclay	Autres : usagers des maisons de quartiers, centres sociaux et Centres de Culture Autres : enfants dans le cadre des contrats temps libre / personnes âgées à faibles ressources Cible envisagée /: chercheurs et actifs étrangers / services à définir

## Services proposés à des publics ciblés

L'analyse des autres structures repérées confirme que les publics en difficulté d'insertion professionnelle ou sociale constituent une cible importante pour les structures proposant des services de mobilité.

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, on retrouve cette diversité de publics cibles spécifiques (étudiants à Chambéry et Marseille), personnes en insertion (La Ciotat, Nanterre, en projet au Sicoval).

## Zoom sur les services aux personnes en recherche d'emploi / insertion

Il est intéressant de remarquer que certaines structures interviennent spécifiquement auprès de publics en recherche d'emploi ou en difficulté d'insertion. C'est le cas de Transgrésivaudan, Aid'Auto 42, Le Tacot de Bièvre Valloire Mobilité et Mobilex, ... qui s'adressent exclusivement aux publics en difficulté d'insertion, par le biais de prescripteurs (ANPE, PLIE, associations d'insertion, ..).

En synthèse, nous reprenons ici les principaux opérateurs de services de mobilité positionnés clairement en direction des publics en difficulté que nous avons repérés :

- **Aid'Auto 42** propose TAD, covoiturage, location de vélomoteurs et voitures à tarifs réduits ; des associations analogues existent dans d'autres départements, fédérées dans Aid'Auto France pour mutualiser la gestion du parc et la promotion des services
- **Mobilex** propose locations de cyclomoteurs ou voitures à des personnes en parcours d'insertion, covoiturage, TAD, ... L'accès aux services se fait via les Missions locales ou CCAS
- **Le Tacot de Bièvre Valloire Mobilité** propose locations de vélomoteurs et vélo, TAD, prêts de vélos
- **TransGrésivaudan** propose TAD et location de mobylettes pour répondre aux besoins d'insertion sociale et professionnelle (emploi, formation, stages, démarches administratives, etc...) ou d'utilité sociale. L'accès aux services se fait via des prescripteurs sociaux

- **Papa Charlie** propose la location de véhicules à tarif réduit pour les demandeurs d'emploi qui accèdent à un emploi sur Roissy mais n'ont pas de moyens de mobilité, et un service de transport solidaire pour ceux qui n'ont pas de permis
- **2 roues pour l'emploi** met à disposition des 2 roues (mobylette, petite moto, vélo) aux personnes ayant des difficultés pour se rendre à leur lieu de travail ou en recherche d'emploi. L'association intervient en lien avec les structures locales
- **Mobilité 37** est une auto-école sociale (elle prépare et forme aux permis de conduire par le biais de cours à moindre coût via l'ANPE, la CLI, le PLIE), propose un service de taxi social (via la demande d'un travailleur social) et gère une plate-forme mobilité pour répondre aux problèmes de mobilité dans la recherche d'emploi et aux besoins d'information sur les moyens de déplacements sur le département.

En ce qui concerne les structures que l'on pourrait qualifier d'ALM, c'est le cas de la plate-forme "Bougez vers l'Emploi" de la Ciotat.

Gérée par l'association Voiture & Co, la plate-forme intervient auprès des demandeurs d'emploi, des jeunes de Missions Locales et des bénéficiaires du RMI. Sa mission est d'accompagner ces personnes vers une plus grande autonomie en terme de mobilité avec pour objectif de favoriser l'accès à l'emploi ou à la formation.

Une "évaluation mobilité" individuelle permet de faire le point sur les capacités et les besoins des personnes, et de les orienter soit directement soit progressivement vers les solutions les plus adaptées à leur situation. Plusieurs services sont proposés :

- un accompagnement vers une mobilité autonome :
  - › information sur l'offre de transport collectif existante (réseaux, tarifs),
  - › formations à la mobilité de base (lecture de cartes, accompagnement à l'utilisation des transports en commun, formation à la pratique du vélo, etc.),
- une aide à la mobilité matérielle :
  - › locations à bas prix de vélos, mobylettes et voitures (à la journée, à la semaine),
  - › transport micro-collectif,
  - › service de covoiturage.

Voiture & Co travaille en étroite collaboration avec les structures d'accompagnement social et professionnel qui identifient les difficultés liées à la mobilité des personnes qu'elles accompagnent : ANPE, Missions Locales, Pôle Insertion du Conseil Général, PLIE. Elle travaille aussi avec des partenaires proposant des services de mobilité :

- l'association MOTRA (service de location de scooters),
- l'association Automobile Ciotat Services (garage social),
- l'association ARSIDE (auto-école sociale).

### **Zoom sur les services en direction des Scolaires / Etudiants / Employés**

Les scolaires, les étudiants et les employés sont, en général, des clients indirects, bénéficiaires de services via les actions menées respectivement auprès des établissements d'enseignement (ou collectivités) et des employeurs.

Pour les scolaires, les structures enquêtées font souvent référence aux PDES (Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire) ce qui renvoie plutôt à un service destinés aux établissements et leurs collectivités gestionnaires. Notons toutefois que des structures comme l'agence Ecomobilité de Chambéry proposent des locations de vélos à bas prix pour les étudiants et que certaines structures identifient également de nouveaux besoins en milieu rural pour la réalisation de stages par exemple (difficulté d'accès aux entreprises). De même, Voiture & Co à Nanterre propose des services (covoiturage, location de vélos...) directement aux étudiants.

Pour les employés, il est en général fait référence aux PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise) ce qui renvoie plutôt à des actions en direction des employeurs eux-mêmes.

### Zoom sur les services en direction des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

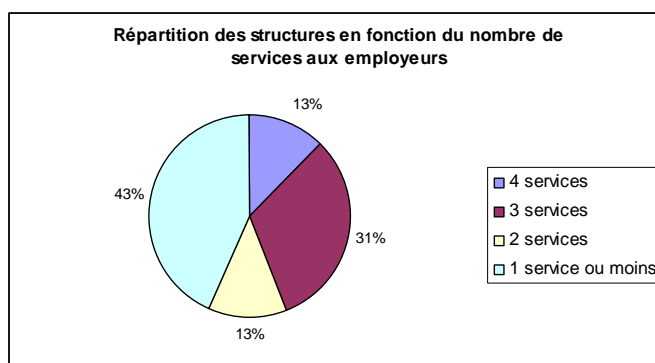
Les services proposés pour les personnes à mobilité réduite regroupent des réalités diverses : de l'information (via Infomobi en Ile de France) à la mise en place de transport à la demande (TAD) à Clermont Ferrand.

### Les services aux employeurs

80% des structures ayant renseigné le questionnaire (13 sur 16) proposent des services aux employeurs. Parmi les services proposés aux employeurs, les plus fréquemment rencontrés sont :

- le conseil en mobilité (9)
- les actions de sensibilisation (10)
- le covoiturage (8)

Le graphe suivant montre la répartition des structures selon le nombre de services qu'elles proposent aux employeurs. Il permet de mesurer l'engagement des structures vers ces publics et les moyens mis en œuvre..



**Structures proposant des services aux employeurs**

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, on constate que toutes interviennent auprès des entreprises pour les sensibiliser sur les démarches de type PDE en proposant également des actions de sensibilisation des salariés ou la mise à disposition de moyens de mobilité destinés aux salariés (vélo et covoiturage).

Mais il est difficile de mesurer avec justesse les moyens mis en œuvre pour ces services aux entreprises. Les actions se limitent parfois à la sensibilisation des salariés et employeurs, ou à des conseils pour la mise en place de PDE. Certaines structures cherchent à obtenir un financement des entreprises pour ces actions de sensibilisation, mais les employeurs sont encore peu enclins à le faire. Il faut toutefois noter que les PDE pourraient constituer un champ important d'action des ALM compte tenu de l'obligation aujourd'hui donnée aux administrations de mettre en place une

démarche PDA et des nouvelles orientations du plan de Protection de l'Atmosphère concernant la mise en place de PDE obligatoires.

