



# GUIDE des mobilités rurales

Réinventer la mobilité rurale :  
guide pratique pour  
des offres accessibles





**C**réée en 1992, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) rassemble les entreprises du transport routier de voyageurs (TRV), autocaristes et acteurs des nouvelles mobilités. Nous fédérons plus de 1300 entreprises de toutes tailles (TPE, PME et groupes) et nos adhérents emploient 82 000 salariés. Tous opèrent dans les mobilités interurbaines, lesquelles se déploient également dans les territoires ruraux, notamment à travers le transport scolaire.

Chaque jour, nous constatons que les besoins de mobilité dans ces territoires vont bien au-delà des services scolaires. C'est pourquoi nous avons pris l'initiative d'élaborer ce guide pratique de la mobilité rurale. Destiné aux élus locaux et aux autorités organisatrices de la mobilité, il a pour ambition de présenter une partie du large panel des solutions qui sont dès à présent à disposition des territoires pour contribuer à y améliorer les mobilités, pour proposer des alternatives à l'autosolisme attractives et fiables pour toutes les populations. Ces solutions s'inscrivent dans la diversité des territoires et de leurs besoins. Elles montrent les synergies qui peuvent être mises en place entre des modes de transport variés. Modalités de déploiement, financement, gouvernance... les outils indispensables à la mise en place de ces solutions sont décrits dans ce guide.

Demain, il sera possible d'aller encore plus loin et de déployer des solutions plus ambitieuses, encourageant encore davantage la multimodalité en ruralité, intégrant par exemple pleinement des offres de navettes autonomes, aujourd'hui au stade expérimental, dans les territoires ruraux, ou encore pensant de nouveaux pôles d'échange multimodaux ruraux en lien par exemple avec les aires d'autoroute.



**JEAN-SÉBASTIEN  
BARRAULT**  
Président de la FNTV

**“ Chaque jour, nous constatons que les besoins de mobilité dans ces territoires vont bien au-delà des services scolaires. ”**

## La mobilité est indispensable en ruralité, mais difficilement accessible pour certains

Travailler, se nourrir, se soigner, s'éduquer, se divertir... la satisfaction de ces besoins « primaires » reste indissociable d'un accès à la mobilité. Pourtant, dans les territoires ruraux, lorsque les densités de population sont faibles et les distances à parcourir importantes, les offres de mobilité sont peu nombreuses. La voiture individuelle reste bien souvent le seul mode disponible, alors même que ce moyen de déplacement n'est pas accessible à tous.

Le développement d'alternatives à la voiture individuelle peut, à première vue, paraître difficile pour certains territoires, ce qui peut les amener à ne pas concevoir une offre complète et intégrée de mobilité alternative.

Pourtant, au contexte territorial, social et économique, s'ajoute une dimension écologique. Alors que 30 % des émissions de gaz à effet de serre sont issus des transports, l'enjeu relatif aux modes de déplacement utilisés est d'autant plus prégnant.

## Des clés pour une mobilité rurale durable et inclusive

Pour se développer de manière durable, les stratégies de mobilité doivent intégrer toute la diversité des territoires ruraux. Cette diversité constitue une des difficultés pour le déploiement efficace de solutions alternatives à l'automobile. L'offre de mobilité s'adresse à un territoire, donc à des publics divers : jeunes, actifs, chômeurs, personnes en difficulté sociale, personnes à mobilité réduite, personnes âgées... Elle doit apporter des solutions à ceux qui ne disposent pas de voiture, comme à ceux qui souhaitent changer leurs comportements de mobilité. Elle doit également s'adapter à la diversité topographique : proximité avec une agglomération ou isolement fort, territoire touristique, montagnard, littoral, en villages-tas ou en habitat dispersé, disposant de pôles d'emplois forts ou non... Cette diversité engendre des besoins de desserte variés.

La question du financement est bien souvent au cœur de la problématique : conception des projets, ingénierie territoriale, investissement en matériel, frais de fonctionnement. Tous ces postes sont indispensables au déploiement d'une offre de mobilité et nécessitent des ressources. S'il existe des financements, ils ne sont pas toujours adaptés. Certains ont une visée sanitaire ou d'insertion et ne s'adressent donc pas à l'ensemble de la population. Par ailleurs, les appels à projets visant l'ensemble des populations d'un territoire, comme le fonds mobilité rurale, sont souvent limités dans le temps et restreints à l'investissement. Cette temporalité des aides n'est pas forcément compatible avec le temps nécessaire au plein déploiement des dispositifs et à leur appropriation par les populations afin qu'elles changent leurs habitudes. Cela pose évidemment aussi la question de la pérennisation des offres. Certains territoires, anticipant une déception de leur population lors de l'arrêt des déploiements faute de financements, ne les entreprennent pas.

Du point de vue réglementaire, en donnant la compétence mobilité aux intercommunalités et en donnant un rôle supplétif aux Régions, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a créé le cadre pour le développement d'une mobilité au plus près des besoins des territoires et avec l'ambition d'éviter toute zone blanche. Reste que le franchissement des frontières administratives se pose

lorsqu'il faut répondre aux besoins de mobilité d'un bassin de vie. Les espaces de dialogue construits lors de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCOT), l'émergence des contrats opérationnels de mobilité (COM), introduits par la LOM, peuvent contribuer à la réponse, mais la qualité des échanges entre autorités compétentes, élus comme techniciens, reste primordiale pour proposer des offres adaptées. La présence permanente d'une ingénierie locale est une des clés, tant pour l'élaboration que le suivi des projets. Elle représente un appui indispensable pour les élus, ainsi qu'un encadrement nécessaire pour les prestataires.

Les solutions mises en œuvre se doivent d'être fiables, lisibles et faciles d'utilisation. Cela implique de déployer des solutions sur mesure, unimodales ou multimodales, permettant de différencier les atouts complémentaires de l'autocar, du transport à la demande, du covoiturage et se déployant en lien avec les offres des territoires voisins : gares ferroviaires, Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), Services Express Routiers (SER) ou lignes locales. Il est donc nécessaire de comprendre et articuler les zones de pertinence de chaque mode de transport.

Enfin, pour que ces solutions soient connues des populations, qu'elles se les approprient et qu'elles les utilisent, la qualité de la communication qui sera réalisée est primordiale. Plusieurs vecteurs de communication sont possibles : journaux municipaux, publicités, intégration dans les calculateurs régionaux, applications dédiées, relais par les services publics, affichage, réseaux sociaux. Les manifestations physiques de ces offres ne sont pas à négliger : arrêts visibles et sécurisés, panneaux indicatifs, petites gares routières, aires de covoiturage sont autant d'éléments qui donnent de la visibilité à l'offre de mobilité et lui permettent de gagner en qualité. Pour finir, et c'est surtout vrai en territoire rural, le bouche-à-oreille des habitants satisfaits de leur nouvelle offre de transport sera à la fois sa meilleure publicité et son gage de qualité.

Afin d'illustrer ces propos, vous trouverez ci-après les offres de mobilité déployées par différentes intercommunalités. Toutes ces solutions existent et sont mises en œuvre quotidiennement dans ces territoires. Elles disposent déjà de modèles financiers, de fournisseurs de services et d'opérateurs de transport expérimentés. Elles sont conçues en complémentarité de l'offre de transport régulier environnante. Nous avons fait le choix de présenter des solutions permettant les déplacements sur des trajets longs du quotidien et ouvertes à tous les publics. C'est la raison pour laquelle les mobilités actives et les transports d'utilité sociale ne sont pas traités.



