

Edito

La DDT de la Mayenne lance une nouvelle e-lettre consacrée à la thématique de la mobilité et des déplacements et j'ai le plaisir de vous adresser le premier exemplaire.

Au sommaire de ce 1er numéro : l'actualité du réseau, un focus sur l'expérience d'autopartage à Trincebray ainsi que les effets de la loi Macron sur les transports collectifs.

Je vous en souhaite une bonne lecture.
Alain Priol - DDT

- Le **Département** (notamment le transport scolaire), qui travaille actuellement à la révision de son schéma départemental « Transports et Déplacements » ;
- La **Région** (transport ferroviaire).

Dans la continuité des dispositions de la loi MAPTAM1 du 27 janvier 2014, l'article 18 de la Loi NOTRe du 7 août 2015 a fait évoluer les AOT urbaines devenues les Autorités Organisatrices de Mobilité : celles-ci assurent l'organisation du réseau de transport urbain sur leur ressort territorial.

RÉSEAU MOBILITÉ

La DDT de la Mayenne est à l'origine de la **création d'un réseau mobilité** ayant comme objectif de fédérer tous les acteurs de la mobilité et des déplacements ; il a vocation à se réunir une fois l'an.

Depuis 2014, plusieurs expériences de terrain ont été présentées par des collectivités, ainsi que les principaux documents qui inscrivent la thématique mobilité au centre de leurs réflexions (PDA, SCoT...).

Ce réseau voit aujourd'hui, son activité étendue à la production d'e-lettre, dont le 1er numéro vous est proposé ce jour.

TINCHEBRAY-BOCAGE

UNE VILLE ÉLECTRIQUE

Tinchebray est une commune de l'Orne de 2 600 habitants. Elle a fusionné au 1er janvier 2015 avec 6 autres communes pour former la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage.

La commune déléguée de Tinchebray se fait régulièrement distinguer pour ses décisions en faveur de la mobilité électrique ; depuis l'été 2014, 2 voitures électriques sont ainsi disponibles pour un service d'autopartage géré par la commune.

Déjà à la tête d'une flotte communale densément électrifiée, la mairie cherchait à développer une formule d'autopartage en libre-service associée à une énergie de propulsion d'un coût très bas pour ses administrés qui n'ont pas d'autres moyens de déplacement.

Tinchebray-Bocage propose donc **une voiture en location ponctuelle à 5 € la demi-journée ou 8 € la journée.**

En plus du montant de la location, l'habitant de la petite commune de l'Orne intéressé s'acquitte d'un **abonnement mensuel de 4 euros** uniquement s'il utilise le service Auto-Free. L'**adhésion** se fait via une **plate-forme** sur le site internet de la commune. A l'inscription, on obtient un

Le **département de la Mayenne** est un territoire à dominante rurale, où l'usage de la voiture est encore très prégnant, encouragé en cela par la faiblesse, voire l'absence dans certaines zones de solutions alternatives comme le transport collectif.

Les collectivités se sont emparées du sujet, comme le prévoit la **loi LOTI** (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982 qui affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité » et organise les relations entre les acteurs du transport de voyageurs que sont les autorités organisatrices du transport et les entreprises de transport.

Les principales **AOT** en Mayenne sont :

- Les **Collectivités locales** dont la ville de Mayenne, Laval agglomération (transports urbains).

identifiant qui donne accès au planning de réservation. En retenant un créneau, le futur « électromobilien » de quelques heures reçoit un code qui lui permettra de récupérer la clé du véhicule depuis la borne de recharge. Il est aussi possible d'effectuer les démarches depuis la médiathèque qui jouxte le parking de ces voitures.

Ville pionnière des territoires ruraux électromobiles, la municipalité a engagé l'extension cette démarche à deux autres communes de Tinchebray-Bocage.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site internet de la ville de Tinchebray : www.tinchebray.fr



LOI MACRON

DES BUS QUI RAPPROCHENT LES VILLES

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 autorise les autocaristes à offrir, de leur propre initiative, des services réguliers de transports interurbains pour des trajets supérieurs à 100km.

Les objectifs de cette ouverture sont d'accroître la mobilité pour les plus jeunes et les voyageurs les plus sensibles au prix des transports et de développer de nouvelles offres sur les liaisons les plus fréquentées et sur celles mal desservies par les autres modes de transports collectifs.