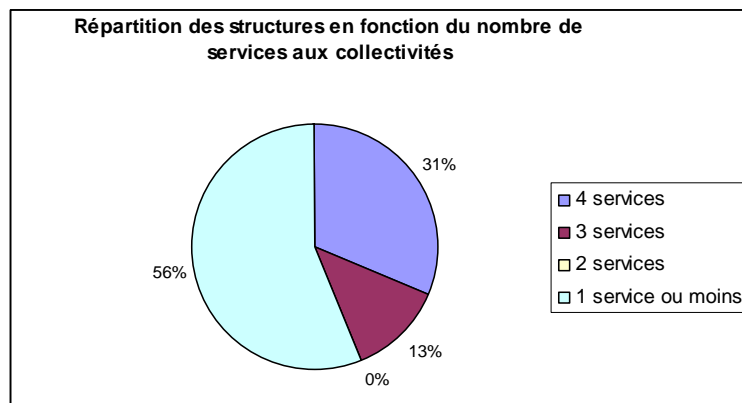
## Les services aux collectivités territoriales

87 % des structures ayant renseigné un questionnaire (14 sur 16) proposent des services aux collectivités.

Parmi, les services proposés aux collectivités, les plus fréquemment rencontrés sont :

- la veille, l'observatoire de la mobilité (10)
- l'écomobilité scolaire (7)
- l'interface usagers/collectivité (8)
- l'interface usagers / transporteurs (8)

On retrouve une proportion similaire de structures qui proposent 3 services ou plus aux collectivités.



**Structures proposant des services aux collectivités**

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, on constate que toutes ont un rôle de "veille". Mais la veille (ou l'activité dite "observatoire de la mobilité") se limite parfois à une ou deux synthèses annuelles remises lors d'une réunion, ou à la participation à des réflexions de la collectivité sur le sujet ; il peut aussi s'agir d'études ponctuelles facturées.

#### 4- Les développements de nouveaux services envisagés

Le questionnaire interrogeait les structures sur leurs projets de développement de nouveaux services.

Les projets de développement cités s'inscrivent tous dans le champ de la mobilité, en extension des services existants (ex : création d'une nouvelle vélostation) ou en élargissement de l'offre à de nouveaux services. Plusieurs concernent le renforcement des relations avec les partenaires.

Les projets de nouveaux services	
ALME St Quentin	Ecomobilité scolaire, accompagnement des collectivités locales
Maison des Transports de Nanterre	Diversifier les formations vélo, covoiturage en réseau de confiance, auto-partage, gardiennage de vélos, PDE, écomobilité scolaire
Maison des Transports de Marseille	Extension des services aux entreprises (sensibilisation et services de mobilité), études et animation de la démarche de concertation dans le cadre du projet Plan de déplacements universitaires - actions de prévention et sécurité routière
Agence Ecomobilité Chambéry	Eventuellement ouverture d'une autre vélostation
Transgrésivaudan	S'associer aux projets locaux autour de la mobilité (ex : projets de la Mission locale)
Mobilex	Centre de ressource départemental, information des référents emploi
Maison de la mobilité du SICOTAL	Services spécialisés pour demandeurs d'emploi, vélo électrique, autopartage, livraison de marchandises à vélo
Le Tacot de Bièvre - Valloire	Propositions de nouveaux services de transport complémentaires auprès des instances décisionnaires
Mobilinfos Soissons	Extension du service TAD à de nouvelles communes

Si l'on analyse les projets d'autres structures on peut considérer que les services envisagés localement diffèrent peu de ce qui existe déjà ailleurs : information multimodale, conseil en mobilité, vélo, covoiturage, PDE, ... se retrouvent dans l'offre envisagée.

On peut toutefois souligner deux éléments :

- les réflexions menées à l'échelle des Départements (cf notamment réflexions menées en Seine-et-Marne et dans l'Essonne) avec l'émergence d'une double volonté :
  - › faciliter l'accès à l'information multimodale aujourd'hui non disponibles à l'échelle régionale (information sur les transports scolaires, les réseaux TAD, les services PAM ou TPMR, le réseau cyclable, ...),
  - › lever les freins de mobilité dans l'accès à l'emploi,
- l'importance du lien "mobilité – insertion" dans les réflexions actuelles des collectivités locales sur le développement d'ALM.

La problématique "mobilité / emploi / insertion" apparaît comme une préoccupation forte des collectivités territoriales qui sont en réflexion sur la création d'une ALM.

#### 5- Les ressources et l'organisation

Les budgets des structures qui ont répondu au questionnaire présentent une grande diversité puisqu'ils sont dans une fourchette allant de 70k€ à 550 k€ par an. Ces budgets sont majoritairement assurés par des subventions de fonctionnement. La plupart de ces subventions sont décidées annuellement et font donc peser une certaine incertitude sur le fonctionnement des structures. Cette incertitude sur le financement constitue d'ailleurs la principale préoccupation des structures.

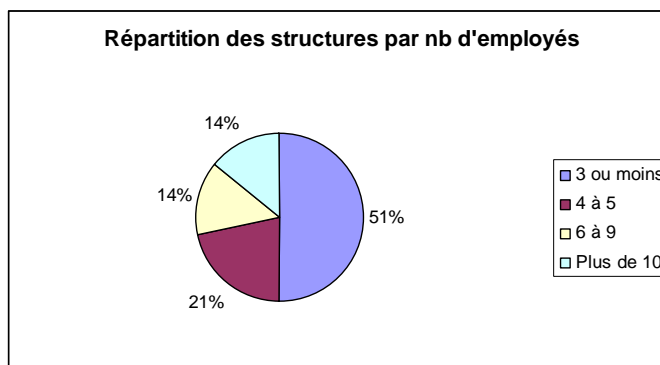
Les partenaires financiers cités par les structures sont divers mais relèvent majoritairement de la sphère publique comme l'illustre le tableau ci-dessous :

	Conseil Régional	Conseil Général	Communes ou groupements	ADEME	Etat	FSE / Projets européens	Entreprises privées
Maison des Transports de Nanterre							
Agence de la Mobilité SICOVAL							
Agence Ecomobilité de Chambéry							
Maison des Transports Marseille							
ALMSQY							
CA Arc de Seine							
Aid'Auto 42							
Le Tacot de Bièvre Valloire							
Transgrésivaudan							
Centrale Mobilité Haut Chablais							
ZAC Paris Rive-Gauche							
Mobilex							

Les ALM existantes reçoivent également des aides comme la mise à disposition de locaux (ALM du Sicoval et de Chambéry), d'équipements, de logiciels ou la prise en charge directe de certains services (par exemple, l'assistance technique sur les vélos du Sicoval est payée directement à l'association Movimento).

Les recettes propres des structures sont en général assez faibles puisqu'elles ne couvrent que de l'ordre de 5 à 10% du budget. Il est intéressant de citer le cas d'Aid'Auto 42 qui, en 2007, devrait tirer 65% de ses revenus de marchés publics, son principal client étant le PLIE du Forez (achat de services de mobilité pour les publics en recherche d'emploi suivis par le PLIE). Autre cas intéressant : l'association de covoiturage de Rennes et sa région (Covoiturage +) parvient à couvrir 25% de ses coûts avec les abonnements des entreprises à ses services

Les structures ont des effectifs allant de 2 salariés (centrale de mobilité) à 21 salariés (Aid'Auto 42), la plupart ayant un nombre d'employés inférieur à 3.



La majorité des structures (9 sur les 13 structures existantes ayant renseigné le questionnaire) bénéficie de contrats aidés. La part des contrats aidés sur le nombre d'employés total est importante puisqu'elle est d'environ 46%.

Si l'on regarde spécifiquement les structures existantes que l'on peut considérer comme des ALM, on retrouve cette forte dispersion (70 000 € de budget de fonctionnement pour l'ALM du Sicoval, 150 000 € pour les ALM de Nanterre et Marseille, 450 000€ pour l'ALM de Chambéry).

Notons que ces structures s'appuient sur des contrats aidés et mobilisent aussi, dans certains cas, des bénévoles (cas des ALM de Nanterre et de Chambéry). Les structures s'appuient aussi sur des partenaires techniques :

- Mobilinfos à Soissons : Kéolis et la Régie des transports de l'Aisne,
- Aid'Auto 42 : Aid'Auto France et Norauto,
- La Maison de la Mobilité du SICOVAL : l'association Covoituval et l'association Movimento (vélo),
- Mobilex : une auto-école,
- Agence Ecomobilité de Chambéry : l'opérateur local de bus urbain, une association de cyclistes, ligue contre la violence routière,
- La Maison des Transports de Marseille : des associations (Vélocampus Aix, Sortie d'Amphi), le Collectif Vélos en ville, RDT 13, la Régie des Transports de Marseille, Fun Radio, lepilote.com, l'Université de la Méditerranée,
- ALMESQY : l'ADEME, l'ARENE (PDES), les collectivités locales, SQYBUS,
- Maison des Transports de Nanterre : l'association Mieux Vivre au Petit Nanterre, le centre social Valérie Méot.<sup>2</sup>

## 6- Les motivations initiales des structures proposant des services de mobilité

Les structures identifiées se distinguent fortement par leur motivation initiale. On peut en effet distinguer deux groupes de structures :

- celles dont la vocation première est d'améliorer l'accessibilité et faciliter la mobilité en réponse à un besoin identifié (quel que soit le mode)

Ces structures sont en général dédiées (ou conçues initialement) pour un public ciblé : demandeurs d'emploi, personnes en difficulté, étudiants, ... Elles s'inscrivent dans des actions de la politique de la Ville, sont impulsées ou portées par des acteurs de l'emploi (Direction Départementale du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle par exemple) ou des acteurs sociaux. Elles peuvent proposer des modes de transports tels que la location de voiture ou de vélomoteurs à bas prix.

Les structures qui répondent à cette motivation initiale : Papa Charlie (sur Roissy et Orly), "2 roues pour l'emploi" dans l'Essonne, PIJE ADSEA 77, Aid'Auto 42, Mobilex, Mobilité 37, Le Tacot de Bièvre Valloire, Transgrésivaudan, la centrale de mobilité du Haut Chablais, ou encore la plateforme "Bougez vers l'emploi" de Voiture & Co à La Ciotat.

- celles dont la vocation première est de développer l'usage de modes de transports alternatifs à la "voiture solo"

La préservation de l'environnement est la motivation première. Elles s'inscrivent dans des démarches plus globales du type PDU ou Agenda 21, développement durable. Elles proposent essentiellement l'accès aux modes de transport en commun, au covoiturage et le vélo.

Parmi ces structures : l'agence Ecomobilité de Chambéry, la Maison de la Mobilité du Sicoval et Moovicité à Clermont Ferrand.

—

Les Maisons des Transports de Voiture & Co à Nanterre et à Marseille par exemple, mais aussi les projets d'ALM de la CA du plateau de Saclay et de la CA Arc de Seine apparaissent comme des structures qui "conjuguent" ces deux objectifs de :

- réponse à des besoins de mobilité identifiés,
- développement des modes alternatifs à la voiture solo.

Les structures créées pour répondre à un besoin d'accessibilité et de mobilité identifié présentent les caractéristiques suivantes :

- l'aide à l'insertion professionnelle et/ou sociale est l'un des objectifs premiers,
- elles interviennent par le biais de prescripteurs (ANPE, Missions locales, associations) qui orientent les publics ciblés,
- elles privilégient la réponse au besoin de mobilité et peuvent proposer des solutions de transport individuel motorisé (locations de mobylettes, voitures),
- l'offre de services est réduite : elle consiste le plus souvent à la mise à disposition de moyens de transports (location de véhicules) ; les activités de conseil ou d'information multimodale sont réalisées sur un mode d'accompagnement mais il ne s'agit pas de services à part entière,
- elles peuvent intervenir de manière marginale auprès des entreprises pour résoudre des problèmes de mobilité (par exemple : justifier qu'un travailleur puisse se rendre à son travail sans voiture de manière temporaire par le biais d'une location de cyclomoteur, ou l'utilisation de covoiturage,...).

Cette motivation recouvre une réalité particulière et il faut souligner que les structures créées pour répondre spécifiquement à des publics en difficultés n'ont pas depuis élargi leur offre à d'autres publics.

Les structures créées pour développer des modes de transports alternatifs à la voiture solo, se caractérisent par :

- une offre de services étendue, où l'information multimodale et le conseil tiennent une place importante et centrale,
- la mise à disposition de moyens de transports alternatifs à la voiture-solo : vélos, covoiturage, TAD (si l'ALM est portée par une AOP ou si elle s'est vue attribuer l'exploitation du service par l'AOP)
- une offre de services plus diversifiée en termes de cibles : particuliers, scolaires, entreprises, ...

Ces structures peuvent progressivement être amenées à développer des offres adaptées aux besoins de publics en difficultés (cas de l'ALM du Sicoval qui envisage de développer des services spécifiques aux demandeurs d'emploi).

## 2- Exemples d'ALM en Europe

Une recherche Internet complétée par les recommandations des membres du Comité Technique a permis de dresser une liste de structures de type ALM, provenant de plusieurs pays d'Europe, et représentatives des meilleurs cas d'école dans ce domaine.

Les structures étudiées ont été recensées dans les pays suivants :

- En **Grande Bretagne**, 4 structures :
  - › Worcestershire County
  - › Peterborough City Council
  - › Darlington
  - › Nottingham
- En **Allemagne**, 2 structures :
  - › Karlsruhe
  - › Francfort
- En **Autriche** : Graz
- En **Suisse** : Baden
- En **Suède** : Lundby (Goteborg)

Après examen des types de services proposés et des motivations présidant à leur création, l'ensemble des structures a été classé en deux familles :

- Trois exemples de centrales ou portails d'informations : Karlsruhe , Peterborough et Francfort
- Six exemples d'agences locales de mobilité : Darlington, Worcestershire, Nottingham, Graz, Baden, Lundby (Goteborg).

Avant de présenter chaque famille d'exemples étudiés, nous avons choisi de rappeler les particularités du contexte britannique pour son exemplarité.

### 1. Particularités des exemples britanniques

Les 3 villes de Worcestershire County, Peterborough City Council et Darlington City font partie d'un programme quinquennal (2005-2009) du ministère des transports britannique visant à démontrer l'efficacité de la promotion des choix modaux alternatifs à la voiture lorsqu'elle est couplée à l'amélioration des infrastructures de transports.

Les 3 villes présentées ont été choisies parmi 50 candidates et partagent un budget de 10M£ (15M€) pendant la durée du projet. Le financement fait partie du financement des Plans Locaux de Transport.

Les villes représentent 3 bassins de vie d'échelles différentes :

- Worcestershire County : 550 k habitants
- Peterborough City Council : 160 k habitants
- Darlington : 20 k habitants

Ces trois expériences ne présentent pas de services particulièrement innovants ou ambitieux. En revanche, elles présentent plusieurs particularités à mettre en évidence.

Elles sont toutes gérées par la collectivité en charge des transports, équivalent des autorités organisatrices de transport.

Elles inscrivent un nouveau plan local de transport (équivalent d'un plan local de déplacements), ou la rénovation d'un système de transports publics, dans le cadre d'une politique de mobilité durable qui laisse une large part aux modes doux.