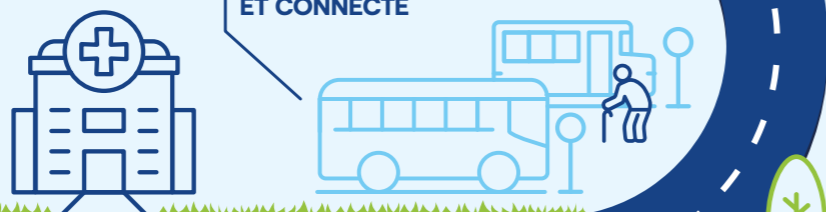
**Les solutions mises en œuvre se doivent d'être fiables, lisibles et faciles d'utilisation.**

# Le projet

SIMPLE, CONVIVIAL  
ET ÉCOLOGIQUE



FLEXIBLE,  
ACCESSIBLE  
ET CONNECTÉ



POUR TOUS,  
POUR TOUS LES  
DEPLACEMENTS DE QUOTIDIEN



## FACTEURS CLÉS DE SUCCÈS :

- 1 Gouvernance collaborative
- 2 Financement pérenne
- 3 Communication efficace
- 4 Intégration dans les systèmes existants (MaaS)

# Les solutions

## PAGE 08

01 **MOBILITÉ PARTAGÉE INNOVANTE** : intégration optimisée du Transport à la Demande pour tous

Dépoussiérer pour pérenniser : quand l'intégration d'un outil numérique permet à une Communauté de Communes de mieux maîtriser les coûts de son transport à la demande.

## PAGE 12

02 **SERVICE PUBLIC DE COVOITURAGE** : mettre fin à l'autosolisme sur les trajets domicile-travail

St'Hopla : le service public de covoiturage du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) Bruche Mossig.

## PAGE 16

03 **TRANSPORT À LA DEMANDE DIGITALISÉ** : pour une mobilité accessible et intuitive

Digitalisation du service à la demande FlexiTrace : une stratégie globale et concertée pour Colmar Agglomération.

## PAGE 20

04 **TRANSPORT À LA DEMANDE MUTUALISÉ** : connectivité en temps réel pour améliorer l'accessibilité

Distriflex, le service de TàD-TPMR 100 % mutualisé de Saint-Louis Agglomération.

## PAGE 24

05 **LIGNES DE COVOITURAGE SPONTANÉ ET SOLIDAIRE** : un service public accessible et simple

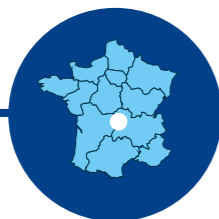
Covoit'Go Gévaudan, service public de lignes de covoiturage spontané de la Communauté de Communes du Gévaudan.

## PAGE 28

06 **POLITIQUE DE MOBILITÉ MULTIMODALE** : solutions de transport adaptées aux besoins locaux

Une politique multi-modale et multi-acteurs pour permettre la mobilité dans des territoires diversifiés.





## MOBILITÉ PARTAGÉE INNOVANTE: intégration optimisée du Transport à la Demande pour tous



Dépoussiérer pour pérenniser: quand l'intégration d'un outil numérique permet à une Communauté de Communes de mieux maîtriser les coûts de son transport à la demande.

### → Le type de territoire concerné

Située dans l'Allier, à 60 km au nord de Clermont-Ferrand et à seulement 30 minutes de Vichy et de Moulins, la Communauté de Communes de Saint-Pourçain Sioule Limagne se distingue par son engagement en matière de mobilité partagée. Ce **territoire rural**, où la densité de population atteint seulement 37 habitants au kilomètre carré, est animé par **deux bourgs dépassant les 5 000 habitants et trois autres de plus de 1 000 habitants**. Il est marqué par une **population vieillissante**: plus de 35 % de ses habitants ont plus de 60 ans.

 **13 000**  
HABITANTS

**37** **35%**  
HABITANTS/KM<sup>2</sup> ONT PLUS DE 60 ANS

### → La situation préexistante:

Une modernisation à l'initiative de l'opérateur de transport. Avant l'implémentation de la solution actuelle, le Transport à la Demande (TàD) existait déjà sur le territoire, mais il se révélait coûteux, chronophage, et méconnu des administrés.

### → Comment le projet a émergé

Keolis Sud Allier, opérateur en charge de ce service, a alors décidé d'adopter un outil logiciel développé par **Padam Mobility**. Cette décision visait à optimiser le service, réduire les coûts et soulager la centrale d'appel tout en améliorant les conditions de travail des équipes et la coordination entre les centrales de réservation et les conducteurs. Les réservations restent toutefois uniquement accessibles par téléphone, aucune application mobile n'ayant encore été mise en place pour les usagers.

### → Le contenu de la solution : Une offre intégrée

Aidé par cette nouvelle approche, le Transport à la Demande a été mieux intégré à l'offre multimodale locale. Le territoire compte **quatre gares** et un **outil de covoiturage régional**, en plus des **quatre lignes interurbaines** qui le traversent, ainsi que **des lignes de cars scolaires**. Bien que le service de transport à la demande soit principalement utilisé pour des déplacements locaux, il améliore le maillage territorial du transport public au sein de la Communauté de Communes.

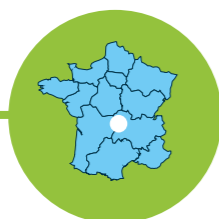
### → La gouvernance

La Communauté de communes, ayant pris la compétence mobilités, est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité de son territoire. Elle a envisagé un service de transport à la demande et décidé d'un appel d'offres. Ce dernier a été remporté par un transporteur qui opère le service. Dans cette situation, il est libre de choisir ses outils (mais ceux-ci peuvent aussi être imposés par l'AOM dans l'appel d'offres), et rend compte fréquemment des indicateurs de performance du service à l'AOM. Dans ce cas précis, le fournisseur de logiciel qui optimise le transport à la demande n'interagit qu'avec l'opérateur. Les données d'analyse de service qu'il fournit sont transmises par l'opérateur à l'AOM. Ce schéma de gouvernance peut fluctuer selon le choix de l'AOM.



### → Les cibles et les populations visées

Le service de Transport à la demande s'adresse à **l'ensemble des habitants, dans la limite d'un trajet par semaine**. Cependant, certaines **exceptions** sont prévues pour des situations spécifiques, telles que **les urgences médicales, les personnes sans moyen de locomotion, les chercheurs d'emploi, les jeunes en formation professionnelle ou encore les personnes en situation de handicap nécessitant des soins réguliers**.



## → Portefeuille financier

Lancée en novembre 2023, la solution repose sur un budget annuel allant de 150 000 à 200 000 euros, tous frais compris.



**+150 000**  
EUROS DE BUDGET ANNUEL

## → Modalités de déploiement

Le processus de déploiement, bien que dépendant des besoins spécifiques du territoire, peut s'étaler de 8 à 16 semaines avant d'être pleinement opérationnel. Cette flexibilité permet d'adapter l'offre aux particularités de chaque zone, garantissant ainsi un service sur mesure.



**8 à 16**  
SEMAINES

## → Relations élus/citoyens

La Communauté de communes s'occupe de communiquer l'offre aux administrés, à ses frais et avec ses moyens. Cela peut cependant être externalisé si nécessaire.

### En savoir plus

<https://www.comcom-cspsl.fr/vivre/mobilite/transport-a-la-demande/>



## → Les retours d'expérience: Un succès mesuré par des résultats concrets

Depuis la mise en œuvre de cette solution, la fréquentation du service de transport à la demande a augmenté, tandis que les coûts ont diminué, permettant à l'opérateur d'améliorer sa compétitivité. L'outil numérique a également permis d'optimiser l'utilisation des véhicules, réduisant les kilomètres parcourus à vide et le nombre de courses inutiles.



