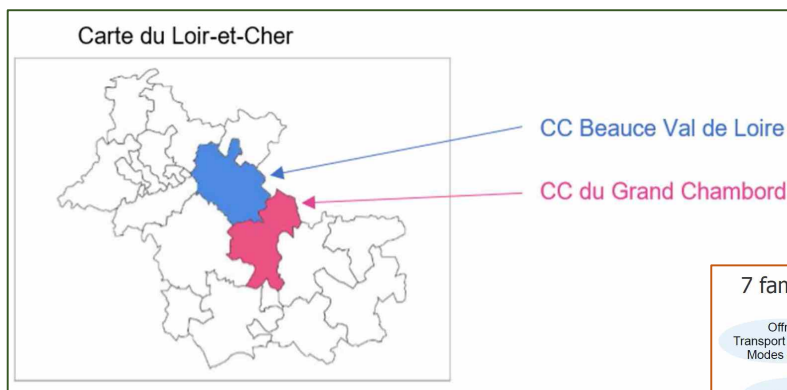


PLAN DE MOBILITE

Retour d'expérience sur l'élaboration d'un plan de mobilité représentant un axe stratégique du PCAET commun sur les territoires des communautés de communes Beauce Val de Loire et Grand Chambord

Janvier 2020



PLAN DE MOBILITÉ

Retour d'expérience sur l'élaboration d'un plan de mobilité représentant un axe stratégique du PCAET commun sur les territoires de la communauté de communes Beauce Val de Loire et de la communauté de communes du Grand Chambord

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	Février 2020	

Affaire suivie par

Clothilde DELFOUR - DADT - GTC
<i>Tél. : 02 54 55 49 89</i>
<i>Courriel : clothilde.delfour@cerema.fr</i>
Site de Blois : Cerema NC – 11 rue Laplace CS 32912 - 41029 Blois cedex

Références

N° d'affaire : C19RA0049

Maître d'ouvrage : DDT 41 (Mme Ramus de Coste)

Rapport	Nom	Date	Visa
Établi par	Clothilde DELFOUR	2019-2020	
Avec la participation de	Véronique SAMUEL	2020	
Contrôlé par	Florence NAIZOT	19-02-2020	
Validé par	Pierre BERNAT-Y-VICENS	03-2020	

Résumé de l'étude :

La présente étude vise à faire connaître au lecteur le cheminement de deux collectivités du Loir-et-Cher (41) dans l'élaboration de leur plan de mobilité commun afin d'éclairer les futurs candidats à cette démarche. Leur procédure ayant abouti au moment de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités en décembre 2019, le présent document fera également le point sur les évolutions induites par la loi.

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	5
2. CONTEXTES	6
2.1 LE CONTEXTE NATIONAL : QUELS OUTILS POUR LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET AGIR SUR LA MOBILITE ?	6
2.1.1 <i>Les engagements de la France</i>	6
2.1.2 <i>A l'échelle régionale</i>	7
2.1.3 <i>A l'échelle des collectivités</i>	7
2.1.4 <i>L'articulation des principaux documents de planification</i>	10
2.2 CONTEXTE LOCAL : UNE ENTENTE TERRITORIALE POUR MIEUX REpondre A DES ENJEUX COMMUNS	12
2.2.1 <i>Des problématiques et des enjeux communs</i>	13
2.2.2 <i>Trois démarches menées en étroite synergie</i>	13
2.2.3 <i>Le cahier des charges : un facteur clé de succès d'un PM</i>	15
2.2.4 <i>Le coût et le financement de l'élaboration du plan de mobilité rurale des CCGC et CCBVL</i>	16
3. LES ACTEURS DU TERRITOIRE CONCERNES PAR LA DEMARCHE	17
3.1 QUI ASSOCIER DANS L'ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE RURALE ?	17
3.1.1 <i>Que dit le code des transports à cet instant ?</i>	17
3.1.2 <i>Les acteurs du territoire en zones peu denses</i>	18
3.1.3 <i>Sur le territoire de l'Entente : Trois missions et une gouvernance commune</i>	18
3.2 LA COMMUNICATION	20
3.2.1 <i>Pour fédérer et mobiliser les acteurs</i>	20
3.2.2 <i>La mobilisation des acteurs du territoire de l'Entente</i>	22
3.2.3 <i>Retour sur le niveau d'implication des acteurs du territoire de l'Entente</i>	23
4. LE DIAGNOSTIC DES MOBILITES	24
4.1 FINALITE D'UN DIAGNOSTIC	24
4.1.1 <i>L'analyse des besoins de mobilité des habitants</i>	24
4.1.2 <i>Les données mobilisables</i>	25
4.1.3 <i>Le diagnostic est aussi un document de communication</i>	25
4.2 LE DIAGNOSTIC SUR LE TERRITOIRE DE L'ENTENTE	26
4.2.1 <i>L'analyse des besoins de mobilité des habitants de l'Entente</i>	27
4.2.2 <i>Les données mobilisées</i>	27
4.2.3 <i>La communication du diagnostic de l'Entente</i>	28
5. ÉLABORER UNE STRATEGIE ET DEFINIR DES OBJECTIFS	29
5.1 TRAVAIL PREALABLE	29
5.1.1 <i>Des enjeux à la définition des orientations</i>	29
5.1.2 <i>Sur le territoire de l'Entente</i>	30
5.2 DE LA STRATEGIE AUX OBJECTIFS	31
5.2.1 <i>La stratégie du territoire de l'Entente : « facteur 4 territorial »</i>	32
5.2.2 <i>Les objectifs pour la mobilité sur le territoire de l'Entente</i>	32

6. DES OBJECTIFS AUX ACTIONS	34
6.1 ÉLABORER UN PLAN D' ACTIONS	34
6.1.1 <i>Les principes des actions à mettre en œuvre</i>	34
6.1.2 <i>Exemple d'actions</i>	35
6.2 L'ÉLABORATION DES PLANS D' ACTIONS DU PCAET ET DU PM DE L' ENTENTE.....	35
6.2.1 <i>Proposition du plan d'actions</i>	36
6.2.2 <i>Validation du plan d'actions et priorisation des actions</i>	37
7. PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS.....	41
7.1 SUIVRE ET EVALUER REGULIEREMENT	41
7.1.1 <i>La notion d'indicateur</i>	41
7.1.2 <i>Définir les modalités de suivi et d'évaluation</i>	42
7.2 LE SUIVI DES ACTIONS DU PM DE L' ENTENTE.....	42
7.2.1 <i>Choix des indicateurs de suivi</i>	42
7.2.2 <i>Pilotage, financement et suivi des actions</i>	43
8. CONCLUSION.....	45
9. ANNEXES.....	46
ANNEXE 1 : LES GRANDES ETAPES D' UN PLAN DE MOBILITE RURALE ...	47
ANNEXE 2 : ACTEURS DE LA MOBILITE EN ZONE PEU DENSE.....	49
<i>Annexe 2.1 Acteurs nationaux</i>	49
<i>Annexe 2.2 Les acteurs régionaux et locaux de la mobilité en Région Centre-Val de Loire</i>	50
<i>Annexe 2.3 Les acteurs du PCAET et du Plan de mobilité des CCGC et CCBVL</i>	50
ANNEXE 3 - COMITE DE PILOTAGE DU PCAET ET DU PLAN DE MOBILITE.....	52
ANNEXE 4 : COMITE TECHNIQUE DU PCAET ET DU PLAN DE MOBILITE	53
ANNEXE 5 : PROPOSITIONS ISSUES DU FORUM ET DE LA PREMIERE SERIE D' ATELIERS SUR LES MOBILITES.....	54
ANNEXE 6 : EBAUCHE DES FICHES ACTIONS RELATIVES A LA MOBILITE	62
ANNEXE 7 : DONNEES MOBILISABLES ET MOBILISEES	71
ANNEXE 8 : EXEMPLES DE QUESTIONNEMENTS POUR UN DIAGNOSTIC COMPLET SUR LA MOBILITE	77
ANNEXE 9 : FICHES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE DES CCGC ET CCBVL	79
ANNEXE 10 : EVOLUTION DES PLANS DE MOBILITE RURALE	87
ANNEXE 11 : GLOSSAIRE.....	88
ANNEXE 12 : BIBLIOGRAPHIE ET SITOTHEQUE	89

1. INTRODUCTION

Les choix d'aménagement des dernières décennies, très consommateurs d'espaces agricoles et naturels, ont augmenté les distances du lieu de résidence au lieu de travail, aux services ainsi qu'aux commerces¹. Les territoires situés en zones peu denses sont particulièrement touchés par l'éloignement progressif des services et par la nécessité d'utiliser la voiture individuelle pour se déplacer par manque d'alternative de transport.

La voiture individuelle et plus généralement les transports routiers sont encore dépendants des énergies fossiles émettrices et de gaz à effet de serre (représentant environ 30 % des émissions globales) en dépit de l'émergence de nouveaux types de mobilité. Les transports prennent leur part de responsabilité dans le changement climatique. Ils sont aussi pointés du doigt principalement pour le bruit et la pollution de l'air, entraînant de plus en plus de conséquences néfastes sur la santé.

Ainsi, la mobilité subie et/ou l'absence contrainte de mobilité accroît le sentiment d'exclusion d'une partie de la population, notamment les personnes âgées et/ou à mobilité réduite, dont l'accès aux soins n'est pas garanti par manque de moyens de transport, renforce la vulnérabilité énergétique des ménages les plus fragiles et contribue à augmenter les pollutions et les nuisances.

Les territoires à faible densité démographique sont donc confrontés à des enjeux sociaux, économiques et environnementaux auxquels les politiques publiques en matière de transition énergétique doivent répondre en favorisant une mobilité durable et inclusive, notamment au travers de la planification sectorielle et des plans de mobilité en particulier.

La présente étude vise à faire connaître au lecteur le cheminement de deux collectivités du Loir-et-Cher dans l'élaboration de leur plan de mobilité rurale commun afin d'éclairer les futurs candidats à cette démarche. Leur procédure ayant abouti au moment de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) en décembre 2019, le présent document fera également le point, pour information, sur les évolutions induites par la loi. Toutefois la procédure entamée par les deux collectivités s'est basée sur la législation applicable avant la loi LOM.

Organisé en sept parties, disposant chacune d'éléments de cadrage, et d'une explication pas à pas de la démarche de la collectivité, ce document comporte des encarts émaillant le texte :

- Points de vigilance : issus de retours d'expériences ;
- Texte sur fond bleu : extraits d'ordre législatif ;
- Texte sur fond orange : extraits d'ouvrages du Cerema ;
- Texte sur fond vert : extraits de la démarche des CCBVL et CCGC.

¹ Tous motifs confondus, les personnes parcouraient en moyenne chaque jour de semaine 17,4 km en 1982 ; elles en parcourent 25,2 km en 2008. La hausse était particulièrement forte entre 1982 et 1994 (+ 2,3 % par an), elle n'est pas négligeable sur les années récentes (+ 0,7 % par an entre 1994 et 2008) et s'observe essentiellement dans les zones les moins denses. [...]. Les déplacements contraints domicile-travail et domicile-étude continuent de s'allonger de façon conséquente sur tout le territoire. Ils contribuent substantiellement, par l'intermédiaire de la population scolaire ou active, à l'augmentation des distances parcourues quotidiennement en zone peu dense.

Sources : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-22056-enquete-2008.pdf> (page 10)

https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/sites/default/files/documents/IID_Rapport_Obs2011_Mobilites.pdf (page 5).

2. CONTEXTES

2.1 Le contexte national : quels outils pour lutter contre le changement climatique et agir sur la mobilité ?

2.1.1 Les engagements de la France

L'accord conclu en octobre 2014 au sein de la Communauté Européenne, dit « Paquet Energie Climat 2010 » prévoit :

- au moins 40% de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 par rapport à l'année 1990 ;
- un objectif indicatif d'économie d'énergie de 27 % en 2030 (par rapport à 1990) et un réexamen prévu d'ici 2020 afin de porter cet objectif à 30 % ;
- un objectif de 27 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie en 2030.

En France, afin de décliner ces engagements, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée au journal officiel le 17 août 2015 donne un cadre à l'action conjointe des citoyens, des entreprises, des territoires et de l'État et fixe des objectifs à atteindre dont notamment :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (facteur 4). La trajectoire est précisée dans les budgets « carbone », qui sont des plafonds d'émissions à ne pas dépasser, exprimés en moyenne annuelle par période de 5 ans en millions de tonnes d'équivalent CO₂.
- Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012 en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 ;
- Réduire la consommation énergétique primaire d'énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à la référence 2012 ;
- Porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de la consommation finale brute d'énergie en 2030 ;
- Porter la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025 .

La LTECV introduit également la stratégie nationale bas carbone (SNBC) représentant la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Adoptée pour la première fois en 2015, la SNBC est en cours de révision en vue d'une adoption début 2020. Cette nouvelle feuille de route vise :

- la neutralité carbone en 2050 (ambition rehaussée par rapport à la première SNBC qui visait le facteur 4) représentant une division par 6 des émissions GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990 (facteur 6) ;
- la décarbonation quasi-totale de la production d'énergie à l'horizon 2050 en se reposant uniquement sur des ressources de type biomasse, géothermie et électricité décarbonée ;

- l'augmentation des puits de carbone par les écosystèmes gérés par les humains (forêts, sols agricoles,...) et par les procédés industriels (capture/stockage ou réutilisation du carbone) ;
- Pour le secteur des transports, les objectifs de réduction des émissions de GES sont de 28 % en 2030 par rapport à 2015 et une décarbonation complète en 2050 (à l'exception du secteur aérien domestique) ;
- la réduction de notre empreinte carbone notamment en maîtrisant davantage le contenu carbone des produits importés.

La loi énergie et climat du 8 novembre 2019² :

Depuis la présente démarche, les ambitions nationales ont évolué et la loi énergie et climat vise à répondre à l'urgence écologique et climatique. Elle inscrit cette urgence dans le code de l'énergie. Elle fixe comme but

- *d'atteindre la neutralité carbone en 2050 ; concrètement : ne pas émettre plus de gaz à effet de serre que nous ne pouvons en absorber, notamment grâce à nos forêts ;*
- *de diminuer de 40 % la consommation d'énergie fossile (par rapport à 2012) d'ici 2030.*

2.1.2 A l'échelle régionale

La loi NOTRe du 7 août 2015 a créé le schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région, notamment en matière d'aménagement du territoire, d'intermodalité, d'infrastructures de transport, de climat, d'énergie, de protection de la biodiversité.

Concernant la thématique de la mobilité au sens large, le SRADDET propose plusieurs outils de diagnostic et d'actions en matière d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, d'intermodalité et de développement des transports. Pour cela, le SRADDET intègre plusieurs schémas sectoriels régionaux dont le schéma régional de l'intermodalité (SRI) et le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT).

En région Centre Val de Loire, le SRADDET a été adopté par le conseil régional en décembre 2019. Il attend d'être approuvé par le préfet de région.

2.1.3 A l'échelle des collectivités

Le plan climat air énergie territorial (PCAET) :

La LTECV introduit le PCAET pour mettre en œuvre le projet territorial de développement durable. A la fois stratégique et opérationnel, il prend en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- la réduction des émissions de GES ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la sobriété énergétique ;
- la qualité de l'air ;
- le développement des énergies renouvelables.

² <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039355955&categorieLien=id>

Sa particularité est sa généralisation obligatoire à l'ensemble des intercommunalités de plus de 50.000 habitants depuis 2017 et pour les intercommunalités de plus de 20.000 habitants à compter du 1^{er} janvier 2019.

Le PCAET doit également prendre en compte dans son élaboration le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) permettant ainsi d'intégrer les dispositions relatives à un urbanisme (mobilités, consommation d'espace, respect de l'armature urbaine, ...).

Le décret du 28 juin 2016³ relatif au PCAET⁴ stipule que celui-ci doit comprendre à minima un diagnostic, une stratégie, un programme d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation.

L'arrêté du 4 août 2016 relatif au PCAET précise pour la part diagnostic, les listes de polluants à prendre en compte, la déclinaison par secteur d'activité (résidentiel, tertiaire, transport routier, autres transports, agriculture, déchets, industrie hors branche énergie, branche énergie) qu'il convient de documenter.

La loi énergie et climat du 8 novembre 2019 (publiée le 21 novembre 2019)

La loi énergie et climat dans son article 28, modifie notamment l'article L229-25 du code de l'environnement relatif au bilan des émissions de gaz à effet de serre et PCAET et indique que ces mesures entreront en vigueur un an après la publication de la loi.

Les contrats de transition énergétique (CTE) :

Lancés par le Gouvernement en février 2018, les contrats de transition écologique (CTE) ont pour ambition d'accompagner les collectivités dans la transition écologique, et traduisent les engagements environnementaux pris par la France (cf 2.1.1) au niveau local.

Les CTE sont des contrats passés entre l'État et les collectivités locales pour accompagner et soutenir la transformation écologique des territoires. Ils illustrent la méthode souhaitée par le Gouvernement pour accompagner les collectivités locales : une co-construction avec les territoires d'une transition écologique génératrice d'activités économiques et d'opportunités sociales.

Les projets sont concrets, au service du quotidien des habitants et des salariés, en participant à l'évolution des collectivités locales, des associations et des entreprises, sur des thématiques telles que l'énergie, la mobilité, la biodiversité, le foncier, l'économie circulaire, etc.).

Le Plan de Mobilité Rurale :

Il existe plusieurs types d'outils pour planifier la mobilité : les plans de déplacements urbains, créés par la loi d'orientation des transports intérieurs en 1982 et qui vont devenir les plans de mobilité avec la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24/12/2019 ; les plans de mobilité entreprise ou inter-entreprises (PME ou PMiE) créés par la LTECV. Cependant, l'outil adapté aux territoires peu denses reste le plan de mobilité rurale (PMRu ou PMR).

Ce plan, créé par la LTECV, est destiné aux territoires ruraux. Il s'agit d'une **démarche volontaire portée par la structure en charge de l'élaboration du SCoT** pour contribuer à relever le défi du développement durable des territoires.

³ [Articles R229-51 à R229-56](#) du code de l'environnement.

⁴ Article L229-26 du code de l'environnement.

Le PMR a pour objectif la mise en œuvre du droit au transport dans les territoires à faible densité démographique. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue en prenant en compte les enjeux sociaux, économiques, et environnementaux de ces territoires.

Le PMR doit veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacement non motorisés et doit permettre la recherche de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Enfin, le PMR doit prendre en compte les autres plans de mobilité (entreprises, administrations et/ou établissements scolaires) sur le territoire qu'il couvre⁵.

Ce document doit permettre d'identifier les problématiques existantes sur le territoire, de définir un programme d'actions adaptées et d'en coordonner la mise en œuvre.

Le PMR prend en compte tous les modes de transport présents susceptibles d'être mis en place et indique les niveaux d'intervention suivant les actions retenues (territoire du SCoT, intercommunalités, communes).

Les actions retenues dans le cadre du plan de mobilité rurale peuvent être reprises sous forme de prescriptions ou de recommandations lors de l'élaboration du SCoT et être déclinées dans les PLU(I).

« Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux 1° et 3° de l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore.

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public est soumis pour avis au conseil régional, aux conseils départementaux et aux autorités organisatrices de la mobilité concernés.

« Les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande.

« Le projet de plan, assorti des avis recueillis, est mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de la consultation du public et des avis des personnes mentionnées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public. »

Source : article L. 1213-3-2 du code des transports modifié par la LOM (cf annexe 11)

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) a publié en juillet 2016 un [guide pour accompagner les acteurs locaux](#) dans la conception et l'élaboration du plan de mobilité rurale⁶ (cf [Annexe 12](#)).