Ces projets s'appuient sur une communication forte en direction des publics cibles (promotion des modes de transports alternatifs), notamment via Internet.

Ces trois expériences sont aussi remarquables par les financements alloués et l'ambition affichée (cf tableau ci-dessous).

Grâce à l'aide du ministère des transports, elles ont bénéficié de subventions importantes sur une durée longue (5 ans).

Une évaluation à mi-parcours (après 3 ans) des 3 projets financés par le ministère des transports a été réalisée en mai 2007.

Le rapport d'évaluation peut être trouvé à <http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/demonstrationtowns>

Town	Research date	Mode	Impact since Sep - Nov 04
Darlington	Nov - Dec 05	Public transport trips	+14%
Peterborough	Feb - Apr 06	Public transport trips	+13%
Worcester	Mar - Apr 06	Public transport trips	+22%
Darlington	Sep - Nov 06	Walking trips	+29%
Peterborough	Feb - Apr 06	Walking trips	+21%
Worcester	Mar - Apr 06	Walking trips	+17%
Darlington	Sep - Nov 06	Cycling trips	+79%
Peterborough	Feb - Apr 06	Cycling trips	+25%
Worcester	Mar - Apr 06	Cycling trips	+36%
Darlington	Sep - Nov 06	Car trips	-11%
Peterborough	Feb - Apr 06	Car trips	-13%
Worcester	Mar - Apr 06	Car trips	-12%

## **2. Les centrales ou portails d'informations sur les transports**

Karlsruhe (Ka Mobil) – <http://www.ka-mobil.de> :

C'est la centrale de mobilité de la ville de Karlsruhe. Ses services sont accessibles par un portail Internet et une agence en centre ville. Elle propose principalement un service d'information multimodale, en livrant une information générale sur les différents services de transports existants (train, bus, avion, ...) et en renvoyant sur les sites des opérateurs concernés pour les recherches précises d'information sur les horaires ou trajets. Elle fournit également des plans de ville.

Il s'agit d'un "portail d'informations sur les transports" plus que d'une centrale d'information au sens où nous l'entendons en France. Au sens où nous l'avons défini, elle ne rentre pas dans la définition d'une ALM puisqu'elle n'offre pas réellement de prestation de conseil en choix modal.

Francfort (RMV : réseau des centrales de mobilité) – <http://www.rmv.de> :

C'est une centrale de mobilité qui couvre 15 cantons et 11 villes pour un bassin de population de 5 Millions d'habitants. Elle propose principalement de l'information multimodale par Internet et de la vente de titre de transports. L'information couvre les transports en commun (réseau régulier, tarifs, services destinés aux scolaires) ainsi que les autres modes (vélo, taxi, avions, bus internationaux). RMV est en charge de la vente des titres sur le PTU (périmètre de transport urbain) qui implique 153 entreprises de transport. Des services de billetterie par téléphone mobile sont proposés. Le service est opéré par RMV Gmbh qui est l'autorité organisatrice des transports sur la région.

Il s'agit là aussi plutôt d'un "portail d'informations sur les transports" Ce n'est pas une ALM au sens où nous l'avons défini.

Peterborough City Council "your travel choice" - <http://www.peterborough.gov.uk> :

Il s'agit d'un service d'information multimodale dont chaque mode est clairement identifié à l'aide d'une communication particulière organisée en 5 pôles :

- "exercise your travelchoice" (vélo) : informations sur le réseau cyclable, équipements, actions de formation et d'éducation,
- "enjoy your travelchoice" (marche) : itinéraires, informations diverses,
- "relax on your travelchoice" (transports publics) : informations sur les gares routières, sur les dessertes, ...
- "share your travelchoice" (innovation - covoiturage) : site Internet, informations routières, cartes, ...
- "inform your travelchoice" (information) : recherche d'itinéraires, plan personnalisé de déplacement, informations sur l'inter modalité, ...

Un service d'auto-partage est promu à travers le site. L'équipe comprend 5 personnes.

Les services proposés sont principalement de l'information, et en cela elle ne répond pas à nos critères pour être qualifiée d'ALM. Cependant le fait que des actions de sensibilisation soient prévues dans le développement des activités peut indiquer une évolution progressive vers l'ALM.

### **3. Les Agences locales de mobilité**

Baden (Badenmobil) – <http://www.badenmobil.ch> :

Badenmobil est la centrale de mobilité de la ville de Baden et du canton d'Argovie. Badenmobil dispose d'une agence, d'un site Internet et est accessible par téléphone. Elle propose :

- des services orientés tous publics : information multimodale (TC, bus, vélo, autopartage), sensibilisation aux modes alternatifs et à l'éco-conduite, et propose, via des partenaires, des services d'auto-partage,
- des services d'information spécifiques pour les PMR et les seniors.

Bien qu'il ne propose pas de conseils en mobilité, Badenmobil a été retenu comme une ALM compte tenu de la nature de l'offre témoignant de la volonté d'agir sur les changements d'habitudes.

Worcestershire County "choose how you move" - <http://www.worcestershire.whub.org.uk> :

Les services suivants sont proposés :

- information et sensibilisation multimodale (TC, vélo, covoiturage, marche),
- conseil en mobilité,
- covoiturage (Worcestershire gère la base de covoiturage et dispose d'un site Internet dédié à ce service).

Les clients ciblés sont :

- le grand public, et plus particulièrement : les habitants, les étudiants et scolaires,
- les entreprises.

Worcestershire participe à la promotion des actions de type PDE et PDES.

L'accès au service se fait principalement par Internet (sauf pour le conseil). L'équipe comprend 5 personnes et bénéficie d'un budget de plusieurs millions d'Euros sur 5 ans. La politique est promue à travers une communication dynamique sur le choix du mode de transport "choose how you move".

Darlington "do the local motion" – <http://www.dothelocalmotion.co.uk> :

Les services proposés couvrent :

- l'Information multimodale (vélo, marche, bus, covoiturage) et la sensibilisation (sensibilisation sur le coût de la voiture, l'entretien des véhicules, l'éco-conduite ; sensibilisation aux bénéfices de la marche),
- le conseil en mobilité,
- la mise à disposition de moyens de mobilité : covoiturage en partenariat avec un programme local (<http://www.2plustravel.com>),
- des services associés (ex : formation vélo pour débutants, pour familles).

"Do the local motion" développe des actions de Marketing individualisé (Haughton Area), anime un Club "local motion" (200 membres) et a mis en place des actions de sensibilisation ciblées sur les scolaires (Medal motion) pour les inciter à utiliser les modes actifs.

L'accès aux services se fait par Internet ou en contact direct (conseil, enquêtes). Le budget est d'environ 5 millions d'Euros sur 5 ans.

Nottingham City Council : "Get on the Big Wheel"

Nottingham propose :

- des services d'information multimodale
- de conseil en mobilité, en direction des entreprises et des établissements scolaires
- du covoiturage.

"Get on the big wheel" couvre un large éventail de modes : marche, vélo, TC, covoiturage, ... Le programme est financé dans le cadre du plan de transport local.

Graz (Mobil Zentral) – <http://www.mobilzentral.at> :

C'est la centrale de mobilité de la ville de Graz et de la province de Styrie.

Elle possède un site Internet, une centrale d'appel et une agence en centre ville. Elle propose :

- des services au grand public : information multimodale (accès par Site Internet avec recherche d'itinéraires, et téléphone 6j/7), location de vélos et auto-partage (via un partenaire), actions de sensibilisation (journées "car free day")
- Des services aux entreprises : conseil en mobilité à l'employeur et à l'intention des salariés.

Mobilzentral se positionne comme la seule agence en Autriche avec une telle offre de services.