“ Il existe aujourd'hui des outils qui permettent tout simplement de faire plus simple et plus efficace. Toutes les parties prenantes y gagnent. L'expérience-client est simplifiée pour le voyageur, le décideur public a plus de visibilité et l'opérateur optimise ses ressources. Ces modèles sont déployables partout et pour tous les publics. ”

Antoine Maupu,  
Responsable Marketing,  
Keolis Sud Allier.





## SERVICE PUBLIC DE COVOITURAGE: mettre fin à l'autosolisme sur les trajets domicile-travail



**St'Hopla: le service public de covoiturage  
du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural  
(PETR) Bruche Mossig**



**87 000**  
HABITANTS EN 2022

**134**  
HABITANTS/KM<sup>2</sup>

**86**  
COMMUNES

### → Le type de territoire concerné

Le PETR Bruche Mossig se compose de 86 communes organisées en 3 communautés de communes :

- La Vallée de la Bruche
- La Région de Molsheim-Mutzig
- La Mossig et Vignoble

Territoire limitrophe de l'Eurométropole de Strasbourg (à l'est) et des Vosges (à l'ouest).

87 000 habitants (2022) se répartissent sur 642 km<sup>2</sup> (soit une moyenne de 134 habitants/km<sup>2</sup>), mais avec **de fortes disparités territoriales de peuplement et de dynamisme économique**: l'est du territoire, proche de l'Eurométropole de Strasbourg est plus peuplé et plus dynamique.

Le PETR n'a pas la compétence mobilité, mais coordonne les 3 communautés de communes qui l'ont.

### → La situation préexistante



**2**  
LIGNES de TER  
desservant



**19**  
GARES sur le territoire  
et le structurant.



**1**  
LIGNE DE CAR  
en site propre



**9**  
autres lignes de  
cars interurbains

### → Comment le projet a émergé

dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale

### → Le contenu de la solution

Afin de répondre à l'objectif du SCoT et d'augmenter le dynamisme et l'attractivité économiques du territoire, la mise en place d'un service public de covoiturage a été décidée. Sa mise en œuvre a été confiée à **Karos**. Ce service :

- **Augmente le maillage du territoire**, notamment des zones les moins bien desservies
- **Favorise le rabattement** vers la ligne TER
- **S'insère à l'offre de transports déjà existante** sans la concurrencer grâce à un système d'exclusion des trajets déjà réalisables en transports en commun

### → La gouvernance

Le projet "Territoire" est piloté par le PETR, qui coordonne les 3 communautés de communes (CC) qui ont la compétence mobilité.

Pour atteindre une masse critique de covoitureurs, démultipliant le nombre de covoiturages disponibles, des projets "Entreprises" sont proposés aux employeurs du territoire :

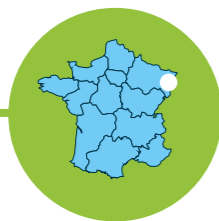
- **Un Programme de Sensibilisation au Covoiturage** qui permet aux employeurs de créer leur communauté et de bénéficier de trajets gratuits
- **Une offre plus poussée** est disponible pour les employeurs qui ont des besoins spécifiques (parking, forfait mobilité durable, besoin d'accompagnement) et souhaitent de meilleurs résultats

Le PETR échange avec les territoires voisins utilisant le même prestataire de covoiturage : Eurométropole de Strasbourg, CC du Pays de Sainte Odile, CC des Portes de Rosheim, CC Pays de Barr, CC du Canton d'Erstein.



### → Les cibles et les populations visées

Les actifs travaillant ou résidant sur le territoire du PETR Bruche Mossig.



**<100 000**  
EUROS DE FONCTIONNEMENT  
POUR 18 MOIS

## → Portefeuille financier

### Le budget

Investissement : aucun

Fonctionnement :  
< 100 000 € pour 18 mois

- Coût de la licence Karos Territoires
- Subventionnement des trajets
- Commission de l'opérateur sur les trajets



**14 730**  
TRAJETS RÉALISÉS

## ◎ Solution

“ L'ensemble des élus estime que seuls les territoires qui auront une mobilité digne de ce nom éviteront la désertification. Il y a des territoires qui n'ont pas d'infrastructures donc il faut absolument faire du covoiturage : pour le monde rural, c'est important ! ”

Alain Ferry,  
maire de Wisches, président du  
PETR Bruche-Mossig

## → Modalités de déploiement

- **Avril 2023** : Comité de pilotage du projet
- **Juin 2023** : Comité de développement du projet
- **Juillet 2023** : Comité technique du projet
- **Août 2023** : 2 webinaires de présentation : un à destination des employeurs, l'autre des communes
- **Septembre 2023** : Lancement officiel et conférence de presse.



## → Les retours d'expérience :

De septembre à 2023 à  
septembre 2024 (12 mois) :

- 2601 utilisateurs
- 14 730 trajets dont 54 % sont réalisés par les 22 entreprises partenaires sur le territoire
- 20,8 tonnes de CO2 évitées
- 69 371 € de pouvoir d'achat généré
- 4 % des trajets effectués en intermodalité
- Ticket passager : 1 € jusqu'à 30 km puis 0,10 €/km
- Avantage conducteur : 2 € jusqu'à 30 km puis 0,10 €/km

Le PETR subventionne donc chaque ticket passager à hauteur de 1 €, soit 50 % de son prix.



## → Relations élus/citoyens

### Avec la collectivité

- Toutes les semaines : suivi par mail
- Tous les mois : point dédié aux avancées du projet
- Tous les 6 mois : grand bilan chiffré

### Avec les utilisateurs

- Mise en place de 215 panneaux gérés en autonomie par chaque maire sur sa commune
- Webinaires de lancement
- Des supports de communication réalisés sur mesure
- Animation chez les entreprises clientes premium, en compagnie des élus
- Un « big tour » de 3 jours sur le territoire, avec visite des entreprises clientes non-premium
- Un apéro utilisateur, avec invitation via l'application
- Participation à des salons : salon Dynamik







## TRANSPORT À LA DEMANDE DIGITALISÉ : pour une mobilité accessible et intuitive



**Digitalisation du service à la demande FlexiTrace :  
une stratégie globale et concertée pour Colmar  
Agglomération**

### → Le type de territoire concerné

Dans le département du Haut-Rhin, Colmar Agglomération : 113 968 habitants, avec Colmar, 70 284 habitants, siège de l'EPCI, près des deux tiers de la population intercommunale. Cinq autres communes membres dépassent le seuil des 3 000 habitants et quatre ont une population inférieure à 1 000 habitants.



**114 000**  
HABITANTS

**20**  
COMMUNES

### → La situation préexistante

Depuis 2010, un service à la demande est proposé par Colmar et les communes environnantes, en complément des transports en commun locaux, principalement dans les zones moins bien desservies par les bus et cars réguliers. Les réservations se font par téléphone auprès de l'agence Trace, transmises manuellement à l'opérateur, limitant les réservations à 17 heures la veille et compliquant les modifications et mises à jour de dernière minute.

### → Émergence du projet

**Concertation :** Une enquête auprès des passagers a mis en évidence le besoin d'une interface plus conviviale pour faciliter les réservations et optimiser l'utilisation du service.

**Analyse de mobilité :** Une analyse préalable a identifié des mesures à prendre pour affiner et numériser les services existants afin de les rendre plus accessibles.

**PCAET de Colmar Agglomération (2024) :** La réflexion lancée par l'Agglomération sur un nouveau réseau Trace s'intègre au Plan Climat-Air-Énergie Territorial, qui vise à optimiser les transports en commun. Parmi les initiatives mises en œuvre : la création d'une application mobile transport à la demande.

