

**ALM - Agence Locale de Mobilité / Plateforme de mobilité / Pôle de service mobilité**

Une Agence Locale de mobilité (ALM) a pour vocation de faciliter l'accès à la mobilité durable et développer l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture solo. Par son action sur les changements de pratiques de mobilité, elle contribue aux politiques territoriales de développement durable.

Sur le territoire où elle intervient, elle peut, concrètement, contribuer à optimiser l'usage des moyens de déplacements alternatifs existants (information, sensibilisation, conseil en mobilité aux particuliers, aux employeurs, aux communes) et apporter de nouveaux services complémentaires (covoiturage, autopartage, location de vélos ...) et des services facilitant l'accès et l'usage de modes alternatifs (vente de titres TC, gardiennage et entretien de vélos...).

Auto partage

L'auto-partage désigne l'utilisation concertée d'un véhicule en temps partagé entre plusieurs personnes. Ce mode de transport offre une alternative à l'acquisition et à l'utilisation strictement privative d'un véhicule qui contribue à un usage rationnel de la voiture et facilite le développement de pratiques multimodales.

Deux formes principales d'auto-partage existent :

- acquisition et utilisation en commun par des particuliers (propriétaires en indivision),
- mise à disposition d'utilisateurs abonnés (non propriétaires) par une association ou une société d'une flotte de véhicules en libre-service (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) accessibles depuis des stations.

Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur pour le trajet de son choix et pour une courte durée.

Autosolisme

Ce terme désigne le fait d'utiliser sa voiture seul pour un déplacement défini.

AOT – Autorité Organisatrice des Transports

c'est la personne publique qui est responsable de l'organisation des transports publics de voyageurs. En Ile-de- France, c'est le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) qui remplit cette fonction. Toutefois, le STIF peut déléguer cette compétence (à l'exception de la tarification) à une autorité de proximité (commune ou groupe de communes par exemple).

BSR – Brevet de Sécurité Routière

Le brevet de sécurité routière est obligatoire pour conduire, en l'absence de permis de conduire, un cyclomoteur dès l'âge de 14 ans ou pour conduire un quadricycle léger (mini-voitures classées "voiturettes" ou petits quads) dès l'âge de 16 ans.

Cette obligation s'applique uniquement aux personnes nées à compter du 1er janvier 1988.

Cette formation comprend une partie théorique, sanctionnée par l'obtention de l'attestation de sécurité routière (ASR) et une formation pratique, assurée par les auto-écoles, comprenant 5 heures de conduite sur les voies ouvertes à la circulation publique, sous le contrôle d'un accompagnateur qualifié. Deux options sont distinguées : option cyclomoteur et option quadricycle léger à moteur.

Si à l'occasion d'un contrôle routier, le conducteur d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle ne présente pas son brevet de sécurité routière (BSR), il encourt une amende de 35 € .

Conseil en mobilité

Le conseil en mobilité a pour but d'accompagner les acteurs d'un territoire, que ce soient des individus (y compris des personnes en recherche d'emploi ou en insertion), des entreprises ou des institutions, vers des pratiques et des choix responsables en matière de



déplacements au regard de critères socio-économiques (santé, budget...) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espaces...).

Covoiturage

Le covoiturage est défini comme l'utilisation concertée par plusieurs personnes d'un véhicule personnel, conduit par un seul et même conducteur (non professionnel). Le conducteur partage son véhicule pour tout ou partie de son trajet (domicile-travail, domicile-étude, longue distance, loisirs, etc).

Le covoiturage permet de diminuer le nombre de voitures en circulation en augmentant le taux d'occupation des voitures (le plus souvent la voiture ne transportant que son conducteur).

CUCS – Contrat Urbain de Cohésion Sociale

DIRECCTE– Directions Régionales des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail, de l'Emploi

Déplacement

Le déplacement se caractérise par une origine et une destination, un motif et un mode de transport. Il sert d'unité de mesure de la mobilité quotidienne.

