



Association des  
Professionnels en  
Conseil Climat Energie  
et Environnement

# HUBS DE MOBILITE : VERS DES PLATEFORMES INTELLIGENTES AU SERVICE DES TERRITOIRES POUR UNE MOBILITE FLUIDE ET SOUTENABLE



**Webconf APCC n°87**  
26 juin 2025 à 11h



Co-financé par



En partenariat avec



Membre APCC



Témoin



# Agenda

- Introduction (2 min)
  - Présentation (60 min)
  - Témoignage (15 min)
  - Questions/Réponses (10 min)
  - Conclusion (3 min)
-

# Introduction

- **Qu'est-ce que l'APCC ?**

Association des Professionnels en Conseil Climat, Énergie et Environnement

- **Posez vos questions !**

Tout au long de la webconférence, posez vos questions par écrit dans le module Q&R. Ces questions seront traitées au fur et à mesure par les intervenant.e.s.

Toutes les questions non répondues à la fin de la webconf recevront une réponse écrite a posteriori.

- **Slides et Replay**

Les slides et le replay seront disponibles dès demain sur le site de l'APCC. Vous serez notifié.e par mail dès la mise en ligne de ces éléments !

# Iter, coopérative de conseil en mobilité durable

- Nous assistons les acteurs publics et privés. Basés à Toulouse (siège), Paris et Lyon, nos 20 experts interviennent partout en France.
- Nous sommes une entreprise indépendante de tout groupe financier (sous statut SCOP depuis notre création en 1978).



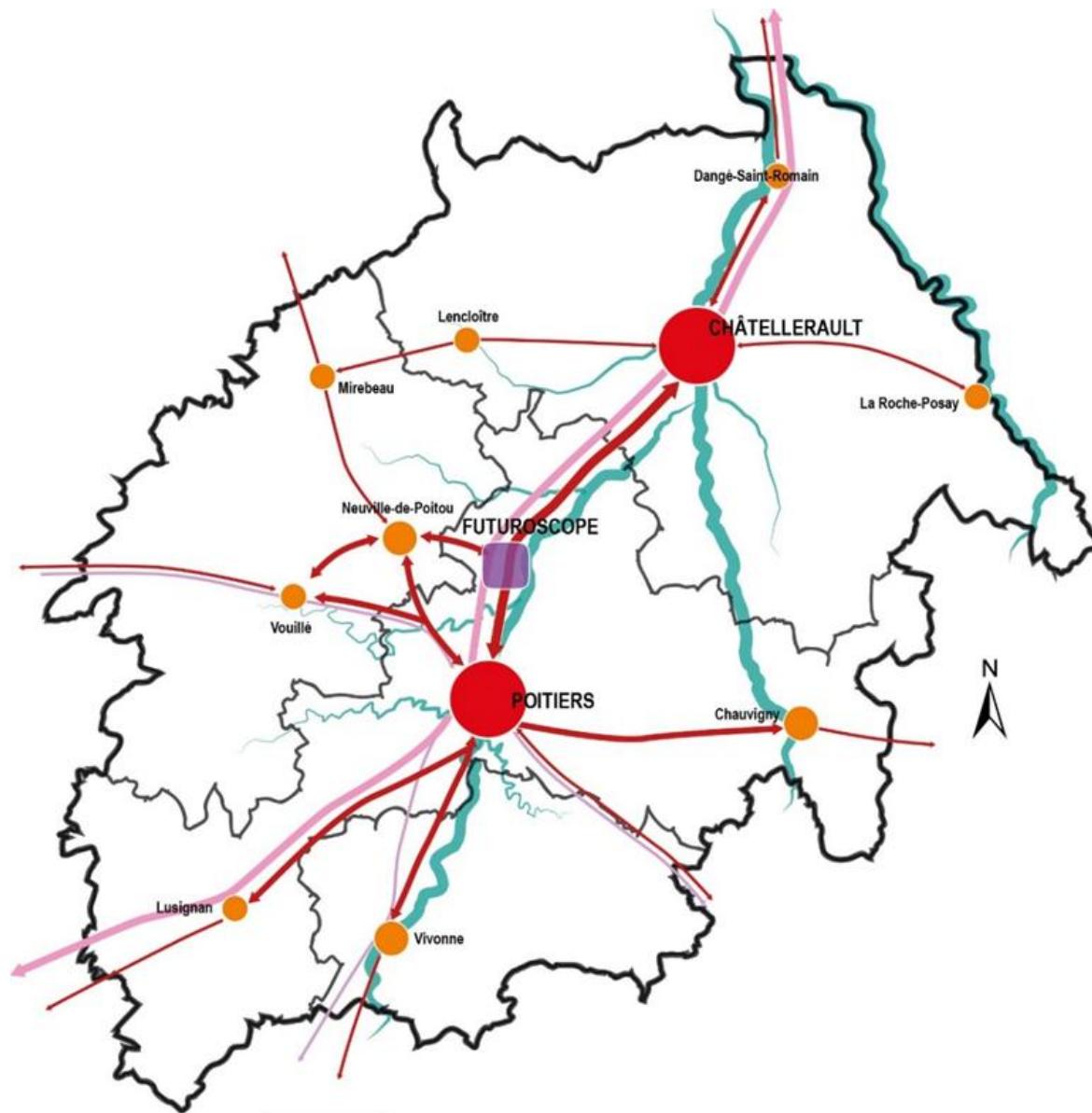
Planification de la mobilité

Développement et contractualisation des transports collectifs

Partage de la voirie et des espaces publics

Aide à la mise en œuvre, suivi des projets de mobilité et transport

# Scot du Seuil du Poitou



*> Schéma de Cohérence Territoriale approuvé en février 2020*

*> 4 intercommunalités*

*> 130 communes*

*> 348 905 habitants (en 2022)*

*> Diversité territoriale : agricole, métropolitain, industriel, urbain et rural*

*> Dynamiques hétérogènes : Nord/sud*

A decorative graphic consisting of a light blue rounded rectangle on the left and an orange rounded rectangle on the right, connected by a vertical orange line. A small white dot is positioned on the vertical orange line between the two shapes.

1

# Présentation

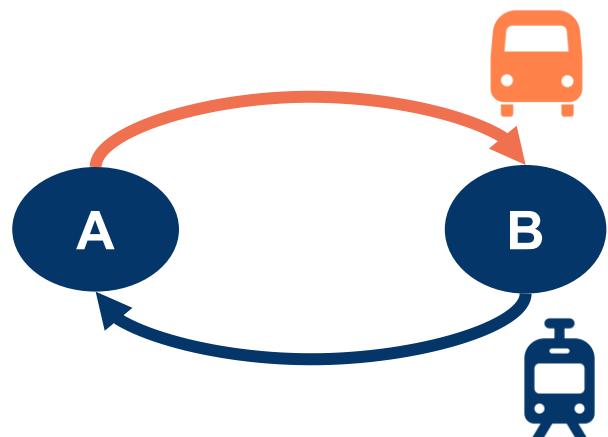
# L'intermodalité



# Multimodalité/ Intermodalité, de quoi parle-t-on ?

## Multimodalité

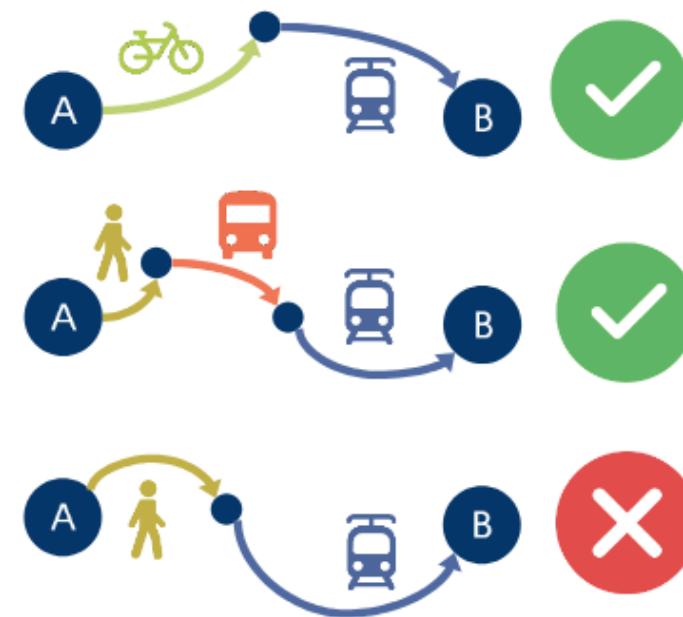
Usage de plusieurs modes de transport dans une offre globale (sans forcément les combiner dans un même trajet)



≠

## Intermodalité

Combinaison dans un même trajet de plusieurs modes (ex : vélo+ train),



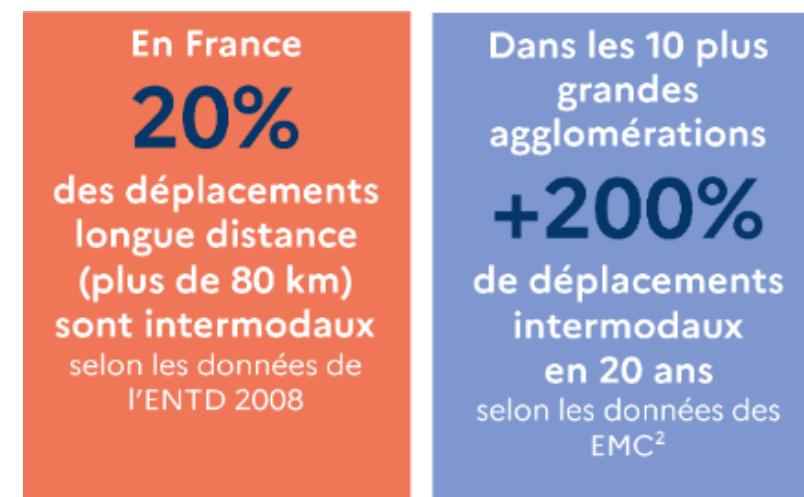
⚠ Les déplacements piétons ne sont pas considérés comme un mode de transport ⚠

# L'intermodalité, définition et ambition

- Selon le CEREMA un lieu d'intermodalité vise à : **connecter plusieurs modes de transport** afin d'assurer des transitions fluides pour les usagers. Il ne s'agit pas seulement de juxtaposer des modes de transport (comme un arrêt de bus à côté d'une gare), mais de créer un **véritable système de mobilité cohérent et lisible**, où les correspondances sont pensées, facilitées, et optimisées.
  