### → Le contenu de la solution : l'offre présentée

L'optimisation et la digitalisation du service à la demande FlexiTrace a été confié à loki pour une meilleure intégration territoriale, un complément aux offres régulières dans les zones non desservies et un accès facilité pour les voyageurs. Trois zones de service distinctes (TàD Vignoble, TàD Ried et TàD Sud) ont été déployées, ainsi que la mise en place d'une application mobile en marque blanche.



### → La gouvernance

**Acteurs du projet transport à la demande :** Colmar Agglomération (forte volonté des élus de renforcer l'offre de transport sur le territoire), le réseau TRACE, l'opérateur (sous-traitance).

**Le réseau Trace (Transports de Colmar et environs) est géré par la STUCE (Société des transports urbains de Colmar et environs), dont l'autorité organisatrice est Colmar Agglomération.** Il assure les déplacements en bus sur un réseau qui s'étend sur les 20 communes de Colmar Agglomération.

### → Les cibles et les populations visées

Service à la demande FlexiTrace : seniors, actifs, résidents locaux, étudiants et touristes.

Pour compléter la solution, digitalisation de l'offre Trace Mobile (TPMR) : élargissement des profils des passagers avec le lancement à la rentrée 2024 du service digitalisé Trace Mobile, dédié aux personnes à mobilité réduite et accessible via la même application que FlexiTrace.



## → Portefeuille financier

**Plateforme:** Frais de configuration pour la première année, suivis du paiement d'une licence mensuelle de maintenance et d'utilisation à partir de la fin de la phase de lancement pour toute la durée du contrat.

**Billetterie:** les passagers avec un billet Trace et les enfants de moins de 5 ans voyagent gratuitement, tandis que les adultes sans billet paient 1,50 €, achat du titre possible directement depuis l'application. Les déplacements se font avec les titres habituels du réseau Trace, y compris billets et abonnements.

## → Modalités de déploiement

### Calendrier et évolution de la solution :

- Printemps 2023 : analyse de mobilité
- Septembre 2023 : lancement du service digitalisé FlexiTrace
- Automne 2024 : lancement du service digitalisé Trace Mobile (TPMR)
- Début 2025 : lancement du service digitalisé « Nachtvögel », opérant exclusivement la nuit

### Les deux plateformes FlexiTrace et Trace Mobile ont été développées simultanément à l'été 2023, suivant ces étapes :

- Préparation du projet, développement et personnalisation des interfaces, tests de qualité et préparation du contenu marketing,
- Formation de l'agence commerciale, du responsable du service et des conducteurs,
- Tests en conditions réelles, préparation au lancement et prise en main de la plateforme par les administrateurs,
- Réajustements basés sur les résultats des tests avant le lancement officiel,
- Déploiement opérationnel et lancement officiel incluant réunions hebdomadaires et réajustements si nécessaires,

Chaque projet a son propre planning, mais les étapes restent similaires : 8 à 12 semaines jusqu'au déploiement opérationnel selon la structure du projet et les développements nécessaires.

## → Relations élus/citoyens

### Les interactions entre acteurs :

- Enquête auprès des clients en 2022
- Journées portes ouvertes après le lancement du service FlexiTrace en 2023
- Rencontre des parties prenantes pour découvrir et tester un projet existant et échanger avec l'opérateur de transport
- Suivi des retours et commentaires des passagers (fonctionnalité de commentaires et notations sur l'application) et accueil du public au bureau de TRACE
- Échanges réguliers entre les élus et Trace pour suivre l'évolution du projet

### Les moyens de mise en visibilité de l'offre :

- Outils promotionnels disponibles sur la plateforme : codes promo, système de parrainage etc.
- Autres moyens de communication : site web, réseaux sociaux, affiches, branding des véhicules, etc.

# ◎ Solution

## → Les retours d'expérience :

### Analyse de mobilité :

Importance de l'évaluation de l'offre existante pour confirmer ou rejeter les scénarios envisagés, afin de s'assurer que la solution réponde aux besoins de mobilité du territoire tout en rationalisant les coûts du service.

### Digitalisation :

- Réduction de la charge de travail pour l'opérateur et l'agence commerciale grâce à l'automatisation des processus internes
- Amélioration de l'expérience client et de l'accessibilité des services à la demande (par exemple, réservation possible jusqu'à une heure à l'avance)
- Augmentation du nombre de voyages depuis la digitalisation de l'offre

### Quelques chiffres :

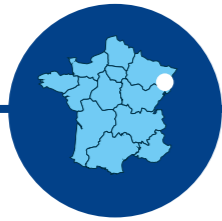
- Plus de 1000 passagers supplémentaires par mois.
- 82 % des trajets réservés s'effectuent depuis l'application.
- Plus de 1800 nouveaux utilisateurs enregistrés après le déploiement de l'application.
- La note moyenne des utilisateurs de l'application est de 4.96/5 (fin juillet 2024).



“ La mise en place en septembre 2023 de notre nouvelle application mobile Ioki pour la réservation des courses du service Flexitrace est une réelle innovation qui a amélioré considérablement l'accessibilité et la commodité pour nos citoyens, offrant un confort accru grâce à la digitalisation. Les chiffres de fréquentation en témoignent. ”

Tristan Denechaud, Vice-Président de la communauté d'agglomération Colmar Agglomération, en évoquant l'impact de la nouvelle application mobile Ioki sur le service Flexitrace, a déclaré :





## TRANSPORT À LA DEMANDE MUTUALISÉ : connectivité en temps réel pour améliorer l'accessibilité



**Distriflex, le service de TàD-TPMR 100 % mutualisé de Saint-Louis Agglomération.**

**Distriflex** : service de transport à la demande (TàD) déployé sur le territoire de Saint-Louis Agglomération qui relie le centre de l'Agglomération aux zones rurales mal desservies par les 15 lignes régulières, tout en complétant ces lignes lorsque leur fréquence est insuffisante. Fonctionnement toute l'année, disponible du lundi au vendredi de 6h00 à 19h00 et le samedi de 08h30 à 18h30.

### → Le type de territoire concerné

Le service Distriflex s'adresse principalement aux **zones rurales et semi-urbaines de l'agglomération de Saint-Louis**, où les infrastructures de transport en commun sont limitées, la densité faible et la surface géographique étendue, rendant le service de transport à la demande particulièrement pertinent par rapport aux lignes fixes.

 **15 lignes**  
RÉGULIÈRES

**Faible densité de population**

### → La situation préexistante :

Accès limité aux transports en commun des habitants des zones rurales avant la mise en place de Distriflex. Les lignes régulières étaient peu fréquentes et ne couvraient pas toutes les zones. En conséquence, l'accès à l'emploi, à la santé et aux loisirs étaient assez inégaux, puisque fonction de la proximité des lieux de vie avec le centre urbain.

### → Comment le projet a émergé

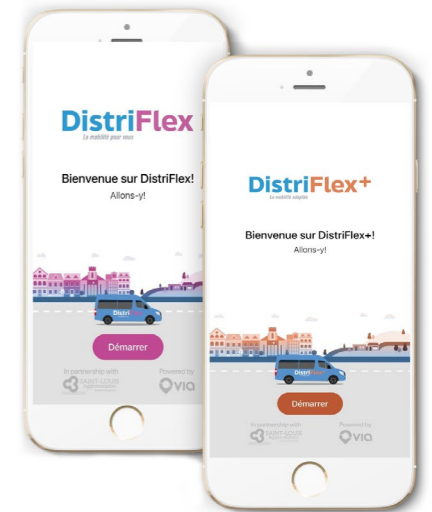
Distriflex est né d'un besoin de mobilité dans les zones rurales de l'agglomération de Saint-Louis, pour répondre aux limites des lignes régulières. Collaboration des élus locaux et Distribus pour concevoir une solution flexible et adaptée aux spécificités du territoire. Après une phase d'études et de concertation, lancement de Distriflex pour répondre aux besoins de mobilité des résidents, en particulier les plus vulnérables.