FARE – Fédération des Associations de la Route pour l'Education

Fonctions des SIAE (définition)

1. **Fonction accompagnement** : élaboration de diagnostics individuels, co-construction du parcours personnel et professionnel, coordination avec les divers intervenants sur le parcours d'insertion, accompagnement aux changements.
2. **Fonction formation** : information sur les conditions des contrats de travail et les règles de vie collective, formation aux outils de production, formation individualisée et formation à la sécurité.
3. **Fonction production** : organisation des activités de production des salariés en insertion, approvisionnement du chantier, commercialisation et négociation avec le bailleur d'ouvrage, tutorat technique.
4. **Fonction employeur** : gestion spécifique des salariés en insertion ou encadrement de stagiaires (recrutement, contractualisation, gestion des salaires, gestion des formations) et gestion de projet associatif (gestion comptable et financière, évaluation de projet, veille et prospective).

Indicateur

Un indicateur est une information observable et mesurable qui permet de quantifier et/ou de qualifier l'évolution, l'efficacité et la performance d'une action de manière objective.

Information multimodale

Il s'agit de donner aux voyageurs la vision la plus complète possible de l'offre de mobilité à leur disposition, afin qu'ils aient tous les éléments pour choisir rationnellement leurs modes de transport, itinéraires et horaires.

L'objectif final est d'optimiser l'usage des infrastructures de transport existantes en particulier en incitant les usagers au report modal vers les transports collectifs.

Interopérabilité

En matière de transport, ce terme désigne la possibilité de voyager sur plusieurs réseaux en utilisant un seul et même titre de transport (ou abonnement), quel que soit l'opérateur du



service. Par exemple, en Ile de France, le ticketT ou le Pass Navigo, permettent d'utiliser indifféremment sur le territoire francilien le métro parisien ou une ligne de bus de Melun. L'interopérabilité est aussi valable entre opérateurs d'autopartage par exemple.

Intermodalité

Elle désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ; elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus, vélos, autopartage + métro, etc.

LAURE - Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE - loi n° 96 – 1236 du 30 décembre 1996)

L'objectif de la LAURE " est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie" (article 1).

LOTI – Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (loi n°82-1153 du 30 décembre 1982)

La LOTI est la loi fondamentale qui définit l'organisation des services de transport public *en France ainsi que les modalités de passation des contrats entre la collectivité et son opérateur de transport.

Management de la mobilité

Le management de la mobilité consiste en mesures ou services agissant sur la demande de mobilité, soit par l'accompagnement au changement d'usages et de comportements (conseils, communication-marketing, formation-pédagogie, sensibilisation), soit par l'apport d'une offre alternative à la voiture (location de vélos, covoiturage, etc.).

Mobilité

Au sens strict, la mobilité se définit par la capacité des personnes à se déplacer -et des biens à être transportés- d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne (de plus de sept ans).

Mobilité durable

La mobilité durable désigne l'ensemble des choix et des pratiques mises en œuvre par tous les acteurs de la mobilité, de l'utilisateur au décideur public, en accord avec les enjeux et principes du développement durable.

La mobilité durable vise à concilier les enjeux de progrès social (accès à la mobilité pour tous et épanouissement des individus), de développement économique (attractivité des territoires, productivité) et de protection de l'environnement (choix des modes de transport, véhicules moins polluants, éco-conduite, etc.)

Elle peut se traduire par exemple par la mise en place de services de mobilité innovants (covoiturage, autopartage, plateforme de mobilité, etc.) ou à une responsabilisation des individus amenant à des changements de comportement (plan de mobilité par exemple).

Depuis plusieurs années, les politiques de mobilité durable sont encouragées et soutenues par l'évolution du contexte réglementaire : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU), Plan Climat Énergie Territorial, Grenelle de l'Environnement, Plan National Santé-Environnement (PNSE 2), Plans de Déplacements des Entreprises, etc.

**Modes doux ou actifs**

Les modes doux, ou actifs, désignent des modes de transport non motorisés nécessitant le recours à la force musculaire comme la marche, mais pouvant être mécanisés comme le vélo, les rollers, la planche à roulettes, les poussettes, etc. Outre leurs bénéfices pour notre santé, ces modes dépourvus de motorisation ne consomment aucune énergie fossile et ne dégagent aucun polluant atmosphérique et aucun gaz à effet de serre.