- L'intermodalité répond à trois enjeux :
  - **Réduire la dépendance à la voiture individuelle**, notamment en zones périurbaines ou rurales. 
  - **Optimiser les réseaux de transport**, en facilitant le rabattement vers les modes structurants, 
  - **Répondre aux enjeux climatiques et sociaux**, en proposant une mobilité plus durable et accessible à tous. 

# L'intermodalité chiffre et développement

- Diversité croissante des offres de transport alternatives
- Augmentation de l'attractivité des transports collectifs (+22% entre 2010 et 2020)
- Évolution des besoins des clients (individualisation, numérisation, comportement des consommateurs)
- Conscience environnementale de plus en plus forte
- En France, en 2000 on ne comptait qu'une dizaine de cas de pôle d'échange (CEREMA) aujourd'hui Nouvelle Aquitaine Mobilité en récence 440 sur son territoire.



Une multitude de terme pour ces lieux d'intermodalité :

Pôle relais  
Pôle de village  
Parking relais P+R  
Interface multimodale  
Pôle de micromobilité  
Pôle d'échange multimodal  
**Hub de mobilité**  
Complexe d'échange  
Station de mobilité  
Hub de quartier  
Pôle de proximité

# Une multitude de terme pour ces lieux d'intermodalité : <sup>12</sup>

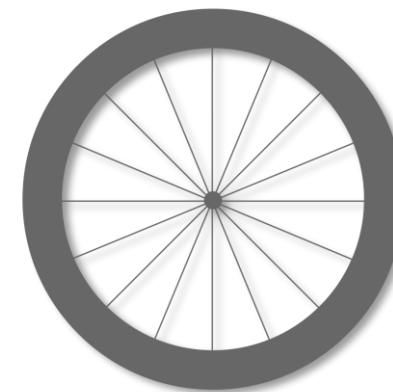
Terme	Définition / Fonction	Contexte d'usage	Spécificités
<b>Hub de mobilité</b>	Lieu d'intégration physique et numérique des mobilités partagées, actives, et des TC, avec services connexes. (Représente aussi le pendant physique du MaaS.)	Terminologie contemporaine, UE, UITP, NAM	Connecté, multimodal, numérique, peut inclure des tiers-lieux et des services publics (coworking, consignes, foodtruck...).
<b>Pôle d'Echange Multimodal (PEM)</b>	Lieu où s'organise le passage d'un mode de transport à un autre, souvent entre modes lourds (train, bus, tramway).	Urbanisme / Transport traditionnel	Accent sur les correspondances, souvent centré sur les gares ou grands nœuds d'infrastructure.
<b>Station de mobilité</b>	Lieu offrant des services de micromobilité partagée : vélos, voitures électriques, services locaux. Souvent modulaire (ex : PIM Mobility).	Zones peu denses / rurales / périurbaines	Petite taille, modulable, axée sur l'autopartage ou le vélopartage. Moins d'infrastructure lourde.

# Des lieux d'intermodalité particuliers

Terme	Définition / Fonction	Contexte d'usage	Spécificités
<b>Hub de micromobilité</b>	Lieu de déploiement de services légers (trottinettes, vélos, covoiturage, etc.) pour le dernier kilomètre.	Complément des réseaux de TC ou en quartier	Très localisé, peu structurant seul.
<b>Pôle relais / P+R</b>	Parking relais souvent intermodal (stationnement + bus, tram, train) visant à inciter à l'abandon de la voiture individuelle.	Périphéries urbaines	Logique de rabattement automobile.
<b>Pôle de proximité / de village</b>	Point de services en territoire peu dense, associé à des fonctions de vie (épicerie, retrait colis, etc.), souvent sans TC structurant.	Rural, territoires en transition	Notion émergente, peu de cas concrets sur le territoire. Permet d'étendre la logique de hub hors des zones denses.

# La notion de « hub » : une origine technique au service de la mobilité

- « Hub » un terme issu de la mécanique



- Une approche d'abord utilisée aux Etats-Unis par le transport aérien et des compagnies de fret comme FedEx
- Un système largement diffusé dans les années 80-90
- Hub = point nodal permettant la convergence d'utilisateurs venant d'origines diverses pour rejoindre une destination commune

# Comment reconnaître un hub de mobilité ?

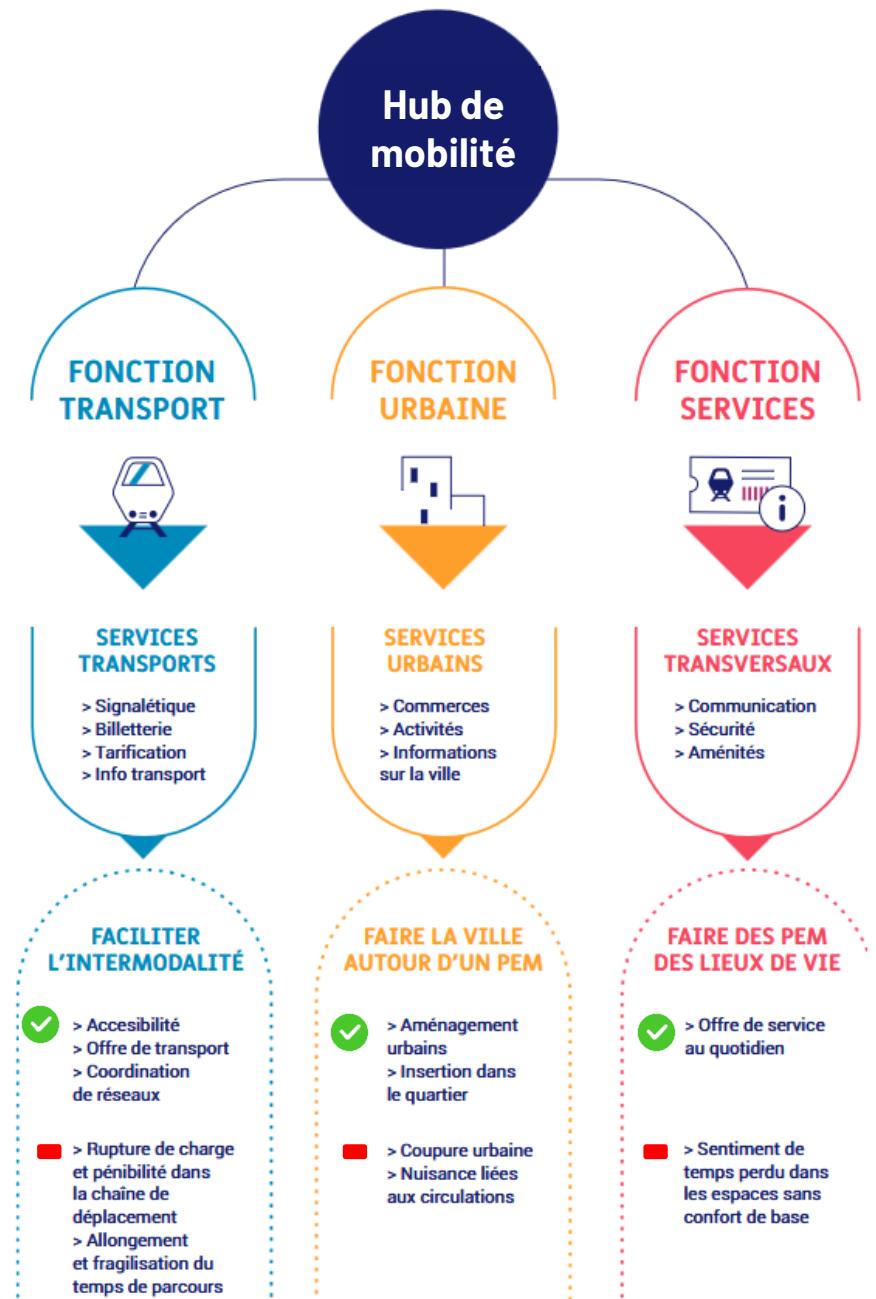
L'union internationale des transports (UITP) présente les hubs de mobilité à travers **4 caractéristiques principales**:

- Une « image », une visibilité propre 
- Une diversité d'offre de mode de transport et d'infrastructures qui leur sont propres ainsi que la présence de service de soutien 
- Une intégration physique et numérique facilitant la multimodalité 
- La mise en place de stratégies de « placemaking » en vue de créer des espaces sûrs et de qualité (des espaces de rencontre qualitatif) 

# Les différentes fonctions clés d'un Hub de mobilité

## Un hub de mobilité rassemble :

- Des services de mobilité : stationnement automobile, offre TC, espace de covoiturage, VLS...
- Des services créant des lieux de vie : commerce, tiers lieux, espaces de coworking, laverie, café...
- Des services apportant du confort à l'utilisateur : station d'entretien/ réparation vélo, espace d'attente confortable, sanitaire, connexion wifi, bornes d'information...