### → Le contenu de la solution : Une offre intégrée

Distriflex met à disposition quatre véhicules 7 places qui permettent de rejoindre des pôles d'échanges Distribus, les gares TER, des lieux publics, des commerces de proximité et des établissements de santé.

La société Via a développé une application passagers de réservation et de suivi, un back office de gestion des courses et des plannings, une application conducteur et des algorithmes d'optimisation, ce service est 100 % dynamique et temps réel. Il est 100 % mutualisé Transport à la demande-Transport PMR : une personne à mobilité réduite et un client de transport à la demande peuvent partager une course au sein d'un même véhicule.

La réservation se fait sur l'app du service ou par téléphone, jusqu'à 2 heures avant le trajet. Les clients peuvent choisir leurs arrêts de départ et d'arrivée via une carte interactive ou une liste de noms d'arrêt et suivre leur véhicule en temps réel.



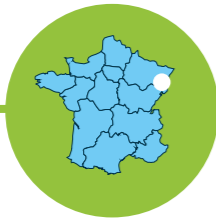
### → La gouvernance

Collaboration étroite entre Distribus et les élus locaux de Saint-Louis Agglomération. Gestion opérationnelle du service par une équipe dédiée au sein de Distribus. Supervision de la mise en œuvre et de l'évolution du service par un comité de pilotage composé de représentants des élus.

### → Les cibles et les populations visées

Distriflex s'adresse principalement aux habitants des zones rurales de Saint-Louis Agglomération, notamment les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les travailleurs sans accès à un véhicule personnel et les jeunes sans permis de conduire. Aujourd'hui cas d'usages couverts par le service : Travail (30 %), Loisirs (40 %), RDV Médicaux (20 %), déplacements scolaires.





**25 000**  
EUROS D'INVESTISSEMENT

**60 000**  
EUROS DE  
FONCTIONNEMENT

## → Portefeuille financier

### Le budget

**Investissement initial:** à partir de 25 000 €  
Paramétrage de la solution, construction du service et projet de lancement.

**Fonctionnement:** à partir de 60 000 € / an / par véhicule pour un fonctionnement sur toute la semaine. Salaires des conducteurs, amortissement et maintenance des véhicules, frais de licence de la solution informatique, communication et marketing.



**12**  
SEMAINES

## → Modalités de déploiement

Il a fallu compter environ **12 semaines pour lancer un service, de la contractualisation à la première course**. La durée totale des contrats est très flexible, allant de la phase d'expérimentation de 6 mois au contrat long terme de plusieurs années.

## → Relations élus/citoyens

La communication entre les élus et les citoyens est primordiale: réunions publiques, campagnes d'information et consultations pour impliquer les résidents dans le processus de mise en place et s'assurer que leurs besoins et retours sont pris en compte.

Les moyens de communication / de mise en visibilité de l'offre mis en œuvre:

- **Campagnes de communication:** affiches, brochures et annonces dans les médias locaux.
- **Digital:** Site web dédié, application mobile et campagnes sur les réseaux sociaux.
- **Partenariats locaux:** Collaboration avec des commerces, établissements de santé et institutions locales pour diffuser l'information.



## → Les retours d'expérience:

- 30 000 passagers transportés
- Notation moyenne de 4.9/5
- 91 % de demandes satisfaites
- 35 % de courses mutualisées entre TàD et TPMP
- 750 à 1000 courses par mois

### Facteurs clés de succès:

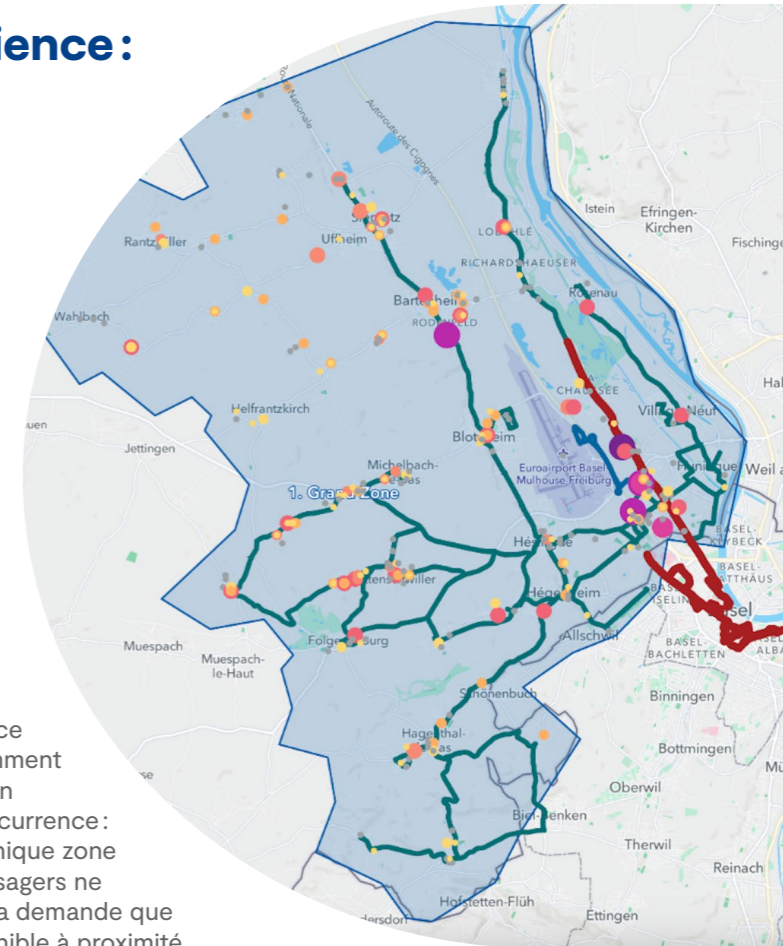
- Conception de service intelligente
- Outils digitaux
- Flexibilité
- Utilisation des données

### Prochaines étapes

De nombreux projets sont à l'étude en ce qui concerne le futur du service, notamment l'évolution du périmètre pour prendre en compte les fonctionnalités de non-concurrence: les zones seraient fusionnées en une unique zone couvrant toute l'agglomération, les passagers ne pourraient commander un transport à la demande que si aucune offre de ligne fixe n'est disponible à proximité et sur le créneau donné.

“ Lors du regroupement des trois EPCI pour former Saint-Louis Agglomération, les attentes des élus des communes rurales en matière de mobilité étaient très fortes. Le transport à la demande nous a permis de répondre à ces attentes grâce à une couverture étendue du territoire. De par sa grande flexibilité, il offre une solution très fiable aux habitants pour tous leurs déplacements, à un coût d'exploitation bien inférieur à celui de lignes fixes. ”

Catherine Royer,  
Responsable Mobilités à Saint-Louis Agglomération





## LIGNES DE COVOITURAGE SPONTANÉ ET SOLIDAIRE: un service public accessible et simple



**Covoit'Go Gévaudan, service public de lignes de covoiturage spontané de la Communauté de Communes du Gévaudan**

### → Le type de territoire concerné

La Communauté de Communes du Gévaudan, en Lozère, est un territoire rural à faible densité, où la voiture individuelle est le mode de transport dominant. Depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019, la communauté de communes est devenue autorité organisatrice de la mobilité.