Sur la base des données fournies par les compagnies d'autocar, six mois après l'ouverture, 1 300 emplois directs auraient été créés et environ 1,5 million de passagers transportés (soit l'équivalent de 1,9 % du nombre de passagers des grandes lignes de la SNCF) ; environ 730 paires de villes françaises étaient desservies à l'hiver 2015–2016 par une liaison directe en autocar (hors services fournis sous l'égide des AOM).

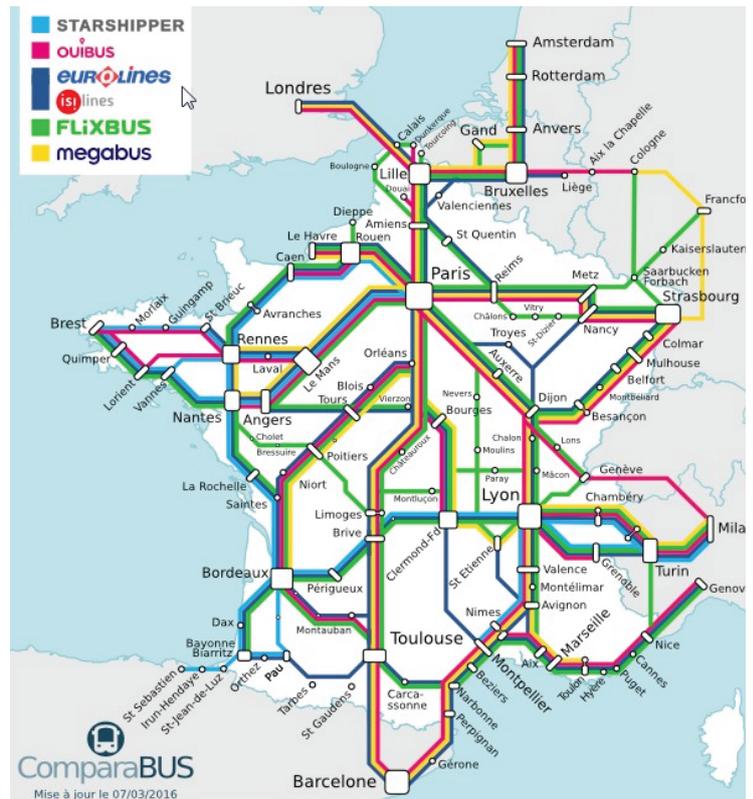
Les relevés de prix effectués sur 11 trajets semblent montrer que les bus interurbains concurrencent le covoiturage et non le train dont les prix sont nettement supérieurs mais les temps de trajets très inférieurs. L'intensité de la concurrence sur un trajet donné incite les sociétés de transport à faire varier les prix en fonction de la date d'achat et de la date de voyage.

En Mayenne, ces nouvelles dispositions législatives issues de la loi « Macron » n'ont encore eu que peu d'écho parmi les professionnels du transport de voyageurs puisqu'à ce jour, seule la société « Starshipper » a investi le créneau en proposant, depuis le 2 novembre 2015, 2 liaisons aller-retour par jour entre Rennes et Paris avec desserte de Laval et Le Mans.

A Laval, la desserte se fait à la gare SNCF, en attendant le transfert de la gare routière du centre-ville vers le pôle d'échange multimodal de la gare, qui accueillera également les cars du Conseil Départemental (lignes scolaires + navettes régulières) et les cars du Conseil Régional (lignes régulières + lignes dites TER).

Le dimensionnement de cette future gare routière intègre une possible augmentation de cars et notamment de cars dits « Macron ».

Elle s'organisera sur 2 sites : 6 quais au sud de la gare et 2 quais au nord de cette même gare ; les 2 quais situés au nord auront une longueur permettant l'accueil des cars « Macron » (entre 15m et 18m).



prochaine réunion du réseau en novembre 2016

au menu de la prochaine e-lettre :
présentations du « schéma de circulation apaisée » et de l' « Observatoire Régional des Transports »,
une étude sur l'arrivée de la LGV en Mayenne et ses répercussions sur l'offre TER.

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE...