



# TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS

Des clés pour réussir  
son projet de mobilité



Cet ouvrage est le fruit d'une coédition entre l'ADEME et le Cerema. Il a été piloté par Séverine Boulard (ADEME) et Alexandre Fabry (Cerema).

Il s'inscrit dans la continuité de l'action de l'ADEME et du Cerema à destination des territoires ruraux et périurbains initiée dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt TENMOD – territoires de nouvelles mobilités durables, porté et financé par l'ADEME dans le cadre de la démarche France Mobilités.

#### **Ont contribué à la rédaction de cet ouvrage :**

##### **Pour l'ADEME :**

*Séverine Boulard*

*Elodie Barbier-Trauchessec*

##### **Pour le Cerema :**

Contributeurs principaux :

*David Dubois*

*Alexandre Fabry*

*Alexandre Strauss*

Autres contributeurs :

*Gilles Bentayou*

*Benjamin Saubion*

*Sébastien Trejbal*

**Sont remerciées pour leur relecture  
les collectivités citées dans les cas pratiques  
de l'ouvrage.**

**Coordination :** Direction de la Stratégie  
et de la Communication / Pôle éditions (Cerema) /  
Service éditions (ADEME)

**Conception de la maquette :** Magazine&Fils.

**Photo de couverture :** AdobeStock

**Impression :** Loire impression, 13 rue du Pavé de Riou,  
ZAC du Champ Blanchard, 49400 Distré

**Achévé d'imprimer :** mai 2025

**Dépôt légal :** éditions du Cerema

2 rue Antoine Charial - CS 33 927 - 69426 Lyon Cedex 03

**N° de référence ADEME :** 012832

# TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS

---

Des clés pour réussir  
son projet de mobilité

À l'**ADEME** - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle du ministère en charge de l'environnement, du ministère en charge de l'énergie et du ministère en charge de la recherche.

L'organisation des mobilités et les modes de transport sont au cœur de nombreux enjeux sociétaux, au premier rang desquels la lutte contre le changement climatique, via notamment la décarbonation du secteur. Le Cerema développe, par des approches multidisciplinaires, une expertise de proximité pour les acteurs locaux, et la production, capitalisation, diffusion des connaissances et bonnes pratiques. Il éclaire ainsi les choix des décideurs, des techniciens de l'État et des collectivités territoriales, ainsi que des acteurs économiques.

L'objectif du Cerema est de faciliter le passage à l'action pour la mise en œuvre de politiques et services de mobilités efficaces, sobres, accessibles à tous, et adaptés aux spécificités des territoires et au climat de demain.

Le **Cerema** est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation, du ministère de la Transition écologique, de l'Énergie, du Climat et de la Prévention des risques et du ministère du Logement et de la Rénovation urbaine.

# SOMMAIRE

Introduction .....	6
<b>1 ANALYSER LES BESOINS</b> .....	10
<b>2 MONTER LE PROJET</b> .....	12
2.1 • Les objectifs du projet .....	13
2.2 • Définir l'échelle territoriale du projet .....	15
2.3 • Organiser la gouvernance : une étape stratégique .....	18
2.4 • Mobiliser des moyens humains et financiers .....	21
<b>3 METTRE EN ŒUVRE</b> .....	24
3.1 • Le comité de suivi .....	25
3.2 • Faire participer les acteurs locaux .....	27
3.3 • Communiquer, animer et accompagner le changement de comportement .....	31
<b>4 ÉVALUER ET PÉRENNISER</b> .....	34
4.1 • Évaluer .....	35
4.2 • Pérenniser .....	40
<b>À retenir</b> .....	43
<b>Ressources générales</b> .....	44
<b>Ressources par thème</b> .....	45
<b>Glossaire</b> .....	51

# INTRODUCTION

## **Dans les zones rurales et périurbaines, 80 % des déplacements se font en voiture !**

C'est deux fois plus que dans l'agglomération parisienne, 30 % de plus qu'en zone urbaine<sup>1</sup>. La raison ? Ces territoires réunissent des conditions très favorables à la voiture (faible congestion) et défavorables aux transports en commun (habitat et emploi dispersés).

**Les conséquences de cet état de fait sont multiples, notamment :**

- une forte dépendance à la voiture individuelle, qui génère des coûts importants pour les ménages (la vulnérabilité énergétique liée à la mobilité est de 30 % en zone rurale, quand elle est de 4 % dans les grands pôles urbains<sup>2</sup>) ;
- une grande vulnérabilité des personnes isolées ou précaires ne disposant pas de véhicule ou ne pouvant pas conduire. Cette situation peut générer des difficultés d'accès aux services essentiels, comme les services de santé, à l'emploi ou à la formation ;
- des émissions de gaz à effet de serre conséquentes au regard des distances parcourues, contribuant au changement climatique, ainsi que d'autres types de polluants.

**Pourtant, même dans ces territoires, des solutions existent** et peuvent être développées pour mettre en place des alternatives à la voiture individuelle. Elles relèvent des modes partagés (covoiturage, autopartage), des modes actifs (vélo, marche), du transport solidaire ou d'autres formes de transport en commun adaptées aux zones rurales (transport à la demande par exemple). Parallèlement, le développement de l'intermodalité, la création de tiers-lieux, ou encore la mise en place de services ou commerces itinérants, sont autant d'exemples d'actions efficaces pour faciliter ces alternatives et limiter le besoin de déplacement.

**Pour favoriser le développement de politiques locales de mobilité** dans les zones rurales et périurbaines, la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a instauré une couverture totale du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). En zones rurales ou périurbaines, cette compétence est assurée soit par les communautés de communes elles-mêmes (ou un syndicat auquel elles ont transféré la compétence), soit par les Régions par substitution. Parallèlement, la démarche *France Mobilités*<sup>3</sup> impulsée par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a été mise en place pour accompagner les territoires dans leurs

---

1 Chiffre issu de l'enquête mobilité des personnes 2018/2019, reprise dans l'ouvrage *Mobilités du quotidien. Comprendre les années 2010-2020 pour mieux appréhender demain*, Cerema, 2022

2 Cochez N., Durieux E., Levy D., *Vulnérabilité énergétique. Loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement dans le budget*, Insee Première n° 1530, janvier 2015

3 <https://www.francemobilities.fr/>

projets et les orienter vers des financements existants. Des dispositifs nationaux ont ainsi été instaurés pour financer des expérimentations dans les zones peu denses, à l'image de TENMOD, Avenir Montagne Mobilités ou du Fonds Vert « Mobilité rurale ».

### **Dans cette dynamique d'accompagnement des territoires ruraux et périurbains, l'ADEME et le Cerema sont particulièrement engagés :**

- l'ADEME a opéré, financé et suivi les projets lauréats de l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) Territoires de nouvelles mobilités durables (TENMOD) de 2018 à 2022. Cet AMI a permis d'accompagner 180 territoires peu denses, périurbains et ruraux, dans la définition et la mise en œuvre de projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, et répondant à un besoin local. L'ADEME a parallèlement financé et accompagné plusieurs outils destinés à ces territoires (Diagnostic Mobilité, Mobilimix...) ;
- de son côté, le Cerema a élaboré guides méthodologiques et fiches pratiques à destination des collectivités rurales et périurbaines : un guide sur les plans de mobilités simplifiés (2021), le site Capamob pour réaliser des diagnostics de mobilités (2022), une boîte à outils sur les services de mobilités en zones peu denses (2023), un essentiel sur les mobilités dans les territoires peu denses (2024). Il a notamment accompagné certains lauréats TENMOD dans la réalisation de leurs projets.

### **Cet ouvrage s'inscrit dans la lignée de ce double engagement.**

En s'appuyant sur les projets développés dans le cadre de TENMOD (voir encadré p.8), ce guide propose des clés de réussite pour monter des projets de mobilités en territoires peu denses. De nombreuses ressources thématiques sont disponibles sur la planification des mobilités ou les services adaptés aux zones peu denses (voir annexes). Mais, à la lumière des réussites et des difficultés des projets mis en place depuis sept ans, il est apparu nécessaire de proposer un outil simple et concret d'aide à la mise en place de projet.

### **Sur chaque phase d'un projet, le présent ouvrage propose :**

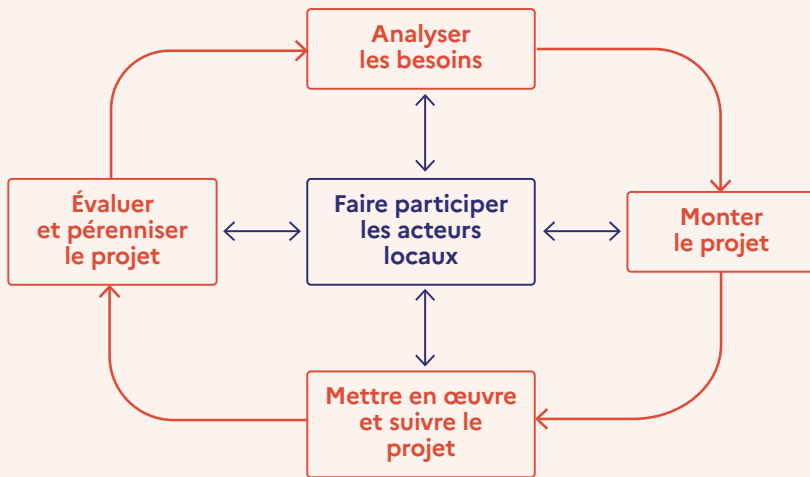
- des paroles de porteurs de projet, pour donner à voir les points de vue, les questionnements, les ressentis des acteurs locaux engagés dans des projets de mobilité en zones peu denses ;
- des recommandations, émises par les experts de l'ADEME et du Cerema, s'appuyant sur les retours d'expérience des projets TENMOD ;
- la présentation de cas pratiques pour venir illustrer l'intérêt et la traduction concrète des recommandations émises.

**Ce guide pourra être utilement complété** par les ressources présentées en annexe et par le recours aux cellules France Mobilités, qui sont présentes et à disposition des acteurs locaux dans tous les territoires.

---

1 <https://www.francemobilities.fr/>

## ÉTAPES DU CYCLE D'UN PROJET



## L'APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT TENMOD

L'AMI TENMOD a été opéré par l'ADEME entre 2018 et 2022. Il permettait le financement de projets dans les territoires peu denses, ruraux et de montagne, pour la définition et la mise en œuvre de projets de mobilités quotidiennes, durables, pour tous, et répondant à un besoin local. Parallèlement, un accompagnement de certains projets par des experts du Cerema, complémentaire au suivi des projets par les directions régionales de l'ADEME, s'est mis en place via un dispositif commun ADEME-Cerema.

**Cet AMI a permis d'accompagner 180 territoires, autour de projets portant notamment sur :**

- l'expérimentation de services de mobilité, éventuellement en bouquet : lignes de covoiturage, auto-stop organisé, services d'autopartage, services de location vélos... ;
- la préfiguration voire l'expérimentation de nouveaux véhicules ou modes de transport (navettes autonomes, téléphériques...) ;
- la mise en place de stations multimodales rurales et de plateformes de mobilité ;
- la mise en place d'animations sur la mobilité durable pour accompagner les changements de comportements.



Cet ouvrage pédagogique et pratique s'appuie donc sur des paroles de porteurs de projets (élus et techniciens), ainsi que sur les enseignements de l'accompagnement des projets. Il a été rédigé par les services de l'ADEME et du Cerema, avec l'appui initial des cabinets de conseils Arcadis et Efficacity qui ont réalisé l'évaluation de l'AMITENMOD à la demande de l'ADEME. Il repose ainsi sur les réponses de 55 territoires lauréats à une enquête, sur 18 entretiens avec des porteurs de projets et sur trois focus groupes, ainsi que sur le dispositif d'accompagnement des projets ADEME-Cerema auprès de 57 lauréats.



1

# ANALYSER LES BESOINS

UN PRÉALABLE INDISPENSABLE  
À TOUT PROJET DE MOBILITÉ



**Un projet de mobilité** part souvent d'un élément déclencheur (besoin remonté par des habitants, nouvel aménagement, événement...) auquel la collectivité tente de répondre. Toutefois, avant de se lancer dans le montage du projet, il convient de réaliser un diagnostic de la mobilité sur le territoire. Celui-ci doit être adapté au projet : s'il doit être le plus large possible dans le cas d'un plan de mobilité simplifié (PDMS) par exemple, il peut être plus ciblé autour d'un projet de service spécifique.

**Cette analyse**, qui intervient en amont de l'action, permet :

- de rappeler les caractéristiques socio-économiques du territoire ;
- d'analyser les offres de mobilité existantes sur le territoire ;
- de connaître les pratiques de déplacements des personnes et les flux de marchandises sur le territoire ;
- d'identifier les acteurs en place (institutions publiques, associations, entreprises) ;
- de mettre en évidence les enjeux liés à la mobilité sur le territoire.

**L'important** est que cette analyse permette de préciser ou de définir des objectifs, de repérer les besoins de mobilité insatisfaits ou les leviers d'action et d'établir ainsi un plan d'actions spécifiques à la situation sur votre territoire.

**Pour vous accompagner dans cette étape, des outils existent :**

- CAPAMOB<sup>1</sup> est un outil méthodologique développé par le Cerema, destiné à faciliter la réalisation des diagnostics des mobilités en territoire rural ou périurbain ;
- Diagnostic mobilité<sup>2</sup> est un outil en ligne bénéficiant du soutien de l'ADEME pour comprendre les enjeux de mobilité sur votre territoire grâce à la représentation graphique de différents indicateurs relatifs à la population, à la précarité énergétique et à la mobilité.

**Cette phase de diagnostic** doit s'accompagner d'un repérage des projets portés sur des territoires voisins ou semblables au vôtre. Cette phase de parangonnage est importante pour éviter les écueils et s'appuyer sur les expériences déjà réussies (voir 2.1.2).

---

1 <https://capamob.cerema.fr/>

2 <https://diagnostic-mobilite.fr/app/>



# 2

## MONTER LE PROJET

DÉFINIR LES OBJECTIFS,  
L'ÉCHELLE, LA GOUVERNANCE  
ET LES MOYENS

## 2.1 • Les objectifs du projet

### Paroles d'acteurs

*“L’objectif du projet était de communiquer sur l’offre de mobilité existante et sensibiliser à la mobilité durable, accélérer le développement de mobilité partagée en favorisant l’organisation collective et l’innovation numérique pour une mobilité plus durable.”*

Chargé de mission, GAL, Pays de la Loire

*“Afin d’avoir un démarrage actif sur un sujet, il est important d’avoir un projet avec une stratégie claire et une planification.”*

Chef de projet, PETR, AuRA

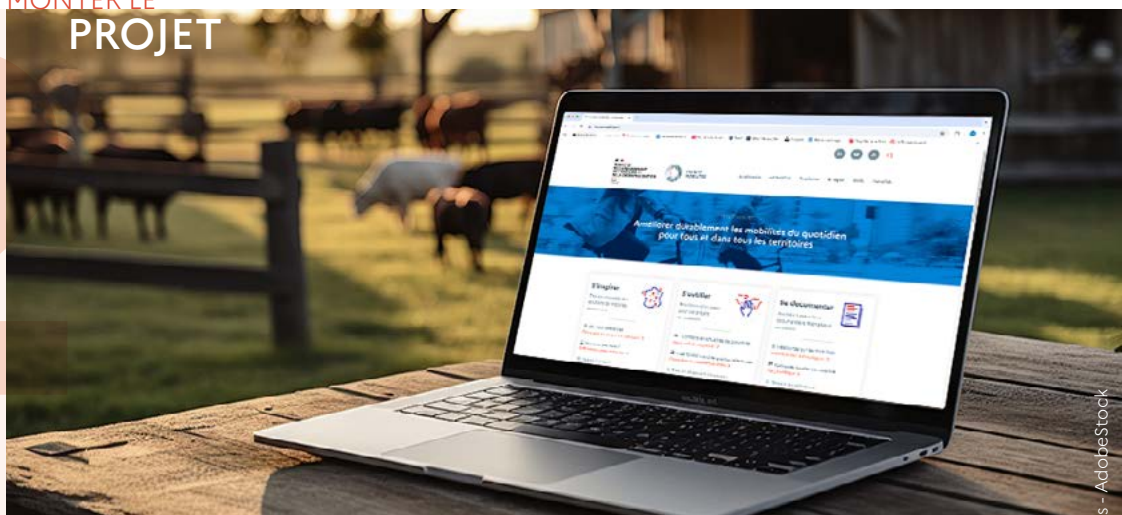
*“L’association visait à animer la question de la mobilité, en particulier pour les publics salariés et scolaires, en cohérence avec les objectifs des PCAET.”*

Responsable association, AuRA

*“L’objectif était de 30 000 km en véhicule thermique évités par famille et par an. Le bilan est de 25 locations par mois en moyenne sur l’ensemble du parc sur les trois ans d’existence du service, et en moyenne 97 km / location, soit 29 100 km par an.”*

Chef de projet, CC, Normandie

## MONTER LE PROJET



© NIKS Ads - AdobeStock

## Recommandations

**AFIN DE CONCEVOIR UN PROJET COHÉRENT AVEC LES BESOINS DU TERRITOIRE, LA COLLECTIVITÉ DOIT DÉFINIR LES OBJECTIFS AUXQUELS LE PROJET ENTEND RÉPONDRE :**

- Sur quel périmètre définir les objectifs du projet ?
- Selon quelle temporalité ?
- Est-ce que les objectifs sont cohérents avec les impacts pouvant être escomptés du projet ?
- Comment les objectifs sont-ils hiérarchisés ?

Une fois dessinés les contours du projet, il est important de se rapprocher de territoires ayant mis en œuvre ou entamant une démarche équivalente. Cela permet de se nourrir de leurs retours d'expérience et d'échanger avec un interlocuteur qui soit aussi un pair (pour échanger entre élus, entre services techniques...).

Ces échanges sont des catalyseurs et des accélérateurs pour votre projet et permettent d'identifier certains écueils à éviter et surtout les partenaires à mobiliser, les pistes

de financement, ou encore les étapes à ne pas rater.

La plateforme en ligne France Mobilités, ou les cellules régionales France Mobilités, peuvent accompagner les projets de mobilité lors de cette étape.

Il convient également de se questionner dès cette phase sur les indicateurs à définir, les données à collecter et le suivi à mettre en place afin de pouvoir réajuster si nécessaire les actions en cours de projet. Ce point sera abordé dans les paragraphes suivants.

Des ressources sont disponibles sur la plateforme France Mobilités :

- La plateforme des projets locaux : [francemobilites.fr/projets](http://francemobilites.fr/projets)
- L'outil de capitalisation des documents et marchés publics : [documentsmarches.francemobilites.fr/Main](http://documentsmarches.francemobilites.fr/Main)



## 2.2 • Définir l'échelle territoriale du projet

### Paroles d'acteurs

*“Le point fort du projet est qu’il soit mis en œuvre à l’échelle de cinq EPCI, avec la création de la commission de mobilité comme instance de gouvernance commune.”*

Chargé de mission, PETR, Bretagne

*“Le PETR est bien perçu comme une échelle pertinente pour penser les projets de mobilité.”*

Chargé de mission, PETR, Bretagne

*“La mobilité ayant un impact sur divers aspects de la vie communale tels que les seniors, les jeunes, les entreprises et l’environnement, l’échelle de la commune s’est avérée idéale. L’échelle de la CC n’est pas nécessairement la plus adaptée dans ce contexte.”*

Directeur régional adjoint, association, Pays de la Loire

*“L’échelle de la ComCom pour un réseau de transports est plutôt adaptée.”*

Agent de développement, CC, Corse

### Recommandations

#### IL CONVIENT DE QUESTIONNER LA PERTINENCE DE L'ÉCHELLE TERRITORIALE RETENUE POUR L'EXPÉRIMENTATION AFIN DE RÉPONDRE AUX BESOINS LOCAUX.

Ainsi, un projet de covoiturage, par exemple, gagnera à s’inscrire dans une échelle large pour répondre aux besoins de déplacements domicile-travail inter-EPCI notamment. De même, lorsqu’il s’agit d’un plan de mobilité simplifié (PDMS), le travail commun entre plusieurs EPCI peut

être intéressant. La définition de l’échelle pertinente vient impacter la gouvernance du projet.

Cette échelle territoriale pourra évoluer en cours de projet ou dans sa phase de pérennisation, comme cela sera présenté dans le paragraphe dédié.

## Cas pratiques



**40 000**  
habitants

**4**  
grandes  
orientations

**22**  
actions

### **PDMS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA PLAINE DIJONNAISE ET DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE NORGE ET TILLE**

**Situées à l'est de la métropole dijonnaise**, les communautés de communes de la Plaine dijonnaise et de Norge et Tille sont des intercommunalités voisines qui regroupent à elles deux près de 40 000 habitants. Les deux intercommunalités ont l'habitude de travailler ensemble sur plusieurs de leurs politiques locales. Elles ont signé une charte de coopération au printemps 2022 afin de définir et de mettre en œuvre des projets et des actions communes visant à améliorer l'attractivité et la qualité de vie de leur territoire. Les deux EPCI ayant pris la compétence AOM, la question des mobilités durables s'est imposée comme un nouveau terrain de travail partenarial. Les deux collectivités ont été lauréates de l'édition 2022 de l'AMI TENMOD, ce qui leur a permis d'entreprendre l'élaboration d'un PDMS mutualisé. Approuvé en septembre 2024, ce PDMS mutualisé permet de décliner les projets de territoires des deux intercommunalités sous l'angle de la mobilité, en mettant en avant quatre grandes orientations et 22 actions. La quasi-totalité des actions proposées concerne les deux territoires. Ce PDMS intègre un schéma directeur commun aux deux EPCI.



**1 800 km<sup>2</sup>**  
de couverture

### **PROJET « VÉHICULES PARTAGÉS EN MILIEU RURAL » PORTÉ PAR L'ALEC07**

**Le projet « Véhicules partagés en milieu rural »** vise à ancrer dans le temps des services de véhicules partagés (autopartage et covoiturage). L'idée est de valoriser, d'essaimer, de communiquer et d'accompagner les projets incubés durant la phase de diagnostic et de prioriser auprès de cibles diverses : collectivités, entreprises, structures d'insertion socioprofessionnelle et collectifs d'habitants. Le projet concerne sept territoires ardéchois (six communautés de communes et une commune, couvrant au total plus



de 1 800 km<sup>2</sup>) accompagnés par l'ALEC07. Cette large échelle territoriale, mieux alignée sur les habitudes de déplacement que les frontières intercommunales, favorise la mutualisation des projets et permet de proposer des solutions adaptées aux besoins en matière de mobilité. En outre, cela permet de mutualiser les ressources en ingénierie, sur des territoires qui disposent de moyens humains parfois limités.



#### **4** intercom- munalités

### **NOUVELLE APPROCHE DES MOBILITÉS RURALES EN CÔTES D'ARMOR**

Le projet « Nouvelle approche des mobilités rurales » a été réalisé sur quatre intercommunalités du nord des Côtes d'Armor (Lamballe Terre et Mer, Saint-Brieuc Armor Agglomération, Dinan Agglomération et Loudéac communauté). L'étude a d'abord sélectionné quatre communes, une dans chaque EPCI, lesquelles avaient la caractéristique d'être dans l'aire d'attractivité d'un pôle situé dans un autre EPCI, et donc dépendant d'une autre autorité organisatrice des mobilités locales. La méthode adoptée par l'étude a été de recueillir les besoins et pratiques des habitants de ces communes pour définir quels services pourraient être mis en place pour favoriser les alternatives à la voiture particulière. Le travail à l'échelle de quatre EPCI permet de proposer des services en adéquation avec les besoins, au-delà des limites administratives des EPCI, souvent peu pertinentes pour la mobilité en zone peu dense.

## 2.3 • Organiser la gouvernance : une étape stratégique

### Paroles d'acteurs

“La question de la compétence est cruciale car, sans elle, les porteurs de projets n'ont pas de légitimité à agir et à obtenir des subventions.”

Chargé de mission CC, BFC

“La gouvernance est primordiale. Un projet n'avance pas si les élus ne sont pas convaincus et motivés par celui-ci.”

Chef de projet PETR, AuRA

“La question de la compétence est centrale. La difficulté réside dans le fait qu'il n'est pas possible de mettre en place des services de mobilité sans avoir la compétence requise, et obtenir une délégation de compétence de la part de la Région peut être un processus complexe, d'autant plus que le budget ne suit pas nécessairement. Bien que des volontés politiques existent, leur mise en œuvre opérationnelle peut être plus délicate.”

Chargé de mission, PETR, Occitanie

“La gouvernance et la collaboration sont très importantes. Le président du syndicat et le président de l'intercommunalité travaillent ensemble au quotidien. Deux communautés de communes ont élaboré leur projet de territoire, initialement en interne, avant de reconnaître rapidement que la mobilité était un sujet majeur et transversal à toutes les compétences et qu'elle nécessitait une collaboration avec le syndicat mixte.”

Responsable, Syndicat mixte, AuRA

“L'implication précoce des territoires dans la démarche et le soutien politique fort ont été des éléments clés du succès.”

Responsable, association, AuRA

“La question de la gouvernance constitue un choix stratégique : il est essentiel d'associer les bons partenaires au bon moment afin qu'ils soient facilitateurs et qu'ils apportent leurs expériences. Dans le même temps, il ne faut pas impliquer trop de partenaires afin de rester opérationnel.”

Chargé de mission, CA, AuRA

## Recommandations

### LA MISE EN PLACE D'UN PROJET DE MOBILITÉ PEUT MOBILISER DIVERSES COMPÉTENCES DES COLLECTIVITÉS LOCALES :

- **la compétence « mobilités » liée au statut d'AOM.** Cette compétence est essentielle pour organiser des services de mobilité. L'AOM locale peut organiser des services de transport public, de transport à la demande, de transport scolaire, mais aussi des services de mobilités actives, de mobilités partagées, de mobilités solidaires, du conseil en mobilité ou du transport de marchandises ou de logistique, à l'intérieur de son ressort territorial. Tous les services qui sortent de ce périmètre relèvent de la compétence régionale. À noter : une communauté

de communes qui n'a pas pris la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité peut demander à la Région, devenue AOM locale, une délégation de compétence pour pouvoir mettre en place son projet ;

- **des compétences liées à l'urbanisme et à la voirie**, qui, à ce titre, peuvent être exercées principalement par les communes, les intercommunalités ou les départements ;

- **des compétences liées au pouvoir de police du maire** en matière de stationnement et de circulation.

### LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ PEUVENT ÉGALEMENT S'APPUYER SUR D'AUTRES COMPÉTENCES DES COLLECTIVITÉS, NOTAMMENT :

- **des compétences en matière de développement économique, d'emploi et d'insertion professionnelle**, portées principalement à l'échelle intercommunale ou régionale. Elles sont l'outil adéquat pour détecter, faciliter et parfois amorcer des solutions répondant aux besoins de services de mobilité des employeurs du territoire ;

- **les compétences en matière de tourisme.** La collectivité anime et promeut son territoire vis-à-vis des touristes potentiels, les services et aménagements touristiques ayant vocation à servir et

fonctionner tout au long de l'année peuvent également bénéficier aux déplacements du quotidien ;

- **la compétence en matière d'action sociale** : certaines collectivités portent ou coordonnent des services mobilité dédiés aux publics prioritaires de leurs territoires (jeunes en difficulté, personnes dépendantes isolées, gens du voyage, insertion sociale et professionnelle, personnes âgées, handicapées, aides à domicile).

**Un état des lieux de la répartition des compétences nécessaires à la mise en œuvre du projet sur**

»»

## MONTÉ LE PROJET

»»

le territoire est indispensable bien en amont, pour définir la gouvernance.

En second lieu, il faudra mettre en place une gouvernance claire, associant les différentes parties prenantes du projet (collectivités compétentes, y compris le cas échéant collectivités des territoires voisins, financeurs, associations et représentants d'usagers...).

Par ailleurs, la réussite d'un projet de mobilité est souvent liée à l'existence d'un portage politique fort par un ou des élus référents. L'adhésion des élus autour de thématiques comme l'accès à emploi ou à la santé, la lutte contre la précarité énergétique... contribue au bon démarrage des initiatives.

Enfin, un examen de la réglementation en vigueur ou des procédures nécessaires permet d'éviter bien des écueils (transports d'enfants, circulation de véhicules non homologués...).

Pour accompagner et animer les territoires, les cellules régionales France Mobilités permettent aux porteurs de projets et aux collectivités territoriales d'obtenir des réponses à leurs questions et de partager des retours d'expériences.

Pour accompagner les élus dans leur montée en compétences sur les sujets de la transition écologique et énergétique, l'ADEME les invite à rejoindre le réseau des Élus pour agir<sup>1</sup>.

Les outils du Cerema apportent également des clés de compréhension, grâce à leur accompagnement et aux guides mis à disposition.

## Cas pratiques



### PDMS ET MOBILITÉ INCLUSIVE, PONTIVY COMMUNAUTÉ

**Pontivy communauté a porté la réalisation d'un PDMS** avec un focus sur la question de la mobilité inclusive, réalisé en partenariat avec Emmaüs Action Ouest qui gère une importante structure d'insertion par l'emploi sur le territoire de Pontivy. Cette collaboration a permis de mieux intégrer ce sujet au PDMS et de mettre en œuvre les projets de mobilité solidaire plus rapidement grâce à l'implication de la collectivité. Le travail de Pontivy communauté avec ses voisins a également permis d'étendre certaines actions à un périmètre plus large. La plateforme de mobilité initialement prévue sur Pontivy communauté a ainsi été étendue sur Baud communauté et Centre Morbihan communauté, deux EPCI voisins. Instaurer une gouvernance à bon niveau a permis de mettre en place cette action partenariale et à l'étendre au-delà du territoire initial.

## 2.4 • Mobiliser des moyens humains et financiers

### Paroles d'acteurs

*“Il est essentiel que chaque partie prenante soit consciente des demandes, disposant des moyens humains et financiers nécessaires pour la réalisation de ces actions.”*

Chargé de mission, PETR, Occitanie

*“Nous avons sous-estimé le temps nécessaire en interne pour faire l'animation.”*

Chargé de mission, PETR, Bretagne

*“Bien évaluer la charge de travail en interne relative à la conduite de projet.”*

Chef de service, Département, Occitanie

*“La prise en compte des sujets de mobilité propres aux trois intercommunalités, par le biais notamment de la création d'un poste mobilité, a été un facteur de succès.”*

Chargé de mission, GAL, Pays de la Loire

### Recommandations

**LES PROJETS LAURÉATS DE L'AMI TENMOD ONT MONTRÉ QUE LA PRÉSENCE D'UN CHARGÉ DE MISSION DÉDIÉ À LA QUESTION DES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE EST UN FACTEUR DE RÉUSSITE IMPORTANT DES PROJETS DANS LA DURÉE.**

En effet, en dehors des opérations de montage des projets ou de lancement des opérations, la présence d'un agent dans la durée permet de suivre, d'évaluer et de faire évoluer le projet, mais aussi d'assurer sa promotion, son animation locale

ou le lien avec l'ensemble des acteurs et des parties prenantes, y compris en transversalité au sein de la collectivité.

Au-delà des moyens humains, le financement des projets de mobilité s'avère souvent complexe. En effet, les services de mobilité »»

## MONTER LE PROJET

»»

mis en place représentent des coûts de fonctionnement qui ne sont que très partiellement couverts par les recettes tarifaires. Le versement mobilité (VM) peut représenter une source de financement via un prélèvement sur les employeurs du territoire pour financer des actions de mobilité. Toutefois, le VM peut être perçu négativement par les acteurs économiques, et son rendement limité sur les territoires ruraux. Jusqu'à fin 2024, le VM ne pouvait être mis en place que par une AOM locale (la Région en tant qu'AOM régionale

ou locale ne pouvait pas y avoir recours), à condition d'organiser un service de transport en commun régulier sur son ressort territorial. Depuis 2025, les Régions ont également la possibilité de percevoir un VM régional.

Parallèlement, plusieurs sources de financement existent. Pour vous aider à les identifier, l'État a rédigé une plaquette de présentation<sup>1</sup> répertoriant les différents dispositifs.

Des informations complémentaires sont disponibles sur le site d'Aides Territoires<sup>2</sup>.

## Cas pratiques



**27 000**  
habitants

### COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PORTES DU HAUT-DOUBS

La communauté de communes des Portes du Haut-Doubs (CCPHD) est un territoire dynamique de 27 000 habitants à l'est de Besançon. Lauréate de l'édition 2020 de l'AMI TENMOD, la CCPHD a élaboré un document de planification de la mobilité dans lequel ont été fortement impliquées les communes des différents bassins de vie. La démarche a été menée sous la houlette de la chargée de mission

à la transition écologique. Suite à la validation de ce document, fin 2022, la communauté de communes a fait le choix de recruter un chargé de mission pleinement dédié à l'exercice de la compétence mobilité : c'est à lui qu'incombent désormais la mise en œuvre et le suivi des neuf actions du schéma local des mobilités ainsi que l'animation, dans la durée, de la dynamique partenariale qui a pu être instaurée lors de la phase d'élaboration de ce document de planification.



Aire de covoiturage

1 <https://www.francemobilites.fr/orienter-financements>

2 <https://aides-territoires.beta.gouv.fr>





Gare routière de Brest

© Bernard Suarç/Terra



**7**  
intercom-  
munalités

**1**  
chargée de  
mission

## PÔLE MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST

**Le Pôle métropolitain du Pays de Brest regroupe sept EPCI (dont Brest métropole).** Le projet retenu lors de l'édition 2020 de l'AMI TENMOD a permis le recrutement d'une chargée de mission mobilité pour le pôle métropolitain du Pays de Brest. Ce poste a depuis été pérennisé et permet de porter des projets de mobilité à l'échelle du pays :

- aménagement de pôles d'échanges multimodaux en lien avec la revitalisation des centres-bourgs ;
- étude pour la création de lignes de covoiturage ;
- accompagnement des employeurs sur la mobilité des salariés dans les zones d'activités ;
- travail pour l'amélioration de l'offre sur la ligne ferroviaire Brest - Landerneau - Quimper ;
- organisation des rencontres annuelles des mobilités durables dans le Pays de Brest.

L'existence de ce poste au sein du pôle métropolitain permet à certains EPCI membres d'avoir une personne ressource à disposition, en mutualisant le coût avec d'autres collectivités. Cela permet aussi de mener les réflexions et les études à une échelle plus large, et, ainsi, de mutualiser les coûts d'études, mais aussi de fonctionnement en partageant un même service entre plusieurs AOM locales.

# 3

## METTRE EN ŒUVRE

ET SUIVRE LE PROJET



Expérimentation réalisée sur route fermée

© Association In'VD



## 3.1 • Le comité de suivi

### Paroles d'acteurs

“Ce comité permet d'organiser des temps collectifs pour partager le programme et les actualités en matière de mobilité de chaque territoire. Chaque territoire a l'occasion de prendre la parole, associant à la présentation une actualité marquante en matière de mobilité. Ces réunions favorisent les échanges entre les territoires, créant ainsi des opportunités de collaboration et d'apprentissage mutuel.”

Responsable, association, AuRA

“Le comité de suivi était partenarial : ADEME, Cerema, Département, Région, DDT, PNR.”

Chargé de mission, CC, BFC

“À l'échelle de la collectivité, une commission cadre de vie avec les élus qui se réunit deux à trois fois par an. Elle rassemble la direction de la communauté de communes, la vice-présidente, les élus. Le suivi du projet TENMOD était inclus dans ces commissions.”

Chef de projet, CC, Normandie

“Les comités sont l'occasion pour le porteur de projet de dresser un bilan des actions menées, projeter ce qui reste à faire à l'appui d'un calendrier et d'un plan de financement. Ces comités sont essentiels dans toute opération : ils constituent des temps d'échange permettant d'associer les parties prenantes au projet, de partager des informations quant à l'avancement du projet et des expériences.”

Directeur de pôle, CC, Bretagne

“De manière classique, les décisions sont prises au sein d'une commission thématique “mobilité”, supervisée par l'élu référent. Les décisions sont prises par le conseil communautaire. La volonté globale des élus de soutenir les projets de mobilité a permis d'avancer.”

Directeur de pôle, CC, Bretagne



## Recommandations

### LE PREMIER FACTEUR CLÉ DE RÉUSSITE RÉSIDE DANS L'IMPLICATION DES ÉLUS À TOUTES LES ÉTAPES DU PROJET :

**Au montage dans un premier temps, mais aussi pendant toute la période de sa mise en œuvre.** Ce suivi tout au long du projet leur permettra de décider de pérenniser ou non les actions au terme de celui-ci.

Il peut donc être pertinent de prévoir un phasage dans le projet, par exemple en intégrant une période d'expérimentation, et en inscrivant un ou plusieurs points d'étape tout au long du déroulement du projet lors de cette période. Dans ce cadre, il est indispensable d'associer les élus et de recueillir des retours d'utilisateurs.

À l'issue de chacun de ces points d'étape, le projet pourra être ajusté et/ou étendu à d'autres territoires ou d'autres publics cibles.

Un comité de suivi est donc d'autant plus important qu'il peut permettre au projet :

- de s'adapter face aux imprévus et aux évolutions du contexte, des besoins et des pratiques ;
- d'améliorer les processus ;
- de tirer profit des premières phases ;
- d'optimiser les résultats.

Ce sont autant de facteurs qui permettront d'assurer la pérennité du projet.

## 3.2 • Faire participer les acteurs locaux

### Paroles d'acteurs

“Le succès du projet réside dans sa coconstruction, en impliquant au maximum acteurs locaux et élus. La coconstruction a été un élément clé, impliquant les partenaires locaux et recueillant l’avis des habitants. La mise en place d’un groupe de travail incluant les citoyens, les entreprises et les communautés de communes voisines pour réfléchir à l’élaboration du projet a suscité un fort intérêt et une participation active.”

Chargé de mission, CC, BFC

“Des ateliers de concertation ont été menés pour identifier les enjeux, mais aussi construire les actions envisagées. Cela concerne les usagers et les entreprises.”

Chargé de mission, CC, BFC

“L’association régulière de chaque partie prenante, à travers des Copil et des groupes de travail plus techniques, a favorisé une approche de coconstruction. Cependant, malgré une volonté très forte, cette approche n’a pas toujours été facile à mettre en œuvre et à suivre et à embarquer toutes les parties prenantes.”

Chargé de mission, PETR, Occitanie

“Une cartopartie a été organisée pour coconstruire la cartographie piétonne avec les habitants.”

Président, acteur privé, Paca

“La coconstruction et la collaboration étroite ont assuré que les résultats conviennent à tous les acteurs impliqués.”

Responsable de service syndicat mixte, HDF

“Dès la création du service, les citoyens ont été sollicités dans la construction du service et sa mise en œuvre (conducteurs bénévoles + bénéficiaires).”

Chef de service, association, Grand Est



## Recommandations

### UN SECOND FACTEUR CLÉ DE RÉUSSITE RÉSIDE DANS L'IMPLICATION DE L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES À TOUTES LES ÉTAPES DU PROJET.

À travers une démarche participative, chacun devient un acteur clé pour trouver des solutions, permettant de lever plus facilement les freins à la mise en place du projet. Cette démarche collaborative est importante, tant dans une optique d'associer l'ensemble des acteurs responsables de la mise en œuvre du projet (autorité organisatrice de la mobilité et autres collectivités compétentes, partenaires financeurs, le cas échéant partenaires chargés de l'exploitation du service...), que pour mobiliser les usagers actuels ou potentiels. La mobilisation d'associations locales peut être un point d'appui important dans ces démarches.

Globalement, plusieurs axes de participation peuvent être mobilisés et c'est parfois intéressant pour toucher différents publics ou à différents moments du projet :

- construction du service par une démarche centrée sur l'utilisateur ;
- participation d'un panel d'utilisateurs qui peuvent être mobilisés dès la phase de diagnostic, sollicités à nouveau au moment de la mise en œuvre du projet et enfin un peu après ;
- enquête par questionnaire, en ligne, distribué ou réalisé sur le lieu de l'aménagement éventuel ;
- mobilisation de cartographies participatives ;
- organisation de réunions publiques, d'ateliers thématiques.



## Cas pratiques



**450**  
participants

### PAYS HAUT-LANGUEDOC ET VIGNOBLES

Le Pays Haut-Languedoc et Vignobles, lauréat de l'appel à projets TENMOD 2022, a été désigné comme le référent mobilité des quatre EPCI de son périmètre pour animer les réflexions autour du projet de mobilité du territoire.

La concertation des acteurs du territoire et des partenaires institutionnels a été au cœur de cette démarche. Avec l'appui d'une équipe projet composée d'un référent par communauté de communes, le Pays HLV a été en mesure de mobiliser largement tout au long de sa démarche d'élaboration du PDMS.

C'est notamment à l'occasion du lancement des travaux qu'un temps pédagogique auprès des parties prenantes a permis de faciliter l'appropriation des enjeux de la mobilité en territoire peu dense et de fédérer largement tout au long de la démarche. À travers la mobilisation de plus de 450 participants (partenaires, élus et acteurs locaux) lors d'ateliers et des animations auprès des habitants du territoire (questionnaires et stands), le territoire a pu aboutir à la définition d'une planification qui tient compte des attentes exprimées, mais également des retours d'expériences partagés par d'autres territoires similaires (témoignages, webinaires).

À l'issue de la validation du plan d'action du PDMS, toujours dans

ce souhait de coconstruction et avec la volonté de basculer rapidement de la planification à l'opérationnel, le Pays HLV a profité d'une journée *Qualité de vie dans nos villages pour nos enfants*, qu'il organisait à destination de tous les élus du territoire, pour impulser le lancement du plan d'action. Une quarantaine d'élus ont pu notamment échanger et aborder la question des abords des écoles et l'intérêt de lancer des actions en lien avec les plans de mobilité scolaire.





**61**  
communes

### PNR DE LA BRENNÉ

Dans le cadre de la révision de sa charte, le Parc naturel régional de la Brenne a mené une étude sur la mobilité à l'échelle des 61 communes du périmètre élargi du PNR. L'objectif était de définir une stratégie de mobilité durable adaptée aux besoins du territoire et de ses habitants. Une large concertation a été menée, impliquant élus, techniciens, habitants, associations et visiteurs. Cette démarche visait à identifier les difficultés de déplacement, analyser les solutions existantes et coconstruire des réponses adaptées pour les années à venir.

Plusieurs initiatives ont été mises en place pour favoriser l'expression des acteurs locaux, notamment un travail d'acculturation des acteurs institutionnels aux enjeux de la démarche et l'organisation de trois ateliers participatifs. Ceux-ci ont permis de partager les difficultés rencontrées, d'identifier les enjeux et besoins en mobilité et de proposer des solutions concrètes.

C'est le croisement entre une étude technique et les éléments issus de la concertation qui a permis d'élaborer une stratégie globale, répondant aux attentes et aux dynamiques de déplacement du territoire, tant internes qu'externes.



### 3.3 • Communiquer, animer et accompagner le changement de comportement

#### Paroles d'acteurs

*“L’AMI TENMOD a permis de déployer une connaissance générale de la mobilité durable, tant en faveur des élus que du grand public et des entreprises, en les informant sur les possibilités de se déplacer sur le territoire, sur les aides financières, etc. Des outils de communication ont été créés pour mettre en avant les projets lors des animations à destination du grand public.”*

Chargé de mission, GAL, Pays de la Loire

*“Une partie importante du budget a été mise dans la communication (spots radio, pubs sur les bus, grosse campagne au moment de la semaine européenne de la mobilité l’année dernière).”*

Chargé de mission, CA, AuRA

*“Le succès de la mise en œuvre du projet tient à la fréquentation des lignes de transports en commun mises en place et la communication autour du projet (flocages des bus, flyers, site internet).”*

Agent de développement, CC, Corse

*“L’allocation de moyens humains dédiés sur le terrain, idéalement à temps complet, est essentielle, car ce type de dispositif nécessite une présence constante.”*

Responsable de pôle, CC, Corse

*“Le nerf de la guerre, c’est l’animation. Les projets ne fonctionneraient pas sans. Le PETR n’aurait pas lancé le projet sans pouvoir financer un animateur. Ce qu’on a le mieux réussi dans le projet, c’est la visibilité et la communication. La stratégie de communication fut peu coûteuse mais très efficace (stands dans des festivals, rencontres terrain...).”*

Chef de projet, PETR, AuRA

*“L’accompagnement des usagers constitue une étape essentielle pour le déploiement du service. Il faut à la fois accompagner la prise en main des dispositifs et animer ceux-ci pour qu’ils perdurent durablement.”*

Chef de projet, CC, Normandie



## Recommandations

**LE TROISIÈME FACTEUR CLÉ DE RÉUSSITE RÉSIDE DANS LES MOYENS MIS EN PLACE POUR FAIRE CONNAÎTRE LE PROJET AUPRÈS DES ACTEURS DU TERRITOIRE ET LES ACCOMPAGNER POUR FAIRE ÉVOLUER LEURS PRATIQUES DE MOBILITÉ.**

**Dans cette démarche d'animation/communication, la présence d'un personnel dédié aux mobilités est importante.**

Ces actions de communication et d'animation sont plus efficaces quand elles s'appuient sur des acteurs ou des événements locaux (cf. associations, entreprises, fêtes locales...). En plus des outils traditionnels de communication (bulletin municipal, intercommunal, affichage, fêtes locales, défis mobilités locaux...), l'utilisation

de canaux dédiés adaptés au projet / public cible peut être un plus (banderole en bord de route pour le covoiturage, réseaux sociaux pour des services de location de vélos...).

**De nombreux outils peuvent vous aider pour animer des sessions participatives, dont :**

- la « fresque de la mobilité<sup>1</sup> » ;
- le jeu Mobilimix développé en partenariat avec l'ADEME et le Cerema<sup>2</sup>.

1 <https://fresquedelamobilite.org/>

2 <https://jeu-mobilimix.fr/>



## Cas pratiques



**1 500**  
visiteurs

**20 000**  
euros de  
chiffre  
d'affaires

### ORGANISATION D'UN MOMENT FESTIF ANNUEL POUR FAVORISER L'IMPLANTATION DE SERVICES ET DE COMMERCES ITINÉRANTS

**L'association Mon p'tit camion promeut le développement de services et de commerces itinérants.**

L'association Mon p'tit camion promeut le développement de services et de commerces itinérants. Elle intervient auprès des acteurs privés, mais aussi des collectivités territoriales pour mettre en œuvre des solutions itinérantes en réponse aux besoins des territoires ruraux : lien social, changements de pratiques de mobilité individuelle, création d'emplois locaux.

Elle avait déposé un projet d'organisation de fête autour des services et commerces itinérants dans deux territoires : le Festitruck, un temps fort festif et convivial qui fait la part belle aux activités itinérantes locales. Dans l'un des territoires, les élus ont fortement soutenu le projet, qui a connu un grand succès : la troisième édition du Festitruck a eu lieu en

2024, la prochaine édition est programmée en 2025 dans les Landes. Chaque édition mobilise environ quinze itinérants tous services confondus et rassemble en moyenne 1 500 visiteurs et génère un chiffre d'affaires supérieur à 20 000 euros. Le Festitruck propose un format original et unique en France, plébiscité par les communes rurales.

À l'inverse, dans l'autre territoire, aucun accord n'a pu être trouvé et l'événement n'a pas eu lieu. Mon P'tit Camion soulève le besoin de former les collectivités et les élus aux potentiels de l'itinérance, tel que mentionné dans son baromètre<sup>1</sup> publié en décembre 2024.



1 <https://monptitcamion.fr/ressources/barometre-partie-1/>

# 4

## ÉVALUER ET PÉRENNISER

LE PROJET



## 4.1 • Évaluer

### Paroles d'acteurs

**“ J’aime cette culture de suivi et d’évaluation, cela nous rappelle d’où on est parti et où on arrive.”**

Responsable de projet, syndicat mixte, AuRA

**“ Les effets des projets sur les émissions de gaz à effet de serre sont difficiles à quantifier pour le moment. Cependant, le PCAET, qui n’a pas encore été validé, prévoit la création d’un observatoire pour suivre les pratiques des citoyens sur le territoire et mesurer les réductions d’émissions de gaz à effet de serre.”**

Chargé de mission, GAL, Pays de la Loire

**“ La communauté de communes présente l’historique des années passées du projet, notamment les indicateurs de suivi ainsi que la mise à jour du budget prévisionnel. Pour ce qui est des différents volets du projet :**

- location de vélos à assistance électrique (VAE) : les indicateurs sont obtenus auprès de l’association locale qui gère le service ;
- location de véhicules électriques : indicateurs obtenus auprès de l’opérateur privé.”