Mobilité alternative / Modes alternatifs

Les modes alternatifs sont des modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de mode de transport motorisé individuel (auto en solo et deux roues motorisés). Quelques exemples de modes alternatifs :

- les modes doux individuels : marche, roller, vélo, trottinette, etc.
- les transports collectifs (train, bus, car, tramway, métro, etc.)
- les taxis
- le covoiturage
- la voiture partagée ou auto-partage
- les vélos en libre-service
- les bus pédestres ou cyclistes
- etc.

Multimodalité

La multimodalité désigne une offre de transport sur un territoire ou sur un site ou le choix et le fait (pour un individu) d'avoir recours à plusieurs modes de transport plutôt qu'à un mode unique (monomodalité). Ce terme ne doit pas être confondu avec l'intermodalité* où l'usage de plusieurs modes intervient au cours d'un même trajet. Ainsi, on parle de : - pôle multimodal : espace, généralement une gare, rassemblant plusieurs moyens de transport (trains, cars, bus, transport à la demande, taxis, locations de vélos) et l'information sur ces modes ; - pratiques multimodales : choix et comportements de citoyens orientés vers l'utilisation de plusieurs modes de transport dans ses habitudes de déplacements.

PDE – Plan de Déplacements d'Entreprises

Le Plan de Déplacements d'Entreprise est un plan d'actions visant une optimisation des déplacements générés par une activité, qu'elle soit économique (entreprise ou parc d'activités), administrative ou associative. Basée sur une meilleure compréhension de la situation actuelle, le PDE cherche à atteindre un mieux social, économique et environnemental, profitable à l'employeur comme aux employés.

Il peut avoir en effet plusieurs cibles : les salariés mais également les clients et les fournisseurs.

Du point de vue chronologique, le PDE se déroule donc en 5 étapes :

1. La réalisation d'un diagnostic complet.

- Il porte sur la mobilité des publics et les conditions d'accès à la SIAE / aux sites d'emplois / de formation, les moyens déjà mis en place par la SIAE ... selon les cas.
- Comment se déplacent le personnel et les publics visés ? quels sont les moyens à leur disposition ? Quels sont les problèmes/manques/points faibles et marges de progrès possibles ?

2. La formulation d'objectifs.

- Ils permettent de délimiter le champ d'action du PDE et facilitent la définition d'indicateurs.
- Que cherche-t-on à atteindre ? Quels sont les bénéfices attendus ?

**3. La proposition de mesures.**

- Il s'agit de faire émerger avec le personnel des idées de mesures pouvant améliorer la situation actuelle.
- Quelles sont les mesures possibles ? Sont-elles faciles à mettre en œuvre ?

4. La définition d'un plan d'actions.

- Le plan d'actions doit être précis et définir les modalités de mise en œuvre et de suivi de toutes les mesures.
- Comment atteindre les objectifs ? quelles sont les actions retenues et comment les mettre en place et les suivre ? Quelles sont les priorités ? quel est l'échéancier ?

5. La mise en œuvre des actions et le suivi du plan.

- C'est le passage de la réflexion à l'action ! Le plan est mis en place, suivi et corrigé si nécessaire.
- Le calendrier est-il respecté ? Quels sont les bénéfices des mesures mises en place ? ...

PDU – Plan de Déplacements Urbains

Le PDU a été rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la LAURE du 30 décembre 1996 (cf. Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) qui préconise en outre six grandes orientations: diminuer le trafic automobile ; développer les transports collectifs, la marche à pied et le vélo ; exploiter au mieux le réseau routier existant ; organiser le stationnement ; réduire les nuisances du transport des marchandises en ville ; inciter les employeurs à faciliter l'usage, pour leur personnel, des transports en commun et du covoiturage.

En Ile-de-France, le PDU a été élaboré à l'échelle de la région. Le PDUIF (Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France 15/12/2000) est un document de planification qui définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement à l'échelle régionale

PLIE – Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi**PPRR – Plan de Prévention des Risques Routiers**

Le risque routier concerne le risque trajet, pour les déplacements entre le lieu de résidence et le lieux de travail et le risque mission, pour les déplacements effectués dans le cadre professionnel. Les risques routiers sont considérés comme accident du travail.

La mise en place d'un plan de prévention du risque trajet n'est pas une obligation légale mais résulte de la volonté d'agir ensemble des employeurs et de leur personnel. Des synergies sont possibles à travers l'élaboration d'un code de bonnes pratiques avec les avec les partenaires sociaux ou à travers les démarches PDE* (Plans de Déplacement d'Entreprise) encouragées par la loi.

La prévention du risque mission s'inscrit dans le cadre réglementaire de l'évaluation des risques professionnels (loi n°91 - 1414 du 31 décembre 1991) et s'intègre au document unique que doit établir tout employeur ou chef d'établissement employant un ou plusieurs salariés. Il s'agit de sensibiliser l'ensemble du personnel au respect des règles (en matière d'alcool au volant, de limitations de vitesse, de port de la ceinture, d'utilisation du téléphone...) mais constitue aussi un acte de management.

PMR – Personnes à Mobilité Réduite

Conformément aux dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et aux textes pris pour son application, l'ensemble de la chaîne des déplacements devra être



accessible à l'ensemble des personnes handicapées au 01 janvier 2015. Cela entend que la voirie, les transports, les logements et les établissements recevant du public sont concernés. La loi élargi la notion du handicap à l'ensemble des personnes à mobilité réduite concernées par :

- une limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne,
- en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive,
- d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant.

Répartition modale et parts modales

Ce terme désigne la répartition d'un volume de déplacements entre différents modes de transport. On parle de part modale pour désigner la portion représentée par un mode sur la totalité des déplacements (part modale de la marche, du vélo ...).

Report ou transfert modal

Le report ou transfert modal désigne le fait, pour un individu ou un groupe d'individus, de changer son mode de déplacement habituel pour un autre mode sur un trajet donné. En général, on parle du report modal de la voiture vers des modes alternatifs*.

RESE – Réseau Economie Sociale et Environnement

Réseau d'échanges autour des questions liées à l'économie sociale, l'environnement et l'emploi. Il est animé par L'ARENE Île-de-France et travaille à l'identification et à la transmission des pratiques de développement durable. <http://rese.areneidf.org/>

Service de mobilité

Au sens strict, il s'agit de la mise à disposition par un acteur public ou privé d'un mode de transport alternatif à la voiture en auto-solo tel que le vélo, le covoiturage, l'autopartage, une navette, etc.

Au sens large, il s'agit de proposer des services qui contribuent au changement de comportement et facilitent l'usage des modes alternatifs. Ces services permettent en outre de conforter les choix éco-responsables qui entraînent une mobilité plus durable.

Ces services peuvent intervenir à l'appui d'une offre de transports existante ou apporter une nouvelle offre de transports alternatifs tels que ceux mentionnés ci-dessus.

SIAE - STRUCTURES D'INSERTION PAR L'ACTIVITE ECONOMIQUE

L'ensemble de ces structures est tourné vers l'insertion des publics éloignés de l'emploi (jeunes sans qualification, demandeurs d'emploi de longue durée, bénéficiaires du RSA...) :

- Les **Groupements d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification (GEIQ)** embauchent les personnes en insertion et les mettent à disposition des entreprises adhérentes en organisant une alternance entre apprentissages théoriques et situations de travail concrètes.
[Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification \(CNCE GEIQ\) – Tél. : 01 46 07 33 33– \[www.geiq.net\]\(http://www.geiq.net\)](#)
- Les **Entreprises d'Insertion (EI)** se situent dans le secteur concurrentiel marchand. Elles produisent des biens ou des services, mais leur finalité est avant tout sociale : l'accompagnement dans un parcours d'insertion socioprofessionnel durable. Elles doivent être agréées et conventionnées, et perçoivent une aide de l'Etat pour chaque salarié en insertion.



[Union régionale des entreprises d'insertion d'Île-de-France \(UREI-IdF\) –](#)
Tél. : 01 42 36 02 35 – www.urei-idf.org

- Les **Entreprises de Travail Temporaire d'Insertion (ETTI)** ont pour activité exclusive l'insertion professionnelle des personnes en difficulté auxquelles elles proposent des missions auprès d'entreprises utilisatrices. Elles sont conventionnées et bénéficient d'une aide pour les postes d'encadrement.
- Les **Associations Intermédiaires (AI)** embauchent des personnes en difficulté et les mettent à disposition, à titre onéreux mais non lucratif, des entreprises, des particuliers ou des collectivités territoriales. Elles sont conventionnées et peuvent bénéficier d'un certain nombre de subventions.

[Association régionale pour le développement de l'insertion par l'économique \(Ardie\) –](#)
Tél. : 01 48 24 00 98 – www.ardie-idf.org

[Fédération Coorace – \[www.coorace.org\]\(http://www.coorace.org\) – Tél. : 01 49 23 70 50](#)

- Les **Ateliers et Chantiers d'Insertion (ACI)** sont des structures conventionnées qui embauchent des personnes en insertion. Elles sont portées par des collectivités territoriales, des établissements d'enseignement professionnel ou des associations et perçoivent une aide à l'accompagnement.

[Chantier-école Île-de-France – Tél. : 01 49 29 02 61 – \[www.chantierecole.org\]\(http://www.chantierecole.org\)](#)

[Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale \(Fnars\) –](#)

Tél. : 01 48 01 82 00 – www.fnars.org <<http://www.fnars.org>> -

<http://www.fnarsidf.asso.fr>"

Taux de motorisation

Nombre ménage possédant un ou plusieurs véhicules.

TAD – Transport à la Demande

Le transport à la demande permet de répondre à des demandes auxquelles les services de transport public réguliers répondent mal, en particulier les zones peu denses, les dessertes en heures creuses, les demandes diffuses... Plusieurs organisations peuvent être mise en place pour répondre à ces besoins de déplacement diffus : les itinéraires, jours de fonctionnement et horaires peuvent être prédéfinis ou libres en fonction du nombre de personnes à prendre en charge. Le plus souvent, le service est déclenché sur demande via une réservation téléphonique.

TC – Transports Collectifs ou Transports en Commun

Le transport collectif (ou transport en commun) désigne un mode permettant de transporter plusieurs personnes (3 passagers minimum) à l'aide d'un véhicule conduit par un chauffeur professionnel. L'accès au service est en général soumis à l'achat d'un titre de transport ou d'un abonnement. L'expression est généralement utilisée pour désigner des modes de transport par voie de terre (bus, tramways et trains, navettes communales...) mais elle peut aussi être employée pour des transports par voie d'eau (navette fluviale) ; elle est rarement utilisée pour le transport aérien.

Transport public

Le transport public recouvre tous les transports de personnes ou de marchandises à l'exception de ceux organisés par des personnes publiques ou privées pour leur propre compte (article 5 alinéa 5 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 dite LOTI).

En Ile-de-France, le transport public de voyageurs relève de la compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Les services de transport public peuvent être des lignes régulières (*les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés*



et publiés à l'avance) mais aussi des transports à la demande (itinéraire déterminé en partie en fonction de la demande des usagers).

VAE – Vélo à Assistance Electrique

Il s'agit d'un vélo doté d'une assistance électrique au pédalage, dans la limite de 25km/h pour être considéré comme un vélo. Au-delà, le véhicule est considéré comme un deux-roues motorisé.

Van-pooling

Le van-pooling consiste à covoiturer avec un véhicule mis à disposition par une entreprise pour ses salariés, une société de leasing ou de location, pour leurs trajets domicile-travail ou leurs déplacements professionnels et dont l'un ou plusieurs utilisateurs est (sont) conducteur(s).

ZUS – Zone Urbaine Sensible