### → La situation préexistante:

Plus de 90 % des trajets quotidiens sont effectués en voiture individuelle. Les transports en commun, limités en fréquence et en couverture, ne répondent pas à tous les besoins de mobilité des habitants, notamment pour les trajets entre les villages et les pôles d'attractivité locale.

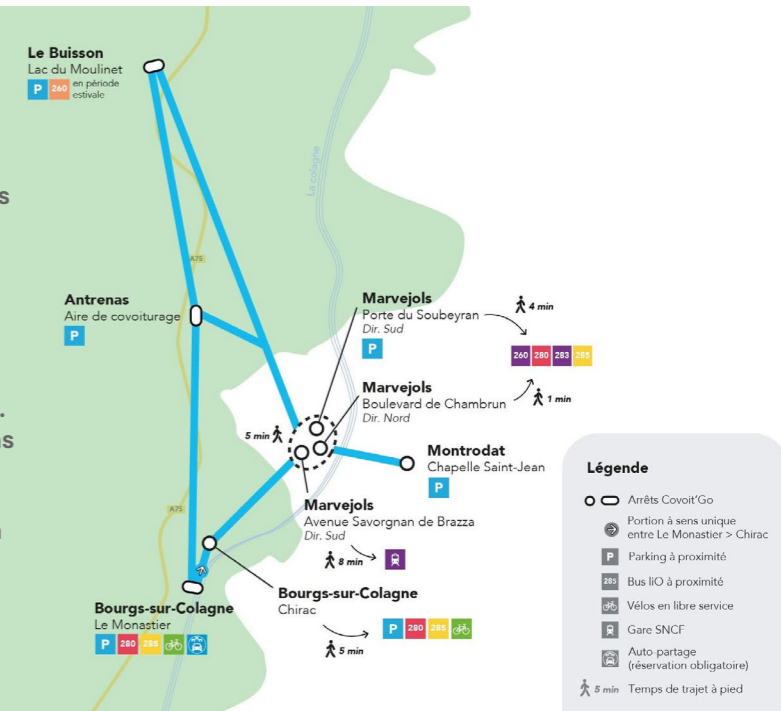
### → Comment le projet a émergé

Le projet a été motivé par la nécessité de proposer une alternative à l'autosolisme et de renforcer l'attractivité du territoire. Les élus locaux et les services techniques ont cherché des solutions permettant de réduire les nuisances liées à l'autosolisme et la sur-fréquentation des routes en centre-bourg, ainsi que de favoriser les liens sociaux, en renforçant la cohésion territoriale en proposant une solution aux personnes non-motorisées.

**+90%**  
DES TRAJETS QUOTIDIENS  
SONT EFFECTUÉS EN  
VOITURE INDIVIDUELLE

### → Le contenu de la solution :

Covoit'Go est un système de lignes de covoiturage sans réservation. Les passagers se rendent à un arrêt de covoiturage comme à un arrêt de bus, sécurisé, équipé de panneaux pour signaler les passagers. Le service est assuré par les conducteurs en circulation. Le service est 100 % physique, sans besoin d'application mobile, ce qui le rend accessible aux personnes peu à l'aise avec le numérique et en zone mal couverte numériquement. Il est gratuit pour les passagers, sans partage de frais et favorise la solidarité entre habitants.



### → La gouvernance

Le projet est piloté par la Communauté de Communes du Gévaudan, qui a passé un marché public avec l'opérateur Ecov pour l'étude, le déploiement et l'exploitation du service. L'Agence Lozérienne de la Mobilité (ALM), basée à Mende, joue un rôle clé dans l'animation et la communication du réseau. Cette initiative s'inscrit dans une politique plus large de mobilité durable, aux côtés d'autres services comme vélopartaG et autopartaG.

### → Les cibles et les populations visées

Covoit'Go s'adresse principalement aux habitants du territoire sans accès facile à un véhicule personnel, notamment les personnes âgées, les jeunes sans permis, les anciens passagers du service de Transport à la Demande (TàD) arrêté et les familles modestes. Il vise également les autosolistes et répond à des besoins variés, tels que les loisirs, le domicile – travail, le tourisme, les courses et les rendez-vous médicaux.





## → Portefeuille financier

Investissement: <100 k€

Fonctionnement: <15 k€

 **<100 K€**  
D'INVESTISSEMENT

 **350**  
UTILISATEURS PAR MOIS EN 1 AN



## → Modalités de déploiement

Après une phase d'étude, le réseau Covoit'Go a été lancé le 12 octobre 2022 avec 8 arrêts desservant 5 destinations stratégiques : Antrenas, Bourgs-sur-Colagne, Le Buisson, Marvejols, et Montrodat.

Les arrêts ont été choisis pour leur proximité avec les principaux pôles d'attractivité, comme le centre-ville de Marvejols et le lac du Moulinet. Ecov a également formé l'Agence Lozérienne de la Mobilité à l'animation et au développement de la communauté d'utilisateurs du service.

Le déploiement s'est notamment appuyé sur une campagne de sensibilisation et la formation des agents des France Services et de l'office de tourisme pour promouvoir le service.

**8**  
ARRÊTS



**5**  
DESTINATION



## → Relations élus/citoyens

### Avec la collectivité

Les élus locaux ont été des acteurs clés du projet, assurant un soutien institutionnel fort et une bonne communication avec les citoyens. La collectivité a accès en temps réel à un tableau de suivi des usages et indicateurs du réseau, et réalise des points réguliers de suivi du projet avec l'Agence Lozérienne de la Mobilité et avec Ecov.

### Avec les utilisateurs

L'animation de la communauté Covoit'Go est assurée par l'ALM, qui organise des événements pour sensibiliser le public et intégrer de nouveaux membres. Un groupe Facebook dédié permet aux utilisateurs d'échanger et de renforcer les liens communautaires autour de la pratique du covoiturage.

Après un lancement réussi, l'effort de communication se poursuit via plusieurs canaux : Facebook, panneaux à messages variables (PMV), site internet et relais par l'office de tourisme et les maisons France services.

Les communes participent activement à la promotion en se passant une banderole de promotion Covoit'Go. Le projet a bénéficié d'une bonne couverture médiatique, y compris une diffusion au journal de 13h de TF1.

## → Les retours d'expérience :

En un an, le réseau Covoit'Go du Gévaudan a enregistré plus de 4 000 appuis - demandes sur l'année 2023 via les boîtiers situés aux arrêts.

Les arrêts les plus fréquentés sont ceux de Marvejols Porte du Soubeyran et du lac du Moulinet, en raison de leur proximité avec un lycée et de l'attraction touristique du lac.

On note un pic d'usage durant l'été, lié aux activités saisonnières et à l'attrait touristique. Selon la collectivité, les usagers se montrent très satisfaits de la simplicité du service et du faible temps d'attente, et expriment le souhait d'une extension du réseau à de nouvelles destinations.

“ Nous avons installé la ligne de covoiturage Covoit'Go au sein de la communauté de communes du Gévaudan en 2022. Cela marche bien, nous avons déjà près de 350 utilisateurs par mois au bout d'un an. Les usagers sont très contents, le temps d'attente n'est pas très élevé, ça apporte une offre de mobilité là où nous n'aurions pas d'autres solutions. L'importance c'est le choix de l'emplacement. C'est devenu un élément d'attractivité pour notre territoire et un projet d'innovation très visible. Des communautés de communes ou communes nous contactent pour répliquer notre solution mais la plupart du temps, elles n'ont pas la compétence mobilité. ”

Lionel Bouniol,  
vice-président de  
la communauté  
de communes du  
Gévaudan et maire de  
Bourgs-sur-Colagne





## POLITIQUE DE MOBILITÉ MULTIMODALE : solutions de transport adaptées aux besoins locaux



Une politique multi-modale et multi-acteurs pour permettre la mobilité dans des territoires diversifiés.

### → Le type de territoire concerné

Arche Agglo : Intercommunalité depuis 2017, dans l'Ardèche et la Drôme.

Pivots économiques : Vallée du Rhône, Tain-l'Hermitage et Tournon-sur-Rhône.

Deux bourgs ruraux : Saint-Donat-sur-l'Herbasse dans la Drôme des collines et Saint-Félicien sur le plateau ardéchois.

41 communes, 58 000 habitants, 5 900 entreprises, 17 600 emplois, 60 % des actifs sont concentrés sur 9 zones d'activité économique, 40 % des actifs du territoire vivent en dehors de celui-ci. En 2020, 29,3 % de la population est retraitée, 28,6 % a moins de 25 ans.

### → La situation préexistante

Jusqu'en 2017, 3 intercommunalités distinctes, avec une desserte par des lignes régionales de transport par autocar et des lignes de transport scolaire par autocar.

### → Comment le projet a émergé

Objectif d'amélioration de l'offre de transport à destination des habitants et des personnes venant travailler sur le territoire, tout en luttant contre la congestion due au franchissement du Rhône.

 **58 000**  
HABITANTS

 **5 900**  
ENTREPRISES

### → Le contenu de la solution :

Développement d'une offre de mobilité ciblée en fonction de la demande et mais aussi des spécificités territoriales de chaque secteur.

- une ligne intercommunale de transport urbain entre Tain-l'Hermitage et Tournon,
- un schéma cyclable dans les territoires où ce report modal est possible,
- des lignes de transport scolaire par autocar organisées par l'intercommunalité et ouvertes au public,
- dix lignes de transport régional par autocar, avec une tarification Arche Agglo pour tout trajet intégralement réalisé sur son ressort territorial,
- une ligne d'autocar, avec emport de vélos l'été seulement,
- deux lignes virtuelles de transport à la demande par véhicules électriques de moins de neuf places opérées pour Arche Agglo : une entre Tain-l'Hermitage et le plateau Ardéchois depuis septembre 2023 et une entre Tain-l'Hermitage et la Drôme des collines depuis janvier 2024,
- Cinq lignes virtuelles de transport à la demande pour desservir les marchés (le samedi matin à Tain-Tournon et le vendredi matin à Saint-Félicien),
- Depuis fin 2023, afin de desservir les territoires hors transport à la demande, du covoiturage de plateforme opéré pour Arche Agglo.



Tarification unique de la mobilité : Intégration tarifaire des lignes régionales d'autocar pour tout trajet réalisé intégralement sur le territoire intercommunal : 1 € au lieu de 3 €, avec un titre de transport utilisable sur une ligne régionale ou intercommunale. Mise en place en 2024 de l'interopérabilité du système intercommunal billettique Matawan avec la billettique Oura régionale.



## → La gouvernance

Accord d'intégration tarifaire Intercommunalité/Région depuis 2019, pour offrir la meilleure qualité de service aux usagers, optimiser l'offre de transport et les dépenses publiques des deux collectivités.

Clé de réussite : **coordination entre l'intercommunalité et les chefs transport de la Région pour la Drôme et pour l'Ardèche**, lesquels bénéficiaient d'une certaine autonomie.

Accord avec la communauté de communes du Val d'Ay pour prolonger la ligne 11 en été, en réponse aux besoins touristiques.

## → Les cibles et les populations visées

L'ensemble des habitants et des actifs du territoire, avec une attention particulière portée aux déplacements domicile / travail.

## → Modalités de déploiement

- Antériorité du transport régional et scolaire par autocar.
- 2023 : covoiturage de plateforme.
- 2023-2024 : transport à la demande par lignes virtuelles.

## → Portefeuille financier

Budget 2023 : 3 800 k€ en fonctionnement, 600 k€ en investissement (essentiellement pour l'aménagement du schéma cyclable qui démarre seulement, donc peu de recul sur l'équilibre entre budget prévisionnel et budget réalisé).

### Le financement de l'offre :

Pour l'intégration tarifaire, versement par Arche Agglo d'un forfait de 6 €/voyage à la Région. Environ 35 000 € ont été versés en 2023.

Versement par la communauté de communes du Val d'Ay de 3 000 € /an à Arche Agglo.

Seul le covoiturage s'appuie sur le fonds vert pour une partie de son financement.

## → Relations élus/citoyens

### Les interactions entre acteurs

Relations entre techniciens de l'intercommunalité, de la région, des communes et des territoires voisins (Départements de la Drôme et de l'Ardèche, Porte de DrômArdèche, Valence Romans Mobilité)

### Moyens de mise en visibilité de l'offre mis en œuvre

- Communiqués de presse sur le déploiement des nouveaux services.
- Relai de l'information par les communes et les maisons France services.
- Intégration des lignes intercommunales dans le calculateur régional Oura.
- Boîitage envisagé.
- Moyen de communication le plus efficace : le bouche-à-oreille.
- Temps long nécessaire pour que le public visé prenne connaissance de l'offre de mobilité, change ses habitudes et se l'approprié.

## → Les retours d'expérience

- Lignes régionales d'autocars : 9 000 voyageurs par an.
- TàD ligne 11 (depuis septembre 2023) : taux de déclenchement de 60 à 70 %, avec 5 allers-retours par jour. Cette ligne, attractive pour les actifs, s'inscrit dans un territoire très rural de hameaux et dessert tous les villages en Ardèche. Elle permet également de traverser le Rhône, point d'embouteillage important et propose une alternative au stationnement limité par zone bleue à Tain-l'Hermitage. Efficacité du bouche-à-oreille.
- TàD ligne 15 (depuis janvier 2024) : taux de déclenchement de 10 %. Moindre efficacité du bouche-à-oreille. Le territoire dans la Drôme est moins difficile d'accès, les distances moins longues et l'enjeu de traversée du Rhône est moins majeur qu'en Ardèche.
- Transport scolaire : 3 200 enfants par jour. Lignes ouvertes à tous avec la carte Oura, mais pas de données sur leur utilisation par les voyageurs non scolaires (le ticket unité est vendu en papier par le conducteur, après achat en amont des tickets par les sociétés de transport).

Les offres sont trop récentes pour avoir des données sur l'évolution du nombre de voyageurs et les retombées économiques.

### Points de vigilance

Une bonne coordination avec la Région et les intercommunalités voisines est indispensable.



## → Les perspectives

Travail de l'intercommunalité sur le SCOT avec la Région et Valence Romans Mobilités.

Une réflexion est en cours sur le devenir des lignes régionales E03 et D04 (évolution de l'offre ? transfert aux intercommunalités VRM et ARCHE Agglo ?), lesquelles circulent exclusivement sur leurs territoires. Chaque ligne serait gérée par le territoire qu'elle dessert le plus. Le financement pourrait se faire au prorata des distances exploitées dans chaque territoire. Arche Agglo va créer des aires de covoiturage. Si le fonds vert disparaît, elle pourrait demander une participation financière aux covoitureurs passagers, qui voyagent aujourd'hui gratuitement.

Arche Agglo réfléchit à une amélioration de la communication sur son offre.





Ces différentes offres de mobilité déployées par des territoires ruraux démontrent qu'il est possible de construire une offre de mobilité pertinente, au plus près des besoins de la population. Tout est déjà là : modèles financiers, opérateurs de transport, prestataires de services digitaux permettant de déployer une offre ré pondant de la manière la plus optimale possible aux besoins différenciés des territoires.

De ces exemples nous pouvons tirer quelques enseignements et quelques préconisations :



→ La nécessité d'un accès à des **ressources pérennes et dédiées à la mobilité** pour les collectivités locales



→ La possibilité de créer une offre de mobilité locale, en **optimisant les services** régionaux, scolaires ou PMR préexistants, en **créant des synergies** avec les intercommunalités voisines



→ La nécessité de développer les **compétences locales en ingénierie** et de favoriser les échanges entre les différentes parties prenantes, notamment les intercommunalités et les Régions



→ La nécessité d'intégrer ces offres de mobilité rurale dans le panel des offres existantes à l'échelle régionale voire nationale, pour proposer une **mobilité multimodale**

## Conclusion



→ La nécessité de **laisser les solutions se développer sur un temps long** afin de permettre leur appropriation par le public



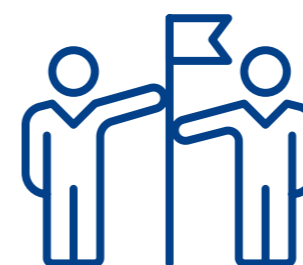
→ La nécessité d'**intégrer cette offre** dans les applications existantes (intercommunales, régionales voire nationales) de recherche et réservation des mobilités, de type MAS (Mobilité par adaptation de services, aussi dénommée MaaS ou mobilité servicielle)



→ La nécessité de **communiquer** et de mettre en œuvre les outils de façon à permettre une **bonne visibilité, une bonne lisibilité** et une facilité d'utilisation de l'offre



→ La nécessité de mettre en œuvre une **tarification simple et lisible**, ainsi que des modalités d'achat faciles et ouvertes à tous



**Une offre la plus optimale répondant aux besoins des territoires**

# Partenaires

## Les opérateurs présentés



Créé en 2014 Ecov, est le seul opérateur de mobilité qui conçoit, déploie et opère des lignes de covoiturage spontané sans réservation pour les trajets du quotidien dans les territoires périurbains et ruraux.

Ecov aujourd'hui c'est:

- une soixantaine de lignes et une trentaine de réseaux déployés à travers la France sous différentes marques d'exploitation (Covoit'go, M Covoit' Pouce, Synchro Covoiturage, Lane, star't...);
- plus de 100 études de covoiturabilité réalisées;
- Une entreprise de l'économie sociale et solidaire, agréée ESUS, de 100 talents aux expertises variées (mobilité, études, data, tech, marketing, développement de communauté...) répartis dans 4 régions différentes.

Ecov opère le service public de lignes de covoiturage spontané Covoit'Go Gévaudan.

## IOKI

Ioki, filiale de Deutsche Bahn, se positionne au cœur des nouvelles mobilités de demain en offrant des solutions innovantes allant de l'analyse de mobilité au transport à la demande, TPMR et transport autonome. Nos services sont conçus pour moderniser le transport public, le rendant plus inclusif, dynamique et intuitif. En milieu urbain comme en zone rurale, nous facilitons l'accès à une mobilité flexible et adaptée aux besoins de chacun. Ioki participe au service de transport à la demande digitalisé FlexiTrace Colmar. Ce service s'adapte en temps réel aux besoins des usagers. En connectant efficacement les zones moins desservies, le service FlexiTrace Colmar rend la mobilité plus inclusive et intuitive.



Entreprise à mission créée en 2014, Karos est l'opérateur de référence du covoiturage courte distance sur les trajets quotidiens. Karos accompagne les entreprises et les collectivités territoriales dans le développement du court-voiturage sur les trajets domicile-travail. La mission de Karos ? Créer une nouvelle façon de covoiturer

désirable et efficace, partout où cela est utile, afin d'améliorer le quotidien et d'accélérer la transition écologique. En partenaire de confiance des acteurs clés dans les territoires, l'entreprise se bat pour faire du partage des trajets une nouvelle norme des transports du quotidien. Karos opère le service public de covoiturage St'Hopla.



Depuis 2014, Padam Mobility propose des solutions connectées de transport public à la demande dynamiques (TàD, TPMR). Le Transport à la demande dynamique (TàD) permet de rationaliser le transport public en adaptant plus finement l'offre à la demande. Au lieu de suivre des itinéraires et des horaires fixes, les véhicules suivent les réservations des usagers. Des algorithmes performants calculent les trajets en temps réel pour les optimiser. Pour ce faire, Padam Mobility propose une suite logicielle de solutions intelligentes et flexibles qui améliorent auprès de tous les publics l'impact des politiques de mobilité là où la demande est peu dense. Padam Mobility intervient dans le déploiement du transport à la demande dans l'intercommunalité de Saint-Pourçain-sur-Sioule.



Via est convaincu que la technologie peut avoir un impact clé sur l'attractivité des réseaux de transport. En combinant la flexibilité des trajets individuels avec l'aspect éco-responsable des transports en commun, Via permet de réduire la congestion et les émissions de CO2, offrant un moyen de transport fiable et abordable aux usagers tout en optimisant les ressources mises à disposition. Avec ses produits : Transport à la demande, Transport PMR, outils de planification et conception de réseau et MaaS, Via compte une trentaine de partenaires en France : AOM (Gouvernement du Luxembourg, Ile-de-France Mobilités, Bordeaux Métropole, Communauté Urbaine de Dunkerque, CC des Pays du Mont-Blanc), opérateurs (Keolis, Transdev, LE TEC, Arriva, SNCF), Régies (Tecelys - Avignon, STRAN - Saint-Nazaire). Via intervient dans le déploiement de Distriflex, le service de transport à la demande-Transport PMR.



## AUTEURS ET CONTRIBUTEURS

Le groupe de travail qui a rédigé ce guide est constitué d'adhérents de la FNTV et de la FNTV Nouvelles Mobilités: Cyrielle Clercy (IOKI), Harald Condé Piquer (ECOV), Florent Dublanc (IOKI), Matthieu Jacquier (VIA), Mario Le Bras (KAROS), Nathan Marseault (KAROS), Bertrand Parizot (VIA), Adrien Torregrosa (PADAM MOBILITY).

Il a été piloté pour la FNTV par Corinne Flament et Sophie Labrune durant le premier semestre 2024. Elles sont vivement remerciées par l'ensemble des adhérents participants pour leur travail et leur accompagnement.

Pour enrichir sa vision, le groupe de travail a mené des auditions avec:

- L'association des Maires ruraux de France: Yannick Guillo, Adèle Laborderie, Luc Maudet, Cédric Szabo.
- Groupement des Autorités Responsables des Transports: Mounia Grosjean, Ivan Slastanova.
- Familles Rurales: Jean-Baptiste Baud, Sophie Dandert, Eric Rossi.
- Régions de France: David Herrgott.
- Secours Catholique Caritas France: Sonia Devaux
- Hauts-de-France Mobilités: Aurélien Gauthier
- Arche Agglo: Aurélien Collomb

Des acteurs des territoires déployant les solutions présentées ont été sollicités, nous les remercions pour leur relecture attentive:

- Lionel Bouniol, Maire de Bourgs sur Colagne et vice-président délégué à la voirie et aux ressources humaines de la Communauté de Communes du Gévaudan.
- Loïc Lefevre, chef de projet « Petites villes de demain » de la Communauté de Communes du Gévaudan.
- Keolis Sud Allier





[www.fntv.fr](http://www.fntv.fr)  
01 40 82 62 72

@ contact@fntv.fr

in linkedin.com/company/fntv

X @FNTVFrance

f @FNTV

ig @fntv\_france

## CRÉDIT

**Photos :**  
©Ecov, ©Ioki, ©Réseau  
Trace de Colmar  
Agglomération, ©Karos,  
©Padam Mobility,  
©Via, ©Istock

**Conception :**  
Cithéa Communication