Directeur de pôle, CC, Bretagne

**“ Une estimation effectuée avec un bureau d’études indique que, pour chaque euro investi, le territoire réalise un gain ou une économie de 1,62 euro en termes environnementaux, de pouvoir d’achat et d’emploi.”**

Directeur régional adjoint, association, Pays de la Loire

**“ Des indicateurs pas toujours adaptés à la réalité des capacités de production des collectivités territoriales.”**

Chef de service, Département, Occitanie

**“ La question des indicateurs a été travaillée avec plusieurs structures. Ce qui revient est la problématique des données, de leur qualité et de leur exploitation. C’est pourquoi nous avons tenté une enquête sur notre territoire.”**

Chargé de mission, PETR, Occitanie

**“ Diminution de l’empreinte environnementale : cet indicateur est difficile à quantifier à l’échelle du projet, trop petite.”**

Chef de projet, CC, Normandie



## Recommandations

### LES PORTEURS DE PROJET ONT EXPRIMÉ DES DIFFICULTÉS POUR LA MISE EN PLACE D'INDICATEURS ET LEUR SUIVI, POURTANT NÉCESSAIRES À L'ÉVALUATION DE LEUR PROJET.

Au regard des retours collectés et analysés, quelques recommandations relatives à l'évaluation des projets s'imposent.

#### Définir des indicateurs permettant de mesurer l'atteinte des objectifs du projet :

- Quels sont les indicateurs adéquats en regard des objectifs du projet (exemples : report modal, augmentation du taux d'occupation des véhicules particuliers, conversion des véhicules, diminution du nombre de déplacements...) ?
- Comment recueillir ces indicateurs ?
- Quelle est la temporalité de suivi adaptée pour les indicateurs (mensuelle, trimestrielle, annuelle...) ?
- Quelles sont les valeurs à atteindre (fourchette, valeur exacte, seuil...) ?
- Comment s'assurer de la capacité à collecter les données permettant

les analyses qualitatives et le calcul des indicateurs quantitatifs ?

#### Définir les modalités de suivi de l'atteinte des objectifs du projet et de son évaluation :

- Quelle est la périodicité d'évaluation pertinente pour le projet ? Quelle est l'échéance de la dernière évaluation ?
- Qui est chargé de l'évaluation (dans l'organisation et/ou à l'extérieur de l'organisation) ?
- Selon quelle grille d'évaluation (grille spécifique à chaque projet selon ses objectifs VS grille commune à un ensemble de projets) ?
- Quelles suites donner à l'évaluation (valorisation des projets ayant atteint les objectifs, accompagnement des projets ne les ayant pas atteints, abandon...) ?

## Évaluation environnementale du projet

### LA MÉTHODE EMPREINTE PROJET DE L'ADEME AIDE À VÉRIFIER SI UN PROJET EST BÉNÉFIQUE POUR L'ENVIRONNEMENT PAR RAPPORT À UNE SITUATION DE RÉFÉRENCE OÙ LE PROJET N'EST PAS RÉALISÉ.

Il s'agit d'une démarche pratique et itérative par étape.

L'évaluation peut être faite avant, pendant ou après la réalisation du projet.

#### Plusieurs niveaux d'évaluation sont possibles :

- *niveau 1* : évaluer qualitativement les impacts environnementaux (identification des conséquences de la réalisation du projet) ;
- *niveau 2* : estimer les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- *niveaux 3 à 5* : estimer les impacts environnementaux du projet suivant seize indicateurs.

#### Pour plus de détails sur la méthode Empreinte Projet, se référer :

- au guide *Empreinte Projet*<sup>1</sup> ;
- aux sept cas d'études disponibles<sup>2</sup>.



**Pour faciliter la prise en main de la méthode**, l'ADEME a mis en place un outil web<sup>3</sup> accompagnant la réalisation des Empreintes Projets de niveau 1 ou 2 ; pour l'instant, pour les niveaux 3 à 5, il est recommandé de se tourner vers les outils habituels d'analyse de cycle de vie (ACV). Tout au long de l'outil, des conseils et recommandations sont prodigués pour réaliser au mieux l'évaluation. Une vidéo tutorielle ainsi qu'un projet démo sont également proposés pour faciliter la prise en main. L'outil est connecté à la Base Empreinte® pour estimer les émissions de GES et permet également d'ajouter ses propres facteurs d'émissions de GES. Enfin, un rapport reprenant tous les éléments renseignés et les résultats obtenus est généré automatiquement en fin d'évaluation.

1 <https://librairie.ademe.fr/produire-autrement/5040-empreinte-projet-evaluer-l-empreinte-environnementale-d-un-projet.html>

2 <https://librairie.ademe.fr/produire-autrement/5780-empreinte-projet-cas-d-etudes.html>

3 <https://base-empreinte.ademe.fr/empreinte-projet>



## Cas pratiques



### LA MÉTHODE EMPREINTE PROJET PEUT ÊTRE APPLIQUÉE À DIFFÉRENTS TYPES D'ACTION :

- création d'une nouvelle ligne de transport collectif ;
- création d'un service de mobilité ;
- etc.

Pour exemple, nous avons appliqué la méthode *Empreinte Projet* à la mise en place d'une action de covoiturage, envisagée dans le cadre du plan d'actions du PDMS du Grand Amiénois pour faciliter la transition de la voiture individuelle vers des mobilités alternatives plus vertueuses.

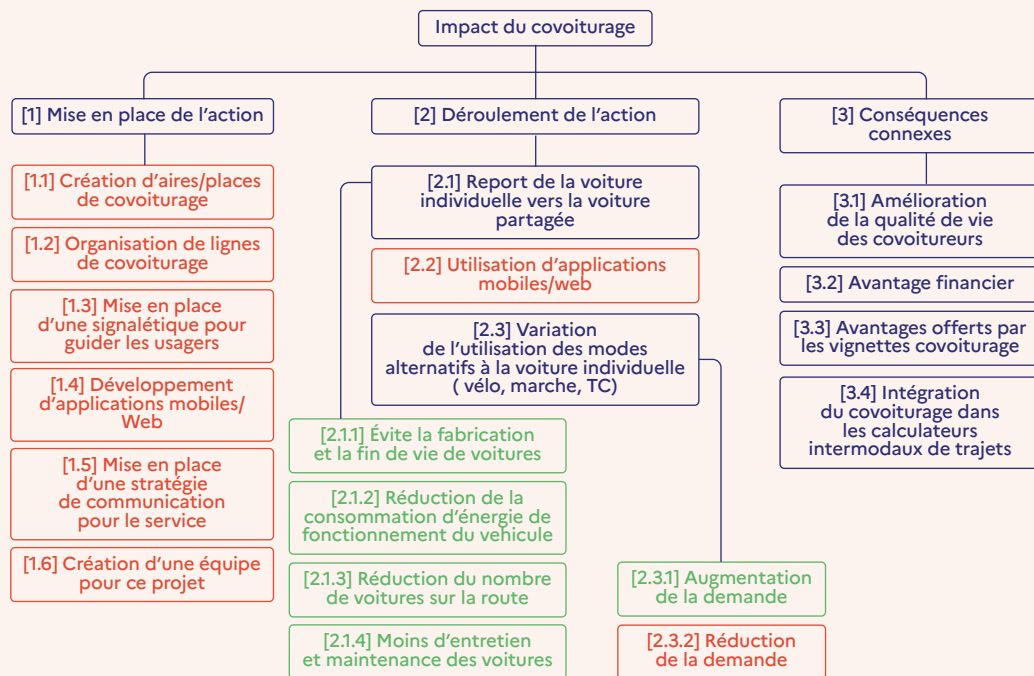
L'objectif, dans le cas présent, n'est pas de quantifier l'impact de l'action, mais d'identifier toutes les externalités et les données à collecter pour réaliser une évaluation environnementale.



**Les différentes conséquences de la mise en œuvre de l'action ont été appréhendées et sont présentées dans l'arbre des conséquences ci-dessous :**

Le rapport de l'évaluation de niveau 1 obtenu grâce à l'outil en ligne est disponible en annexe.

Dans le but de quantifier les impacts environnementaux liés



à la mise en œuvre de l'action, pour chaque conséquence identifiée, il est nécessaire de définir des indicateurs et de commencer à évaluer leur pertinence au regard de leur impact environnemental potentiel.

#### Liste non exhaustive d'indicateurs pour :

##### 1. La création d'aires / places de covoiturage :

- volume de terre terrassée (m<sup>3</sup>) pour la création des aires de covoiturage ;
- nombre de mètres carrés de surface supplémentaire imperméabilisée ; type de revêtement (enrobé bitumineux, autre) ;
- nombre de litres de peinture nécessaires pour la signalétique au sol ;
- nombre de panneaux installés sur la voirie pour signaler les aires / places de covoiturage ;

##### 2. La mise en place d'une stratégie de communication pour le service :

- nombre de flyers A5 imprimés ;
- nombre d'affiches A0 imprimées ;
- nombre de spots radio diffusés ; indicateur non retenu, car l'impact est supposé faible (enregistrement audio, pas de création d'une station de radio dédiée à l'action...) ;
- nombre de vidéos créées ; indicateur non retenu, car l'impact est supposé faible (pas d'achat d'un matériel vidéo spécifiquement pour l'action).

## 4.2 • Pérenniser

### Paroles d'acteurs

“L'animatrice recrutée au début du projet a réussi à s'imprégner d'une culture mobilité qu'elle ne possédait pas initialement, une évolution positive qui se traduit par sa titularisation.”

Responsable de projet, syndicat mixte, AuRA

“Il est crucial de ne pas sous-estimer la phase de pérennisation, qui demande des ressources humaines et du temps, éléments qui n'étaient peut-être pas initialement prévus dans le projet et le budget.”

Directeur régional adjoint, association, Pays de la Loire

“L'idée est de montrer au territoire que le projet est important pour son développement, cette prise de conscience permettant de pérenniser les projets.”

Chef de service, CA, BFC

“L'AMI a permis de :

- financer un poste de chargé de mission qui a été pérennisé depuis ;
- lancer de nouveaux services de mobilité qui à présent sont financés de manière pérenne par le versement mobilité (VM) depuis sa mise en place, sans peser sur les moyens propres de la collectivité.

La volonté politique des élus a été essentielle pour pérenniser le projet.”