# Une grande variété de hub de mobilité ?



# Une classification des hubs variée et complexe

Ces hubs sont catégorisés en 4 familles de desserte et 5 contextes urbains

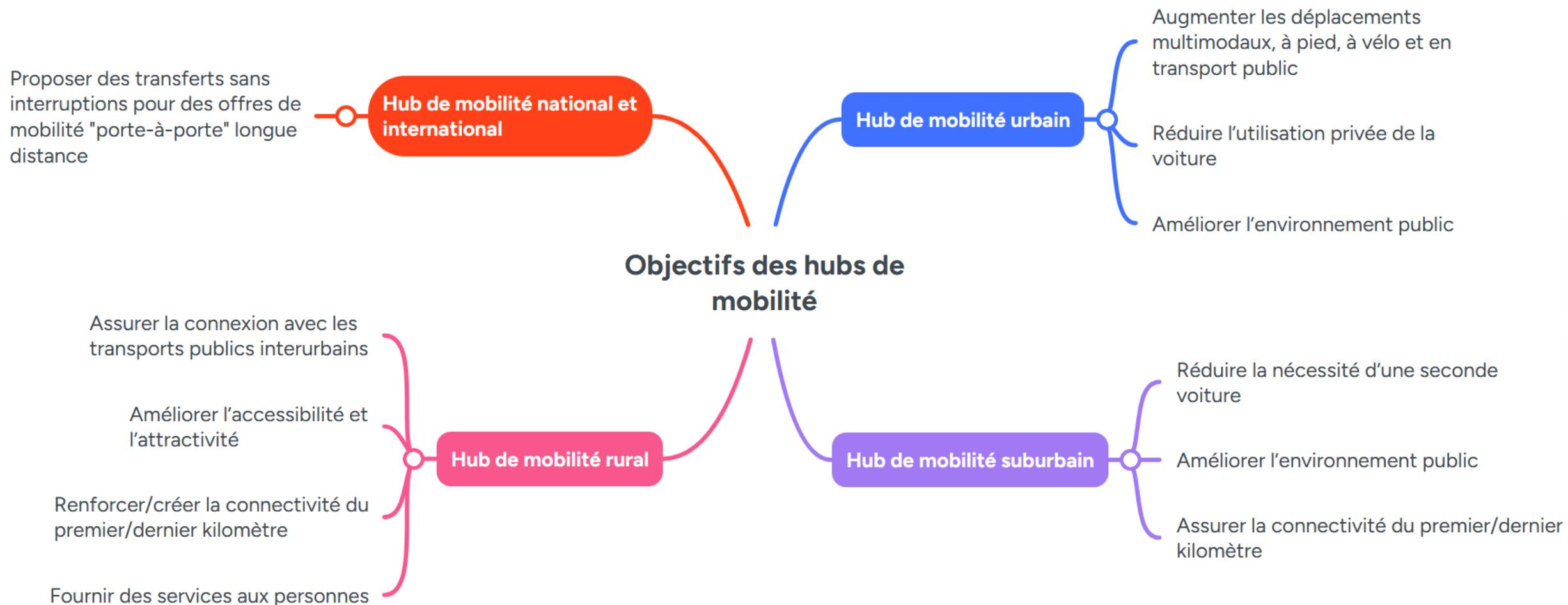


- **Interrégional** : offre de transport structurante, maillage de 10-50km
- **Régional** : présence d'une ligne de TC structurante, la majorité des usagers sont en correspondance sur ce hub , maillage de 5 à 10 km.
- **Local** : la majorité des usagers ont pour origine ou destination d'environ 2,5km ou trajet vélo d'environ 10 min. Desserte TC locale et fréquente, qui dessert l'ensemble des pôles générateurs
- **Proximité** : TC complémentaire ou TaD, ou sans TC mais autopartage, rayon d'action du hub très locale, dédié aux usagers à proximité

Schéma de la politique et catégorisation des hubs mises en place en Belgique.

	Secteur urbain Verstedelijkt	Secteur périurbain Randstedelijk	Secteur rural Landelijk	Secteur d'affaires Bedrijventerrein	Secteur touristique Bezoekerspool
Interrégional Interregionaal	1A	1B			
Régional Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Local Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
De proximité Buurt	4A	4B	4C		

# Des hubs aux objectifs différenciés selon leur situation géographique ?



# La hiérarchisation des hubs de mobilité

Formes très variées selon les **territoires**, les **besoins des usagers** et les **modes de transport disponibles**

- **Les hubs sont hiérarchisés selon :**

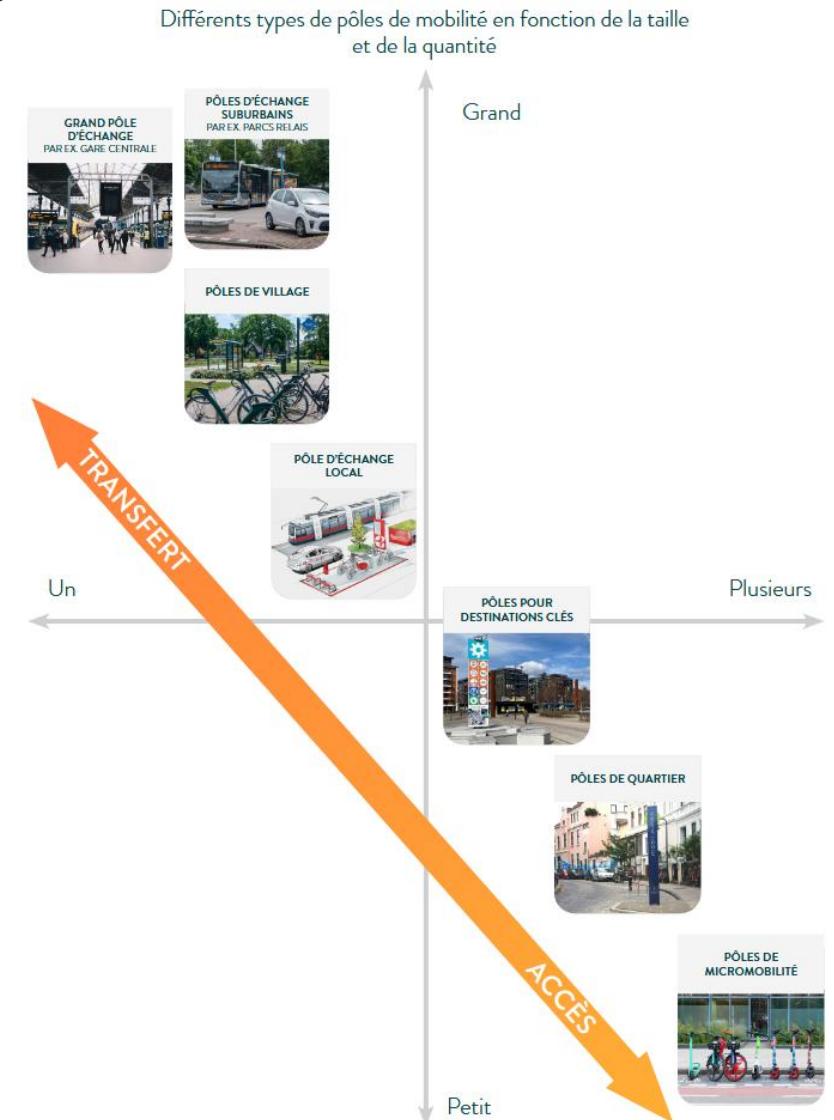
Leur **taille** (de micro-hub à grand pôle d'échange),

Leur **densité** (réseau densément maillé ou points ponctuels),

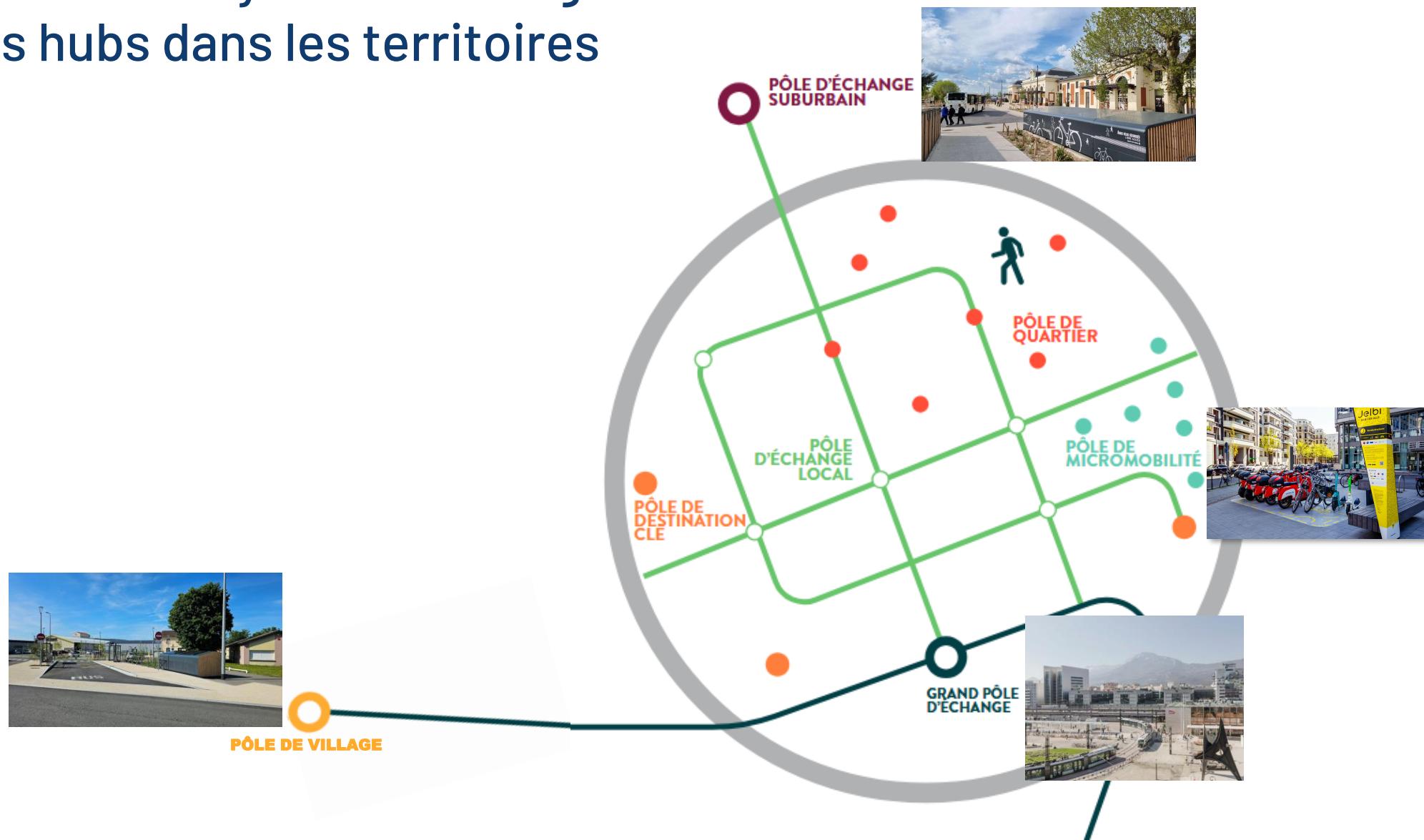
- **Deux grandes fonctions principales :**

**Hubs d'accès** : petits hubs de proximité facilitant l'accès à une offre de mobilité (vélo, TAD, covoiturage, etc.), souvent situés dans les quartiers résidentiels ou zones rurales.