Lundby (Goteborg) "vision Lundby" - <http://www.visionlundby.goteborg.se>

Lundby est un district de Goteborg d'environ 35,000 habitants en forte croissance. Le projet d'ALM a été et initié par l'autorité de transport de la ville. Il bénéficie d'aides européennes pour les différents services proposés :

- conseil aux particuliers (projet de l'UE Bustrip),
- conseil aux entreprises pour l'optimisation de leur fret (projet de l'UE Start),
- marketing individuel auprès de 64 particuliers pour encourager l'abandon de la voiture,
- location de vélos
- information multimodale.

Le budget de l'agence n'est pas connu mais l'agence est constituée d'une équipe de 9 personnes : 1 chef de projet, 2 conseillers entreprise, 1 conseiller auto-partage, 1 conseiller vélo, 1 conseiller jeunesse, 2 conseillers aux particuliers.

Le projet de Lundby apparaît exemplaire pour les raisons suivantes :

- il est porté par l'autorité en charge des transports,
- il s'agit d'un projet pilote sur la zone de Lundby avant de l'étendre à toute la ville de Goteborg. C'est la "vision" dont se prévaut le projet : il s'agit d'anticiper le développement d'une ville en forte croissance,
- il est ambitieux par les moyens mis en œuvre (9 personnes),
- son offre est multimodale (vélos, auto-partage, ... ) et multiservices (sensibilisation, conseil, marketing individuel, information multimodale, ...)
- il est fondé sur l'action : il combine des actions ponctuelles (marketing individuel) et des actions de plus long terme ou régulières.

### III- Fiches par structure enquêtée en France

Ces fiches ont été réalisées à partir des résultats d'enquête et des entretiens d'approfondissement.

#### 1. Voiture & Co - Nanterre / Marseille / ZAC Paris Rive Gauche

Contact : Caroline Speirs – Responsable Pôle Mobilité durable

<b>Statut</b>	Voiture & Co a un statut d'association loi 1901 A ce jour, les ALM de Nanterre et Marseille sont gérées par le biais d'une seule et même association (Voiture & Co). Il est par contre envisagé, pour La Ciotat de créer une association spécifique "affiliée", compte du budget prévu (doublement par rapport à l'existant de l'association).
<b>Historique et Genèse du projet</b>	Le premier projet (Nanterre) a été initié par réponse à un appel à projet interministériel et s'inscrivait dans le cadre des actions Politique de la Ville prévues sur le quartier et répondait plus à une problématique de déplacement que d'environnement. Il en est de même à Marseille (problématiques de déplacements des étudiants). La "culture" de Voiture & Co est d'associer les dimensions "environnementales" (valeur de départ) et "sociales".
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	En complément de son point d'accueil, les ALM de Voiture & Co interviennent dans le cadre d'événements ou développent des permanences dans des lieux spécifiques. A Nanterre : permanences au Centre social, dans un restaurant interentreprises et dans le centre universitaire. A Nanterre, implantation à la gare ; à Marseille, implantation dans le campus universitaire "ciblé" ; à Paris : recherche de locaux en cours et qui s'avère difficile
<b>Services proposés - généralités</b>	Une borne de services est en libre accès : elle permet d'accéder aux sites Internet utiles et propose des logiciels ou présentations de sensibilisation et de test (ex : sécurité routière). A Paris, compte tenu de la difficulté de trouver des locaux situés "au bon endroit", l'ALM devra plus "aller vers" le public, la location d'un bus à dates fixes est envisagée.
<b>Services proposés aux particuliers</b>	Conseils personnalisés : à Nanterre, l'ALM s'appuie sur les outils AMIVIF et dispose de l'ensemble des plans de ligne RATP (" <i>comme un agent RATP</i> "). La connaissance du conseiller permet d'être réellement dans un conseil personnalisé qui peut aller au-delà des infos fournies sur Internet. Vélos : 30 à Nanterre, 50 à Marseille. A Paris, compte tenu de la mise en place de Vélib', les services de l'ALM seront adaptés, peut-être développement de vélos avec assistance électrique, mais aussi formation. Formation Vélo : à Nanterre, 40 personnes formées ; formation dans la durée incluant sécurité routière, petit entretien, ... Sensibilisation : événements, jeux, balades, ... Auto partage, envisagé à Paris : sera proposé en s'appuyant sur les structures existantes qui proposent ce service Services proposés aux PMR : Infomobi, documentation papier sur réseau accessible

<b>Services proposés aux employeurs</b>	<p>Entreprises : Voiture&amp;Co propose des actions de sensibilisation (présence avec stand, conférence-débat, jeux, ...). La principale difficulté est d'obtenir un financement des entreprises pour ces actions. Voiture&amp;Co cherche à monter des partenariats.</p> <p>Le service de flotte de vélos dédiée se heurte à l'absence de parking vélo à la gare de Nanterre (le vélo serait utile pour le parcours terminal entre l'entreprise et la gare). Pour le covoiturage, les entreprises souhaitent en général avec leur propre site sur leur Intranet, e qui n'est pas l'approche de Voiture&amp;Co.</p>
<b>Services proposés aux collectivités</b>	<p>A Nanterre, l'ALM intervient en conseil auprès de la mairie sur des cheminements cyclables, des projets d'implantation, ... elle avait travaillé sur un "pré projet" de PDU. Plus qu'une veille, l'ALM assure des remontées d'informations non formalisée à la mairie et à la RATP</p>
<b>Autres cibles, clients</b>	<p>Etudiants</p>
<b>Organisation des services</b>	<p>Sur Nanterre, la gestion des services est centralisée sur la Maison des Transports en gare bien qu'ils soient relayés au plus près des publics ciblés via des permanences (« bureaux de mobilité ») sur des sites clés (en partenariats avec opérateur de transport, université, zone d'activités...).</p>
<b>Partenaires et financements</b>	<p>Voiture &amp; Co dispose de partenaires financiers à "l'échelle nationale", mais aussi de partenaires financiers locaux dédiés à chaque ALM. A l'échelle locale, les partenaires contribuent sous forme de subventions d'investissement ou de fonctionnement.</p> <p>2 personnes en contrat aidé financées par la Région (un emploi jeune et un emploi tremplin).</p>
<b>Ressources humaines</b>	<p>L'association Voiture&amp;Co fonctionne principalement sur la base d'aides publiques et privées (ex : PSA a fourni un véhicule à l'association) ou mise à disposition de matériel ou local. La part des recettes directes est faible.</p> <p>A Nanterre, les services payants représentent 5% du budget. L'objectif est fixé à 10%.</p> <p>Le financement est l'objet d'une vigilance permanente, d'autant que de nombreux financements sont annuels (Région par exemple). La subvention ADEME fait l'objet d'une convention pluriannuelle.</p> <p>L'association emploie aussi des contrats aidés (à Nanterre : un emploi tremplin du Conseil Régional).</p> <p>Le recrutement et la formation ne posent pas de problèmes particuliers. La formation est assurée principalement en interne. La RATP a également participé à la formation (connaissance du réseau, accueil clients, ...).</p> <p>La personne en emploi tremplin bénéficie de formations extérieures (prévues dans le cadre du contrat). Les conseillers mobilité peuvent évoluer vers une fonction de chef de projet.</p>
<b>Perspectives</b>	<p>Projet de développer des PDES pour les collectivités</p>

## 2. MOBILEX – Alsace Moselle

Contact : M. Luces, Directeur

<b>Statut</b>	<p>Le choix du statut est historique.</p> <p>Le statut des associations est différent en Alsace Moselle (loi de 1907) ce qui leur permet de recevoir des dons qui peuvent être défiscalisés. L'association est reconnue d'intérêt général.</p> <p>Une réflexion existe pour passer en SCIC mais beaucoup de financements sont sous formes de dons (à préciser).</p>
<b>Historique et Genèse du projet</b>	<p>Mobilex a été créée en 1998 par la Jeune Chambre Economique (association). La vocation de l'association était de combler le déficit de main d'œuvre sur le bassin d'emploi d'Haguenau (déficit d'environ 2 à 3 k personnes). L'objectif était donc de mettre à disposition des mobylettes aux personnes n'ayant pas de moyen de transports. L'un des objectifs initiaux était également de créer un garage associatif (entreprise d'insertion par l'activité économique). Cette activité a été abandonnée depuis.</p>
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	<p>Pas de point d'accueil physique (uniquement pour venir chercher les véhicules).</p>
<b>Services proposés - généralités</b>	<p>Aide à la mobilité pour toute personne rencontrant des freins à l'emploi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• connaissance des systèmes de transport</li> <li>• problèmes économiques</li> <li>• linguistique, autres</li> <li>• absence de transports en commun</li> </ul> <p>Ces services sont fournis à travers un référent qui est l'ANPE ou la Mission Locale.</p>
<b>Services proposés aux particuliers</b>	<p>Location de voitures (20 voitures)</p> <p>Location de mobylettes (70 cyclomoteurs)</p> <p>Aides au permis de conduire.</p> <p>En 2006 : 131 bénéficiaires des services, 36 bénéficiaires de locations de voiture.</p> <p>Pour le micro transport : 156 bénéficiaires (325 trajets)</p>
<b>Services proposés aux employeurs</b>	<p>Mobilex réalise des séances d'information/sensibilisation à l'ANPE : séances collectives d'environ 10 pers.</p> <p>Mobilex veut développer un service de conseil en mobilité personnalisé : l'ANPE achète le service pour une personne (ex : 2h de conseil personnalisé).</p> <p>Mobilex peut proposer des solutions personnalisées : par exemple : location "covoiturage" pour des travailleurs saisonniers suite à une demande de la MSA (Mutuelle sociale agricole). Le client final de Mobilex est l'individu.</p> <p>Mobilex peut être sollicité par l'ANPE pour faire des actions de sensibilisation auprès d'employeurs (certains exigent la possession d'une voiture, Mobilex peut contribuer à démontrer que cela n'est pas nécessaire).</p> <p>Des prestations de conseil peuvent être vendues pour former le personnel sous formes d' "ateliers de la mobilité" (50 h.j en 2006)</p>
<b>Services proposés aux collectivités</b>	<p>Pas de véritable observatoire de la mobilité.</p> <p>Une note de synthèse annuelle et 2 comités de pilotage permettent d'assurer un retour d'expérience aux collectivités.</p>

<b>Organisation des services</b>	<p>La formation à la conduite est sous-traitée à des auto-écoles normales.</p> <p>Développement d'un service de micro crédit pour l'obtention du permis de conduire.</p> <p>Développement d'une offre de formation du personnel de l'ANPE.</p>
<b>Partenaires et financements</b>	<p>Mobilex travaille avec la Région, l'ANPE, le département du Bas-Rhin, les missions locales.</p> <p>Avec ses financeurs, Mobilex travaille sur un principe d'abondement. Un certain nombre de km de micro-transport ou de location de voiture est prévu au budget et les financeurs abondent jusqu'au montant prévu (par exemple : 65000 km de micro transport prévus en 2006) Ce budget est renouvelé annuellement.</p> <p>Les recettes propres couvrent 15-20% du budget.</p>
<b>Ressources humaines</b>	<p>1 directeur (mi-temps) 1 pers : temps partiel 3 chauffeurs contrats aidés (plus de 50 ans) 1 mécanicien 2 roues : difficile à trouver. 1 secrétaire : gestion du parc Les bénévoles sont les personnes du CA.</p>
<b>Perspectives</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développement d'un service de micro-crédit pour l'obtention du permis de conduire.</li> <li>• Développement d'une offre de formation du personnel de l'ANPE.</li> </ul> <p>Les difficultés proviennent du manque de visibilité sur le financement.</p> <p>Mobilex se veut un lieu d'expertise et de mise en œuvre.</p>

### 3. MOOVICITE –Clermont-Ferrand

Contact : Christophe Escudero, responsable de site

<b>Statut</b>	MOOVICITÉ est géré par une société privée, Veolia Transport
<b>Historique et Genèse du projet</b>	Service opéré dans le cadre d'une DSP de 4 ans.
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	3 agences en ville.
<b>Services proposés - généralités</b>	Location de vélos (100 vélos), gardiennage de vélo TAD pour les PMR et autres publics 21000 journées location par an.
<b>Services proposés aux particuliers</b>	Idem
<b>Services proposés aux employeurs</b>	Peut être amené à réaliser de la sensibilisation auprès d'entreprises sur demande de la collectivité (ce service peut être payant).
<b>Services proposés aux collectivités</b>	Cf ci dessus
<b>Autres cibles clients</b>	Non
<b>Organisation des services</b>	3 conseillers mobilité au niveau du siège et des agents dans chaque point d'accueil.
<b>Partenaires et financements</b>	Revenus fixés dans la DSP. Les recettes sont reversées au SMTC.
<b>Ressources humaines</b>	Non renseigné

#### 4. TRANSGRESIVAUDAN – Goncelin

Contact : Maggy Ansanay, chargée de développement

<b>Statut</b>	Association loi 1901 Les statuts : "Cette association a pour but de favoriser la mobilité des personnes dans les communes du Pays du Grésivaudan et du canton de Domène, en répondant aux besoins suivants : insertion sociale, professionnelle, utilité sociale et toute autre action à caractère social. Son rôle est de mutualiser et de mettre en œuvre tous les moyens utiles et nécessaires à la réalisation de ce but". Le statut ne pose pas de problèmes particuliers.
<b>Historique et Genèse du projet</b>	Association créée sous l'impulsion du CG38, de la direction du travail et d'élus locaux et de techniciens.
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	L'association dispose d'un point d'accueil physique et de 3 points relais sur le territoire. Les bénéficiaires accèdent aux services par le biais de prescripteurs (missions locales, associations, ..) L'utilisateur paye les services : environ 1€/ 10 km pour le TAD. Il s'agit d'un territoire semi rural.
<b>Services proposés aux particuliers</b>	Transport à la demande. Location de mobylettes. Transgresivaudan communique auprès des prescripteurs, des plaquettes sont distribuées dans les mairies, information transmise dans les bulletins municipaux. Les chiffres 2006 : 2666 transports. 458 prescriptions 1577 jours de location mobylette 255 utilisateurs (40% dans le cadre de l'utilité sociale, 60% dans le cadre de l'insertion)
<b>Services proposés aux employeurs</b>	Non
<b>Services proposés aux collectivités</b>	Non
<b>Partenaires et financements</b>	Aides ponctuelles : Caisse d'Epargne, Fondation Transdev. Les ressources financières sont le problème principal puisqu'elles doivent être renouvelées annuellement. L'association a donc peu de visibilité
<b>Ressources humaines</b>	Non renseigné

## 5. Agence Ecomobilité – Chambéry

**Contact : Gilles Boivert, Directeur**

<b>Statut</b>	Association. Choix historique. Le statut ne pose pas de problèmes particuliers et sa modification n'est pas à l'ordre du jour.
<b>Historique et Genèse du projet</b>	Création d'une vélostation en 2002 à partir de l'association Roue Libre. Le projet a ensuite été porté par Chambéry Métropole.
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	L'agence est située sur le parvis de la gare, elle ouvre de 6h30 à 19h.
<b>Services proposés - généralités</b>	<p>L'agence offre trois types de services :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la vélostation : point d'accueil physique</li> <li>• la centrale de mobilité : contact par téléphone</li> <li>• le conseil aux entreprises : l'agence se déplace auprès des entreprises.</li> </ul> <p>La centrale de mobilité répond à environ 600 demandes par semaine. La vélostation gère 300 vélos et vend 65000 journées de location (taux de charge de 60%). Les principales modifications doivent venir des aménageurs. La communication est assurée par Chambéry Métropole.</p>
<b>Services proposés aux particuliers</b>	Vente de titre : le STAC (opérateur de TC) a dû fermer des points de vente en centre ville et a demandé à la vélo station de reprendre la vente de billets. L'agence fait la promotion de Savoie Covoiturage (600 covoitureurs). Les seuls services payants sont ceux de la Vélostation qui couvrent environ 20% du budget de la Vélostation.
<b>Services proposés aux employeurs</b>	L'agence réalise des PDE (gratuits) auprès des grands employeurs de la région. Les résultats sont très variables : il y a peu de mesures de report modal pour évaluer les résultats. Les PDE réalisés s'apparentent davantage à des actions de sensibilisation (tarifs spéciaux STAC, Vélostation). Des conseils sont donnés pour la réalisation de garages à vélos. Des actions de sensibilisation "point info transports" sont réalisées dans les entreprises (env. 30 par an). Des actions "remise en selle" sont organisées dans les entreprises ou pour le grand public (4 ou 5 par an) : révision rapide des vélos, et ballade en ville.
<b>Services proposés aux collectivités</b>	L'agence réalise des PDES : environ 50 ont été faits ou sont en cours auprès des écoles de la région. Les PDES sont gratuits (financés par la métropole).
<b>Autres cibles clients</b>	Non
<b>Partenaires et financements</b>	L'agence a une convention de 6 ans avec la Métropole révisable tous les ans.
<b>Ressources humaines</b>	4 contrats aidés (CDI) travaillent à la vélostation. Il est difficile de trouver du personnel adapté : un des critères principaux est d'avoir des employés déjà pratiquants des mobilités alternatives à la voiture. Sens du service (nécessaire à la vélostation) parfois difficile à concilier avec les aspects techniques. Pour le conseil en mobilité : nécessité d'avoir du personnel >30 ans pour avoir une certaine crédibilité auprès des responsables d'entreprise ou des parents d'élèves pour les PDES. Un besoin de formation est évident. Les bénévoles sont les membres du CA.

## 6. LE TACOT BIEVRE VALLOIRE MOBILITE – Virville

Contact : Fabien AVIGNON, coordinateur

<b>Statut</b>	<p>Association loi 1901. Les statuts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• faciliter l'insertion sociale et professionnelle des personnes en difficulté de transports</li> <li>• informer sur les moyens de transports existants</li> <li>• mettre à disposition des moyens complémentaires</li> <li>• développer de nouveaux services.</li> </ul> <p>Le statut peut poser des problèmes car pour proposer des services d'aide à la mobilité, l'association est obligée de passer par des prescripteurs (associations, conseillers de mission locale).</p>
<b>Historique et Genèse du projet</b>	Association créée par des élus locaux.
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	<p>Territoire : Virville et les cantons voisins.</p> <p>Un point d'accueil physique situé à Virville pour des raisons historiques.</p> <p>Il s'agit d'un territoire principalement rural.</p>
<b>Services proposés aux particuliers</b>	<p>Location de vélos et cyclomoteurs (10 vélos, 40 mobylettes)</p> <p>TAD (1 véhicule): le service est complémentaire du réseau de TC et opère le plus souvent des rabattements vers les arrêts du réseau Trans'Isère.</p> <p>L'association ne communique pas directement vers les bénéficiaires mais plutôt vers les prescripteurs. Des informations sont données dans les bulletins municipaux.</p> <p>en 2006, l'association a réalisé 4695 prises en charge (TAD) et 5000 journées locations (principalement mobylettes).</p>
<b>Services proposés aux employeurs</b>	Non
<b>Services proposés aux collectivités</b>	Participe à la réflexion des collectivités mais il n'existe pas de prestations formalisées.
<b>Autres cibles clients</b>	cf. perspectives
<b>Partenaires et financements</b>	<p>Les recettes propres couvrent 12% du budget. Les subventions proviennent de l'Etat (contrats aidés), du Conseil Régional, des communautés de communes.</p> <p>Une évolution vers des marchés publics est pressentie mais non effective pour l'instant.</p> <p>Les ressources sont le frein principal puisqu'elles sont insuffisantes pour répondre aux besoins.</p>
<b>Ressources humaines</b>	Pas de problèmes de recrutement particulier. L'association emploie les mêmes personnes depuis sa création.
<b>Perspectives</b>	<p>De nouvelles demandes de publics spécifiques apparaissent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour un public de personnes âgées en perte d'autonomie</li> <li>• collégiens ou lycéens en stages.</li> </ul>

## 7. ALME Saint Quentin en Yvelines

**Contact : Mme Pascale Le Strat, Directrice**

<b>Statut</b>	Association depuis l'origine. Le statut ne pose pas de contraintes.
<b>Historique et Genèse du projet</b>	ALME crée dans le cadre du programme européen SAVE. La mobilité n'est abordée que depuis 2005.
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	Une agence en centre ville. En 2006 : 7150 personnes sensibilisées (semaine mobilité, débats, conférences, etc.) 1500 personnes ont reçu un conseil personnalisé (mais seulement 5% en mobilité soit 75 personnes) par téléphone ou à l'agence.
<b>Services proposés - généralités</b>	Les services aux particuliers ne sont pas payants. En mobilité, les seuls services payants sont les PDES.
<b>Services proposés aux particuliers</b>	Il y a seulement de la sensibilisation : semaine de la mobilité. Ces événements ont un impact très faible : le thème est encore peu mobilisateur (les animations attirent environ 10 pers !!)
<b>Services proposés aux employeurs</b>	Pas d'actions proposées aux employeurs, sauf aux employeurs publics, ALMESQY participe à un groupe de travail à la communauté d'agglomération sur l'écomobilité. Un PDA serait envisagé à fin 2007, 2008. Il n'y a pas eu de PDE pour l'instant.
<b>Services proposés aux collectivités</b>	Accompagnement PDES. ALME a été maître d'ouvrage sur un PDES (bus pédestre) sur une école. Un appel d'offres est en cours pour étendre la démarche à toutes les écoles de Magny. Pas d'observatoire de la mobilité.
<b>Autres cibles clients</b>	Non
<b>Organisation des services</b>	
<b>Partenaires et financements</b>	Les partenaires : le CR, CG, ADEME. Le CG prend en charge les emplois tremplin (30 k€) L'ADEME participe pour l'EIE (30k€). L'ADEME finance des projets ponctuels type « semaine de la mobilité » La Communauté d'Agglomération participe ponctuellement.
<b>Ressources humaines</b>	1 directeur, 2 chargés de mission énergie. Difficultés budgétaires.
<b>Perspectives</b>	L'ALME déplore un manque de politique volontariste au niveau national qui donnerait un cadre. La problématique mobilité est un thème sur lequel l'ALME est maître d'ouvrage sans que ce thème soit explicitement mentionné dans son mandat : les objectifs et les moyens sont donc difficiles à établir.