Directeur de pôle, CC, Bretagne

“Prise en compte de l'autopartage dans la future DSP du territoire concerné.”

Chargé de mission, syndicat mixte, Pays de la Loire

“Le scénario de déploiement d'un TAD inter-EPCI, issu de l'étude, a mis en lumière des manques en matière d'offre de transport, notamment sur des axes qui correspondaient à des lignes de cars du réseau BreizhGo. Suite à cette étude, la Région a procédé à un renfort d'offre qu'elle a intégralement pris en charge.”

Chargé de mission, PETR, Bretagne





© CC du Grand-Pic Saint-Loup

## Recommandations

### LA PÉRENNISATION D'UN PROJET DÉPEND DES DÉCIDEURS LOCAUX, DE LEUR ACCULTURATION ET DE LEUR IMPLICATION DANS LES PROJETS.

Concernant les difficultés rencontrées par les porteurs, elles sont de nature diverse et toutes ne peuvent pas être anticipées dès la phase de montage du projet. Peuvent se présenter des difficultés :

- de recrutement chez le porteur de projet pour assurer la mise en œuvre et le suivi, mais aussi chez les partenaires ou prestataires en charge de l'exploitation du service ;
- d'usage : plus ou moins d'utilisateurs que prévu, usages non anticipés de certains services, etc. ;
- d'ordre technique : dysfonctionnements, dégradations... ;
- financières, pour assurer l'exploitation du service, particulièrement après la fin du financement TENMOD.

Globalement, un certain nombre de difficultés peuvent être évitées par un travail en amont autour des compétences, des acteurs et des procédures réglementaires par exemple. Le parangonnage ou repérage des actions déjà menées dans d'autres territoires peut concourir grandement à éviter ces écueils : pouvoir échanger entre porteurs permet de bénéficier de retours d'expériences sur les difficultés rencontrées et comment elles ont été solutionnées. Il est également important de prévoir un cadre pour faire évoluer le projet si des difficultés sont identifiées. Les cellules régionales *France Mobilités* sont aussi là pour vous aider sur certains points.



# À RETENIR

## HUIT CLÉS DE RÉUSSITE D'UN PROJET DE MOBILITÉ EN ZONE RURALE ET PÉRIURBAINE

**1) Bien définir ses objectifs** par un diagnostic adapté et des échanges entre acteurs. S'inspirer des expériences déjà réalisées et échanger avec d'autres porteurs de projet sont toujours un facteur d'amélioration des projets.

**2) Trouver la bonne échelle territoriale du projet :** le périmètre de la commune ou de la communauté de communes n'est parfois pas la bonne échelle pour l'action, il peut être nécessaire de coopérer avec les territoires limitrophes. Il faut adapter le territoire d'action au projet.

**3) Vérifier les compétences nécessaires** à la mise en œuvre du projet et définir une instance de gouvernance claire, associant d'emblée les différentes parties prenantes du projet, les différents porteurs de ces compétences. Cette instance peut servir de comité de suivi, permettant de faire évoluer et adapter le projet.

**4) Mobiliser tous les acteurs**, politiques et techniques, au sein de la structure porteuse du projet. Bénéficier d'un portage politique fort est indispensable à la réalisation du projet. Par ailleurs, la présence d'un agent dédié à la mobilité dans la collectivité ou l'EPCI est un gage de réussite, tant les questions d'animation et de suivi sont indispensables à son efficacité.

**5) Mobiliser les habitants et usagers autour du projet** pour bénéficier d'une expertise d'usage et s'assurer de l'adhésion la plus large. Cette dynamique de participation peut s'inscrire dans les différentes phases d'un projet.

**6) Communiquer largement et de manière ciblée** pour faire connaître les services mis en place, mais aussi favoriser les changements de comportement. S'appuyer sur des événements locaux permet de toucher un public plus large.

**7) Évaluer son projet** pour le faire évoluer et mieux l'adapter aux attentes et aux besoins. L'évaluation permet également de mesurer son impact réel en matière de mobilité ou son impact environnemental.

**8) Faire appel aux cellules régionales France Mobilités** pour se renseigner, s'orienter et être accompagné.



# RESSOURCES GÉNÉRALES

## FRANCE MOBILITÉS

La démarche France Mobilités est un dispositif partenarial associant les services de l'État (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités), le Cerema, l'ADEME, l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) et la Banque des territoires. Elle a pour objectif d'accompagner les territoires ruraux et les zones peu denses dans le déploiement de services de mobilité durable, opérationnels et adaptés au contexte local. La démarche permet également aux porteurs de projets de mobilité de mettre en valeur leurs réussites, afin de favoriser le partage d'expérience et la répliquabilité dans les territoires.

### Le site [Francemobilites.fr](https://francemobilites.fr)

Il propose une large gamme de services :

- une plateforme recensant les projets des territoires pour s'inspirer (plus de 300 réalisations de collectivités et 800 solutions référencées) ;
- un outil de référencement des documents des marchés publics (plus de 11 000 références) ;
- un accès aux dispositifs financiers et aides existants ;
- des informations thématiques ;
- des observatoires : politiques locales de mobilité, du covoiturage, du MAS (Mobilité améliorée par association de services), de la micromobilité.

### Des cellules régionales

Dans chaque région, en métropole et en outre-mer, France Mobilités a mis en place des cellules régionales, composées de représentants du Cerema, des services déconcentrés de l'État, de l'ADEME, de l'ANCT, de la Banque des territoires, parfois des Régions ou des Observatoires régionaux des transports.

Ces cellules ont deux missions principales :

- orienter et répondre aux sollicitations des territoires. Tous les porteurs de projets peuvent ainsi consulter les cellules lorsqu'elles ont besoin de conseils, d'orientation, d'un premier accompagnement ou lorsqu'elles sont en recherche de financement ;
- animer l'écosystème des acteurs locaux de la mobilité rurale. Les cellules organisent ainsi des séminaires et des webinaires pour apporter de l'information et permettre aux territoires d'échanger et de valoriser leurs projets et retours d'expérience. Elles diffusent également des informations via des newsletters ou l'animation de communautés régionales sur [Expertises-Territoires.fr](https://expertises-territoires.fr)

Contactez vos cellules régionales :

*AuvergneRhôneAlpes@francemobilites.fr*  
*BourgogneFrancheComte@francemobilites.fr*  
*Bretagne@francemobilites.fr*  
*CentreValDeLoire@francemobilites.fr*  
*Corse@francemobilites.fr*  
*GrandEst@francemobilites.fr*  
*HautsDeFrance@francemobilites.fr*  
*IleDeFrance@francemobilites.fr*  
*Normandie@francemobilites.fr*  
*NouvelleAquitaine@francemobilites.fr*  
*Occitanie@francemobilites.fr*  
*PaysDeLaLoire@francemobilites.fr*  
*ProvenceAlpesCôteD'Azur@francemobilites.fr*  
*AntillesGuyane@francemobilites.fr*  
*OcéanIndien@francemobilites.fr*

## RESSOURCES PAR THÈME

### RESSOURCES GÉNÉRALES SUR LES ZONES RURALES ET PÉRIURBAINES

#### Boîte à outils Mobilités en territoires peu denses : des fiches pratiques pour organiser des services de mobilité

Cette boîte à outils est une série de fiches synthétiques présentant les différents services de mobilité qui peuvent être mis en œuvre sur des territoires peu denses.

#### Huit fiches sont disponibles :

- **Fiche 1 - Les aires de mobilité en zones peu denses** : cette fiche présente le concept des « aires de mobilité », qui permettent d'organiser l'intermodalité dans les territoires peu denses, en proposant des services de mobilités partagées, actives et solidaires, sans avoir obligatoirement de ligne régulière de transport collectif.
- **Fiche 2 - Le transport à la demande en zones peu denses** : des clés pour développer un service de transport à la demande, qui est un service hybride entre la ligne de bus régulière et un service de taxis.
- **Fiche 3 - Les services de transport scolaire en zones peu denses** : une synthèse sur l'organisation d'un service de transport scolaire, le rôle de l'autorité compétence, les coûts et des retours d'expériences de collectivités.
- **Fiche 4 - Les services de covoiturage en zones peu denses** : cette fiche présente l'organisation d'un service de covoiturage et les coûts qu'il peut représenter, comment dimensionner ce service et le retour d'expérience du Grand Chambéry.



- **Fiche 5 - L'autopartage en zones peu denses** : à quoi sert un service d'auto-partage ? Quels sont les modes de gestion ? Comment monter un projet d'autopartage ? Cette fiche présente la démarche et les points d'attention pour développer un service d'autopartage en territoire peu dense.
- **Fiche 6 - Les services urbains de transport régulier en zones peu denses** : une présentation des services urbains de transport régulier, qui proposent une desserte fine du territoire et une offre relativement stable au cours de la journée, des coûts associés et de la démarche de mise en œuvre.
- **Fiche 7 - Les services de vélos en location longue durée en zones peu denses** : les leviers pour déployer un service de vélos en location longue durée (VLD) en territoire peu dense adapté aux différents publics.
- **Fiche 8 - Le transport d'utilité sociale s'appuyant sur les véhicules de bénévoles** : un point sur le contexte réglementaire et les conditions pour mettre en place un dispositif de transports d'utilité sociale (TUS) et l'intégrer dans un bouquet de services multimodal à l'échelle du territoire.

**Retrouvez ces fiches** : <https://doc.cerema.fr>

### **La mobilité dans les territoires peu denses.**

#### **Un défi pour la cohésion et l'égalité des territoires**

Publication destinée aux élus, qui présente les leviers pour organiser la mobilité sur leur territoire. Elle synthétise en douze pages les conseils du Cerema pour mener des démarches locales d'organisation des mobilités dans les territoires peu denses.

**Retrouvez cette publication** : <https://doc.cerema.fr> (recherche : 597505)

## **ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT**

### **Un ouvrage pour faire évoluer les pratiques sociales :**

<https://librairie.ademe.fr> (recherche : 2289)

### **Une vidéo introductive de trois minutes :**

[www.youtube.com/@ademe](https://www.youtube.com/@ademe) (recherche : « Changer les comportements pour un mode de vie plus durable »)

### **Une formation en e-learning sur les fondamentaux du changement de comportement :**

<https://formations.ademe.fr> (recherche : CHANGE05)

### **Une formation en présentiel sur l'accompagnement au changement de comportement :**

<https://formations.ademe.fr> (recherche : CHANGE01)

**Les événements de vie comme opportunités pour encourager des pratiques écoresponsables :**

<https://librairie.ademe.fr> (recherche : 4622)

**Analyse des opportunités de l'accompagnement au changement de comportement automatisé au regard de l'accompagnement humanisé :**

<https://librairie.ademe.fr> (recherche : 308)

**Mettre en œuvre des actions d'accompagnement au changement de comportement :**

<https://librairie.ademe.fr> (recherche : 6573)

**Autres ressources :**

Pôle participation du Cerema (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/participation-cerema-son-pole-participation-developpent>)

**Webinaires :** [www.cerema.fr/fr/actualites/habitants-collectifs-associations-quelle-place-projets](https://www.cerema.fr/fr/actualites/habitants-collectifs-associations-quelle-place-projets)

## DIAGNOSTIC ET PLANIFICATION

**Le plan de mobilité simplifié. Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux**

Guide méthodologique paru dans la collection « *Références* » du Cerema. Pour aider les acteurs locaux dans leur démarche de plan de mobilité simplifié depuis son élaboration, jusqu'à son évaluation. Il décrit les principes généraux, le processus d'élaboration et le contenu possible.

**Retrouvez ce guide :** <https://doc.cerema.fr> (recherche : 21675)

**Retours d'expériences de l'appel à partenaires Plans de mobilité simplifiés en villes moyennes : enseignements et conseils pratiques pour l'élaboration d'un PDMS**

Ce rapport d'étude met à disposition les enseignements acquis, sous la forme de conseils pratiques pour se lancer dans la démarche d'un PDMS. Il repose sur l'accompagnement de six collectivités.

**Retrouvez ce rapport :** <https://doc.cerema.fr>

### CAPAMOB

Guide pour réaliser un diagnostic mobilité en territoire rural ou périurbain. Il accompagne les acteurs dans la démarche, les aide à lister les atouts de leur territoire et les points plus faibles, propose des recommandations et des sources d'inspiration pour réaliser un diagnostic local.

<https://capamob.cerema.fr>

### Diagnostic mobilité

Un outil de diagnostic accessible en ligne. Ce tableau de bord rassemble et met en valeur différentes sources de données essentielles pour étudier l'organisation géographique d'un territoire, son profil, l'offre de transport actuelle et les pratiques de déplacement.

<https://diagnostic-mobilite.fr/>

## COVOITURAGE

### Covoiturage. Tous à bord

Cette publication de douze pages, parue dans la collection « *Les essentiels* » du Cerema, expose l'intérêt d'une stratégie territoriale concertée avec les acteurs pour développer la pratique du covoiturage courte distance. Outre l'enjeu de décarbonation des mobilités, le covoiturage favorise la mobilité d'un public large et l'accessibilité des territoires.

Retrouvez cette publication : <https://doc.cerema.fr>

## VÉLO

### Développer le système vélo dans les territoires

Ce cahier ressources est un outil d'aide à la mise en œuvre de politiques cyclables à destination des collectivités et des intercommunalités et présente les différents leviers à combiner pour bâtir un système vélo performant et attractif. Illustré par des retours d'expérience locaux, ce cahier valorise des bonnes pratiques repérées en fonction de leur niveau d'appropriation et de transférabilité par les collectivités et les intercommunalités.

Retrouvez ce guide : <https://librairie.ademe.fr> (recherche : 4425)

### Développer la culture vélo dans les territoires

Ce document est conçu comme un outil d'aide à la réflexion stratégique des collectivités et de leurs partenaires pour promouvoir la culture vélo à l'échelle nationale. Il est illustré d'exemples d'initiatives portées par des collectivités et des intercommunalités destinées à inspirer vos propres actions. Enfin, ce document est complété par un kit de communication à disposition des collectivités qui propose des supports personnalisables.

Retrouvez ce guide : <https://librairie.ademe.fr> (recherche : 4664)

### Les Webinaires du programme AVELO

À destination des territoires peu et moyennement denses pour le développement de leur politique cyclable.

[www.youtube.com/@AVELO-ADEME/playlists](https://www.youtube.com/@AVELO-ADEME/playlists)

## MOBILITÉ SOLIDAIRE

### La mobilité solidaire à l'œuvre dans les territoires

Rapport de synthèse des enseignements de l'appel à projets Cerema/Fondation Macif. Il présente les sept thématiques clés pour le développement des projets de mobilité solidaire et fournit pour chacune d'elles des recommandations.

**Retrouvez ce rapport :** <https://doc.cerema.fr>

### L'essentiel pour comprendre et développer la mobilité solidaire

Publication pratique et pédagogique qui rassemble l'essentiel des questions autour de la mobilité solidaire en cinq points clés (comprendre la mobilité solidaire ; mobiliser et rassembler l'écosystème ; mesurer la transversalité des enjeux ; approfondir ses connaissances ; passer à l'action).

**Retrouvez ce guide :** <https://tousmobiles-kit.com/la-demarche-tous-mobiles-a-3-ans/>

### Tous Mobiles : plateforme de ressources pour passer à l'action

Tous Mobiles contribue au développement de la mobilité solidaire sur les territoires. Elle donne les clés de lecture pour « comprendre » les enjeux de la mobilité solidaire, mais aussi un cadre méthodologique pour « agir ».

<https://tousmobiles-kit.com>

### Rapport Mobilité solidaire : pour un passage à l'échelle

Retours d'expériences des rencontres Tous Mobiles en région. Le Laboratoire de la mobilité inclusive a organisé, tout au long de l'année 2022, six rencontres Tous Mobiles en région, en partenariat avec la délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (DIPLP). Ce rapport propose un état des lieux de la mobilité solidaire ainsi que des préconisations pour contribuer au passage à l'échelle.

[www.mobiliteinclusive.com](http://www.mobiliteinclusive.com)

### Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive ?

Le Laboratoire de la mobilité inclusive a confié au cabinet Improve le soin de mener une étude sur la question essentielle de l'évaluation d'impact. Elle propose une démarche globale d'évaluation d'impact : impacts sociaux, environnementaux, économiques et territoriaux.

[www.mobiliteinclusive.com/etude-mesure-dimpact](http://www.mobiliteinclusive.com/etude-mesure-dimpact)

### Webinaires de la démarche Tous mobiles

Ces webinaires thématiques ont pour ambition de montrer « comment la mobilité solidaire peut apporter des solutions sur les territoires » en se focalisant pour chaque épisode sur une problématique particulière. L'objectif est de donner à voir les enjeux et les solutions, mais aussi les verrous et les obstacles rencontrés, illustrer comment on dépasse les barrières et montrer le champ des possibles.

[www.mobiliteinclusive.com/webinaires/](http://www.mobiliteinclusive.com/webinaires/)

## ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

### Évaluer son projet et quantifier ses impacts environnementaux

La méthode Empreinte Projet de l'ADEME permet d'évaluer qualitativement et quantitativement les impacts environnementaux d'un projet. Un outil web a été développé pour accompagner la réalisation de ces évaluations.

Le rapport de l'évaluation de niveau 1 relatif à la mise en place d'une action de covoiturage est accessible en ligne.

**Retrouvez cette fiche :** <https://bibliothèque.ademe.fr> (recherche : 5040)

## WEBINAIRES

### Les rendez-vous Mobilités et webinaires du Cerema dédiés aux zones périurbaines, rurales et de montagne :

<https://www.cerema.fr/fr/mots-cles/rendez-vous-mobilites-du-cerema>

**Comment agir concrètement sur la mobilité en zone peu dense ?**  
(20 octobre 2022)

**Mobilité en territoire de montagne : quelles solutions ?**  
(12 décembre 2024)

**Organisation et gouvernance des mobilités : quatre ans après la LOM, un paysage en transition ?** (18 janvier 2024)

**Le plan de mobilité simplifié (PDMS)** (20 septembre 2021)

**Habitants, collectifs, associations : quelle place dans les projets de mobilité ?** (25 juin 2024)

**Mobilité solidaire, des projets inspirants issus des territoires**  
(26 janvier 2023)



# GLOSSAIRE

**ACV** — Analyse du cycle de vie

**ADEME** — Agence de la transition écologique

**ALEC** — Agence locale de l'énergie et du climat

**AMI** — Appel à manifestation d'intérêt

**AOM** — Autorité organisatrice des mobilités

**CA** — Communauté d'agglomération

**CAPAMOB** — Comprendre et analyser pour agir sur les mobilités

**CC** — Communauté de communes

**Cerema** — Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

**EPCI** — Établissement public de coopération intercommunale

**DGITM** — Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

**DSP** — Délégation de service public

**GAL** — Groupe d'action locale

**LOM** — Loi d'orientation des mobilités

**PDMS** — Plan de mobilité simplifié

**PETR** — Pôle d'équilibre territorial et rural

**PNR** — Parc naturel régional

**TENMOD** — Territoires de nouvelles mobilités durables

**VM** — Versement mobilité

# TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS

Des clés pour réussir  
son projet de mobilité

Dans les territoires ruraux et périurbains, l'usage de la voiture est très largement dominant pour les déplacements quotidiens, engendrant un coût important pour les ménages, un accès difficile aux emplois et services pour les personnes fragiles. Il n'existe pas de solution de mobilité unique et clé en mains au regard de la diversité des contextes territoriaux mais des alternatives peuvent être mises en place. C'est ce que cet ouvrage tente de montrer au travers de projets de mobilité réussis mis en lumière par une collaboration entre l'ADEME et le Cerema. Ces retours d'expériences ont permis de dégager des clés de réussite pouvant servir d'autres territoires désirant se lancer dans des projets de mobilité.

ISBN : 978-2-37180-720-4