**Hubs de transfert** : plus grands, ces hubs assurent la **connexion entre plusieurs modes** (train, tram, bus, etc.), à des points névralgiques du réseau.



# Schéma de synthèse : intégration des hubs dans les territoires



# Un exemple de hub structurant – La gare Lyon Part-Dieu

- **Hub structurant à haute capacité**, qui absorbe, redistribue et connecte des flux massifs à travers tout le pays. (110 000 voyageurs/jours)
- Offre de transport structurante
- Desservie par une ligne de métro, 3 lignes de tramways et plusieurs lignes de bus
- Gare actuellement en restructuration afin de mieux intégrer l'ensemble des modes de déplacements (Métro, Tramway, Bus, vélo, marche...) + agrandissement de la surface commerciale et du stationnement vélo



# Un exemple de hub de micromobilité

## Station Jelbi (Berlin) :

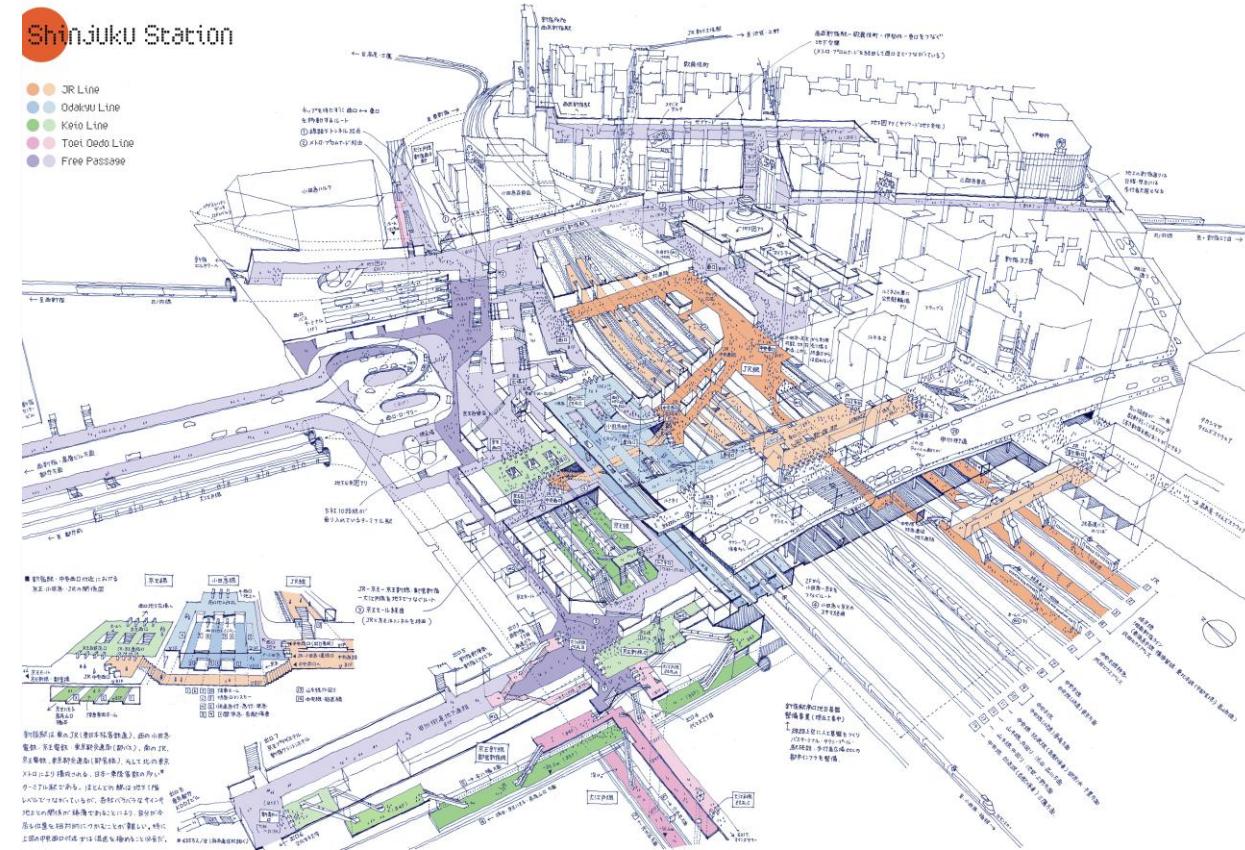
- La solution berlinoise pour effectuer le dernier/premier kilomètre 
- Forte densité (plus de 120 hubs à Berlin) 
- Hub de mobilité modulaire comprenant (vélos partagés, trottinettes éclectiques, scooters électriques) + Banc, support PMR et borne d'information
- Intégration forte du numérique dans le projet 
- Porté par la l'opérateur public des transport berlinois (BVG) et en partenariat avec la Startup Trafi



*Hub de micromobilité Jelbi (Berlin)*

# La plus grande gare du monde - Shinjuku (Tokyo Japon)

- Plus grand hub de mobilité non aérien du monde
- 3,6 millions de passagers journaliers 
- 36 quais et plus de 200 sorties sur 8 niveaux
- Desservie par :  
12 lignes ferroviaires   
3 Lignes de métro  
207 lignes de bus
- Des kilomètres de galeries commerciales, plus de 1000 commerces 



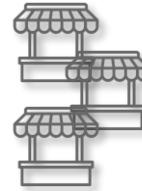
*Plan 3D de la Gare de Shinjuku, Difficile de ne pas s'y perdre !*

# La place des services dans les hubs



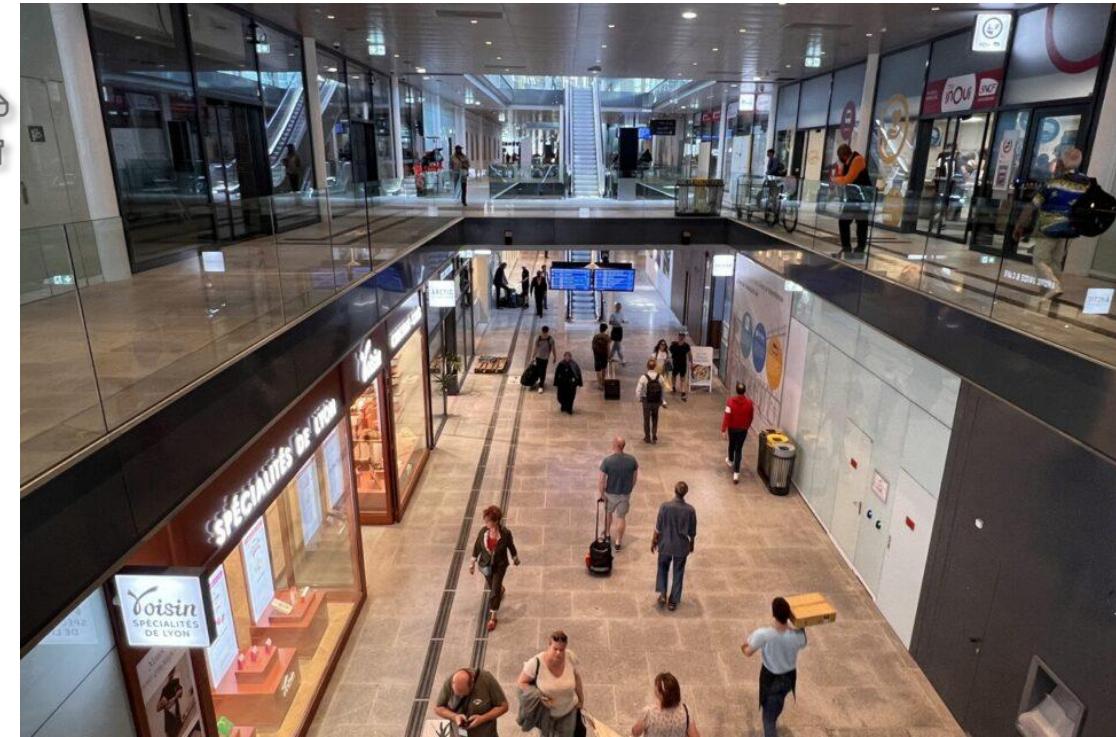
# Des services qui se développent et se diversifient

- Les **services et commerces** présents dans les hubs concernent **principalement les grands pôles multimodaux** comme les gares ferroviaires importantes (gare Part Dieu de Lyon - gare Matabiau de Toulouse).



Il ne faut pas que **la densité commerciale vienne écraser le confort voyageur.**

- Cependant, **de plus en plus de hubs aux tailles bien plus réduites intègrent aujourd'hui des services et commerces** venant compléter les offres disponibles dans les hubs de mobilité et les transformer en réel lieu de vie et de rencontre.



*La nouvelle galerie Béraudier et ses commerces, Gare de Lyon Part Dieu*

# Cas d'étude – Projet Tous en gare – Cercy-la-Tour/Luzy

- **Projet « Tous en gare » 2023 - en cours**
- **Porté par : SNCF Gares et Connexions**
- **Objectif :** « rendre les gares de Cercy-la-Tour et de Luzy plus vivantes et attractives, afin d'attirer de nouveaux usagers et surtout, de tout mettre en œuvre pour que les trains continuent de s'y arrêter ! »
- **Offre de mobilité mis en place :** lieu de covoiturage – bornes de recharge – autopartage – pôle vélo en gare.
- **Améliorer le confort en gare :** volonté de créer « Un coin comme à la maison » en gare.



*Atelier de concertation sur le projet « tous en gare » à Luzy*

# Cas d'étude – Projet Tous en gare – Cercy-la-Tour/Luzy

## Projet :

- **Réhabilitation de l'Hôtel de la gare en maison de la jeunesse et de la mobilité à Luzy.**
- **Transformation de la gare : Une gare "pas comme les autres" qui vaut le détour et qui contribue à l'attractivité du territoire à Cercy-La-Tour**  
"Art en gare" et espace de coworking à Cercy-la-Tour.
- Jalonnement qualitatif intégrant les temps de déplacement estimés selon différents modes.
- Espace information voyageur retravailler et enrichie avec les offres touristiques à proximité.
- Un service d'autoréparation vélo dans les commerces locaux à proximité.



*Jalonnement qualitatif à Luzy*

# Cas d'étude – Hambourg – Projet MOVE21

- MOVE21 : **Projet d'innovation de hubs multimodaux et interconnectés** financé par la commission européenne (mai 2021- avril 2025)
- **Objectif :**
  - Promotion de la mobilité active
  - Renforcement du réseau de transport durable
  - Résilience des systèmes de transport
  - Amélioration de la logistique du dernier kilomètre
  - **Renforcement de la cohésion sociale et de la qualité de vie**
- Un projet d'innovation centré sur des « living labs », des laboratoires d'expérimentations à ciel ouvert



*Hub de quartier à Hambourg, Hamburg Bezirksamt Altona*

# Cas d'étude – Hambourg – Projet MOVE21

- Dans le cadre du Projet MOVE21 les pôles de quartier sont considérés comme des pôles multifonctionnels et intégrés localement regroupement logistique, mobilité et **services sociaux**
- Le Hub ouvert sur la place Kaltenkircher intègre : **un espace de micro-dépôt** utilisé par 3 entreprises ainsi qu'une **station innovante de collecte et de recyclage des déchets**, appelée EcoHHub
- Projet créer pour servir de **point de rencontre pour des initiative sociale et culturelles** : pour ce faire le hub de mobilité a été aménager sur des anciennes places de stationnement puis végétalisé. Le projet a également compris l'**installation de toilette publique, de distributeur d'eau potable, de jeux pour enfants, d'espaces de repos et de détente et d'espaces ombragés**



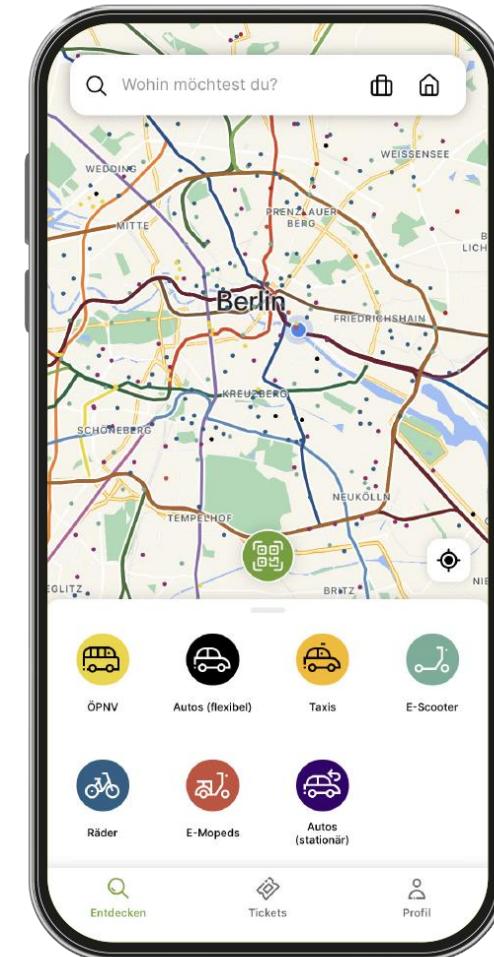
*Hub de quartier de la Place Kaltenkircher (Hambourg)*

# La place du numérique dans les hubs



# L'essor du numérique pour faciliter les déplacements

- Une demande de plus en plus forte des usagers pour obtenir des informations qualitatives sur leurs itinéraires .
- Déploiement de plus en plus de BIV (Borne Information Voyageur) : permet d'indiquer le temps d'attente à la minute près du prochain bus, et les possibles perturbations du réseau/ du trafic
- Les bornes peuvent également permettre de « scénariser les espaces et les parcours intermodaux avec des signalétiques spécifiques (mat, totem, marquage)
- Multiplication des applications de mobilité intégrée comme l'application Jelbi (Berlin)



# Le MaaS ?

- Le MaaS (« Mobility as a Service » ou mobilité intégrée) est un concept visant à intégrer différents modes de transport dans une seule plateforme pour planifier, réserver et payer ses trajets.
- Le concept à été popularisé en Finlande par une thèse de Sonja Heikkila paru en 2014
- La première application de MaaS a été lancée en 2015 à Helsinki
- L'objectif est de simplifier la mobilité urbaine, réduire l'usage de la voiture individuelle et encourager la **multimodalité**
- Aujourd'hui de nombreux territoires déploient des plateformes MaaS comme Nouvelle Aquitaine Mobilité et sa plateforme MaaS Modalis



# Le MaaS et les hubs de mobilité

« *Le **hub** est un point de connexion multimodal qui est le **pendant «physique» du MAAS numérique.** » NAM (Nouvelle Aquitaine Mobilité)*

## Optimisation des flux et des services

- Grâce aux données récoltées via le MaaS (trafic, fréquentation, préférences), les hubs peuvent être mieux dimensionnés et adaptés

## Visibilité et accessibilité accrue des services disponibles dans les hubs

- Le MaaS peut afficher en temps réel les services présents dans un hub : disponibilité de vélos, horaires de bus, places de parking, présence de food trucks, horaires d'ouverture d'un espace de coworking...

## Encouragement à l'intermodalité

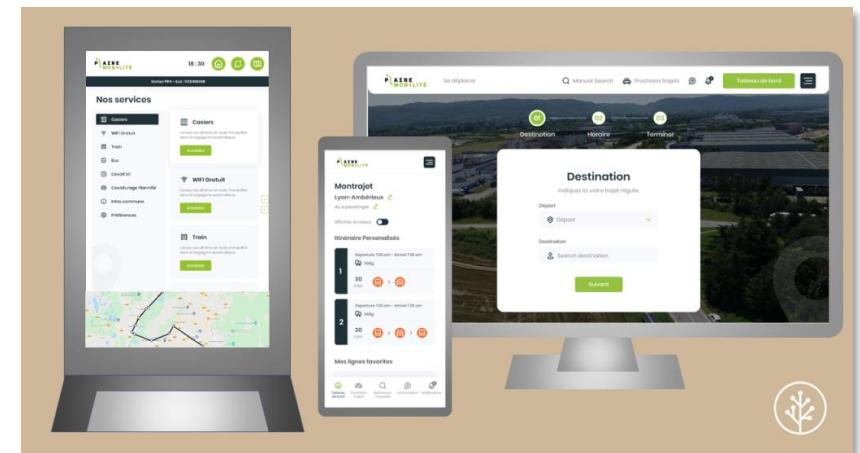
- Un hub de mobilité combiné à une plateforme MaaS incite l'utilisateur à enchaîner les modes sans contrainte. Cela rend l'intermodalité concrète, fluide et attractive,

## Une plateforme MaaS peut servir à réserver les services annexes du hub

- À terme, le MaaS pourrait permettre de réserver une place en coworking, ou un service de réparation vélo, intégrant ainsi toute la chaîne de services à la mobilité, au-delà du seul déplacement.

# L'intégration du numérique dans les hubs

- La communauté de commune de la Plaine de l'Ain a intégré physiquement le numérique à ses hubs de mobilité par le biais de borne tactile d'information multimodale.
- Ces hubs de mobilités peuvent également être dotés de recharge USB, de recharge pour VAE et d'une connexion wifi gratuite.
- Ces bornes numériques sont également complétées par des applications disponibles sur téléphones et sur ordinateurs
- Les fonctions sont diverses : cartographie, billettique, horaires, itinéraire, calculatrice carbone, calculatrice de dépense, aides et financement des déplacements, analyse statistique, remontée d'incidents/besoins...



# L'uniformisation des hubs de mobilité

- **Uniformisation des modules** : Pim Mobility déploie des stations de mobilité sous la forme de module uniforme dans l'objectif **de développer une « image (de marque) »** afin que les stations puissent être rapidement repéré par les voyageurs lors de leurs trajets et qu'ils puissent plus facilement les utiliser. L'uniformisation permet également une économie des coûts des modules et une mise en place rapide.
- **De nombreux modules sont déjà déployés** sur le territoire national.

## Tarifs des modules

- **Investissement initial** : environ 60 000 €
- **Coûts de fonctionnement annuels** : environ 10 000 €
- **Coûts d'exploitation annuels** : environ 35 000 €
- **Options supplémentaires** : ex : achat d'une station de 6 vélos électriques en libre-service : 30 000 €.



Pole Crédit Agricole Centre-Est



Ambérieu (01) gare



Ambérieu (01) - Parc Industriel Plaine de l'Ain



Meximieux (01) Gare

# L'insertion urbaine, un défi à relever



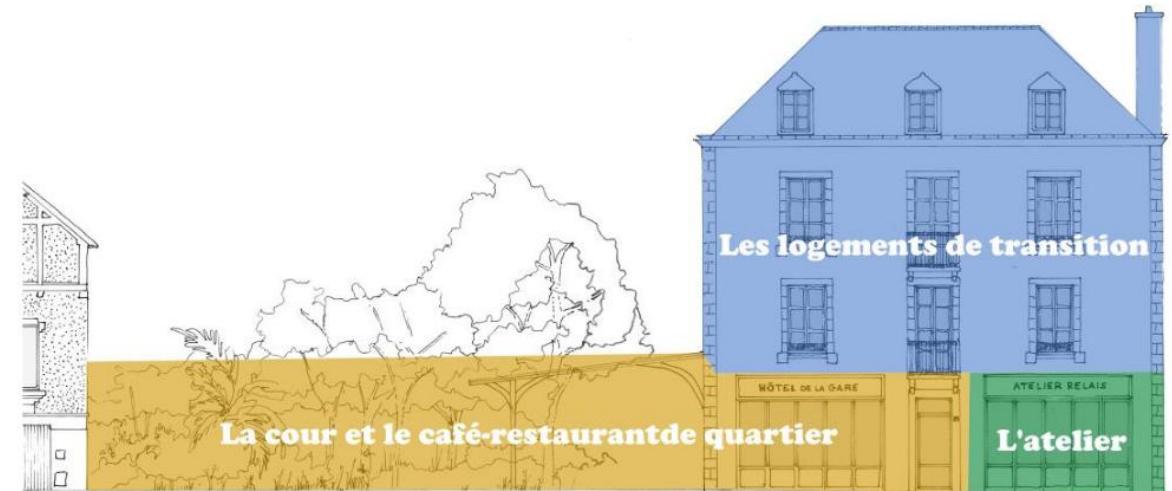
*Gare de Grenoble*

# Redonner sens à la gare : Tavarn Ty Gar, un nouveau cœur pour le quartier et ses mobilités

Financement



- **Un projet de revitalisation** : Tavarn Ty Gar est un tiers-lieu citoyen installé dans l'ancien hôtel de la gare de Hennebont, visant à redynamiser le quartier et réanimer un bâtiment inoccupé depuis 2014.
- **Une initiative locale** : Le projet a mobilisé des habitants et évolué d'une association à une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) en 2023.
- **Une transformation réussie** : L'ancien hôtel de la gare a été entièrement réhabilité, accueillant désormais un café de quartier, un restaurant participatif, 9 logements temporaires, et des animations régulières.
- **Une gare réinvestie** : Grâce à un partenariat avec SNCF Gares & Connexions, la coopérative gère l'accueil des voyageurs, la billetterie et propose de l'information culturelle et des services comme la location de vélos, dans la gare rénovée.



*Aménagement de l'hôtel de Gare*

# Redonner sens à la gare : Tavarn Ty Gar, un nouveau cœur pour le quartier et ses mobilités

Financement



- **Une gare réinvestie** : Grâce à un partenariat avec SNCF Gares & Connexions, la coopérative gère l'accueil des voyageurs, la billetterie et propose de l'information culturelle et des services comme la location de vélos, dans la gare rénovée.
- **Des espaces partagés** : L'étage de la gare, autrefois logement du chef de gare, abrite désormais des bureaux partagés et des salles de réunion, favorisant l'activité locale et le télétravail.
- **Une offre culturelle et sociale** : Le lieu propose des ateliers (tricot, théâtre, mobilité douce...), des événements culturels et des rendez-vous citoyens, contribuant à la vie du quartier.
- **Des financements structurants** : Le développement a été rendu possible grâce à 150 000 € de l'État via « Fabrique des territoires », 77 000 € pour les mobilités, un emprunt de 330 000 €, et des travaux pris en charge par la SNCF.



*Aménagement de la Gare de Hennebont*

# La mise en réseau des hubs de mobilité

- On ne peut pas se limiter à un seul hub, il faut construire un réseau réalisé de façon logique et cohérente en fonction du territoire, de ses dynamiques et ses polarités afin qu'il puisse couvrir une large partie du territoire et répondre à l'ensemble des exigences
- Pour construire un réseau fonctionnel et dont les usagers peuvent facilement utiliser il peut être nécessaire de développer d'une identité visuelle homogène
- La construction de ce réseau implique une collaboration étroite entre l'ensemble des territoires (communes, EPCI, départements...)
- Une enquête menée à **Brême sur des pôles de mobilité a révélé que l'un des principaux facteurs de satisfaction des utilisateurs était la faible distance entre les stations.**



*Identité visuelle des hubs (Hoppinpunten) Belges ...*

# L'enjeu du 1<sup>er</sup> et dernier kilomètre

- La performance d'un hub dépend autant de sa **connexion aux grands réseaux** que de son **accessibilité fine** pour les usagers au quotidien. Le premier et le dernier kilomètre sont souvent le maillon faible de la chaîne de mobilité : s'ils sont complexes, mal desservis ou peu confortables, l'usage du hub s'effondre.



Un hub bien connecté au réseau mais **mal inséré localement devient peu attractif**

- Pour bien appréhender cet enjeu il convient de :
  - Comprendre les pratiques locales et les besoins réelles de mobilité
  - Adapter les aménagements et limiter les discontinuités des cheminements doux, réduire les temps de parcours, créer des accès intuitifs
  - Permettre un transfert entre les modes fluides et confortables (stationnement vélo, transport collectif, offre TAD...)



Gare de Saujon (17)

# Une inclusion des zones rurales complexe

Des hubs de mobilité difficilement transférable aux territoires ruraux :

- En marge des grands réseaux de transport, faible desserte de transport en commun
- Une forte dépendance à la voiture et une faible culture de l'intermodalité
- Des itinéraires cyclables non sécurisés ou discontinus
- Un nombre d'utilisateur potentiel faible n'assurant pas la viabilité économique
- Une fracture numérique limitant l'usage de certains services



*Hub de mobilité réalisé par Pim Mobility pour le réseau  
Plaine de l'Ain*

# Un exemple de hub de maillage en espace rural

**Les stations de mobilités de la Communauté de commune Pays de Lumbres (62)** : Territoire de 35 communes pour 36 000 habitants

- Service d'autopartage, de vélopartage électrique, de transport solidaire et lieux de covoiturage.
- 7 stations déployées sur le territoire
- Outil numérique permettant la réservation et l'évaluation du fonctionnement par les opérateurs.
- Budget global : 420 000 €HT
- Après 1 ans : très bon retour d'expérience et poursuite de la démarche



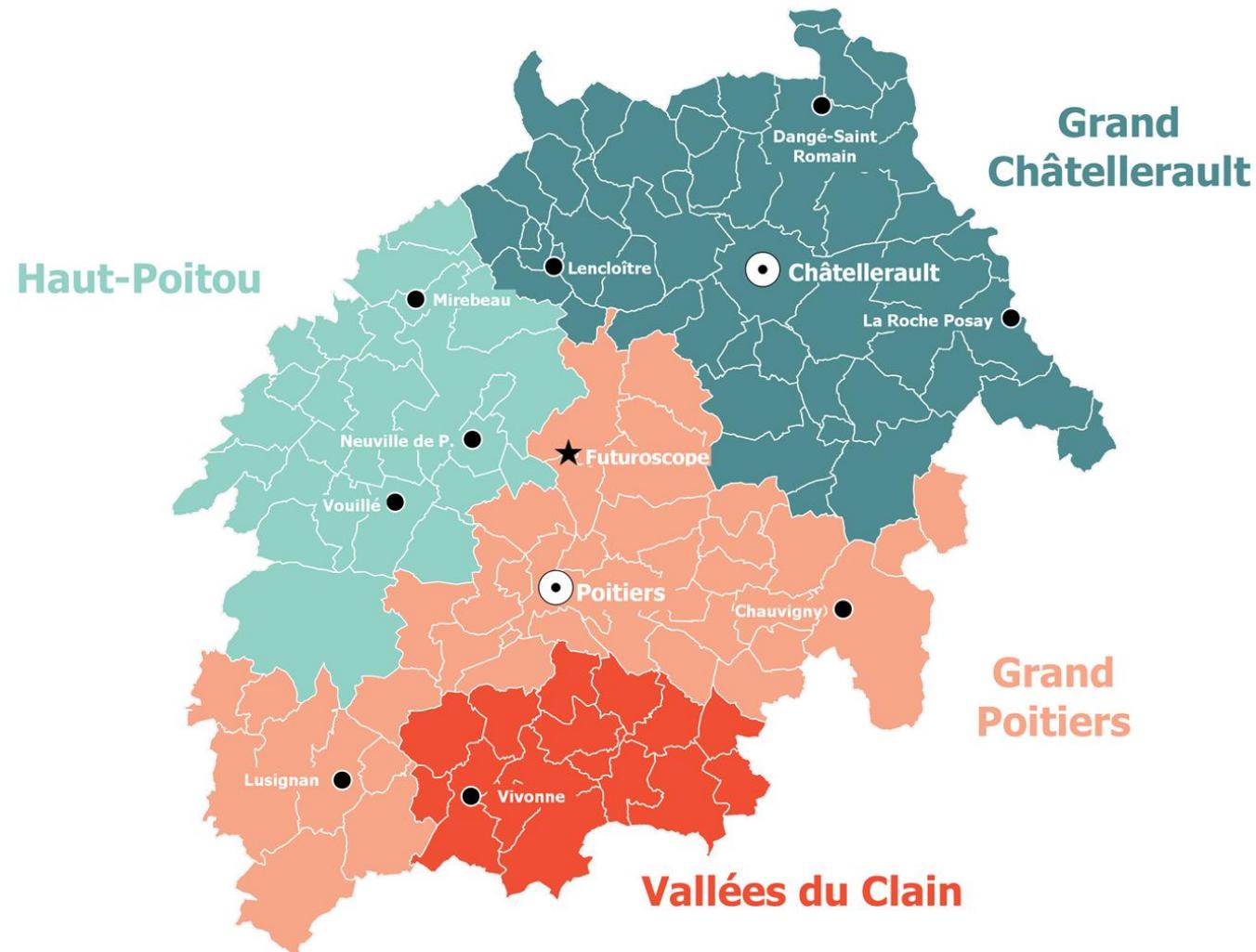
*Stations de mobilités de la Communauté de commune  
Pays de Lumbres (62)*

A decorative graphic consisting of a light blue rounded square on the left and an orange rounded square on the right, connected by a vertical orange line. A white dot is positioned on the vertical orange line between the two squares.

2.

Retour d'expérience

# Le Scot du Seuil du Poitou un acteur de la mobilité



> Le Scot du Seuil du Poitou coordonne les 4 AOM du territoire

> Actions 2020-2026

- Coordination des échanges avec la Région sur le renfort de l'offre en cars régionaux
- Etude sur les liaisons cyclables inter-EPCI
- Recensement et qualification des aires de covoiturage
- **Etude sur le maillage du Scot par les pôles d'échanges**

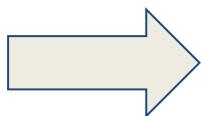
# Origines des réflexions sur les Pem

> Schéma de mobilité réalisé en 2014, avec pour objectif d'identifier les types de développement urbain envisageables et les modèles de mobilité à associer

> Définition des pôles d'échanges issue du schéma de mobilité

> Le scénario retenu dans ce schéma s'appuie sur 4 niveaux d'interfaces :

	Territoire urbain	Territoire périurbain	Territoire rural
Interface de niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grand pôle urbain (Poitiers et Châtelleraut)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôle supérieur (Technopole du Futuroscope)</li> </ul>	∅
Interface de niveau 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôle intermédiaire (Buxerolles et Saint-Benoît)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôle de bassin de vie</li> <li>Pôle intermédiaire (Migné-Auxances)</li> </ul>	∅
Interface de niveau 3	∅	<ul style="list-style-type: none"> <li>Commune-gare en dehors d'un pôle de bassin de vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôle de bassin de vie</li> </ul>
Interface de niveau 4	∅	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aire de covoiturage couplée à un arrêt de ligne régulière actuelle ou future</li> </ul>	



**Objectifs 29 du Scot** : Développer l'intermodalité par l'adaptation de l'offre de stationnement et les pôles d'échanges

# Maillage du Scot par les pôles d'échanges

## OBJECTIF ET METHODE DE L'ETUDE

> **Identifier, décrire et formuler des préconisations** pour l'aménagement d'interfaces de mobilité (**PEM, aires de mobilité**) afin de mailler le territoire.

> **Articuler le travail mené au niveau du Scot avec les Plans de Mobilité** dans les EPCI.

> **Livraison de monographies clé en main** pour permettre aux EPCI d'enclencher une phase pré-opérationnelle associant les différents acteurs pôle à pôle, en fonction de priorités à définir.

> **Une étude menée en 2 temps :**

- Temps 1 : Etude des pôles d'échanges structurants (juin 2022- décembre 2024)
- Temps 2 : Etude des pôles d'échanges complémentaires (Juin 2024-Décembre 2025)

Etude	Nombre	Niveau d'interface (Scot)	Identification	Description	Validation technique	Validation politique Inter-AOM	Présentation acteurs	Livraison
<b>Pôles structurants</b>	<b>18</b>	<b>2 ou 3</b>						
<b>Pôles complémentaires</b>	<b>23 (?)</b>	<b>3 ou 4</b>						

# Temps 1 : Pôles d'échanges structurant

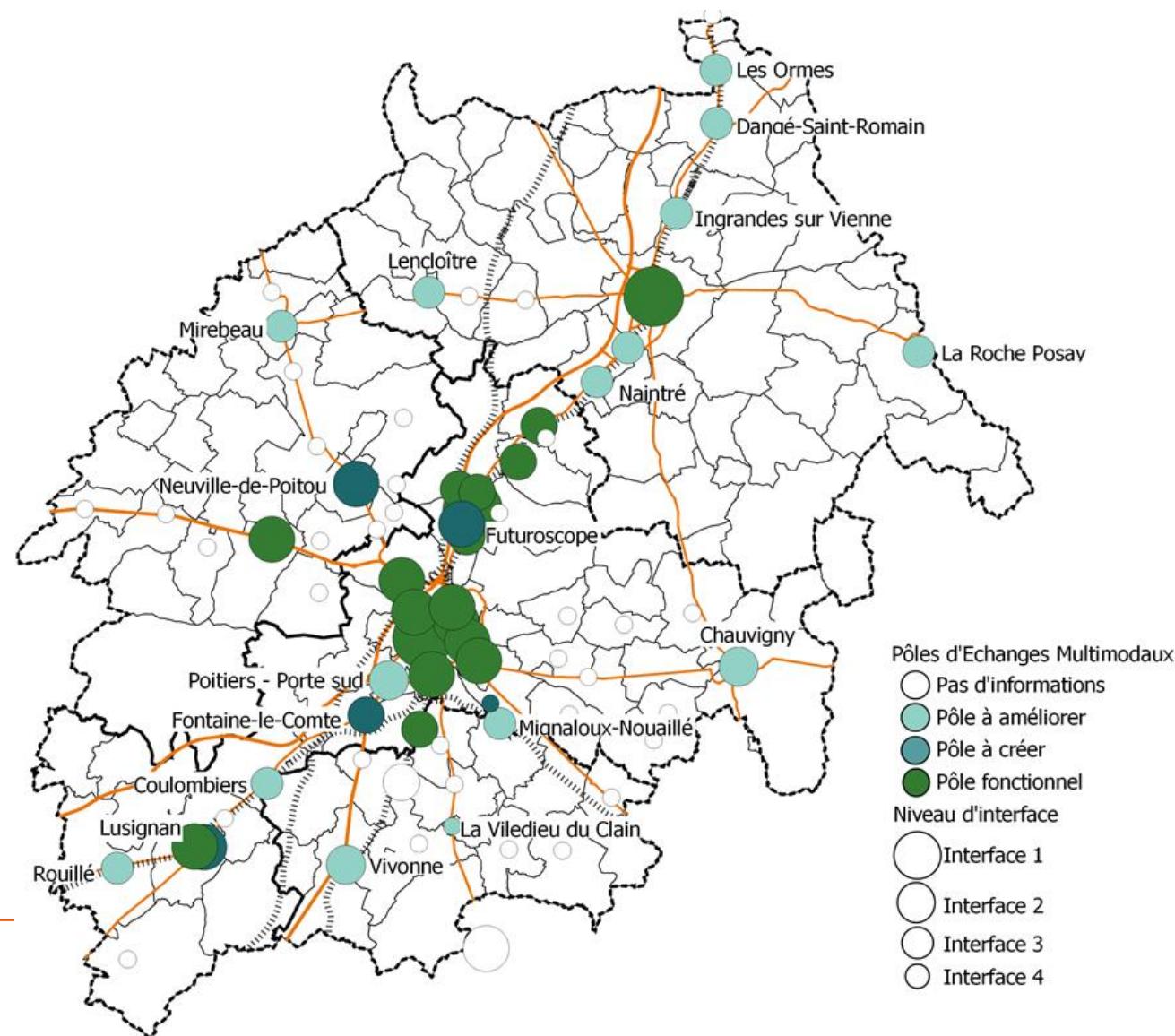
## Maillage du Scot par les pôles d'échanges

> 18 localisations étudiées (interfaces 1 ou 2)

> Correspondent à des pôles d'échanges à créer ou à améliorer

> Typologie variée de communes concernées

- Pôle de bassins de vie ruraux
- communes périurbaines
- communes situées sur des axes structurants



# Des préconisations d'aménagement adaptées à la typologie du Pem

Aménagement d'un Pem identifié et attractif :

- Requalification de l'espace public
- Végétalisation
- Installation d'une ombrière photovoltaïque
- Signalétique dédiée

> installations d'équipements :

- Borne de recharge
- Voiture en autopartage
- Vélo en libre service
- Stationnement vélo sécurisé

...

> Accès au Pem

- Aménagement cyclable
- cheminements piétons sécurisés
- Localisation stratégique de l'arrêt de bus

Pôle d'échange multimodal de Vouillé



# Temps 2 : Pôles d'échanges complémentaires

- > Identification d'aires de mobilité sur les interfaces 3 et 4, basée sur :
  - Le potentiel des arrêts de bus existants
  - une vision prospective anticipant de futures lignes de transport
  
- > Ces aires de mobilités concernent des communes rurales ou périurbaines.
  
- > Objectif : mettre en place une offre de mobilité adaptée en lien avec une ligne de bus desservant les principaux pôles.