## 8. Aid'Auto 42 – Veauche

Contact : M. Cannariato, Directeur

<b>Statut</b>	<p>Le statut associatif est historique. Il ne présente pas de contraintes majeures à ce jour excepté le fait que l'association est dépendante de subventions pour exister (voir rubrique Ressources).</p> <p>Le statut associatif permet d'avoir des contrats d'insertion qui sont aidés à hauteur de 80% (alors qu'ils ne le seraient qu'à hauteur de 40% s'il s'agissait d'une entreprise d'insertion).</p>
<b>Historique et Genèse du projet</b>	<p>Association créée suite à une thèse de Master sur les freins à l'embauche. L'association a été créée en partenariat avec le PLIE.</p>
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	<p>L'association dispose de 2 points d'accueil physique (Veauche et Roanne). Ces emplacements n'ont pas été choisis de manière particulière (outre le coût réduit).</p> <p>Les bénéficiaires des services sont les personnes qui reçoivent les minima sociaux : ils doivent donc être préalablement envoyés à Aid'Auto via un référent (Mission locale, Direction de la Vie Sociale, ANPE).</p> <p>Les particuliers à revenus modestes peuvent également accéder aux services.</p>
<b>Services proposés aux particuliers</b>	<p>Aid'Auto 42 a une offre de location sociale de mobylettes et de voitures ainsi qu'un service de TAD.</p> <p>Aid'Auto 42 dispose d'un parc de 18 mobylettes, 12 voitures et de 5 minibus pour le TAD.</p> <p>Il y a eu 621 bénéficiaires en 2006 (et 1125 prestations). Les bénéficiaires sont à parité des hommes et des femmes.</p>
<b>Services proposés aux employeurs</b>	<p>Aid'Auto 42 propose un service de covoiturage (covoiturage 42) dont elle est amenée à faire la promotion auprès d'entreprises qui sont une démarche de PDE.</p>
<b>Services proposés aux collectivités</b>	<p>De manière ponctuelle, Aid'Auto 42 propose aux collectivités des études sur la mobilité. Ces études ponctuelles sont facturées (7k€ en 2006)</p>
<b>Organisation des services</b>	<p>Aid'Auto 42 s'appuie sur le réseau Aid'Auto France qui regroupe 5 associations en Rhône Alpes. Les associations peuvent se prêter des véhicules entre elles.</p>
<b>Partenaires et financements</b>	<p>Aid'Auto 42 bénéficie de partenaires ponctuels comme la fondation EDF qui a donné des véhicules remisés. La principale difficulté provient des financements.</p>
<b>Ressources humaines</b>	<p>Une évolution importante des ressources est en train de s'opérer puisqu'une part croissante des ressources provient maintenant de marchés publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en 2006, 35% marchés publics et 65 % subventions</li> <li>• en 2007, 65% marchés publics, 35% subventions. Le plus gros marché vient du PLIE du Forez.</li> </ul> <p>Les recettes propres couvrent environ 10% du budget.</p> <p>Les subventions sont renouvelées annuellement et proviennent principalement des CR, du FSE et des Communautés de Communes.</p> <p>Les marchés publics sont des marchés qui portent à la fois sur le TAD (en volume de km) et la location sociale (en jours de locations), ils sont donc réellement destinés à des acteurs comme Aid'Auto 42. Il y a d'ailleurs peu de concurrence sur ces marchés.</p>
<b>Perspectives</b>	<p>La part croissante des marchés publics dans les revenus de l'association laisse entrevoir une possibilité de pérennisation des revenus et une éventuelle évolution</p>

-	<p>vers un statut commercial ou coopératif. En revanche, le problème des subventions apportées sur les contrats aidés se posera (les chauffeurs sont des contrats d'insertion).</p> <p>L'association considère que ses services s'apparentent à un véritable service public ce que les autorités ne reconnaissent pas.</p>
---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 9. MAISON DE LA MOBILITE – LABEGE / SICOVAL (Association Covoituval)

Contact : Mme Bardoux, Directrice

<b>Statut</b>	<p>La Maison de la mobilité n'a pas d'existence en tant que telle. C'est le nom d'un service du Sicoval géré par l'association Covoituval.</p> <p>Covoituval est à l'origine une association visant à promouvoir le covoiturage et les modes alternatifs à la voiture. Le statut pose des problèmes pour la mise en place de services payants (paiement de la TVA ou non) : le service est perçu comme un service de la collectivité par les entreprises qui ne s'attendent donc pas à payer : "difficile de faire payer quand on est perçu comme le Sicoval". Une réflexion sur le statut est à l'étude au SICOVAL.</p>
<b>Historique et Genèse du projet</b>	<p>La maison de la mobilité a été créée dans le cadre d'un dispositif de financement régional PRELUDE.</p>
<b>Territoire et modalités d'accès aux services</b>	<p>La Maison de la Mobilité est implantée dans la ZAC Innopole à Labège. L'emplacement correspond à une volonté d'être proche des entreprises et des salariés (objectif de Covoituval).</p> <p>les services proposés sur place : info. personnalisée, location de vélos (6 vélos), gardiennage de vélo, billettique (uniquement les tarifs normaux, en attente de la machine pour les tarifs spéciaux et abonnements).</p> <p>La MdM gère environ 5000 demandes par an dont la moitié à l'agence, l'autre par téléphone ou Internet.</p>
<b>Services proposés - généralités</b>	<p>La MdM a développé un certain nombre de supports (plaquettes, guides) distribués dans les communes et les entreprises. La diffusion de plaquettes ou d'articles entraîne une hausse de la fréquentation perceptible. La MdM croit beaucoup au développement du vélo qui répond à un vrai besoin sur la zone concernée. La gestion des services "vélo" demande du temps : établissement du contrat, maintenance, mise à disposition du vélo, ...</p>
<b>Services proposés aux particuliers</b>	<p>Les services de la MdM sont principalement destinés aux salariés de la zone d'activité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• recherche personnalisée d'itinéraires ou d'horaires : la MdM utilise un outil développé pour Tisseo.</li> <li>• vente de titre : cette activité est peu rémunératrice (200€/an) mais attire les visiteurs (surtout les jeunes du campus universitaire situé à proximité).</li> <li>• la location de vélo est proposée et rencontre une demande croissante mais le service n'est pas significatif (6 vélos !). La location est gratuite si l'utilisateur possède un titre de transport Tisseo. Des difficultés pour avoir un chèque de caution (interdits bancaires ou absence de chèquiers).</li> </ul> <p>Certains salariés sont envoyés par l'ANPE : étude d'itinéraires.</p>
<b>Services proposés aux employeurs</b>	<p>L'action de la MdM vise principalement la sensibilisation des salariés sur leurs lieux de travail via l'installation de stand ou l'organisation de débats / présentations. La MdM visite environ 1 entreprise par semaine.</p> <p>Les entreprises qui adhèrent au service "covoiturage" cotisent environ 1€ / salarié / an. La MdM organise des sensibilisations aux modes alternatifs : sorties vélo entre 12h et 14h autour du canal du midi.</p> <p>Le Club de la Mobilité : c'est l'organisation de séances de sensibilisation aux modes alternatifs sur le site de la MdM (environ 1 x par mois). Ces séances sont gratuites avec buffet (participation libre).</p> <p>La MdM ne fait pas de PDE mais des diagnostics ou des recommandations pour les petites PME. Elle n'a, a priori, pas vocation à en faire. La MdM étudie la mise au point d'un service packagé "Changement Modal" sous forme d'une adhésion des entreprises au covoiturage, la possibilité de tester des flottes de vélos, etc. ...</p> <p>Les entreprises qui payent sont généralement plus réceptives que les autres.</p>
<b>Services</b>	<p>Pas de services spécifiques pour les collectivités.</p>

<b>proposés aux collectivités</b>	
<b>Autres cibles clients</b>	Covoituval a parfois des actions de promotion du covoiturage auprès d'entreprises situées en dehors de Labège.
<b>Organisation des services</b>	Les services vélos (maintenance, formation) sont assurés par Movimento (payé directement par le Sicoval).
<b>Partenaires et financements</b>	Le budget est assuré par le Sicoval. Il correspond à 70k€ auxquels il faut ajouter la mise à disposition des locaux et les services vélos (entretiens, formation) qui sont assurés par Movimento, payé directement par le Sicoval (environ 20k€). La part des recettes est très faible : quelques k€.
<b>Ressources humaines</b>	Les ressources sont équivalentes à 2,5 personnes en ETP. Une directrice à mi-temps 1 pers. en charge du covoiturage à mi-temps 1 conseiller en mobilité entreprise à ¾ temps 1 contrat aidé à l'accueil. La MdM est ouverte de 7h30 à 19h15...il est envisagé d'étudier la possibilité de fermer pendant la journée.
<b>Perspectives</b>	Nécessité d'avoir des résultats à la hauteur de l'effort financier de l'agglomération. Budget évalué annuellement.