## Identification des Pem complémentaires

### Légende

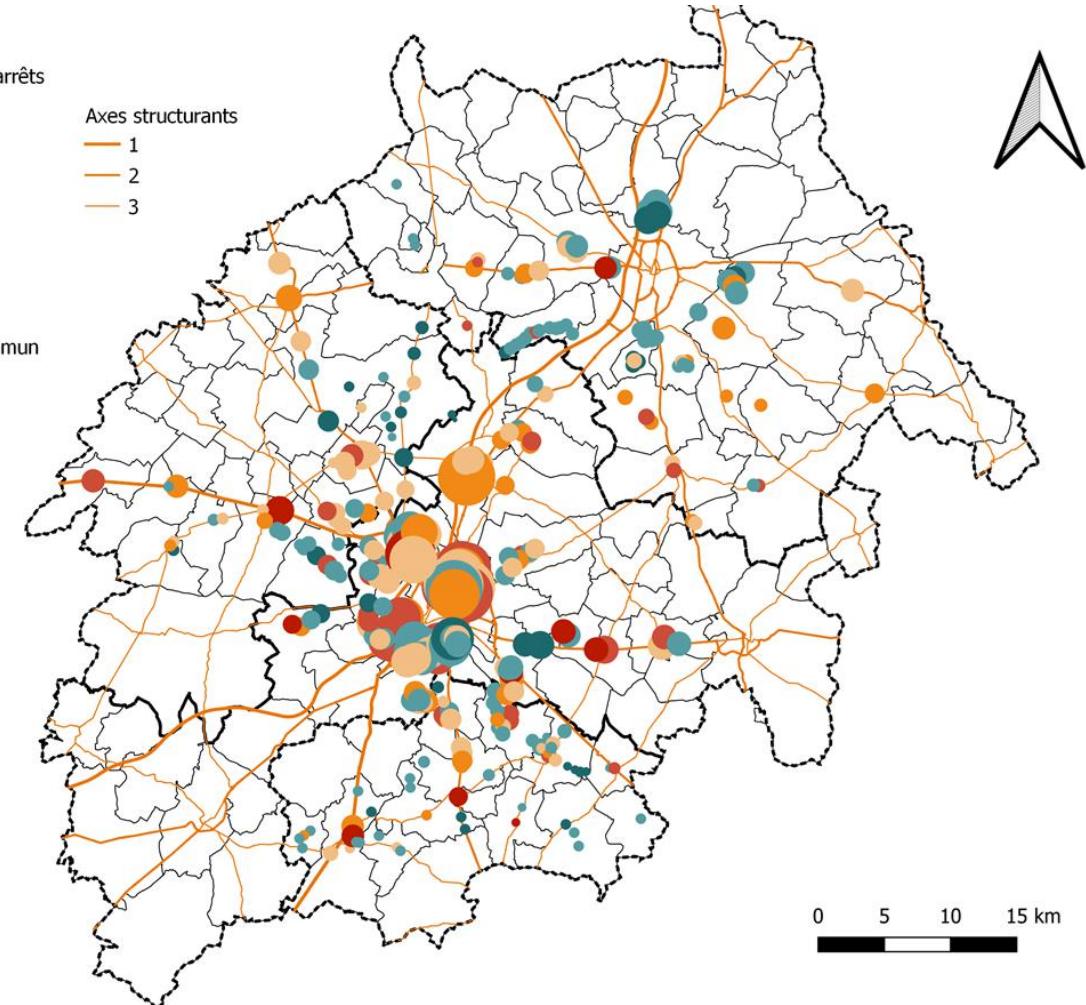
Niveau de potentialités des arrêts de transport en commun



Niveau de desserte des arrêts de transports en commun



Axes structurants



Quel pourrait être les hubs de mobilité de demain ?



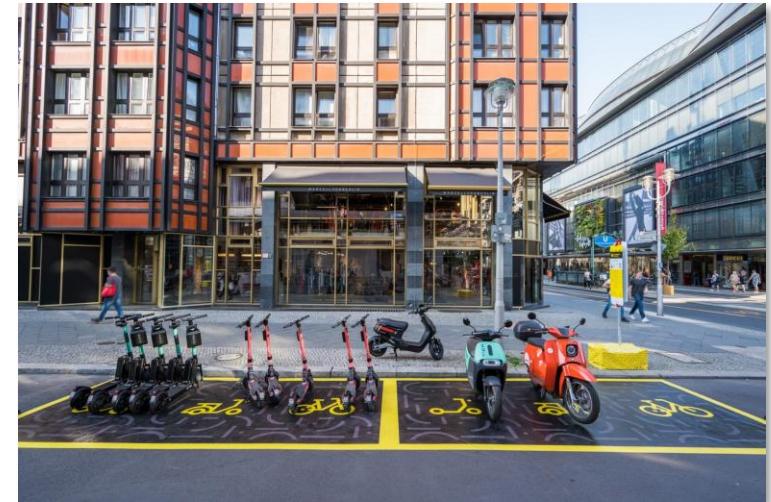
# Les Hubs de demain, une mobilité facilitée

- **Développement fort des hubs de micromobilité** dans les espaces urbains.
- **Densification du réseau de hub** dans les espaces urbains et ruraux.
- **Intégration toujours plus forte du numérique** dans les hubs et l'intégration physique du MaaS par des bornes tactiles.



**Attention : En France, près de 15 % de la population est en situation d'illectronisme, il est nécessaire d'envisager des alternatives afin de limiter la fracture numérique**

- Intégration de véhicule de transport public autonome ?



# Les Hubs de demain, réels espaces de rencontre

- Développement des **hubs de village avec ancrage local et aspect communautaire fort** (espace de coworking, marché de producteur, jardins partagés...)
- Les différents territoires/régions pourraient avoir chacun leur module avec une **identité propre** permettant de les reconnaître et de les identifier rapidement.
- **Amélioration de l'accessibilité et de l'inclusivité** : des hubs pensés pour tous les publics (personnes âgées, en situation de handicap, familles avec enfants...).



*Illustration d'un hub de mobilité en ville moyenne, CoMoUK*

3

# Échanges



# Replay et supports





# Vous réalisez des études ou des missions de conseil sur les thématiques suivantes ?

- Comptabilité carbone
- Stratégie carbone
- Sobriété carbone
- Atténuation
- Contribution à la neutralité carbone
- Séquestration carbone
- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)
- Planification énergétique des territoires
- Evaluation Environnementale Stratégique

- Démobilité
- Plan de mobilité (PDM)
- Forfait Mobilité Durable (FMD)
- Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)
- Mobilité partagée, active
- Déplacements
- Transports collectifs et de marchandises
- Mobilité urbaine, péri-urbaine et rurale

# Vous souhaitez mieux connaître l'APCC ?

Parcourez le rapport d'activité de l'association !

<https://ra.apc-climat.fr/>

# Rapport d'activité APCC 2023

Qui sont les membres de l'APCC ?

PARTIE SUIVANTE →



Philippe Lauret  
Président de l'APCC

2023 a été **l'année la plus chaude** jamais enregistrée avec une moyenne des températures planétaires supérieure de 1,45°C par rapport à la période préindustrielle. Nous sommes aujourd'hui les **témoins d'un accroissement des phénomènes** de canicules marines, d'une accélération de la fonte des glaciers, d'une multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes, d'un bouleversement des écosystèmes, d'une atteinte globale au monde du vivant.

Devant l'urgence de cette situation, **l'action de tous en faveur d'une réduction rapide des émissions de gaz à effet de serre est une nécessité.** Citoyens, entreprises, acteurs publics doivent agir à leur niveau et de concert pour **insuffler une transformation profonde de nos modes de vie, de nos habitudes de consommation, de nos sociétés.**

Dans ce contexte, l'APCC est plus que jamais **mobilisée pour sensibiliser aux enjeux climatiques, diffuser des connaissances, accompagner les actions avec exigence et en lien avec les acteurs, institutions, associations, projets actuellement développés.**

## Les missions de l'APCC

## L'APCC pour ses membres

A ce jour (31/12/2023), 645 personnes physiques issues de 170 personnes morales (membres APCC + équipe permanente ABC + équipe permanente APCC), ont publié du contenu sur Slack.

Cet outil vient compléter les outils numériques de partage d'information et de collaboration présents à l'APCC (Mailing, Newsletter, Documents partagés, ...)

Utilisé depuis 2020, il est devenu le lieu de discussion et de partage d'information principal ainsi que l'outil d'animation et de travail central pour l'APCC et ses membres.

L'Association des Professionnels en Conseil Climat, Energie et Environnement a pour objectif final de **contribuer à la transition vers une économie à faible impact sur le climat**, plus sobre dans sa consommation d'énergie et plus respectueuse de l'environnement. Elle se concentre sur le rôle des organisations (entreprises, collectivités, établissements publics) dans cette transition. En effet, les organisations ont un rôle majeur à jouer face aux enjeux climatiques, énergétiques et environnementaux.

Au quotidien, notre objectif est porté par 3 missions principales, qui guident toutes les actions que nous réalisons :

01

Représenter les entreprises qui accompagnent et conseillent au quotidien les entreprises, collectivités et établissements publics sur les sujets liés au changement climatique

02

Inscrire nos membres dans une démarche d'échange et d'amélioration continue

03

Informer, expliquer, donner des clés et diffuser les bonnes pratiques aux organisations sur thématiques liées au changement climatique et à la mobilité durable

# Adhérez !

## Être représenté.e

Vous participez à la reconnaissance de la profession auprès des pouvoirs publics et des parties prenantes



## Être en réseau

Vous vous inscrivez dans une démarche d'échange et d'amélioration continue



## Être informé.e

Vous bénéficiez du partage d'informations métiers de manière concise, pertinente et régulière



## Être visible

Vous êtes identifié.e et reconnu.e comme expert.e par vos prospect.e.s et client.e.s



## Être bénéficiaire

Vous bénéficiez de tarifs préférentiels auprès de nos partenaires



# Là pour vous !

Envie de visibilité sur nos événements, ou d'un partenariat ?

**TRAVAILLONS ENSEMBLE !**



Vous êtes en recherche d'un.e prestataire ou d'un.e expert.e ?

**CONTACTEZ-NOUS !**

**ANNUAIRE APCC** Partenaire de l'annuaire APCC

**PROUDURABLE** PROFESSEURS • RECHERCHEURS • PRATIQUES

APCC Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement

Rechercher

Rechercher

Compétences climat

Compétences mobilité durable

Compétences complémentaires

Spécialités sectorielles

Labellisations / Certifications interne

Accréditations

Zones d'intervention en France

Zones d'intervention à l'international

120 membres

<https://annuaire.apc-climat.fr/>



Association des  
Professionnels en  
Conseil Climat Energie  
et Environnement



**The Good**  
LE MARQUEUR DE LA GOOD ECONOMY

# MERCI !

**Restons en contact :**

[contact@apc-climat.fr](mailto:contact@apc-climat.fr)  
[www.apc-climat.fr](http://www.apc-climat.fr)

@APCClimat



**Votre avis est important pour nous !**

Merci de répondre au **sondage**  
en fin de session