Ce qui change avec la LOM (cf [Annexe 10](#)) : La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24/12/2019 prévoit l'évolution du plan de mobilité rurale en **plan de mobilité simplifié (PMS)**. Ce plan ne serait donc plus uniquement à destination des territoires ruraux, mais pourrait concerner tout type de territoire en dehors de ceux soumis à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (nouveau nom du plan de déplacements urbain à compter de janvier 2021). Son processus d'élaboration évoluerait également : il serait **porté par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** et le processus de participation citoyenne serait légèrement renforcé.

⁵ Article L1213-3-2 du code des transports

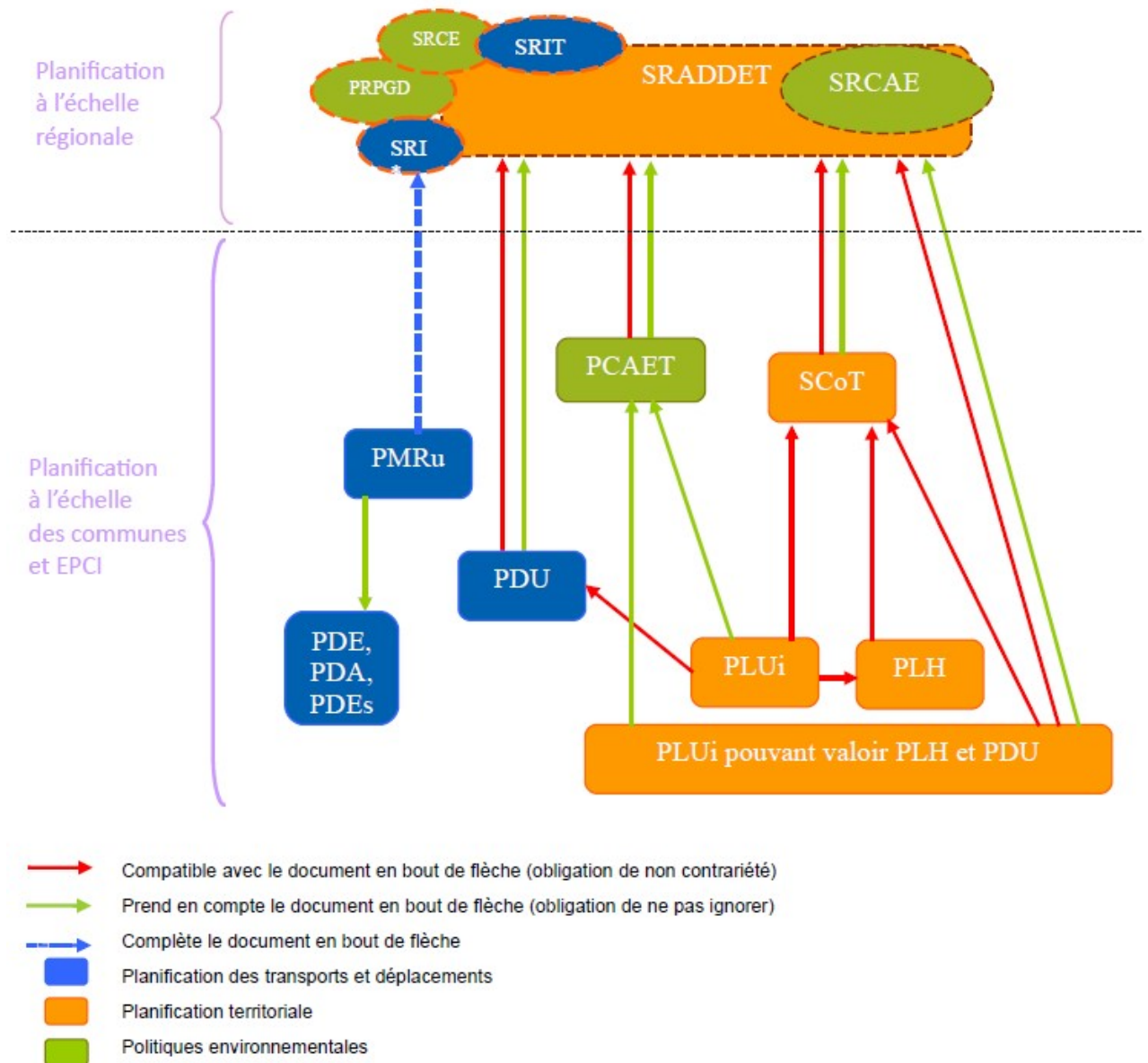
⁶ <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>

2.1.4 L'articulation des principaux documents de planification

Le code de l'urbanisme dans son article L101-2 engage les collectivités à prendre en compte les besoins en matière de mobilité et de diminuer « les obligations de déplacements motorisés et à développer les transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile », ainsi que lutter contre le changement climatique ;

Du SRADDET au PLU, en passant par les PCAET, différents documents de planification contribuent à donner un cadre pour les politiques de mobilité. Comment ces documents s'articulent-ils ? Comment abordent-ils la question des déplacements, de la mobilité ? Fournissent-ils des éléments susceptibles d'enrichir le diagnostic ? Quelles informations apportent-ils ?

Articulation des principaux documents de planification



Source : Cerema

<p>SRADDET : Schéma Régional de l'Aménagement, du Développement Durable et de l'Égalité des Territoires</p> <p>SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie</p> <p>SRCE : Schéma Régional de Cohérence</p> <p>SRIT : Schéma Régional des Infrastructures de Transports</p> <p>SRI : Schéma régional de l'Intermodalité⁷</p> <p>PRPGD : Plan Régional de Prévention et Gestion des Déchets</p> <p>PCAET : Plan Climat Air Énergie Territoriale</p>	<p>PMRu : Plan de Mobilité Rurale</p> <p>PDU : Plan de Déplacements Urbains</p> <p>PDE : Plan de déplacements Entreprises</p> <p>PDA : Plan de déplacements Administration</p> <p>PDEs : Plan de déplacements des Établissements scolaires</p> <p>SCoT : Schéma de Cohérence Territorial</p> <p>PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal</p> <p>PLH : Plan Local de l'Habitat</p>
---	--

⁷ « Art. L. 1213-3-2 du code des transports « Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport [...] notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés »

Si le SRADDET fixe les grandes orientations de l'aménagement durable à l'échelle du territoire régional, le PCAET est l'outil opérationnel et stratégique de coordination de la transition énergétique sur un territoire établi en cohérence avec le SCoT. Les liens juridiques du SRADDET avec les documents de planification sectorielle sont :

- la compatibilité des PCAET, des SCoT, et des PDU avec les règles générales du SRADDET ;
- la prise en compte des PDU, des PCAET, des SCoT ou, en l'absence de SCoT, des plans locaux d'urbanisme (PLU, PLUi), ou documents en tenant lieu et des cartes communales avec les objectifs du SRADDET.
- Par ailleurs, les PLU ou PLUi sont compatibles avec les SCoT, PDU et PLH.

Les démarches volontaires de développement durable telles que l'agenda 21 notamment, les plans de mobilité rurale peuvent être complémentaires avec celles des PCAET.

2.2 Contexte local : une Entente territoriale pour mieux répondre à des enjeux communs

En région Centre-Val de Loire, dans le département du Loir-et-Cher, la **Communauté de Communes du Grand Chambord (CCGC)** et la **Communauté de communes Beauce Val de Loire (CCBVL)**, ont décidé d'œuvrer ensemble pour s'engager dans la transition écologique.

Ainsi, la CCBVL et la CCGC ont créé une « Entente » intercommunautaire permettant aux deux structures de collaborer si besoin sur des compétences spécifiques. Il s'agit d'une structure souple permettant de s'interroger sur les périmètres d'intervention de chaque projet.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2018, la CCBVL a rejoint la CCGC et Agglopolys au sein du Syndicat intercommunal de l'agglomération blésoise (SIAB), établissement public porteur du SCoT du Blésois (cf arrêté préfectoral du 22 décembre 2017).

EPCI	Population 2016 ⁸	Superficie (ha)	Densité hab./km ²	Nombre de communes	Enjeux patrimoniaux	Documents approuvés	Documents en cours
CC Grand Chambord (CCGC)	20 629	43 338	47,6	17	3 sites Natura 2000	SCoT du Blésois approuvé en 2016 PLH approuvé en 2017	PLUi prescrit le 03/12/2015
CC Beauce Val de Loire (CCBVL)	19 940	51 524	38,7	30	7 communes classées dans le périmètre Val de Loire UNESCO 1 site Natura 2000		PLUi prescrit le 21/11/2019
Total	40 569	94 862	42,8	47			

⁸ Insee, RP2016 exploitation principale, géographie au 01/01/2019.

2.2.1 Des problématiques et des enjeux communs

La CCGC et la CCBVL sont composées de communes essentiellement rurales regroupant un habitat ancien important notamment en centre-bourg. Ces deux territoires ruraux ont **des problématiques communes**⁹ :

- des déplacements plus longs en distance, mais pas en temps et une part importante de déplacements courts ;
 - ✓ ex. déplacements domicile-travail : en moyenne 46 km A/R par jour en 2014.
- une part importante de l'usage de la voiture ;
 - ✓ ex. pour les résidents du territoire, en 2016 : 328 millions de km parcourus, 20,9 millions de litres de carburant ; 75550 tCO2e.
- une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées ;
- une offre de transport public faible ;
 - ✓ ex. 11,3% de la population jamais desservie par les transports collectifs ; 9,9 % de la population desservie en période scolaire uniquement ; 12,7 % de la population desservie au moins une fois par jour toute l'année
- un faible usage des transports collectifs, hors transports scolaires. L'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM anciennement AOT : Autorité Organisatrice des Transports) est la Région Centre-Val de Loire. Elle gère les transports scolaires, le transport à la demande et les lignes régulières.

« Dans les zones à faible densité, il apparaît de plus en plus essentiel de répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et d'améliorer leurs modes de déplacements dans des conditions durables pour tous »

Source : CC Beauce Val de Loire, Extrait du registre des délibérations, séance du 29 juin 2017

Les deux collectivités **partagent les enjeux de la mobilité** dans les territoires ruraux à savoir :

- les enjeux sociaux : maintien des liens sociaux, amélioration de l'accessibilité aux territoires et aux services (santé, enseignement...), lutte contre l'exclusion ; amélioration de la santé humaine en réduisant les polluants atmosphériques
- les enjeux économiques : développement de l'accessibilité à l'emploi ; lutte contre la vulnérabilité énergétique ;
- les enjeux environnementaux : diminution des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, mais aussi diminution des accidents et des nuisances.

2.2.2 Trois démarches menées en étroite synergie

L'objectif premier des CCBVL et CCGC ne visait pas à réaliser un plan de mobilité rurale mais de se lancer dans une démarche d'élaboration du PCAET accompagnée par le dispositif Cit'ergie, leur permettant de bénéficier d'un accompagnement financier et méthodologique de l'Ademe.

⁹ Source : Présentation PCAET - Plan de mobilité – atelier de mobilité – 11 avril 2018.

Toutefois, conscients que les déplacements tant quotidiens que touristiques participaient à l'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, les élus ont profité des démarches PCAET et Cit'ergie pour réfléchir aux problématiques liées à la mobilité sur leurs territoires.

Bien que ces deux structures n'aient pas la compétence SCoT nécessaire pour élaborer un plan de mobilité rurale tel que défini par les textes¹⁰ (c'est en effet le SIAB dont elles font partie qui la détient), elles ont décidé d'élaborer à la fois leur PCAET et un plan de mobilité communs aux deux CC (dans le cadre des conventions TEPCV de la CCBVL et de la CCGC).

La CCGC est par ailleurs engagée dans l'élaboration d'un PLUi¹¹, qui pourra également apporter des réponses en termes d'aménagement du territoire et de mobilité.

« Le dispositif Cit'ergie s'adresse aux collectivités qui souhaitent faire reconnaître la qualité de leur politique climat air énergie. Basé sur le principe d'une labellisation, il récompense pour 4 ans le processus de management de la qualité de la politique climat air énergie de la collectivité et ses actions en découlant. Il s'articule autour de trois niveaux de labellisation :

→ Cit'ergie GOLD (équivalent au label « eea Gold » européen) récompense les collectivités qui dépassent 75 % de réalisation des actions inscrites dans leur PCAET ;

→ Cit'ergie (équivalent au label « eea » européen) récompense les collectivités qui dépassent 50 % de réalisation ;

→ CAP Cit'ergie récompense les collectivités qui dépassent 35 % de réalisation.

Chacun de ses niveaux récompense donc les réalisations et engagements pris par la collectivité et l'encourage à progresser dans sa démarche. »

Source : <http://www.citergie.ademe.fr>

Le label Cit'ergie est assis sur 60 mesures réparties dans 6 domaines de compétences des collectivités. Le niveau d'ambition est comptabilisé sur un total potentiel de 500 points. Le calcul du pourcentage de réalisation tient compte des points attribués pour les actions réalisées rapportés au potentiel d'actions maximum de la collectivité.

Disposer d'un PCAET approuvé et d'un plan de mobilité contribue à l'obtention du label en impactant 4 mesures du volet planification de Cit'ergie, pour un maximum de 40 points.

La labellisation Cit'ergie se joue surtout sur le plan d'action effectivement mis en œuvre par la collectivité. C'est bien la capacité de la collectivité à s'organiser et à mettre en œuvre au travers de ses compétences, un programme d'actions ambitieux climat-air-énergie (idem pour la mobilité) qui permettra d'obtenir le label.

En résumé, les deux EPCI ont mené en étroite synergie :

- l'élaboration d'un PCAET commun aux deux communautés de communes¹² et de son évaluation environnementale ;
- la mise en œuvre d'une démarche Cit'ergie pour les services de la CCBVL et la ville de MER en vue d'une première labellisation (CAP Cit'ergie visée) ;
- la mise en œuvre d'une démarche Cit'ergie pour les services de la CCGC en vue d'une première labellisation (CAP Cit'ergie visée) ;

¹⁰ Art. 55 de la loi du 17 août 2015 relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » ; décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET.

¹¹ Par délibération en date du 21 nov. 2019 le Conseil communautaire de la CCBVL prescrira également l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

¹² Il a été « reproché » à l'Entente, la présentation d'un PCAET ne respectant pas les dispositions de l'article L229-26 du code de l'environnement. Ainsi chaque communauté de commune aurait dû présenter un PCAET qui lui est propre ou s'appuyer sur un PCAET couvrant l'ensemble du territoire du SCoT du blésois.

- **l'élaboration d'un plan de mobilité commun qui couvrira le périmètre des deux communautés de communes** et qui représente un des axes stratégiques du PCAET (dans le cadre des conventions TEPCV des deux communautés de communes).

Points de vigilance :

Au-delà de la volonté de réfléchir ensemble par le biais de la démarche commune aux deux communautés de communes CCBVL et CCGC, on constate que ce plan de mobilité n'est pas porté par l'autorité compétente conformément à l'article L. 1213-3-2 du code des transports (article abrogé au 27 décembre 2019). Par conséquent, ce document n'aura pas de valeur juridique, mais il reste un document de référence qui nourrit les réflexions dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la CCGC.

2.2.3 Le cahier des charges : un facteur clé de succès d'un PM

« La question des déplacements en zones peu denses ne présentant pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire, nos actions doivent se baser sur une étude approfondie des pratiques et de potentiels de nos territoires »

Source : CC Beauce Val de Loire, Extrait du registre des délibérations, séance du 29 juin 2017

Il s'agit de définir et mettre en place des solutions de mobilité durable, répondant aux enjeux évoqués précédemment et adaptées aux spécificités du territoire et de les partager pour impliquer au maximum l'ensemble des acteurs.

Pour les accompagner dans l'élaboration du PCAET et du PM un prestataire accompagne les deux EPCI sur la base d'un **cahier des charges**. C'est un document important de définition de la commande qu'il convient de ne pas négliger.

Il suppose que le / les maîtres d'ouvrage se posent des questions et engagent des réflexions : quel contexte territorial ? quelles motivations ? s'agit-il simplement d'être en conformité avec la loi ? quelle vision de la problématique ? quel contenu de la mission en précisant notamment les modalités de réalisation, les attendus ?

Y seront notamment précisés :

- le pilotage du projet : qui sera le chef de projet ? temps à y passer (à définir en amont de la démarche) et officiel auprès de la direction, un temps à la fois réaliste et ambitieux ;
- les instances : formation et mobilisation régulière d'un comité de pilotage et d'un comité technique ;
- la communication : quel niveau de concertation attendu ? nombre d'ateliers ? avec qui ? Quels outils de communication attendus (fond et forme) et quelle délégation, totale ou partielle, au prestataire sur cet aspect ?
- la mobilisation envisagée aux différents stades du projet ; le recueil des données (enquêtes, méthodes...). Quel canal d'enquêtes souhaité (face à face, papier, par téléphone ou internet) ? Quels types d'acteurs associer – même au-delà des limites administratives - pour partager le projet de mobilité au service des habitants et des activités locales ?

Point de vigilance :

Il est judicieux d'intégrer le fait qu'un plan de mobilité ne saurait être élaboré sans les principaux bénéficiaires des actions à savoir les habitants et les acteurs du territoire. Dès lors cela suppose de connaître leurs besoins et leurs fonctionnements.

Les communautés de communes ont lancé un marché à procédure adaptée¹³ le 05 septembre 2017, clôturé le 04 octobre 2017. Les prestations ont débuté en janvier 2018.

Le prestataire est chargé d'accompagner les deux EPCI dans la définition et la mise en place de solutions de mobilité durable, répondant aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux du territoire et adaptées à ses spécificités, et de les partager pour impliquer au maximum l'ensemble des acteurs.

Nota : En annexe du guide « Plan de mobilité rurale », le Cerema propose une trame de cahier des charges de consultation.

2.2.4 Le coût et le financement de l'élaboration du plan de mobilité rurale des CCGC et CCBVL

Le PM est élaboré dans le cadre des conventions TEPCV passées avec les deux communautés de communes. À ce titre il a fait l'objet d'une facturation spécifique.

Le coût prévisionnel de l'action s'est élevé à 72.000 € TTC, financés via le fonds TEPCV CCBVL à hauteur de 15.500 €.

Les factures diverses (frais de publication, communication...) estimées à 20.000 € pour l'ensemble des démarches (PCAET, évaluation environnementale du PCAET, démarche Cit'ergie, plan de mobilité) sont financées via le fonds TEPCV CCGC à hauteur de 18.660 €

Extrait de la délibération de la communauté de communes de Beauce Val de Loire du 29 juin 2017 :

IV – PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL

Poste de dépense	Dépenses		Recettes	
	Montant HT	Montant TTC	Poste de recette	Montant
Plan climat air énergie territorial	100 000,00 €	120 000,00 €	Région (CRST) ¹ - CCBVL	46 000,00 €
Évaluation environnementale stratégique du PCAET	15 000,00 €	18 000,00 €	Région (CRST) ¹ - CCGC	46 000,00 €
Démarche Cit'ergie	60 000,00 €	72 000,00 €	ADEME ²	42 000,00 €
Plan mobilité	60 000,00 €	72 000,00 €	TEPCV CCBVL	15 500,00 €
Factures diverses (frais de publication, communication, ...)	16 666,67 €	20 000,00 €	TEPCV CCGC	18 660,00 €
			Autofinancement CCBVL	68 500,00 €
			Autofinancement CCGC	65 340,00 €
TOTAL	251 666,67 €	302 000,00 €		302 000,00 €

¹³ Art. 27 du décret 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics – Article Abrogé au 1^{er} avril 2019 par décret 2018-1075 du 3 décembre 2018.

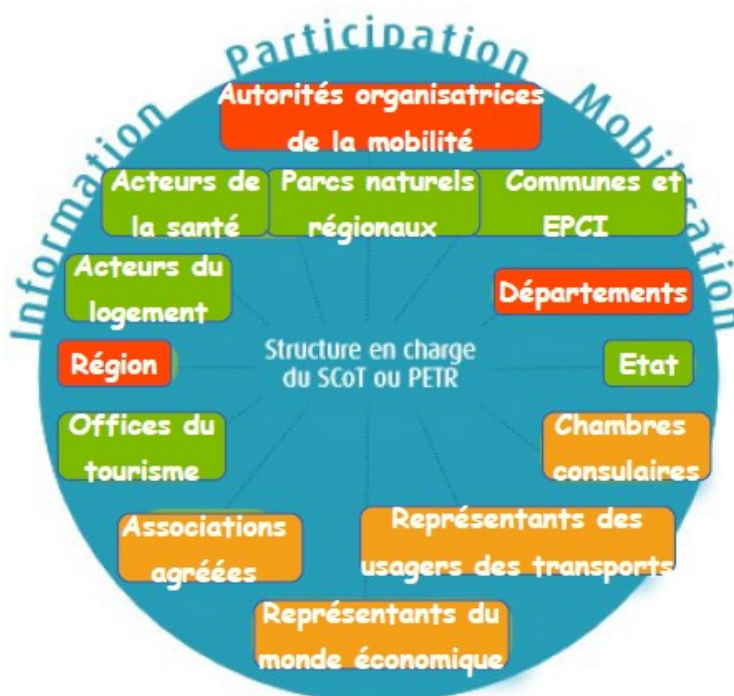
3. LES ACTEURS DU TERRITOIRE CONCERNES PAR LA DEMARCHE

3.1 Qui associer dans l'élaboration d'un plan de mobilité rurale ?

3.1.1 Que dit le code des transports à cet instant ?

Les personnes publiques associées à l'élaboration du PMR sont saisies pour avis lors de l'arrêt du projet¹⁴. Par conséquent, elles sont informées dès le début de la démarche, elles assistent aux réunions. Il s'agit du conseil régional, du conseil départemental et des autorités organisatrices de la mobilité présentes sur le territoire (en rouge dans le schéma ci-dessous).

L'article L.1213-3-2¹⁰ du code des transports prévoit également que des personnes publiques soient consultées à leur demande au moment de l'arrêt du projet, ce qui implique qu'elles soient informées dès le départ de la procédure et invitées à participer à la concertation. Il s'agit des représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement¹⁵ (en jaune dans le schéma ci-dessous).



Sources : Cerema 2016, d'après la fiche du guide du plan de mobilité durable

- Personnes publiques associées
- Personnes consultées à leur demande
- Autres

¹⁴ Article L. 1213-3-2 4ème alinéa du code des transports (article abrogé au 27 décembre 2019).

¹⁵ Article L. 1213-3-2 5ème alinéa du code des transports (article abrogé au 27 décembre 2019).

Ce qui change avec la LOM : (cf [Annexe 10](#)) : Le plan de mobilité simplifié (ex plan de mobilité rurale) est désormais porté par une AOM (autorité organisatrice de la mobilité). La LOM fait apparaître les conseils municipaux dans la liste des personnes publiques associées à la démarche d'élaboration avec les conseils départementaux et régionaux concernés, qui figuraient déjà dans cette liste.

La LOM change également les personnes consultées à leur demande sur le projet. Elle introduit les représentants des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi que les autorités concernées par les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques ou autres, en plus des personnes déjà identifiées (en orange dans le schéma précédent).

3.1.2 Les acteurs du territoire en zones peu denses

Du fait de la spécificité des territoires ruraux, un grand nombre d'acteurs peuvent être associés à la démarche d'élaboration du plan de la mobilité rurale, non seulement au titre de la compétence transport ou mobilité, mais aussi au regard d'autres enjeux connexes (en vert dans le schéma précédent).

Par conséquent, l'association des acteurs suivants et recommandée dans l'élaboration d'un PMR :

Acteurs porteurs des PMRu	Syndicats mixtes de SCoT / Pôle d'équilibre territorial
Acteurs institutionnels	Communes et groupement de communes, conseil régional, conseil départemental, services déconcentrés de l'Etat, autorités organisatrices de mobilité, PNR, Chambres consulaires (CCI).
Acteurs économiques	Générateurs de déplacements (représentants d'une zone d'emploi, de commerçants, hôpitaux, établissements scolaires, sites touristiques majeurs...), clubs d'entreprises...
Société civile concernée par les thèmes des déplacements et de l'urbanisme	Associations d'usagers de transports en commun, de cyclistes, de personnes à mobilité réduite...) ou généralistes (environnement, défense du cadre de vie...).

Source : guide Le plan de mobilité rurale, Cerema, Novembre 2016

3.1.3 Sur le territoire de l'Entente : trois missions et une gouvernance commune

Dans un souci de cohérence et de coordination maximale **la gouvernance pressentie pour l'élaboration du plan de mobilité a été la même que pour le PCAET**. Elle est assurée par un **comité technique**, un **comité de pilotage** et des **instances de concertation**.

Composition du comité de pilotage (COPIL) (Annexe 3)	Composition du comité technique (COTEC) (Annexe 4)
Des élus communautaires des 2 EPCI Des membres du comité technique Des partenaires	Les présidents des deux EPCI Le vice-président en charge du PCAET Les directeurs généraux des services des deux EPCI La chargée de mission développement durable Les responsables de services (selon les besoins)

Le pilotage politique du PCAET est assuré par le vice-président du Grand Chambord en charge de l'habitat et de la transition énergétique.

Le pilotage technique est assuré par la chargée de mission Développement durable de la CCBVL mise à disposition de la CCGC et de la ville de Mer dans le cadre de l'élaboration d'un PCAET, d'une démarche Cit'ergie et d'un plan de mobilité.

Le comité de pilotage est sollicité à chaque étape cruciale des trois missions, est saisi pour conclure chaque phase et fixer la feuille de route de la suivante et prépare les délibérations des assemblées communautaires.

Le comité technique est chargé de rythmer les grandes étapes de la procédure d'élaboration du PCAET et du **plan de mobilité** et de la mise en place de la démarche Cit'ergie. Il est chargé de suivre de manière rapprochée le travail du prestataire, préparer les convocations et l'ordre du jour des comités de pilotage ; procéder à la diffusion des documents remis par le prestataire.

Les membres des comités chargés d'élaborer conjointement le PCAET et le plan de mobilité, ont exprimé la nécessité de faire évoluer ces instances. Elles souhaitent laisser la place à des comités élargis chargés de lancer et d'appliquer le PCAET et le **plan de mobilité** et accueillir **des « acteurs moteurs » ainsi que les « porteurs d'actions »** (cf [Annexe 2](#) - Liste des acteurs nationaux et régionaux de la mobilité en zones peu denses et celle des acteurs invités à participer dans le cadre de la concertation du PM de l'Entente).

Point de vigilance :

Dans le cas de la démarche commune aux deux communautés de communes CCBVL et CCGC, une attention doit être portée sur les membres du comité de pilotage des démarches PCAET et/ou PMR, qui seraient aussi personnes publiques associées à ces démarches. En effet, en participant à la fois la construction de ces documents et en étant amenées à formuler un avis au moment de l'arrêt de projet, ces personnes seraient à la fois juge et partie.

3.2 La communication

Le PMR est un outil très peu connu de la société civile. Pour que les habitants s'approprient le document et s'impliquent dans le processus d'élaboration et d'appropriation des actions, il est important de communiquer efficacement sur sa démarche et ses grands objectifs.

Les actions de communication mises en place tout au long du projet permettront de faire adhérer les bénéficiaires de la démarche et des parties prenantes (habitants, entreprises, partenaires). Elles peuvent consister en :

- la mise en place d'une page dédiée sur le site internet des collectivités ou un espace de communication via la page web, type FAQ... ;
- la diffusion d'articles dans les magazines locaux d'information ;
- des réunions publiques pendant la phase de diagnostic afin de présenter le projet et répondre aux questions des citoyens ;
- un stand dédié à la mobilité à l'occasion de festivités locales.

Si ces actions permettent une communication descendante, il faut également veiller à la communication ascendante afin que les citoyens puissent à leur tour exprimer leur avis sur la mobilité et prévoir ainsi :

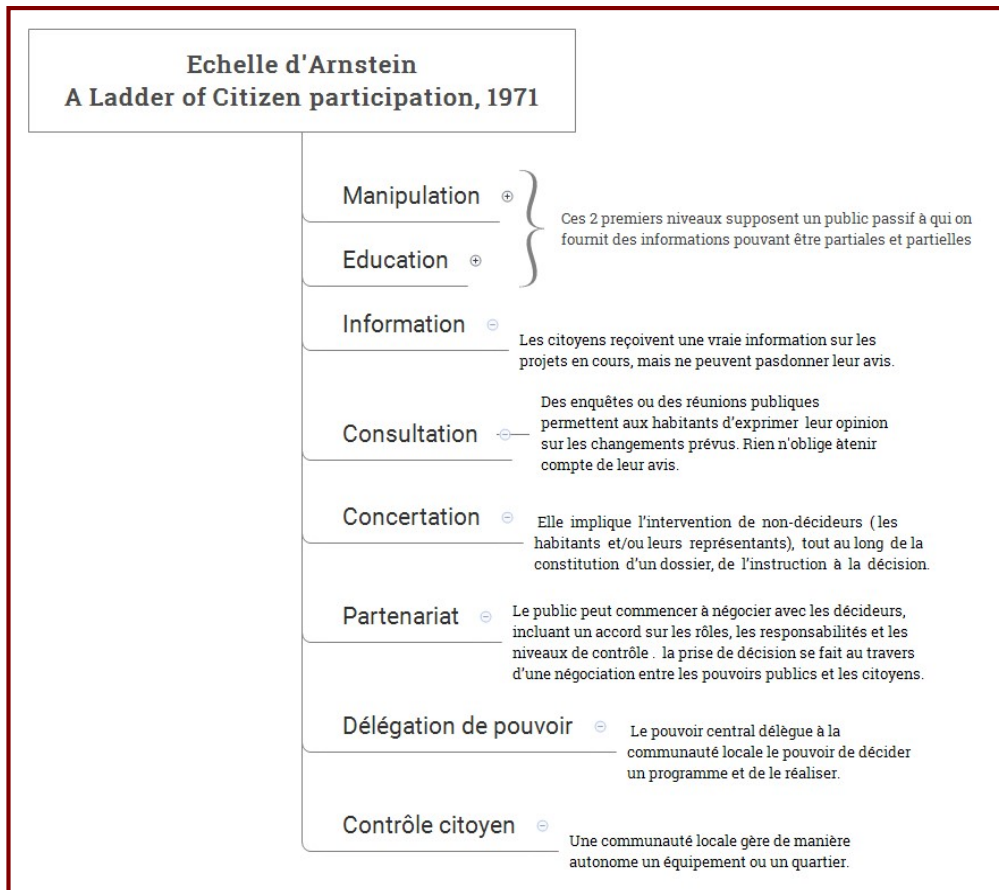
- des réunions publiques avec questions directes aux élus et techniciens ;
- des registres ouverts dans les mairies concernées ;
- une adresse courriel dédiée.

3.2.1 Pour fédérer et mobiliser les acteurs

En termes de participation à l'action publique, l'objectif est d'aller au-delà de l'information / communication pour « embarquer le plus grand nombre » et mettre le porteur de projets en pointe sur ce sujet. Cela signifie qu'**en termes de participation on se situe au niveau de la concertation et du partenariat** sur l'échelle d'Arnstein (ci-après).

La mobilisation des acteurs sera réussie si :

- l'ensemble des acteurs s'engagent dans une démarche de **co-construction** du PMR : il pourra y avoir un foisonnement de propositions émises par les acteurs du territoire, la collectivité ne pourra pas tout faire ni tout suivre ;
- le sujet de la mobilité deviendra un **enjeu politique** et un sujet qui fera l'objet de débats en conseil communautaire ;
- le sujet de la mobilité influencera les **choix budgétaires** ;
- le sujet de la mobilité **orientera les plans** et programmes de la collectivité ;
- une **pression sociétale** sur ces sujets émane de l'ensemble des classes sociales ;
- les **entreprises** et différents **acteurs économiques** seront **autonomes dans le portage d'actions** liées aux déplacements.



Ainsi, une des **clés de réussite** d'un plan de mobilité rurale réside dans la **fédération de tous les acteurs** - qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux (cf. [Annexe 2](#)) - autour d'un projet commun. Ils participent au développement de la mobilité en zone peu dense en favorisant le partage de bonnes pratiques et/ou en accompagnant les collectivités.

La mobilisation des habitants et des entreprises passe par la réalisation d'enquêtes et peut prendre la forme de temps de travail collaboratifs sous forme d'ateliers, de temps de rencontre avec les structures/associations engagées sur la mobilité.

Ex. Plan de mobilité entreprise ou inter-entreprises (PME ou PMiE)

- Le PME ou PMiE est un ensemble de mesures qui visent à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Le PMiE permet d'intervenir à une échelle plus pertinente, celle d'une zone d'activités par exemple, pour analyser les problématiques de transport et être en mesure d'apporter des solutions globales à plusieurs entités situées sur un même territoire. Ce PMiE permet donc de fédérer pour mutualiser les moyens et les actions. Cette démarche est particulièrement intéressante pour mobiliser de petites entreprises qui pourraient se sentir en dehors de ces actions en raison de leur taille.
- C'est un plan triplement gagnant pour les entreprises, les salariés et les collectivités locales.
- Les porteurs de projet de PME ou PMiE peuvent être des collectivités locales, des gestionnaires de zone, des associations d'entreprises, la CCI. Pour les aider dans leur démarche le groupe de travail Mobilité de l'association des professionnels du Conseil Climat Energie et Environnement a élaboré un guide « outil d'aide à la rédaction d'un cahier des charges d'un plan de mobilité » - 25 avril 2019 (cf [Annexe 12](#)).

« Un PME ne peut aboutir à des résultats positifs que dans la mesure où les actions mises en place forment une réelle batterie de mesures, globale et intégrée, comprenant à la fois des politiques d'offre transport (transport en commun, vélo, marche, stationnement), des politiques d'incitation (primes, récompenses) et des systèmes de gestion de la demande et de conseil (covoiturage, conseillers en mobilité, plates-formes Internet) ».

Source : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/IAU_PDE.pdf

3.2.2 La mobilisation des acteurs du territoire de l'Entente

La mobilisation des acteurs économiques :

La mobilisation des entreprises passe par la réalisation d'enquêtes et peut prendre la forme de temps de travail collaboratifs sous forme d'ateliers, de temps de rencontre avec les structures/associations engagées sur la mobilité.

Néanmoins, sur le territoire de l'Entente, les entreprises étaient peu voire pas représentées aux réunions organisées. Toutefois, on soulignera que la cheffe de projet a pris l'initiative de réunir le club des entrepreneurs des entreprises implantées sur la zone d'activités de Mer notamment le 5 décembre 2018. Parmi les 50 entreprises représentées, 5 entreprises ont émis la volonté de participer au PCAET en élaborant un plan de mobilité¹⁶ inter-entreprises, anciennement appelé Plan de Déplacements Entreprise (PDE) ou inter-entreprises (PDiE).

Si la CCI du Loir-et-Cher est un interlocuteur de premier ordre ayant participé aux réunions et ateliers organisés par l'Entente, il s'avère cependant qu'en l'état actuel elle n'est pas en mesure de s'impliquer dans l'animation de la démarche d'un plan de mobilité inter-entreprises par manque de personnel. Ce rôle d'animateur devrait revenir à la chargée de mission développement durable du territoire de l'Entente.

Le plan de mobilité des CCBVL et CCGC validé en septembre 2019 comporte une fiche action « *Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural* ». Un partenariat avec les acteurs économiques du territoire vise à accompagner les plans de mobilité entreprise ou inter-entreprises.

La mobilisation des habitants :

Quotidiennement, les **habitants** doivent se déplacer pour travailler, faire les courses, se rendre à des rendez-vous, se promener... Ces déplacements ont un impact sur l'environnement (notamment par l'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) mais aussi sur la qualité de vie (un coût important sur le budget des ménages) et sur l'économie du territoire (possibilités d'accès à l'emploi, baisse du budget transport des entreprises...).

Toutefois, les habitants de l'Entente n'ont pas été mobilisés pour élaborer les projets. Ce choix résulte d'une démarche participative menée dans le cadre de l'élaboration de l'Agenda 21 ayant trouvé peu d'écho auprès des habitants nonobstant le déploiement d'importants efforts. Les deux collectivités n'ont pas souhaité renouveler cette expérience.

¹⁶ L'article L1214-8-2 créé par la [Loi de transition énergétique pour la croissance verte \(LTECV\)](#) du 17 août 2015 – art 51 dispose que, « Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site **élabore un plan de mobilité** pour améliorer la mobilité de leur personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. [...] Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité interentreprises...]. Cet article a été modifié par la loi LOM du 24 décembre 2019 et s'attache à présent au plan de mobilité employeur.

Par conséquent, les deux communautés de communes ont pris le parti **d'informer les habitants** sur l'évolution de la démarche PCAET **dans leurs magazines respectifs**.

Ex. Magazine du territoire de la CCBVL

- #1 Été 2017, page 18 : Lutter contre le changement climatique et s'y adapter, c'est tout l'enjeu du Plan Climat !
- #2 Été 2018, page 5 : Information sur l'expérimentation sur le territoire de la CCBVL d'une Maison de Services au Public (MSAP) itinérante.

Ex. Magazine du territoire de la CCGC

- N°6 / juin 2018, page 18 : Lancement du Plan Climat-Air-Energie Territorial : une réelle opportunité pour l'avenir ! Zoom sur la mobilité

Au cours d'un atelier organisé en décembre 2018, les participants ont manifesté la volonté de pouvoir sensibiliser tous types de public via le réseau associatif, l'AMAP, les écoles, de lancer un partenariat avec l'inspection académique, notamment.

3.2.3 Retour sur le niveau d'implication des acteurs du territoire de l'Entente

Le parti pris des deux communautés de communes d'associer/d'impliquer les principaux acteurs du territoire à l'élaboration du PCAET/plan de mobilité n'a pas donné lieu à une réflexion sur leur niveau de participation (cf Echelle d'Arnstein supra).

Leur participation aux diverses instances laisserait entendre qu'ils seraient susceptibles de s'impliquer dans le pilotage d'actions relevant de leurs compétences ou centres d'intérêts.

En concertation avec le bureau d'études, les membres des comités ont convenu **d'associer à l'équipe projet**, tous les directeurs de service et chargés de projets des collectivités.

Tous les élus des conseils municipaux et des conseils communautaires, les secrétaires de mairie ainsi que les acteurs présentés en [Annexe 2.3](#) ont été informés et impliqués au regard de leur disponibilité.

Tous ces acteurs ont des compétences et des positionnements très variés. Ils peuvent, selon les choix du maître d'ouvrage et en fonction du contexte local, être plus ou moins étroitement associés à l'élaboration du projet, ou simplement consultés pour apporter une expertise technique ou un regard de citoyen. Toutefois le maître d'ouvrage doit clairement définir leur rôle (association tout au long de la démarche, consultation à un moment précis ou sur un thème particulier).

Source : Cerema, Plan de mobilité rurale, p. 20, juin 2016

4. LE DIAGNOSTIC DES MOBILITES

4.1 Finalité d'un diagnostic

Avant de construire une stratégie, il faut savoir ce qui existe déjà. Le diagnostic du territoire est une étape préliminaire essentielle qui constitue le fondement de cette stratégie.

La principale **finalité d'un diagnostic des mobilités** est de répondre aux questions suivantes :

- L'offre de services correspond-elle aux besoins des différentes populations ? Cette offre suit-elle l'évolution des zones de construction (habitations et emplois) ?
- Quels territoires offrent des alternatives crédibles à la voiture individuelle ? Quels sont ceux qui sont totalement dépendants de la voiture individuelle ?

Source : Cerema, plan de mobilité rurale, p. 26, novembre 2016

L'Annexe 8 dresse une liste de questions permettant de produire un diagnostic fin des pratiques, des difficultés, des attentes des habitants (jeunes, seniors, personnes à mobilité réduite...) et de repérer les atouts mais aussi les faiblesses du territoire (par exemple accidentologie, obstacles, existence de coupures urbaines...).

Il s'agit de comprendre les rythmes de vie des habitants et leur impact sur la demande de mobilité. A défaut, le contenu du diagnostic du plan de mobilité risque d'être vague et incertain et apporte peu voire pas d'explications.

Par exemple, pour caractériser des **services autour du vélo**¹⁷ à l'initiative des collectivités, le diagnostic doit comporter un état de l'art sur le sujet et des éléments techniques très opérationnels (coûts et moyens humains pour l'organisation du service, coût par habitant, coût par km parcouru, horaires, tarification...), ainsi que des recommandations. La réalisation d'une enquête directement auprès des bénéficiaires, permet également de comprendre les usages et les usagers de ces services afin de mesurer leur efficacité et leurs impacts : environnementaux, économiques, en termes de santé, etc.

4.1.1 L'analyse des besoins de mobilité des habitants

Il est essentiel que la collectivité non seulement mobilise les institutions, les représentants des professions et des usagers de transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations mais s'adresse aussi directement aux usagers.

Il s'agit de développer une meilleure connaissance des divers besoins de déplacements satisfaits – même partiellement - et non satisfaits de l'ensemble des usagers (actifs, retraités, personnes à mobilité réduite...) qu'ils soient jeunes ou âgés, habitants du territoire ou touristes de passage.

¹⁷ Par exemple : la location de vélos classiques, de vélos à assistance électrique (VAE), les systèmes d'aide à l'achat de VAE, les vélos-écoles (structures s'adressant principalement aux adultes et ayant pour but d'apprendre ou réapprendre à circuler à vélo), les services vélos en entreprises, le stationnement sécurisé intermodal en gare, le stationnement sécurisé intermodal en milieu urbain, les ateliers d'autoréparation de vélos....

Prendre du temps pour permettre une bonne analyse des besoins est garant de la pertinence du plan de mobilité rurale et s'avère bien souvent économique en temps en aval. Cette analyse des besoins de mobilité ne peut faire l'économie d'une consultation auprès de la population pour recueillir ses besoins ressentis.

Source : Cerema, plan de mobilité rurale, p. 26, novembre 2016

Le diagnostic présente les points forts et les pistes à améliorer. Les principaux dysfonctionnements entre la demande potentielle et l'offre de services pour les déplacements de proximité (offre en modes doux) et les échanges entre les communes du territoire doivent être intégrés.

Source : Cerema, plan de mobilité rurale, p. 50, novembre 2016

4.1.2 Les données mobilisables

Connaître la mobilité, c'est être en mesure de la quantifier et de l'analyser pour comprendre les pratiques, les besoins et le fonctionnement des territoires, modéliser et construire des outils d'aide à la décision permettant d'évaluer des politiques définies à l'échelle locale comme nationale.

Les territoires peu denses ont une problématique commune : le manque de données (pas de recensement exhaustif de l'offre de transport alors qu'elle est facilement disponible en milieu urbain, peu de données sur les pratiques de mobilité du fait de l'absence générale d'enquêtes ménages déplacements).

Pour diagnostiquer finement la demande de services de mobilité et comprendre les nouvelles attentes des habitants l'utilisation des Enquêtes Ménage Déplacements (EMD) est précieuse, mais insuffisante.

La nouvelle Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²)¹⁸, remplaçant l'EMD, est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire un jour moyen de semaine, pour tous les motifs et tous les modes de transport y compris la marche : c'est le seul outil aujourd'hui permettant de faire le lien entre une personne, ses caractéristiques sociodémographiques, un mode et un motif de déplacements.

Par ailleurs de nouvelles technologies numériques se sont développées ouvrant le champ des possibles avec de nouvelles méthodes d'enquêtes (données de traces GPS de véhicules pour calibrer les modèles en temps de parcours, applications sur smartphone, recueil web...) et des sources de données complémentaires (données issues de la téléphonie mobile, de la billettique, données embarquées....

4.1.3 Le diagnostic est aussi un document de communication

Pas de diagnostic de territoire sans **cartes**. Celles-ci sont vues avant d'être lues. Quel que soit le type de cartes (carte de repérages, carte thématique, carte de communication ou carte pratique), non seulement elles illustrent les propos mais elles doivent être conçues comme un outil de communication destiné à faire passer un message au lecteur.

Se pose alors la question du **public** : le diagnostic n'est généralement pas destiné uniquement aux élus, techniciens, membres des comités mais est fourni au grand public dans le cadre de l'enquête publique. Ainsi il y a lieu de veiller à ce que les cartes

¹⁸ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/emc2-enquete-mobilite-certifiee-cerema-emc2-anciennement>

élaborées soient facilement accessibles au lecteur et n'encombrent pas sa mémoire visuelle (sémiologie graphique) et qu'elles comportent les éléments de base indispensables (titre, légende, échelle, sources, auteur + date).

Lorsque le transport à la demande ou des navettes municipales existent, une carte du territoire concerné, des informations relatives à la communication sur la mise en place de ce service, aux modalités de réservation, de dessertes, un bilan alimenté par les données de fréquentation et le point de vue des utilisateurs permet d'enrichir utilement le diagnostic. Sans ce type d'informations le diagnostic risque de ne pas avoir de véritable consistance (ex : « *les habitants ne voient pas l'intérêt du Transport à la demande* » « *il semble qu'il y ait peu d'usagers* »).

4.2 Le diagnostic sur le territoire de l'Entente

Sur la question des déplacements, les élus avaient prévu de baser leurs actions « *sur une étude approfondie des pratiques et de potentiels de nos territoires* ». Cependant, des contraintes budgétaires et temporelles les ont amenés à réaliser un diagnostic éclairé mais pas aussi poussé que souhaité initialement, préférant porter leur énergie dans l'élaboration des actions.

Sans enquête auprès des habitants, le diagnostic mobilité est élaboré à partir de visites de terrain, la mobilisation des données existantes, le recueil et l'exploitation des points de vue émis par les acteurs pressentis comme étant moteur sur la mobilité (acteurs invités/présents au forum et aux ateliers de travail liés à la mobilité).

Le diagnostic n'a pas donné lieu à des enquêtes, mais si tel avait été le cas, il aurait été nécessaire de :

- prévoir plusieurs supports (papier, internet ou téléphone...);
- ne pas négliger le grand public en prenant le temps d'expliquer avant de solliciter ;
- mettre en œuvre une bonne communication pour assurer un meilleur taux de participation.

Pour reprendre l'exemple de la pratique du vélo abordée dans le paragraphe précédent, on constate que le diagnostic du plan de mobilité de l'Entente l'évoque surtout en termes d'infrastructures (ou manque d'équipements), mais moins en termes de services. La mobilité des touristes y est néanmoins abordée, mais elle n'est illustrée ni par les services de locations de vélos ni par les chiffres sur la part modale du vélo, ce qui est pourtant nécessaire pour identifier les marges de progrès et de définir des indicateurs chiffrés pour le plan d'actions. Seules les parts modales des actifs du territoire y figurent.

Le diagnostic du PCAET et le diaporama de présentation du diagnostic du PCAET abordent le thème de mobilité et du transport. Le sens de la réflexion est le suivant :

- Enjeu : réduction des émissions de GES ;
- Quelles nouvelles mobilités et quels nouveaux modes de transport pour répondre à cet enjeu ?
- Les atouts du territoire ;
- Les marges de progrès et les pistes d'action.

Points de vigilance :

Le diagnostic du PM, tout en étant cohérent avec le diagnostic du PCAET, doit aller au-delà de ce dernier car le PM répond à d'autres enjeux et sa finalité est différente.

4.2.1 L'analyse des besoins de mobilité des habitants de l'Entente

L'analyse des données relatives à la mobilité des deux EPCI est réalisée essentiellement par la mobilisation des données disponibles sur les territoires de la CCBVL et de la CCGC, et le porter à la connaissance des services de l'État.

Le recueil des besoins des habitants et les dire d'acteurs moteurs du territoire s'est opéré à l'occasion de l'atelier du 11 avril 2018, qui a mobilisé une quinzaine de participants. La présentation des éléments de diagnostic sur la mobilité a permis d'enrichir le diagnostic.

Exemples de propositions formulées en ateliers :

« *Ce qui reste à faire sur le territoire de l'Entente* »

- ➔ Créer les conditions pour l'utilisation de modes de circulations douces ;
- ➔ Développer le réseau vélo en lien avec le maillage existant et au départ de la gare de Mer ;
- ➔ Développer les aires de covoiturage là où il y a des besoins ;
- ➔ Identifier les pôles d'activités et de commerce à desservir ;
- ➔ Développer les pratiques d'autopartage ;
- ➔ Organiser une animation globale sur le territoire.

Points de vigilance :

Pour un bon déroulement des ateliers

- rappeler l'objet de l'atelier,
- définir les attentes en sortie (objectif),
- désigner un animateur chargé de la restitution,
- donner les moyens d'échanger dans de bonnes conditions,
- préparer des séances de restitution.

4.2.2 Les données mobilisées

Le tableau, [Annexe 7](#), présente les données mobilisables / mobilisées et les informations qui s'y rapportent. C'est le croisement de ces différentes sources et d'enquêtes qui permet de mieux connaître les rythmes de vie et pratiques de mobilité. Ces enquêtes de mobilité sont largement utilisées par les collectivités locales pour observer et analyser leur mobilité.

Toutefois, les principales difficultés se sont cristallisées autour des données de fréquentation des TER de la région Centre Val de Loire ou les chiffres de fréquentation de la gare de Mer, qu'il n'a pas été possible d'obtenir. Par ailleurs, les résultats de l'enquête papier réalisée en 2014 à la gare de Mer, n'ont pu être exploités.

4.2.3 La communication du diagnostic de l'Entente

Le projet de diagnostic a été présenté aux participants le 29 juin 2018. Les participants au forum ouvert ont bénéficié d'une restitution par la transmission d'un rapport qui est la compilation des rapports de discussion de la soirée du 14 juin 2018.

Les participants inscrits aux ateliers ont été destinataires des propositions d'actions dont ils avaient à débattre.

Une réunion de restitution auprès de tous les participants aux ateliers a également été organisée.

Points de vigilance :

- *Ne pas négliger le grand public (être pédagogue),*
- *Nécessité de :*
 - *communiquer auprès des habitants pour expliquer la démarche,*
 - *restituer les résultats (enquête, diagnostic, état d'avancement).*

Comment fait-on ailleurs ?

Exemple de diagnostic mobilité produit après enquête mobilité par internet et enquête auprès des communes :

- Plan de Mobilité Rurale du PETR Val de Saône Vingeanne, Diagnostic, page 58 et suivantes, avril 2018.
<http://www.vdsv.fr/mobilite>
- Communication sur l'Enquête mobilité par internet effectuée auprès des habitants des communautés de communes CAP Val-de-Saône Mirebellois et Fontenois du 08/02/2018 au 09/03/2018.
http://www.mairie-soirans.fr/documents/portal590/Soirans_Info/affiche_enquete_mobilite-vdsv3.pdf

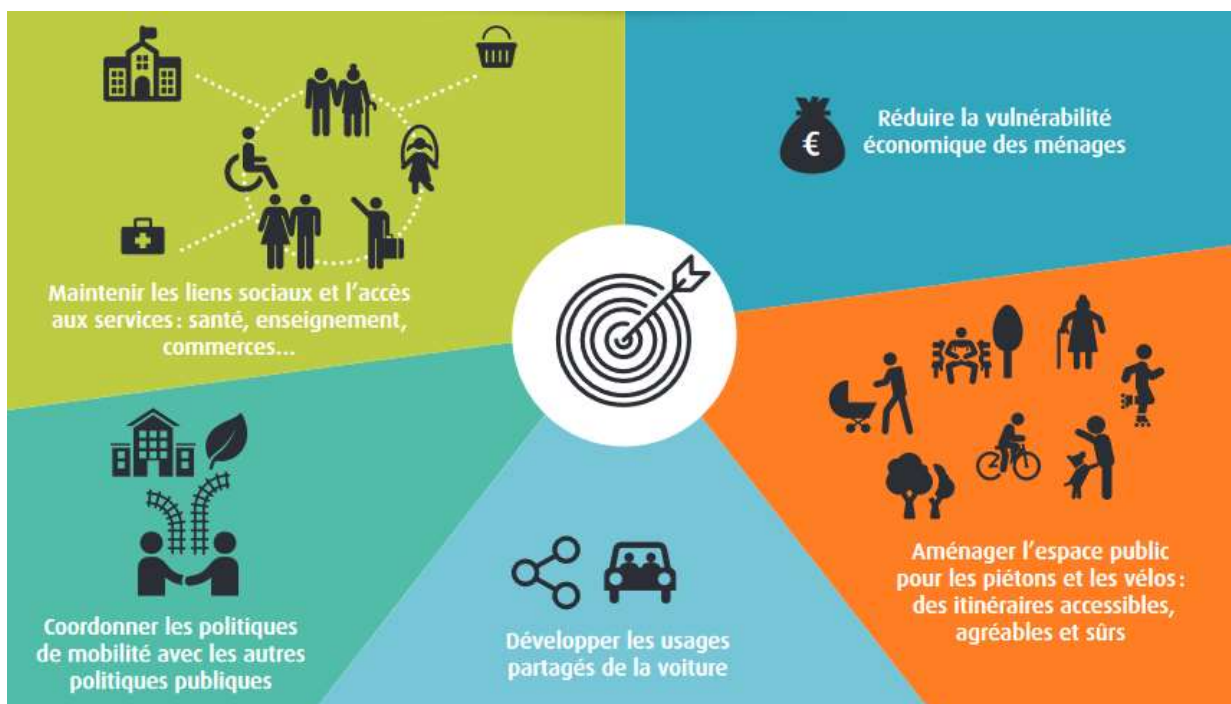
5. ÉLABORER UNE STRATEGIE ET DEFINIR DES OBJECTIFS

5.1 Travail préalable

5.1.1 Des enjeux à la définition des orientations

A l'issue du diagnostic, les enjeux du territoire sont exprimés. Le transport et la mobilité constituent le sujet numéro 1 en matière de réduction de la dépendance aux énergies fossiles émettrices et gaz à effet de serre et prennent une part importante de responsabilité dans le changement climatique, mais aussi dans l'augmentation du bruit et de la pollution de l'air, entraînant de plus en plus de conséquences néfastes sur la santé.

Dans les zones à faible densité, il est donc essentiel de répondre aux besoins de mobilité des populations et d'améliorer leurs modes de déplacements dans des conditions durables pour tous.



La mobilité dans les zones peu denses est à considérer de manière spécifique, sur les territoires où l'offre de transport est déficiente et où il est nécessaire d'innover afin de faciliter une mobilité plus durable, qui facilite l'accessibilité vers l'emploi et les services, tout en visant une économie financière pour l'utilisateur : un vrai challenge à relever dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité rural.

Sur chaque territoire des questions se posent et des réponses sont à trouver de façon spécifique. Les enjeux liés aux déplacements en zone peu dense ne présentent pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter afin de répondre aux divers besoins de mobilité. Ainsi, les orientations pourraient être : Organiser les priorités pour revaloriser les transports existants, développer de nouvelles formes de mobilité, informer et accompagner les ménages dans la transition vers une autre mobilité.

5.1.2 Sur le territoire de l'Entente

Les principaux enjeux de la mobilité en milieu rural sont de trois natures :

- **enjeux sociaux** : amélioration de l'accessibilité aux territoires ; développement de l'accessibilité aux services ; lutte contre l'exclusion ;

« L'analyse de l'accessibilité aux services et aux transports montre qu'une partie des habitants du territoire peuvent se retrouver en situation de fragilité »¹⁹

Source : plan de mobilité CCBVL et CCGC, sept.2019, page 52

- **enjeux économiques** : développement de l'accessibilité à l'emploi ; vulnérabilité énergétique (la raréfaction et le renchérissement des énergies fossiles concernera l'ensemble des ménages dont la dépendance aux énergies conventionnelles restera le dominant et notamment dépendant vis-à-vis de la voiture individuelle) ;

« La vulnérabilité du territoire concernera au premier chef l'ensemble des ménages dont la dépendance aux énergies conventionnelles [...] restera le modèle dominant : besoin important de chauffage, dépendance vis-à-vis de la voiture individuelle [...]

En moyenne, en 2016 les ménages du territoire de l'Entente dépensent 1 948 €/an pour le carburant de leurs véhicules. [...]

Si le baril prend 100 \$ (pour 159 litres) son budget mobilité annuel augmentera de l'ordre de 1000€. ».

Source : plan de mobilité CCBVL et CCGC, sept. 2019, pages 50 et 51

- **enjeux environnementaux** : diminution des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi réduction des accidents et des nuisances dus au trafic routier.

« Les transports sont responsables d'une part importante des GES et de la pollution du territoire. [...] On estime qu'en 2010 une voiture particulière (1,83 personne à bord) produisait 125 g CO₂e/voy.km.

A l'horizon 2050 la production serait de :

- 112 g CO₂e/voy.km (1 personne à bord)
- 56 g CO₂e/voy.km (2 personnes à bord)
- 37 g CO₂e/voy.km (3 personnes à bord) »

Source : plan de mobilité CCBVL et CCGC, sept. 2019, page 54

En outre, l'élaboration du PCAET commun aux deux EPCI donne l'opportunité de s'emparer des quatre enjeux globaux suivants :

- réduire les émissions de GES (Climat-réduction) ;
- adapter la société aux changements climatiques déjà constatés et à venir (Climat-adaptation) ;
- améliorer la santé humaine en réduisant les polluants atmosphériques (Air), mais aussi les risques et nuisances ;
- réduire les consommations d'énergies fossiles (Energie) :
 - o réduire les consommations d'énergies,
 - o réduire la précarité énergétique,
 - o remplacer progressivement les énergies fossiles par des énergies non carbonées (si possible renouvelables).

¹⁹ Une carte des zones de fragilité illustre l'accessibilité aux services généraux.

Le recensement des principaux postes consommateurs d'énergie sur le territoire ainsi que le potentiel de réduction que permet l'état de l'art technique et financier des solutions alternatives pour réduire ces consommations ont permis, sur le territoire de l'Entente, de calculer des potentiels de réduction par secteur et de formuler des préconisations pour réduire.

« Plusieurs stratégies doivent être menées de façon concomitante : réduire les besoins de mobilité en volume, optimiser les services de transports collectifs et individuels (adaptation de l'offre de transports en commun à la demande, autopartage, covoiturage), réduire les impacts sanitaires et environnementaux des véhicules (véhicules électriques et au biogaz, véhicules plus efficaces). »

Source : Plan de mobilité CCBVL et CCGC, sept. 2019, page 55,

La voiture est le mode de transport dominant sur le territoire de l'Entente comme sur de nombreux autres territoires en milieu peu dense. Par conséquent, agir sur ce mode de déplacement pour réduire ou partager son usage garantit des impacts importants d'un point de vue environnemental notamment (diminution de la pollution atmosphérique, des GES, de la congestion et des accidents routiers, et des nuisances, notamment le bruit).

Ainsi, l'orientation principale du plan de mobilité du territoire de l'Entente porte sur la diminution de l'usage auto-soliste de la voiture. Il en résulte que les actions mises en œuvre viseront essentiellement à favoriser le covoiturage et à développer des mobilités alternatives.

<p>Points de vigilance :</p> <p>Il conviendra de ne pas faire l'impasse sur les problématiques sociales :</p> <p>L'approche de la mobilité est le plus souvent centrée sur les problématiques d'exclusion / insertion socioprofessionnelle mais aborde d'une façon générale très peu les autres problématiques plus sociales (vieillesse de la population, isolement, santé...).</p> <p>La démarche d'élaboration d'un plan de mobilité ne saurait se passer de réflexions sur la mobilité du public concerné.</p>	<p>La mobilité concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les déplacements pendulaires (domicile-travail) - la logistique urbaine - les modes de déplacements collectifs - les modes de déplacements individuels et le stationnement - les mobilités pour les personnes en situation de handicap <p>https://www.entreprises.gouv.fr/coeur-de-ville/mobilites</p> <ul style="list-style-type: none"> - les flux touristiques <p>https://www.entreprises.gouv.fr/coeur-de-ville/tourisme...</p>
---	--

5.2 De la stratégie aux objectifs

En attendant la trajectoire qui sera indiquée par le SRADDET en cours d'élaboration, en termes d'émissions de GES du territoire et de ses habitants, le bureau d'études a privilégié la trajectoire SNBC adoptée en 2015, qui indique les budgets carbone alloués par tranche de 5 ans.

L'objectif que la France s'est fixé et qui s'applique par conséquent à chaque territoire et à chaque acteur français est d'atteindre à l'horizon 2050 une division par 4 des émissions par rapport à 1990 :

- ✓ Pour la France : Facteur 4 = 540 MtCO₂e en 1990 → 135 MtCO₂e en 2050.

Pour mettre en œuvre la stratégie décidée, il est nécessaire de se fixer un ou des objectifs stratégiques, qui découlent directement de cette stratégie et des objectifs opérationnels, correspondant aux actions concrètes à mener pour atteindre les objectifs stratégiques.

5.2.1 La stratégie du territoire de l'Entente : « facteur 4 territorial »

La volonté des élus du territoire de l'Entente pour une trajectoire plus ambitieuse que celle de la SNBC de 2015 : « le facteur 4 territorial » a conduit le prestataire à élaborer une feuille de route par secteur et définir une trajectoire de réduction de l'empreinte carbone d'un habitant de l'Entente. Cette volonté est cohérente avec le projet de SNBC 2020 qui vise plutôt un « facteur 6 ».

- ✓ Pour l'Entente
Facteur 4 territorial = 290 800 tCO₂e en 2016 → 70 000 tCO₂e en 2050
- ✓ Pour un habitant de l'Entente
Facteur 4 territorial = 10,9 tCO₂e en 2016 → 2 tCO₂e/habitant (dont 1,4 tCO₂) en 2050.

Ce scénario implique que la mobilité individuelle de chaque habitation ne peut excéder 450 kgCO₂/an (cf paragraphe 5.2.2 ci-dessous).

Points de vigilance :

Ce scénario implique également un choix de scénario démographique qui n'est pas explicitement exposé dans le projet de PCAET ou de plan de mobilité. Or, il est clair que des choix ont été opérés pour définir la stratégie du PCAET. Ce scénario impliquerait une baisse de la population du territoire. En effet, le scénario à 2050 induit un nombre d'habitants s'élevant à 35 000 sur le territoire de l'Entente (soit 70 000/2), contre plus de 41 000 habitants en 2016.

→ Par conséquent, il sera nécessaire de tenir compte de cette baisse de population dans les objectifs attendus des actions.

5.2.2 Les objectifs pour la mobilité sur le territoire de l'Entente

Pour aider à l'émergence d'axes stratégiques, de pistes d'actions ou encore de synergies entre acteurs, un forum a été ouvert le 14 juin 2018 rassemblant 70 participants. La question centrale du Forum était « *Le climat change... et nous ? Venez en parler* ». L'invitation ne faisait pas référence au plan de mobilité.

Cet espace de rencontre et de dialogue entre les acteurs socio-économiques, les associations, les acteurs institutionnels et les agents et élus des deux communautés de communes a permis de discuter²⁰ autour des thèmes suivants :

- ✓ « *Je me déplace* » a permis d'inventorier des besoins et des propositions.
- ✓ « *Le covoiturage, une réponse citoyenne aux changements climatiques, économique, écologique* »
- ✓ « *CO₂ : maîtriser, diminuer nos émissions, comment ?* »
- ✓ « *Les causes du changement climatique, humaines et non humaines* »
- ✓ « *Organiser une mobilité écoresponsable des touristes sur le territoire* ».

²⁰ Moins d'une dizaine de participants par thème.

Les discussions sur les thèmes en lien avec la mobilité ont permis de recueillir des propositions et des attentes. Une restitution auprès des participants a eu lieu par la transmission d'un rapport qui est la compilation des rapports de discussion de la soirée du 14 juin 2018.

Objectif stratégique :

La stratégie adoptée conduit à repenser significativement la mobilité pour tenir compte des enjeux énergétiques et climatiques et préserver la qualité de l'air. Au niveau du PCAET de l'Entente, la stratégie se définit autour d'un axe : « **Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural** ».

« En partant de 10,9 tCO₂e/habitant, émissions calculées pour les habitants du territoire de l'Entente en 2016, l'objectif à atteindre en 2050 est de **2 tCO₂e/habitant** (dont 1,4 tCO₂). Ce chiffre est indiqué par la SNBC comme l'objectif à atteindre pour tout habitant de la France en incluant toutes les émissions liées à sa consommation.

Cet objectif est réparti sur les 4 fonctions essentielles,

• mobilité individuelle :	avec 450 kg CO₂/an
• se nourrir	avec 635 kgCO ₂ e
• se loger	avec 350 kgCO ₂ e
• se vêtir, s'équiper, se divertir, se soigner	avec 400 kg CO ₂ e

[...]

Compte tenu de l'étroitesse de la cible globale, cette approche permet de mettre en évidence qu'un écart important sur une des cibles risque très rapidement de rendre totalement impossible l'atteinte de l'objectif global »

Source : note stratégique PCAET page 30/189, Entente BVL-GC 16 juillet 2019

Objectifs opérationnels :

➤ **Objectif opérationnel n° 1 :**

Concernant la **mobilité des personnes**, il s'agira de développer les véhicules propres (électriques, bio-gaz), le covoiturage afin de diviser par deux la consommation des véhicules et a minima de doubler leur remplissage, mais aussi de favoriser les modes alternatifs à la voiture.

→ exemple d'objectif opérationnel : *100 bancs de covoiturage en 2021 jusqu'à 500 en 2050 ; 2 600 personnes en 2021 seraient amenées à pratiquer quotidiennement le covoiturage en tant que passager (jusqu'à 10 400 en 2050) grâce à une animation adéquate (cf p. 58 du plan de mobilité des CCGC et CCBVL) ;*

➤ **Objectif opérationnel n° 2 :**

Concernant **les marchandises**, il s'agira de réduire les distances parcourues (relocalisation, économie circulaire...), de décarboner la logistique du dernier km, et de développer ou de maintenir les points relais.

Remarque :

A ce stade de la définition de la stratégie et des objectifs, il n'y a aucune possibilité de définir le chemin à parcourir pour atteindre le but visé. En effet, le diagnostic n'a pas permis de faire l'état des lieux (état « zéro ») par manque de données. Par conséquent, dans la suite de la démarche, qui porte sur la définition du plan d'action, les indicateurs de suivi ne pourront pas être chiffrés.

6. DES OBJECTIFS AUX ACTIONS

6.1 Élaborer un plan d'actions

« Les actions correspondent aux réponses opérationnelles apportées aux objectifs. Il n'y a pas de solution unique, mais de multiples possibilités qui sont à adapter à chaque cas. »

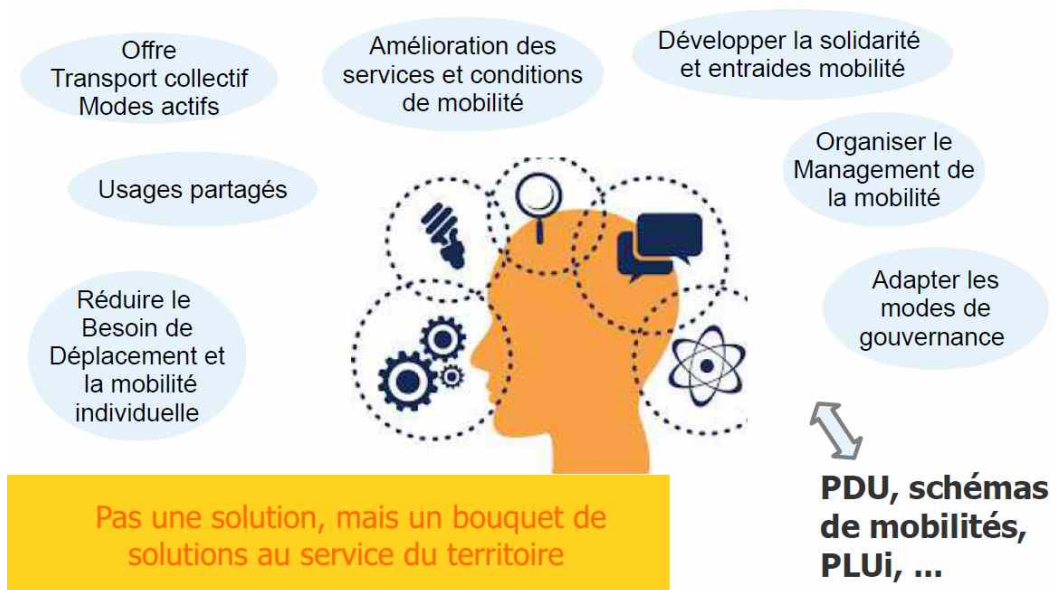
Plan de mobilité rurale, Cerema 2016

6.1.1 Les principes des actions à mettre en œuvre

Compte tenu des caractéristiques des territoires à faible densité démographiques, les réponses à apporter doivent différer de celles qui pourraient être mises en œuvre en milieu urbain. Ainsi, une seule approche « par l'offre », notamment de transport en commun, ne suffit pas et doit être adaptée à un tissu rural peu dense.

C'est pourquoi, il est nécessaire d'imaginer un bouquet de solutions agissant sur plusieurs fronts :

7 familles de solutions mobilité



La recherche de solutions doit répondre aux enjeux de mobilité durable mais également de mobilité inclusive.

« Pour les populations fragiles, tout est plus loin, plus cher et plus lent. La faiblesse de leurs revenus entame leur capacité de mobilité. Et comme un cercle vicieux, ces freins contribuent à leur tour à les maintenir dans leur précarité. » ... « N'oublions pas que tout le monde peut se retrouver en difficulté de mobilité à un moment de sa vie. »

Valérie Dreyfuss, déléguée générale du Laboratoire des mobilités inclusives
Sources : <https://www.mobiliteinclusive.com/mobilite-inclusive-de-quoi-parle-t-on/>

6.1.2 Exemple d'actions

Le guide du Cerema sur les plans de mobilité rurale (p 58 du guide cité en [Annexe 12](#)) est illustré d'exemples d'actions à mettre en œuvre en zones peu denses. Dans le champ des solutions visant à améliorer les services et les conditions de mobilité, mais aussi à réduire la mobilité individuelle et renforcer le lien social, une action mise en place initialement dans le sud-ouest, a pu être reproduite en région Centre Val de Loire notamment dans le Montargois et le Gâtinais. Cette action est particulièrement efficace dans des zones où l'offre de transports en commun est faible, voire inexistante.

REZO POUCE, la réussite d'un réseau d'auto-stop organisé et sécurisé

Quatre ans après le lancement de la démarche, l'association REZO POUCE créée par une dizaine de collectivités locales du Tarn-et-Garonne est en train de gagner son pari qui vise à proposer un système d'auto-stop organisé et sécurisé. Son action s'étend à présent sur un territoire qui va au-delà de ce seul département puisque l'association dénombre actuellement 82 communes desservies par 250 arrêts, soit une population de plus de 200 000 habitants. Le nombre d'inscrits est actuellement d'environ 1000 utilisateurs.

En plus de créer du lien social, ce dispositif simple et solidaire permet d'optimiser le taux d'occupation des véhicules, principalement sur des distances inférieures à 20 km. Il propose aux passagers sans voiture de se rendre à un « arrêt sur le pouce » sans prise de rendez-vous préalable et munis d'une fiche destination estampillée REZO POUCE ; aux conducteurs de s'arrêter et de partager leur véhicule identifié par un macaron. Ce dispositif est sécurisé par l'attribution d'une carte d'identifiant et par la possibilité offerte au passager d'envoyer par sms le numéro d'immatriculation du véhicule avant toute prise en charge.

C'est un système de transport peu coûteux à mettre en place, ne nécessitant pas d'investissements importants. REZO POUCE propose d'ailleurs un kit de duplication pour les collectivités hors de Midi-Pyrénées, donnant des conseils judicieux pour des créations locales (gestion de la base de données, actions d'animation, localisation des arrêts sur le pouce, etc.). D'ores et déjà soixante collectivités en France réfléchissent à sa mise en œuvre (Pays Haut-Languedoc et Vignobles, Vallée de Chamonix, conseil départemental de l'Allier, Pays de Romans...).

Source : Transflash – Cerema (2014)

6.2 L'élaboration des plans d'actions du PCAET et du PM de l'Entente

Une série d'ateliers de deux heures en novembre et décembre 2018 a permis de mobiliser une centaine de participants. Il s'agissait de recueillir des propositions/pistes d'actions, d'identifier les principaux chantiers, de repérer des potentiels porteurs d'actions, d'identifier des partenaires.

Le COPIL a décidé unilatéralement que parmi les chantiers qui avaient pu être identifiés, trois chantiers relevant essentiellement de la compétence des élus de l'Entente ne seraient pas soumis à débat au cours de la seconde série d'ateliers. Cette annonce en début de séance a surpris les participants et suscité quelques observations.

Étaient concernés les chantiers suivants :

- Penser l'aménagement du territoire de manière à réduire les déplacements ;
- Développer les modes de transport collectifs ;
- Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres.

Les participants avaient le choix de s'exprimer sur l'un des thèmes suivants :

- 1 - Je me déplace
- 2 - Je travaille agriculture – forêt
- 3 - Je travaille – autres secteurs
- 4 - Je me nourris
- 5 - Je consomme et je produis des déchets
- 6 - Je me loge
- 7 – Animation-mobilisation
- 8 - Problématiques internes aux collectivités.

Chacun de ces thèmes deviendra ultérieurement un axe stratégique du PCAET.

« Les élus de l'Entente ont choisi de se positionner avec une posture active pour mettre en valeur les initiatives qui existent déjà sur le territoire, les amplifier et les massifier, s'inspirer des retours d'expérience positifs d'autres territoires, voire anticiper et imaginer les bonnes pratiques pour demain. »

Source : note stratégique PCAET page 5/40, Entente BVL-GC 22 oct. 2018

Points de vigilance :

Pour inciter à la mobilisation et ne pas démotiver les participants annoncer en amont :

- le principe de gouvernance ;
- la règle du jeu des ateliers (et respecter cette règle ultérieurement) ;
- les choix effectués par le COPIL en les argumentant.

6.2.1 Proposition du plan d'actions

L'atteinte des objectifs que l'Entente s'est fixé ne peut se faire sans la mobilisation des acteurs moteurs du territoire. Leur participation (cf [Annexe 2.3](#)) aux diverses instances présentées a permis :

- d'identifier des besoins et des attentes en termes de mobilité ;
- de recueillir des propositions et de partager des expériences existantes sur le territoire national ;
- d'identifier des pistes de travail, des pistes d'actions ;
- de repérer des potentiels porteurs d'actions.

Le recueil de ces informations au cours des différentes rencontres thématiques a permis au prestataire de les retravailler/regrouper en « chantier ou action ». Ainsi, sur le thème 1 - Je me déplace, le prestataire, en lien avec les membres des COPIL et COTECH, a identifié 6 principaux « chantiers ou actions » ayant trait à la mobilité.

Le thème 8 - Problématiques internes aux collectivités, comporte également un « chantier ou action » en lien avec la mobilité : « Elaborer un ou des plans de déplacement de l'administration (PDA) ».

L'[Annexe 5](#) et l'[Annexe 6](#) jointes sont des étapes de la démarche qui mènera à la rédaction et la validation des **fiches actions du plan de mobilité** jointes en [Annexe 9](#).

Points de vigilance :

- penser la mobilité sur l'espace public du point de départ jusqu'au point d'arrivée ;
- assurer la continuité des parcours ;
- penser l'accessibilité piétonne (itinéraires sécurisés, largeurs minimales des cheminements, qualité des cheminements...)
- examiner les modalités de partage de la voirie ;
- proposer des itinéraires pertinents et de qualité ;
- offrir des moyens de rabattement à l'usager.

6.2.2 Validation du plan d'actions et priorisation des actions

L'élaboration d'un puis de deux PLUi a conduit les membres des comités du PCAET et du plan de mobilité à écarter certaines propositions d'actions, qui pourront justement être reprises dans ces PLUi.

La mobilité est indissociable de l'urbanisme : la ville est par essence l'endroit où se concentrent individus et activités, les flux et les échanges sont inhérents au monde urbain. C'est une évidence, mais en pratique, urbanisme et mobilité restent encore très segmentés.

Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilite-urbanisme-transition-ecologique-enjeux-croises>

Les priorités ont été définies par les membres des comités. Ils ont convenu de classer les actions selon deux niveaux :

- priorité 1 : ■ action à mettre en œuvre immédiatement ;
- priorité 2 : ■ action déjà engagée qui sera poursuivie (par exemple maison de l'énergie) ou
■ action qui sera mise en œuvre ultérieurement (2020/2021).

Le thème 1 – « Se déplacer » a été renommé « Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural » et constitue à présent le premier axe stratégique du PCAET. Cet axe stratégique est aussi le « plan de mobilité » et comporte six actions dont quatre de priorité 1.

Le thème 8 – « Problématiques internes aux collectivités » a été renommé « Se doter de moyens et d'une organisation à la hauteur des enjeux climat-air énergie » et comporte notamment un chantier ou action en lien avec la mobilité : « Elaborer un ou des plans de déplacement de l'administration (PDA) » comportant 3 sous actions : organiser le télétravail (priorité 1) ; mettre en place les moyens techniques pour limiter les déplacements pour les réunions (priorité 1) ; diminuer l'impact carbone des déplacements des élus et des agents (priorité 2).

Ces priorités sont dictées par :

- la volonté d'obtenir le label CAP Cit'ergie dans le délai imparti. Cet objectif impose d'engager immédiatement les actions stratégiques, c'est-à-dire les actions susceptibles d'être déployées rapidement et avec un impact significatif immédiat en termes d'émissions de GES.
- les élections municipales prévues en 2020.

Il a été évoqué le fait que les actions en priorité 2 ne donneront pas lieu, dans l'immédiat, à l'élaboration d'une fiche action mais qu'elles seront précédées d'une réflexion par les acteurs de l'Entente. Il s'avère qu'à l'issue de la démarche chaque action a donné lieu à la rédaction d'une fiche action dont certaines comportent des sous-actions.

***Nota :** Le Cerema et la DDT 41 n'étant pas présents à la séance du COTEC destinée à valider et prioriser les actions, il ne sera pas possible de fournir les arguments présentés au COPIL suivant auquel étaient invités tous les contributeurs aux débats et ateliers.*

Points de vigilance :

Prioriser les actions sans négliger :

- le grand public et notamment les personnes situation de difficulté de mobilité (voir encadré ci-dessous) ;
- les acteurs sociaux ;
- les acteurs économiques ;
- les acteurs financiers.

Parmi les huit axes stratégiques du plan climat, le premier axe « **Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural** » a donné lieu au **plan de mobilité comportant 6 fiches actions** (cf [Annexe 9](#)).



1. Appui au covoiturage de proximité : constituer un réseau de points stop et l'animer (comporte 3 sous-actions) ;
2. Amorcer et développer l'autopartage sur le territoire (comporte 3 sous-actions)
3. Accompagner les PME ou PMiE ;
4. Adapter au contexte Energie-Climat, les modes de transports collectifs ;
5. Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres (comporte 3 sous-actions) ;
6. Inciter l'utilisation des modes de déplacements actifs et solidaires (comporte 2 sous-actions).

Point de vigilance :

Privilégier des verbes d'action dans la dénomination de l'action :

(Créer ; Mettre en place ; Aménager ; Organiser ; Etudier ; Définir ; Organiser...)

Les tableaux suivants, extraits du projet arrêté de PCAET des CCBVL et CCGC, présentent :

- l'axe stratégique n° 1 avec les 6 chantiers ou actions de mobilité repris dans le PM ;
- l'axe stratégique n° 8 avec notamment l'action « Elaborer un ou des plans de déplacement de l'administration (PDA) » non reprise dans le PM.

Axe 1 du PCAET :

Axe stratégique	Chantier ou Action	Sous-action	Niveau de priorité
Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural (Plan de mobilité)	Appui au covoiturage de proximité : Constituer un réseau de points stops et l'animer pour optimiser le remplissage des voitures (fiche 1.1)	Créer un réseau de points stops, avec panneaux directionnels permettant aux piétons d'indiquer leur destination, et aux automobilistes de s'arrêter et proposer leur service à bon escient	P1
		Animer le dispositif, les Ambassadeurs, communication au public	
		Animer les acteurs qui s'appuieront sur le réseau de points stops	
	Amorcer et développer l'autopartage sur le territoire (fiche 1.2)	Ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-ends et les soirées	P2
		Promouvoir l'autopartage entre particuliers	
		Mettre en place une flotte de vélo et VAE en partage	
	Accompagner les plans de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE ou PDIE), avec les clubs entreprises (fiche 1.3)		P1
	Développer les modes de transport collectifs (avec Région et TLC, filiale de Transdev) (fiche 1.4)		P2
	Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres (fiche 1.5)	Montrer l'exemple avec l'utilisation de véhicules collectifs plus propres	P1 pour l'électricité
		Développer un réseau de stations de recharge alternative (électricité et biogaz)	
		Développer la mobilité touristique propre	
	Inciter l'utilisation des modes de déplacements actifs et solidaires (fiche 1.6)	Etablir une cartographie et un schéma directeur des mobilités alternatives : pistes cyclables et aires de covoiturage	P1
Mettre la priorité sur le développement de la pratique du vélo au quotidien : en plus du schéma directeur mentionné au-dessus, moyens affectés, animation, parkings.			
Optimiser le fonctionnement de la navette de Mer et envisager des navettes similaires autour des pôles relais			
Réinventer le transport à la demande en milieu rural ("TAD citoyen et solidaire") - animation en lien avec les points stop			
Valoriser les expériences de pédibus et de vélobus existantes et accompagner d'autres expériences sur le territoire			

Pour davantage d'exemples d'actions de collectivités engagées dans une démarche de plan de mobilité, le recueil de pratiques du Plan de mobilité rurale²¹ présente plusieurs fiches actions.

²¹ <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>

Axe 8 du PCAET :

Se doter de moyens et d'une organisation à la hauteur des enjeux climat - air - énergie	Informers les élus sur des retours d'expérience probants (fiche 8.1)		P1
	Concevoir une ingénierie financière pour la transition (fiche 8.2)	Démarrer avec une ligne spécifique PCAET dans le budget 2019	P1
	Intégrer les enjeux climat-énergie dans la gestion du patrimoine bâti et de l'éclairage public	Mettre en place une gestion énergétique du patrimoine (y compris les écoles) : définir un plan d'actions pour préparer l'action suivante + être exemplaire dans les projets de rénovation en cours. Tableau de suivi énergétique du patrimoine permettant d'avoir une vision exhaustive des consommations d'énergie, de renseigner les indicateurs Cit'ergie et de suivre une feuille de route de sortie des énergies fossiles de chacun des bâtiments. (fiche 8.3)	P1
		Etablir un plan pluriannuel de rénovation des bâtiments publics en intégrant la réalité patrimoniale. Construire ou rénover des bâtiments publics en intégrant au maximum la contrainte énergétique (RT 2020). (fiche 8.4)	P2
		Mettre à niveau l'éclairage public et réduire l'éclairage nocturne (fiche 8.5)	P1
	Elaborer un ou des Plans de déplacements de l'administration (PDA) (fiche 8.6)	Organiser le télétravail	P1
		Mettre en place les moyens techniques pour limiter les déplacements pour les réunions	
		Diminuer l'impact carbone des déplacements des élus et des agents (lien avec l'axe mobilité sur le territoire)	P2
	Intégrer les enjeux climat-énergie dans l'organisation et le fonctionnement des services (fiche 8.7)	Repenser l'organisation des services à l'aune des enjeux climat-air-énergie (en lien avec la gouvernance et les moyens de l'axe "Animation / mobilisation")	P1
		Moyens internes : formaliser les enjeux climat, air et énergie dans les fiches de poste.	
		Mobiliser les agents : charte des éco-gestes, challenges, boîte à idées, objectifs CAE dans la politique RH, plan de formation	P2
		Mettre en place un groupement d'achat ou une cellule commande publique à l'échelle de l'Entente, de manière à favoriser des achats vertueux (cycle de vie, bas carbone, production locale / biosourcée)	
	Réfléchir à des pratiques de fonctionnement vertueuses : renforcer l'e-administration, mieux gérer les déchets, organiser des événements vertueux, ingénierie financière	P2	
	Exercer de manière exemplaire les compétences en lien avec la gestion de l'eau (fiche 8.8)	Optimiser l'efficacité des installations d'eau potable (énergie et ressource) Optimiser le potentiel énergétique des systèmes d'assainissement : Optimiser la gestion des eaux pluviales Préserver la bio-diversité du territoire et développer des espaces verts	P1

Source: Communautés de communes Beauce Val de Loire et Grand Chambord, juillet 2019 : projet arrêté de PCAET : Stratégie et plan d'actions (cf page 48 et 49/189)

7. PERSPECTIVES DE MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS

7.1 Suivre et évaluer régulièrement

Rédiger une fiche action implique également la connaissance d'indicateurs pour la suivre et l'évaluer. La définition de ces derniers permet de **se projeter a priori** dans l'évaluation et les résultats attendus du plan de mobilité. Les porteurs de PMR peuvent d'ores et déjà fixer les conditions de réussite des actions (indicateurs de résultat) et vérifier, **a posteriori**, au bout de x années, que les actions ont permis d'atteindre les objectifs.

« Afin de déterminer si une décision est utile, et dans quelle mesure, il est essentiel de réaliser un suivi et une évaluation des actions mises en œuvre.

Le **suivi** va consister à collecter, de **manière simple**, et analyser systématiquement des informations au fur et à mesure de la réalisation.

L'**évaluation**, quant à elle, va comparer l'effet réel du projet et les objectifs stratégiques décidés.

Source : Plan de mobilité rurale, p 75, Cerema 2016

Cette ultime étape doit permettre l'évaluation des politiques publiques menées. Elle nécessite qu'un état « zéro » du territoire soit fait afin de pouvoir mesurer l'effet réel des actions. Idéalement, c'est au moment du diagnostic que cet état initial est réalisé.

7.1.1 La notion d'indicateur

Un indicateur doit être une information observable et mesurable qui qualifie et/ou quantifie l'évolution et la performance d'une action. Il existe différents types d'indicateurs²²:

- ressources : moyens matériels / humains et/ou financiers mis en œuvre,
- réalisations : état des actions effectivement réalisées,
- résultats : effets de l'action pour les bénéficiaires directs,
- impacts : effets plus larges au-delà des bénéficiaires directs,
- efficacité : comparaison des réalisations, résultats ou impacts réels, escomptés ou estimés,
- efficience : résultats ou impacts rapportés aux ressources mobilisées.

Source : Plan de mobilité rurale, p 75, Cerema 2016

L'indicateur doit permettre de réaliser le suivi de l'action. Il doit absolument être facile à mettre en place et nécessiter peu de moyens.

²² Source : Commission européenne, projet européen ARTS (Actions pour l'intégration de services de transport rural), *Manuel du transport rural*, décembre 2013.

7.1.2 Définir les modalités de suivi et d'évaluation

La question du portage est récurrente en matière d'évaluation et peut se résumer aux trois enjeux suivants :

- l'identification des services, partenaires et éventuels prestataires à mobiliser ;
- l'estimation des moyens à consacrer ;
- l'implication du politique.

Source : Plan de mobilité rurale, p 75, Cerema 2016

Il s'agira de déterminer qui est pilote de l'action ou partenaire. Cela suppose que certains acteurs moteurs acceptent/décident de piloter une, voire plusieurs actions susceptibles de relever de leur champ de compétence. Des observateurs ou facilitateurs d'une action peuvent aussi être désignés à cette occasion.

Ainsi le contenu à minima d'une fiche action serait le suivant :

Titre
Descriptif : enjeux et contexte
Pilote(s) : collectivités territoriales – acteurs socio-économiques
Partenaire(s)
Publics cibles
Articulation avec les autres politiques publiques et autres plans/programmes/doc.
Qui fait quoi ?
Résultats attendus
Moyens à mettre en œuvre : techniques, humains, financiers
Calendrier
Indicateurs de suivi et d'évaluation

Source : Cerema

7.2 Le suivi des actions du PM de l'Entente

7.2.1 Choix des indicateurs de suivi

La stratégie adoptée par les élus nécessite la mobilisation des acteurs du territoire et la formulation d'objectifs quantitatifs et qualitatifs. Le prestataire et les élus ont choisi d'utiliser 3 types d'indicateurs :

- de réalisation : pour pouvoir suivre le déroulement de l'action ;
- de résultat : la collectivité le définira après réalisation d'un état zéro (*) ;
- et d'impact : il s'agit ici de l'indicateur d'évolution des émissions de gaz à effet de serre.

Points de vigilance :

() Pour une meilleure compréhension de la démarche, il est nécessaire d'expliquer pourquoi les indicateurs de résultats ne sont pas chiffrés. En effet, il est attendu du cadre fixé par Cit'ergie, qu'il permette l'émergence d'un PCAET et d'un plan de mobilité ambitieux.*

Il semblerait qu'ici, cela soit un choix des collectivités de procéder en plusieurs temps. En effet, l'état « zéro » des émissions de GES au démarrage des actions n'ayant pas encore été réalisé, il a été décidé qu'une fois cet état défini (avant de démarrer les actions), il y aurait par la suite des mesures annuelles pour suivre l'évolution des émissions de GES en lien avec la mise en œuvre des actions.

Rappelons que l'indicateur de résultat vise à permettre d'avoir des informations sur les conséquences matérielles et socio-économiques de l'action et qu'il nécessite une définition des méthodes de mesure.

7.2.2 Pilotage, financement et suivi des actions

Lors du COPIL de validation des actions, les collectivités porteuses de la triple démarche ont indiqué que l'Entente est chef de file du PCAET et du plan de mobilité mais qu'elle ne saurait piloter toutes les actions. Les positions de l'Entente pourront être multiples :

- ✓ **Pilote** : pour mener les actions en lien avec les compétences des EPCI ;
- ✓ **Partenaire** : l'Entente pourra être partie prenante d'un projet piloté par une autre partie prenante ;
- ✓ **Facilitatrice** : en mobilisant les acteurs du territoire (ex. Plan de déplacements inter-entreprises) ;
- ✓ **Observatrice**.

Des discussions et des négociations entre élus de l'Entente et des acteurs identifiés, arbitrés par la cheffe de projet se sont avérées nécessaires pour déterminer, pour chaque action, l'acteur chargé de sa mise en œuvre et de son suivi.

Le COPIL de validation du plan d'action a confié la rédaction des fiches actions à la cheffe de projet en lien avec le prestataire. Sa connaissance des acteurs du territoire lui permet de solliciter les acteurs moteurs. En fonction de leurs sensibilités certains acteurs proposent leurs services ou sont invités à l'accompagner dans sa tâche.

C'est un moment crucial puisqu'il nécessite de formuler des réponses aux questions telles que : Qui s'impliquera dans l'action ? avec quel degré d'implication ? Combien ça coûte ? Qui participera financièrement à la réalisation de l'action ? Pour ce faire, le dialogue avec certains partenaires doit se poursuivre.

Le financement des actions :

Comme évoqué précédemment, la rédaction des fiches actions conduit la cheffe de projet et le prestataire à aborder plus finement le sujet du/des financement(s) des actions.

Le choix du prestataire et des élus a été de prévoir a minima, un budget en termes de moyens humains et de définir la part financière, plus tard au moment des études plus fines.

Le PM CCBCVL et CCGC :

Chaque fiche action du PM de deux CC comporte des informations sur le **Financement** et le **Budget** de l'action ou de la sous-action avec une part **d'incertitude**.

Exemple :

Fiche Action 1.2. Amorcer et développer l'autopartage sur le territoire mentionnant

« 0,05 ETP + Budget à déterminer au moment des études. »

Point de vigilance :

Les fiches actions seront complétées et actualisées dans le cadre du suivi des actions.

8. CONCLUSION

La présente étude avait pour but de faire connaître au lecteur le cheminement des deux communautés de communes, Beauce Val de Loire et Grand Chambord, dans l'élaboration de leur plan de mobilité commun, afin d'éclairer les futurs candidats à cette démarche. Elle peut potentiellement servir des territoires à typologie similaire, à savoir :

- en Val-de-Loire,
- à faible densité démographique,
- à proximité d'une agglomération.

Ce premier plan de mobilité est probablement perfectible. Toutefois, il aura eu le mérite de réunir un certain nombre d'acteurs autour de la question des mobilités sur le territoire de l'Entente, et de mettre en place des actions pour favoriser leur caractère durable et inclusif.

La thématique de la mobilité est abordée dans le diagnostic du PCAET sous l'angle de la consommation d'énergie et d'émission de GES concernant les transports et des gains potentiels d'économie sectorielle. Le diagnostic propre à la mobilité sur le territoire de l'Entente et les enjeux qui en découlent apparaissent uniquement dans le plan de mobilité. Ces deux documents sont complémentaires et devraient faire l'objet d'une enquête publique conjointe.

Pour la suite, il sera nécessaire de continuer à partager, à communiquer avec la population et les acteurs du territoire sur les actions et les résultats de leur mise en œuvre, sur les évolutions liées à la mobilité et de maintenir la dynamique collaborative pour assurer un bon niveau de participation et d'adhésion à l'occasion de la révision du plan de mobilité.

Au regard du dispositif Cit'ergie, qui fixe des objectifs chiffrés à atteindre dans les 4 ans pour permettre au PCAET d'être ambitieux, il serait nécessaire de chiffrer les indicateurs de résultat des actions du plan de mobilité, mais aussi de prendre en compte la stratégie développée dans les deux PLUi en cours d'élaboration.

Pour les collectivités qui voudront s'engager dans une démarche d'élaboration d'un plan de mobilité il est précisé que le contexte a évolué notamment avec la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24/12/2019 qui prévoit notamment l'évolution du plan de mobilité rurale en **plan de mobilité simplifié (PMS)** ([Annexe 10](#)).

9. ANNEXES

[Annexe 1](#) : Les grandes étapes d'un plan de mobilité rurale et celles de la démarche des deux communautés de communes

[Annexe 2](#) : Liste d'acteurs nationaux et régionaux de la mobilité en zones peu denses

[Annexe 3](#) : Composition du COPIL du PCAET et du plan de mobilité

[Annexe 4](#) : Composition du COTEC du PCAET et du plan de mobilité

[Annexe 5](#) : Propositions issues du forum et de la première série d'ateliers sur les mobilités

[Annexe 6](#) : Ebauche des fiches actions relatives à la mobilité

[Annexe 7](#) : Données mobilisables et mobilisées

[Annexe 8](#) : Exemples de questionnements pour un diagnostic complet sur la mobilité

[Annexe 9](#) : Fiches actions du plan de mobilité des CCBVL et CCGC

[Annexe 10](#) : Evolution des plans de mobilité rurale

[Annexe 11](#) : Glossaire

[Annexe 12](#) : Bibliographie et sitothèque

Annexe 1 : Les grandes étapes d'un plan de mobilité rurale ...

Le guide « *Plan de mobilité rurale, Elaboration, mise en œuvre et évaluation* » du Cerema (nov. 2016) préconise le canevas général théorique ci-après et indique « *qu'il est globalement recommandé d'en respecter les grands principes et les principales étapes, tant pour clarifier le processus engagé que pour lui donner les meilleures chances d'aboutir. la démarche suivante* ».

Étape	Action	Durée approximative
1	<p>Cadrage de la démarche et de l'organisation</p> <p>Acculturation au domaine de la mobilité (enjeux, organisation institutionnelle de la compétence transports, etc.), recueil des documents stratégiques et projets structurants du territoire (ayant un impact mobilité) et des études disponibles, composition de l'équipe projet, pré-diagnostic.</p> <p>Mise en place des instances (comité technique et comité de pilotage).</p> <p>Définition des modalités de concertation et de consultation.</p>	1 à 3 mois
2	<p>Conduite du diagnostic du territoire et des mobilités</p> <p>Analyse des mobilités existantes et prévisionnelles, recueil de données (démographiques, d'offres et de fréquentation de transports, etc.), examen de l'accessibilité multimodale du territoire, thématiques transversales comme le stationnement ou l'urbanisme, mise en évidence des dysfonctionnements et des pistes d'amélioration.</p>	2 à 6 mois
3	<p>Identification des enjeux et objectifs</p> <p>Déterminer les enjeux et les objectifs fixés au plan de mobilité rurale en fonction des constats établis dans le diagnostic, les prioriser et les traduire en objectifs opérationnels.</p>	
4	<p>Définition du programme d'actions</p> <p>Étude des différentes variantes possibles pour résoudre les dysfonctionnements (infrastructures, réglementation, organisation territoriale...), définition du phasage et des financements.</p> <p>Identification des indicateurs de suivi.</p>	2 à 6 mois
5	<p>Approbation du plan</p> <p>Arrêt du projet.</p> <p>Consultation publique.</p> <p>Prise en compte des modifications – approbation du plan.</p>	3 à 4 mois
6	<p>Mise en œuvre, suivi et évaluation</p> <p>Suivi régulier.</p> <p>Évaluation du plan à mi-parcours et réorientation si besoin.</p> <p>Révision du plan de mobilité rurale.</p>	5 ans 10 ans

... et celles de la démarche des 2 communautés de communes

Pour rappel : les deux communautés de communes ont planifié l'élaboration d'un plan de mobilité dans le cadre de leur labellisation « Territoire à énergie positive pour la croissance verte » et la démarche d'élaboration du plan de mobilité des 2 communautés de communes fait partie intégrante d'une démarche globale PCAET/Cit'ergie

Phase	Action	Dates
	<p><i>Réflexion en interne sur les démarches à engager et les modalités de lancement de la démarche</i></p> <p>→ Convention d'organisation temporaire de la maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration d'un PCAET, la réalisation d'une évaluation environnementale stratégique, la conduite d'une démarche CIT'ERGIE et la réalisation d'un plan de mobilité</p> <p>(entre la CCGC et la CCBVL)</p>	2nd semestre 2016
	<p><i>Cadrage - Organisation - Lancement de trois démarches</i></p> <p>Définition des phases d'élaboration et de concertation Définition des instances de gouvernance (comité de pilotage/comité technique) Définition du plan de financement Définition des modalités de concertation et de consultation des personnes publiques</p> <p>→ Délibération de la CCGC (lancement du PCAET en commun avec la CCBVL) :</p> <p>→ Délibération de la CCBVL (lancement de la triple démarche) :</p>	<p>→ 21/11/2016</p> <p>→ 29/06/2017</p>
	<p><i>Procédure adaptée de marché public de prestations intellectuelles</i></p> <p>→ Appel d'offre paru → Clôture de l'appel d'offre → Début des prestations</p>	<p>→ 05/09/2017 → 04/10/2017 → Janvier 2018</p>
1	Lancement de la démarche et mobilisation des acteurs	19/02/18
2	<p>Diagnostic territorial partagé - Identification des enjeux</p> <p>Plan de mobilisation</p> <p>→ Atelier 1 « mobilité » → Atelier 2 « mobilité » → validation du diagnostic</p>	<p>→ 07/02/2018 → 11/04/2018 → 15/05/2018</p>
3	<p>Elaboration d'une stratégie territoriale - Définition des objectifs</p> <p>→ Ouverture du forum → Validation de la stratégie</p>	<p>→ 14/06/2018 → 06/02/2019</p>
4	<p>Rédaction du programme d'actions</p> <p>→ Ateliers participatifs → Validation du plan d'actions</p>	<p>→ de novembre à décembre 2019 → 25/06/2019</p>
5	<p>Approbation du plan : Seul le PCAET a été arrêté, dont les actions de l'axe stratégique n°1 sont les celles du plan de mobilité</p> <p>→ Consultation publique du PCAET</p>	→ 13/12/2019 au 13/01/2020
6	<p>Conception et mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation</p> <p>→ Définition d'une stratégie de suivi et d'évaluation → Définition et intégration des indicateurs (mise à jour annuelle des objectifs) → Démarrage des actions</p> <p>Fin de phase prévue</p>	<p>→ Décembre 2018</p> <p>→ Décembre 2021</p>

Annexe 2 : Acteurs de la mobilité en zone peu dense

Annexe 2.1 Acteurs nationaux

Nom	Quoi ?	Site	Publications sur le sujet
ANPP	Asso des pays et pôles d'équilibres territoriaux et ruraux	http://anpp.fr/	
Gart	Association des AOT	https://www.gart.org/	https://www.gart.org/publication/mobilite-villes-moyennes-etat-lieux-perspectives/
Villes de France	Association des villes moyennes	http://www.villesdefrance.fr/	http://www.villesdefrance.fr/publication.php?id=3937&t=La%20mobilit%C3%A9%20au%20service%20des%20territoires
Ademe		http://www.ademe.fr/	http://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/infographies_par_service-services_velos_ademe_v2.pdf
Fare	Fédération d'associations proposant des services De mobilité solidaires	http://www.federation-fare.com/	
Réseau rural français	Facilite le dialogue entre acteurs et valorise Les bonnes pratiques locales	https://www.reseaurural.fr/	https://www.reseaurural.fr/centre-de-ressources/videotheque/organisation-des-territoires-et-des-services-planification
Territoires Conseil – Groupe Caisse des Dépôts et consignations	Service Territoires Conseils, pour informer et accompagner les services et élus des collectivités, notamment rurales dans leur développement : formations, conseil, assistance juridique, financements et assistance à maîtrise d'ouvrage. Depuis 2003, il capitalise les bonnes pratiques des territoires regroupées dans une banque d'expériences en ligne. Une attention particulière est donnée à l'accompagnement des territoires ruraux ou périurbains avec notamment un service de renseignement juridique et financier gratuit, accessible du lundi au vendredi de 9 heures à 19 heures, pour les élus et communes de moins de 10 000 habitants et des intercommunalités sans limite de seuil : par téléphone au 0970 808 809 ou courrier électronique.	http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr	http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Page/Base-experiences > Exemple d'initiatives : Bouquet d'expériences sur le covoiturage et l'autopartage ; bouquet d'expériences sur les schémas de déplacements, transport et nouveaux services

Source : Cerema

Annexe 2.2 Les acteurs régionaux et locaux de la mobilité en Région Centre-Val de Loire

Liste non exhaustive

Nom	Quoi	Site
Conseil régional Centre Val de Loire	Différents dispositifs sont mis en place par le Conseil régional pour aider les territoires à mettre en place des solutions de mobilité durable.	
Observatoire régional des transports	Au travers d'un observatoire des transports, l'observation apparaît comme un outil de recueil, de sélection et de classification des informations nécessaires pour analyser l'activité et les enjeux du transport de voyageurs et de marchandises en région Centre-Val de Loire.	www.ort-centre.fr

Annexe 2.3 Les acteurs du PCAET et du Plan de mobilité des CCGC et CCBVL

Liste non exhaustive

Première liste des acteurs clés à impliquer dans l'élaboration du plan mobilité proposée par le prestataire	Les partenaires impliqués associés à la triple démarche	<i>Invités présents à la Réunion de lancement</i>	<i>Invités présents à l'atelier mobilité du Forum</i>	<i>Invités présents aux ateliers « je me déplace »</i>	<i>Invités présents à l'atelier « Problématiques internes aux collectivités »</i>
Acteurs institutionnels					
<u>Les organisateurs de la mobilité :</u>			Maire adj. En charge du DD	Maire adjointe Conseiller mun.	Maire adjointe
Autorités organisatrices de mobilité : la Région (AOM, réseau Rémi, TER)	Mer				
Le Département (pour les routes)	CCBVL - CCGC	Chargée de mission DD	Chargée de mission DD	Chargée de mission DD	Chargée de mission DD
Agglopolys (pour le transport urbain)			Vice pdt DGS	Resp. service dév. éco	Vice pdt DGS DGA Conseillère com. Chargée de com Resp. urba.
SIDELC (pour les bornes de recharge VAE)	CCGC				
	CCBVL		DGS Chargée mission	Vice pdt DGS Dir. pôle jeunesse Conseiller com.	Vice pdt
<u>Les opérateurs de la mobilité :</u>	Saint Laurent Nouan		Resp. transports		
SNCF	Nouan				x
Keolis (Azalys, Rémi), navettes touristiques	Mont-Près-Chambord			Maire adj.	
	Chambord				maire
	Saint Dyé sur Loire			Maire	Maire Sec.de mairie
	Ferté St Cyr				Maire
<u>Les représentants des entreprises :</u>	GRDF			x	
CCI	DDT 41			x	
Chambre des métiers et de l'artisanat	Conseil départemental – MDCS Nord Loire / CD 41		Direction de la cohésion sociale	x	
	Région Centre Val-de-Loire (transport)				
	Pays des Châteaux		x	x	
	FFB		x		
	CAPEB		x		
	SIEOM				
	Val éco				
	Valdem				
	Val d'Eau				

	ADIL-EIE				
	Lig'air				
	Office du tourisme				
	Domaine national de Chambord				
	Conseil de développement CCGC				
Acteurs économiques					
	ENEDIS			X	
	Entreprises du conseil de développement CCGC				
	Entreprises et commerces CCBVL				
	Club des entreprises				
	Transport du Loir-et-Cher (STDLC / Transdev		Resp. marketing	Directeur	
	Ambulances Bel Air Willy Spitz et Fils				
	Cheffe de projet emploi ???				Directrice
	Patrimoine DOIRE ANNETTE				x
Société civile concernée					
<u>Les acteurs de l'inclusion et de l'emploi :</u> Secours catholique Emmaüs Resto du cœur Secours populaire Pôle emploi, Mission locales	Association Etre citoyen de Mer			x	
	Greeters			x	
	Conseil des sages de Saint-Claude de Diray	x		2	
	Arbocentre				
	Envirobat Centre				
	Vélo 41	x		x	
	Secours catholique		Référent territoire Beauce		
<u>Les acteurs associatifs de la mobilité</u> Mobilité 41 Vélo 41	Maison de la Loire				
	CDPNE				
	Association VERDELET				
Famille rurales (Etude Ifop pour Familles Rurales, Menée par questionnaire auto – administré en ligne du 6 au 11 juin 2018 auprès d'un Echantillon de 1012 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus et d'un échantillon de 1501 personnes, représentatif de la population française rurale âgée de 18 ans et plus, selon la méthode de quotas. L'étude a été réalisée avec le soutien de la MSA, de RTE et de l'ADEME	Association Mont Demain				
	AMAP Terres de Mer				
	Archéovillage				
	Kaïros				
	Citoyenne/citoyen			2	
		4			
<u>Nombre de participants Total</u>			19		

Annexe 3 - Comité de pilotage du PCAET et du Plan de mobilité



Comité de pilotage du Plan Climat-Air-Energie-Territorial

Liste des membres

- M. DENIS Claude, Président de la Communauté de communes Beauce Val de Loire (CCBVL)
- M. CLÉMENT Gilles, Président de la Communauté de communes du Grand Chambord (CCGC)
- M. MÉZILLE Jean-François, Vice-Président de la Communauté de communes Beauce Val de Loire en charge du Développement Durable
- M. LALLERON Christian, Vice-Président de la Communauté de communes du Grand Chambord en charge de la transition énergétique
- M. HEITZ Didier, Vice-Président CCGC
- M. HERNANDEZ Jacky, Conseiller Communautaire CCGC
- M. MARION Patrick, Conseiller Communautaire CCGC
- M. PRINCE Jean-Paul, Conseiller Communautaire CCGC
- M. GERVY Raymond, Vice-Président CCBVL
- M. HUGUET Pascal, Vice-Président CCBVL
- Mme LONQUEU Astrid, Vice-Présidente CCBVL
- Mme POMMIER-AUTRIVE Nathalie, Conseillère Communautaire CCBVL
- M. GAULANDEAU Marc, Conseiller Communautaire CCGC
- Monsieur le Directeur général des services de la CCGC
- Monsieur le Directeur général des services de la CCBVL
- Monsieur le Directeur général des services de la Ville de Mer
- Monsieur le Président du Pays des Châteaux
- Monsieur le Préfet de Loir-et-Cher
- Monsieur le Préfet de Région Centre Val de Loire
- Monsieur le Président du Conseil départemental de Loir-et-Cher
- Monsieur le Président Conseil régional Centre-Val de Loire
- Monsieur le Président de l'Union Sociale pour l'Habitat de la Région Centre Val-de-Loire
- Monsieur le Président de la Chambre d'agriculture du Loir et Cher
- Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie territoriale de Loir-et-Cher
- Monsieur le Président de la Chambre de métiers et de l'artisanat de Loir-et-Cher
- Monsieur le Président du SIDELC
- Monsieur le Délégué Territorial d'ENEDIS
- Madame la Déléguée Territoriale de GRDF
- Mme PASCAL Stéphanie, Responsable de l'unité DDCV – DDT 41
- M. CAUMONT Romuald, ADEME Centre Val de Loire
- M. CHASSIER Mathieu, Conseiller en énergie partagé du Pays des Châteaux

Annexe 4 : Comité technique du PCAET et du Plan de mobilité

Liste des membres :

directeurs de service et chargés de projets des collectivités associées à l'Equipe projet

CCGC	Responsable service Eau/assainissement ;
	DGS
	DGA
	Développement Economique
	DST
	Adjointe DST
	Responsable communication Saint Laurent, Mont Près Chambord
	PLUi
CCBVL	Mer et Val d'Eau - DST
	Responsable urbanisme, développement local
	SPANC
	SIEOM/ (SIAB)
	DGA
	Développement économique, DGS Mer
	Responsable communication, CCBVL et ville de Mer,
CCGC et CCBVL	Habitat
	Responsable DD mutualisée
	Instructeur/Instructrice mutualisés
Autres	Val d'Eau
	Directeur SIEOM
	Pays des Châteaux + CEP Pays des Châteaux

Annexe 5 : Propositions issues du forum et de la première série d'ateliers sur les mobilités

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Porteur de l'action	Décision du COPIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
1	Penser l'aménagement du territoire de manière à réduire les déplacements <i>(Ce chantier n'a pas été soumis à débat lors de la seconde série d'ateliers)</i>	A - Construire des équipements publics accessibles par les modes de déplacement actifs	Ne pas construire d'équipements publics à des endroits qui ne sont pas accessibles en vélo ou à pied	Les collectivités	Actions non retenues : Pas propices actuellement, car deux PLUi sont en cours d'élaboration.
		B - Positionner des tiers lieux sur le territoire	Coworking / tiers lieux en milieu rural (par ex. en gare de Mer). Voir des REX en Eure-et-Loir. Profiter du plan fibre qui devrait être abouti en 2022.	Les deux CC	
		C - Développer des services de proximité	Maintien des commerces de proximité et les transformer en points de service (livraison de colis ...)		
			Services ambulants – commerces de proximité itinérants (boulangier, boucherie, épicerie solidaire...)		
			Livraison via des transports qui se font déjà (ex. car, postier)		
Mettre en place dans les communes un bus itinérant de services (les gens viennent à pied pour leurs documents administratifs)	Voir expérimentation CCBVL				

Exemples d'actions possibles mises en place dans d'autres collectivités :

- 1.A : Offrir la possibilité de stationner le vélo (par ex. devant le gymnase) ;
- 1.C : « Concierge-Rit » : association solidaire qui propose des services de proximité (cf <http://www.laconcierge-rit.fr/>) ;
- 1.C : « Comptoir de campagne » : magasins installés en zone rurale (plutôt en Rhône-Alpes jusqu'à présent), qui proposent des produits locaux en circuit-court, des services de proximité et de la petite restauration (cf <https://comptoirdecampagne.fr/>)

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Partenaire / Porteur de l'action	Décision du COPIIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
2	Optimiser le remplissage des voitures	Mettre en place un covoiturage organisé sur des axes choisis	<p>Quelques préalables : information aux élus, questionnaire aux populations, identification des axes pertinents, association au projet des entreprises du secteur et les collectivités, mise en relation de l'offre et de la demande. Bancs de covoiturage :</p> <p>Le conseil des sages de St Claude de Diray est intéressé par l'installation de bornes et de bancs de covoiturage qui permettent de faciliter la pratique du covoiturage spontané. Ce mobilier permet aussi de donner de la visibilité à une pratique existante mais peu visible. Aires de covoiturage : évaluer l'utilisation des aires existantes et développer celles qui fonctionnent.</p>	<p>Pilote : Entente pour les points stops, Partenariat avec les acteurs du territoire pour l'animation</p> <p>Conseil des sages St Claude de Diray, / Groupe d'entreprise de la ZA de MER / Agglopolys / Pays des châteaux / CD 41 / Région</p>	<p>Action reformulée :</p> <p>Appui au covoiturage de proximité / Constituer un réseau de points stops et l'animer pour optimiser le remplissage des voitures</p> <p>3 actions/sous actions</p> <p>Cf chantier 1 du tableau V4 (axe stratégique n°1 du PCAET)</p>

Exemples d'actions possibles mises en place dans d'autres collectivités :

Rétribuer le conducteur pour le service rendu à la collectivité pour une action de covoiturage intégrée au réseau de transports :

→ Concept « Fleetme » à Auxerre (cf <http://www.fleetme.fr/fleetme-auxerre-2-2/>)

→ Concept « Popcar » à la communauté d'agglomération d'Avignon (cf <https://www.cityway.fr/realisation/grand-avignon-tcra/>)

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Partenaire / Porteur de l'action	Décision du COFIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
3	Amorcer l'autopartage des voitures	Partager le parc de véhicules des collectivités	<p>Pour donner l'exemple, les collectivités pourraient mettre leur véhicule non utilisé le WE en autopartage. Avec des véhicules électriques ou Biogaz, ce serait l'occasion d'offrir une expérience utilisateur de véhicule propre. Avec les autres véhicules, c'est permettre à des ménages de se séparer de leur second véhicule.</p> <p>S'appuyer sur la mise à disposition du minibus par la ville de Mer le WE aux associations.</p> <p>Points d'attention / idées / étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment contrôler l'état des véhicules à la restitution ? - Problème fiscal éventuel pour les véhicules d'entreprise - Voir les questions d'assurance - Idée de s'insérer via une plateforme existante, type « Drivy » : faire un benchmark des plateformes - Étude de besoin et business plan à faire - État de la flotte des collectivités à faire - Mettre des places de parkings dédiées, éventuellement avec borne de recharge - Faire un test sur une période restreinte, par exemple un été. Pour que ça fonctionne il vaut mieux massifier d'emblée (min 8 véhicules) et communiquer. <p>Cette expérimentation est intégrée dans le projet grand site sur Chambord</p>	Pilote : Les deux communautés de communes	Action reformulée : Ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-end et les soirées

Exemples d'actions possibles mises en place dans d'autres collectivités :

Mettre en place un réseau d'autopartage de voitures électriques :

- Concept « Autofree » à Tinchebray (cf <http://www.tinchebray.fr/fr/actualite/144920/le-reseau-autofree-tinchebray-agrandit>) ou au Conseil départemental de l'Orne (cf <http://www.orne.fr/actualites/autofree61-conseil-departemental-partage-vehicules-electriques>)
- Autopartage gratuit pour les habitants de Sauzé-Vaussais (cf <https://www.mairie-sauze-vaussais.fr/autopartage-gratuit/>)

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Partenaire / Porteur de l'action	Décision du COPIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
4	Développer les modes de transport collectifs <i>(Ce chantier n'a pas été soumis à débat lors de la seconde série d'ateliers)</i>	A - Accompagner les plans de déplacements entreprise ou interentreprises (PDE ou PDIE)	Mettre en place des circuits pour les employés en minibus / bus	Pilote : Club d'entreprises des Portes de Chambord Entente facilitatrice	
			Plan de déplacement d'entreprise et inter entreprise (commencer par Les Portes de Chambord). Aider les entreprises à structurer la mobilité de leurs salariés (covoiturage, garage vélo, incitation financière...)	Pilote : Club d'entreprises des Portes de Chambord	
		B - Favoriser une mobilité inclusive et solidaire	Développer du TAD ou favoriser l'entraide entre voisins pour les déplacements des anciens qui ne conduisent plus. Les bancs de covoiturage ne suffiront pas dans les zones trop vides, pour une partie du public trop vieux. Communiquer sur les dispositifs qui existent déjà. Trouver des témoignages pour rassurer.	Pilote : Entente les communes volontaires	Action reformulée et reprise dans le chantier 3 : Promouvoir l'autopartage entre particuliers
C - Organiser en les adaptant à la demande les modes de transports publics	Recenser les besoins de mobilité très localement et voir comment amener le service vers l'utilisateur via le réseau de transport existant (ex. livraison de médicaments via le bus quotidien...)	Entente partenaire	Action engagée en partie : la maison départementale de la cohésion sociale (MDCS) a fait un diagnostic de territoire pour connaître les flux de déplacements		

<p>Transport à la demande (alternative aux autocars). Adaptation des transports en commun à la réalité du territoire : plus de souplesse, le TAD actuel ne fonctionne pas. Difficile car le TAD peut coûter très cher et le côté "à la demande" crée un risque de dérive budgétaire</p> <p>Adaptation des transports en commun à la réalité du territoire : plus de souplesse, le TAD actuel ne fonctionne pas. Difficile car le TAD peut coûter très cher et le côté "à la demande" crée un risque de dérive budgétaire. Développer du TAD ou favoriser l'entraide entre voisins pour les déplacements des anciens qui ne conduisent plus. Les bancs de covoiturage ne suffiront pas dans les zones trop vides, pour une partie du public trop vieux --> créer dans chaque village un réseau de chauffeurs solidaires pour les déplacements réguliers ou occasionnels. Rencontrer l'ADMR pour tester l'idée.</p>	<p>Pilote : Entente</p>	<p>Action reformulée :</p> <p>Réinventer le transport à la demande en milieu rural ("TAD citoyen et solidaire") - animation en lien avec les points stop</p>
<p><i>Transports en commun gratuits</i></p>	<p>Pilote : Région, SNCF, TLC</p> <p>Entente partenaire</p>	<p>Action à explorer</p>
<p>Négocier avec la région pour un système billet-train-parking afin d'inciter à l'usage des TC</p>	<p>Pilote : Région, SNCF, TLC</p>	<p>Action à explorer</p>
<p>Améliorer la desserte du territoire et optimiser le transport public de voyageurs (lien avec les gares, les villes, les sites touristiques) et faire passer les véhicules en électrique, hydrogène ou hybride. Pour cela faire remonter les besoins vers les opérateurs délégataires du service public.</p>		<p>Action reformulée :</p> <p>Organiser en les adaptant à la demande les modes de transports publics /Réduire le contenu CO2 des voy.km produit en collectif thermique</p>

Exemples d'actions possibles mises en place dans d'autres collectivités :

4.B : Mettre en place des moyens de transports adaptés à des déplacements de faible distance

→ Association Familles rurales du Pays de Colombey (cf

<https://www.famillesrurales.org/ciel/Contenu.php?article=14&arbo=26>)

→ Association Familles rurales du Pays du Saintois <https://www.ccpaysdusaintois.fr/fr/mobilite-solidaire.html>

→ Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Sundgau (cf <http://www.pays-sundgau.fr/transport-solidaire.htm>)

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Porteur de l'action	Décision du COPIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
5	Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres <i>(Ce chantier n'a pas été soumis à débat lors de la seconde série d'ateliers)</i>	A - Montrer l'exemple avec l'utilisation de véhicules collectifs plus propres	Des navettes électriques entre Blois et Orléans (9 places), 4 à 6 fois par jour, sur chaque rives, avec un prix symbolique permettrait de montrer l'exemple Faire rouler les camions, autocars avec du bioGNV, carburant alternatif 100 % renouvelable		
		B- Développer un réseau de stations de recharge alternative (électricité et biogaz)	Voiture Biogaz/E85/Véhicule électrique/Air Comprimé ==> Le projet de biogaz pourrait avantageusement proposer une station de recharge pour un parc de véhicule Biogaz.	SIDELC, GRDF, Projet Biogaz Entente partenaire	
		c - Développer la mobilité touristique propre	S'appuyer sur le réseau de borne de recharge existant. Organiser une plateforme de VE pour la liaison Gare-Châteaux / Véhicule en libre-service à la gare de mer et développer ce type de service auprès des structures d'accueil, type hôtel de plein air	Entente partenaire	

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Porteur de l'action	Décision du COPIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
6	Inciter aux modes de déplacements actifs et solidaires	A - Animer le territoire sur la thématique des déplacements actifs et solidaires (information, éducation, sensibilisation, communication, mobilisation)	Faire connaître les moyens de transports alternatifs à la voiture aux demandeurs d'emploi via la maison des services ou Pôle Emploi ou dans les associations d'aides à l'insertion		
			Changer les mentalités face aux temps de transport (accepter d'attendre un peu pour favoriser l'intermodalité, les transports en commun et le covoiturage)	Pilotes : action partenariale (service public, associations, département, CC., grosses communes, clubs sportifs, pôles jeunesse...)	
			Apprendre aux enfants à se déplacer à pieds ou à vélo (ex. pédibus) Pédibus à Mer et Vélobus à Avaray.	Pilote : Entente	Action reformulée : Mettre en place ou encourager des modes de déplacements solidaires / Valoriser les expériences de pédibus et de vélobus existantes et accompagner d'autres expériences sur le territoire
			Animation des démarches / actions citoyennes : service public d'échange de service (prêt de vélo, hébergement, transport solidaire, covoiturage...) – volontariat. Les choses peuvent se mettre en place (ex. covoiturage) quand on va vers les gens pour les organiser.		
			Créer une école du vélo et un atelier de réparation. Faire des actions spécifiques auprès du jeune public		
			Communiquer sur la pratique du vélo : donner une image fun et moderne au vélo, faire prendre conscience du gain de temps d'utiliser les transports piétons / vélos sur trajets inférieurs à 2 km, communiquer sur l'utilisation du vélo en intermodalité pour les premiers / derniers kilomètre		Action reformulée : Favoriser et encourager la mobilité cyclable

N°	Chantiers	Actions	Sous-actions / précisions	Porteur de l'action	Décision du COPIL Refusées / Reformulées Pourquoi ?
			Location de vélo à assistance électrique pour permettre le test avant achat		
			Prime aux déplacements doux (qui demandent moins d'investissement et d'entretien de la voirie) dans les impôts locaux		
		B - Travailler sur l'accès aux activités de loisirs des enfants	Organiser les activités loisirs des enfants pour qu'elles soient faites en mobilité partagée : minibus électrique mis à disposition / point de rendez-vous à pied (plutôt que chacun son véhicule)	Impliquer les associations (sport, culture)	Action reformulée : Mettre en place ou encourager les modes de déplacements solidaires Action comportant 2 sous - actions
		C - Faire évoluer la voirie et les infrastructures pour favoriser les modes de déplacement doux	<p>Recréer des cheminements piétonniers, aménager des chemins de courte distance au sein d'une même commune ou entre centres bourgs proches.</p> <p>Rendre la mobilité agréable : donner à voir sur le trajet (commerce, paysage...) et éloigner (ou ralentir) les véhicules de ces axes.</p> <p>Pour les enfants et parents : sécuriser le parcours domicile – école à vélo et à pied</p> <p>Pistes cyclables : sécuriser les itinéraires, améliorer la signalisation (orientation et sécurité)</p> <p>Parkings vélo : créer des parkings, sécuriser les parkings, mettre des bornes de recharge</p>		Actions non retenues : Pas propice actuellement. Car deux PLUi sont en cours d'élaboration.
		D - Développer l'usage de la trottinette	Parc de trottinette électrique pour le tourisme à Chambord		Action non retenue

Exemples d'actions possibles mises en place dans d'autres collectivités :

6.A : Pédivélobus en milieu rural

→ Expérience de la Commune de Rosiers-sur-Loire (cf <https://pedivelobus-lesrosiers.jimdofree.com/>) accompagnée par le Parc naturel Loire Anjou Touraine (cf <https://www.parc-loire-anjou-touraine.fr/fr/telechargements/climat-et-energies/mobilite-en-actions/fiche-technique-velobus.pdf>)

Annexe 6 : Ebauche des fiches actions relatives à la mobilité

Cette étape permettra ultérieurement de rédiger les fiches actions de l'axe stratégique 1 du PCAET.

Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural (2019-01 Trame Plan Climat_V4)

Chantiers	Action	Sous-actions / précisions	Partenaires	Pilote/Niveau implication	Calendrier
1 - Appui au covoiturage de proximité : Constituer un réseau de points stops et l'animer pour optimiser le remplissage des voitures	Une infrastructure adaptée au covoiturage local	<p>→ Créer un réseau de points stops "intelligents", avec panneaux directionnels permettant aux piétons d'indiquer leur destination, et aux automobilistes de s'arrêter et proposer leur service à bon escient.</p> <p>3 axes sont identifiés (1) Oucques-Blois, (2) Beaugency – St Laurent – Mer – Blois, (3) Bracieux – Mont – Blois. Ces secteurs doivent couvrir la zone de St Claude de Diray et la ZA de MER où se trouvent des acteurs engagés et favorables au covoiturage de proximité.</p> <p>Etudier en particulier l'interface sur Blois, via les zones commerciales (Auchan Vineuil?), le parc des expositions, et les points d'intermodalité éventuellement à renforcé (VAE libre accès ?).</p>	Conseil des sages St Claude de Diray, I/ Groupe d'entreprise de la ZA de MER / Agglopolys / Pays des châteaux / CD 41 / Région	Pilote : Entente pour les points stops partenariat avec les acteurs du territoire pour l'animation	2020 - 2021
	Animer le dispositif, les Ambassadeurs, communication au public	<p>→ Animer le dispositif, communication, macaron de pare-brise (doit surtout être visible des autres automobilistes – sticker arrière à rajouter), stratégie de fidélisation en bon-cadeau des conducteurs les plus actifs : le passager envoie un SMS (gratuit ou payant à son choix) à un numéro dédié, indiquant le pseudo du conducteur. L'analyse mensuelle du listing reçu permet de vérifier la qualité du service rendu par les Automobilistes Ambassadeurs. Ceux-là peuvent être remerciés avec des cartes essences, des bons d'entrées aux services publics de l'entente (centre nautique, ...),...</p> <p>Des enquêtes ponctuelles permettront de déterminer la part de covoiturage « muet » (non recensé par les SMS) qui existe.</p>			Dès 2020
	Animer les acteurs qui s'appuieront sur le réseau de points stops	<p>→ Animer les acteurs souhaitant également s'appuyer sur ce réseau : entreprises et les acteurs du covoiturage local, les clubs sportif/culturel/jeunes, ==> Organiser des concours d'idées...</p>			Dès 2021

Chantiers	Action	Sous-actions / précisions	Partenaires	Pilote/Niveau implication	Calendrier
2 - Amorcer et développer l'autopartage sur le territoire	Ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-ends et les soirées	<p>→ Étudier l'opportunité et la faisabilité d'ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-end et les soirées</p> <p>Points d'attention / idées / étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment contrôler l'état des véhicules à la restitution ? - Problème fiscal éventuel pour les véhicules d'entreprise - Voir les questions d'assurance - Idée de s'insérer via une plateforme existante, type Drivy : faire un benchmark des plateformes - Etude de besoin et business plan à faire - Etat de la flotte des collectivités à faire - Mettre des places de parkings dédiées, éventuellement avec borne de recharge - Faire un test sur une période restreinte, par exemple un été. Pour que ça fonctionne il vaut mieux massifier d'emblée (min 8 véhicules) et communiquer. <p>Cette expérimentation est intégrée dans le projet grand site sur Chambord (réponse en janvier 2019)</p> <p>Voir les REX des CD des Landes et de l'Orne, de Tinchebray (61), de la ville de Metz et de Sauzé-Vaussais</p>	Les deux CC et les communes volontaires	Pilote : Entente	2021
	Promouvoir l'autopartage entre particuliers	→ Communiquer sur les dispositifs qui existent déjà. Trouver des témoignages pour rassurer.			Dès 2020
	Mettre en place une flotte de vélo et VAE en partage	<p>→ Action en lien avec la promotion de l'usage du vélo sur le territoire et l'aménagement d'aires de service adaptées</p> <p>Idées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voir si le reconditionnement des vélos abandonnés peut fournir la flotte de vélos - Voir la connexion avec le déploiement des 10 aires de services vélo sur GC (consignes + recharge élec. + outils de réparation + WC) - Envisager comme à Thouars le prêt de VAE pour que les habitants puissent tester et ensuite acheter par eux-mêmes un VAE. 			Dès 2021

Se doter de moyens et d'une organisation à la hauteur des enjeux climat - air - énergie

Chantiers	Action	Sous-actions / précisions	Partenaires	Pilote/Niveau implication	Calendrier
3 - Accompagner les plans de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE ou PDIE)	Accompagner les plans de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE ou PDIE)	→ Mettre en place des circuits pour les employés en mini-bus / bus	Club d'entreprises des Portes de Chambord et entreprises des communes alentours	Pilote : Entente	Dès 2020
		→ Plan de déplacement d'entreprise et inter entreprise (commencer par Les Portes de Chambord). → Aider les entreprises à structurer la mobilité de leurs salariés (covoiturage, garage vélo, incitation financière...)			

Chantiers	Action	Sous-actions / précisions	Partenaires	Pilote/Niveau implication	Calendrier
4 - Adapter au contexte Energie – Climat, les modes de transport collectif (avec la Région et TLC, filiale de Transdev)	<i>Organiser en les adaptant à la demande les modes de transports publics</i>	Recenser les besoins de mobilité très localement et voir comment amener le service vers l'utilisateur via le réseau de transport existant (ex. livraison de médicaments via le bus quotidien...)		Pilote : La région (AOM) Entente partenaire	Dès 2020
		Transports en commun gratuits (à explorer) Négocier avec la région pour un système billet-train-parking afin d'inciter à l'usage des TC Autoriser l'utilisation des TC scolaires par les habitants Réflexion sur une navette électrique Mer-Chambord dans le cadre du Grand Site Améliorer la desserte du territoire et optimiser le transport public de voyageurs (lien avec les gares, les villes, les sites touristiques) et faire passer les véhicules en électrique, hydrogène ou hybride. Pour cela faire remonter les besoins vers les opérateurs délégataires du service public.	SNCF, TLC		

Chantiers	Action	Sous-actions / précisions	Partenaires	Pilote/Niveau implication	Calendrier
5 - Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres	Montrer l'exemple avec l'utilisation de véhicules collectifs plus propres	Des navettes électriques entre Blois et Orléans (9 places), 4 à 6 fois par jour, sur chaque rives, avec un prix symbolique permettraient de montrer l'exemple Faire rouler les camions, autocars avec du bioGNV, carburant alternatif 100% renouvelable		Pilote : les 2 CC, les communes	Dès 2020
	Développer un réseau de stations de recharge alternative (électricité et biogaz)	Voiture Biogaz/E85/Véhicule électrique/Air Comprimé ==> Le projet de biogaz pourrait avantageusement proposer une station de recharge pour un parc de véhicule Biogaz.	les communes, l'Entente	Pilote : SIDELC	2020 - 2021
	Développer la mobilité touristique propre	S'appuyer sur le réseau de bornes de recharge existant. Organiser une plateforme de VE pour la liaison Gare-Châteaux / Véhicule en libre-service à la gare de Mer et développer ce type de service auprès des structures d'accueil, type hôtel de plein air	SMO Val de Loire Numérique, Smart Val de Loire, Gare de Mer, Domaine de Chambord, associations d'usagers	Pilote : Entente	2020

Chantiers	Action	Sous-actions / précisions	Partenaires	Pilote/Niveau implication	Calendrier
6 - Inciter l'utilisation des modes de déplacements actifs et solidaires	Favoriser et encourager la mobilité cyclable	<ul style="list-style-type: none"> - Établir une cartographie et un schéma directeur des mobilités alternatives : pistes cyclables et aires de covoiturage - Répertorier ce qui existe, - Achever ce qui a démarré - Réaliser ce qui est programmé - Envisager de nouvelles réalisations <p>En particulier, équiper les équipements publics de parking à vélo + le parking à vélo prévu à la gare de Mer doit être accessible aux vélos occasionnels.</p>	Les 2 CC, les communes, Pays des Châteaux	Pilote : Entente	Dès 2020
	Mettre en place ou encourager les modes de déplacements solidaires	<p>- Optimiser le fonctionnement de la navette de Mer et envisager des navettes similaires autour des pôles relais</p> <p>Le jeudi, jour du marché, la navette de Mer dessert la commune et les communes voisines de Courbourzon et Herbilly. Pourquoi ne pas répondre à d'autres demandes limitrophes comme Avaray ?</p> <p>La navette de mer pourrait être étendue le mercredi et le samedi pour les enfants et les jeunes. Son exemple et celui de celle de Saint-Laurent pourraient inspirer d'autres navettes autour des pôles relais.</p>	Les communes, Services privés TAD, associations d'usagers	Pilote : Entente, chargé de mission « mobilité »	2020 - 2021

- Réinventer le transport à la demande en milieu rural ("TAD citoyen et solidaire") - animation en lien avec les points stop

Adaptation des transports en commun à la réalité du territoire : plus de souplesse, le TAD actuel ne fonctionne pas. Difficile car le TAD peut coûter très cher et le côté "à la demande" créé un risque de dérive budgétaire. Développer du TAD ou favoriser l'entraide entre voisins pour les déplacements des anciens qui ne conduisent plus. Les bancs de covoiturage ne suffiront pas dans les zones trop vides, pour une partie du public trop vieux --> créer dans chaque village un réseau de chauffeurs solidaires pour les déplacements réguliers ou occasionnels. Rencontrer l'ADMR pour tester l'idée. Voir le REX du pays de Colombey et Saintois qui fonctionne depuis 2012 avec un système de défraiement.

Valoriser les expériences de pédibus et de vélobus existantes et accompagner d'autres expériences sur le territoire

Pédibus à Mer et Vélobus à Avaray.

		<p>Livraison via des transports qui se font déjà (ex. car, postier)</p> <p>Mettre en place dans les communes un bus itinérant de services (les gens viennent à pied pour leur doc administratifs)</p>	
Inciter aux modes de déplacements actifs et solidaires	Développer l'usage de la trottinette	Parc de trottinette électrique pour le tourisme à Chambord	
	Animer le territoire sur la thématique des déplacements actifs et solidaires (information, éducation, sensibilisation, communication, mobilisation)	<p>Faire connaître les moyens de transports alternatifs à la voiture aux demandeurs d'emploi via la maison des services ou Pôle Emploi</p> <p>Changer les mentalités face aux temps de transport (accepter d'attendre un peu pour favoriser l'intermodalité, les transports en commun et le covoiturage)</p>	<p>Compris dans l'axe 7 du PCAET</p> <p>→ Action 7-2-2</p>
		<p>Animation des démarches / actions citoyennes : service public d'échange de service (prêt de vélo, hébergement, transport solidaire, covoiturage...) – volontariat. Les choses peuvent se mettre en place (ex. covoiturage) quand on va vers les gens pour les organiser.</p> <p>Créer une école du vélo et un atelier de réparation. Faire des actions spécifiques auprès du jeune public</p>	<p>Compris dans l'axe 7 du PCAET</p> <p>→ Action 7-2-2</p>
		<p>Communiquer sur la pratique du vélo : donner une image fun et moderne au vélo, faire prendre conscience du gain de temps d'utiliser les transports piétons / vélos sur trajets inférieurs à 2 km, communiquer sur l'utilisation du vélo en intermodalité pour les premiers / derniers kilomètres</p> <p>Location de vélo à assistance électrique pour permettre le test avant achat</p> <p>Prime aux déplacements doux (qui demandent moins d'investissement et d'entretien de la voirie) dans les impôts locaux</p>	<p>Compris dans l'axe 7 du PCAET</p> <p>→ Action 7-2-2</p>
Travailler sur l'accès aux activités de loisirs des enfants	Organiser les activités loisirs des enfants pour qu'elles soient faites en mobilité partagée : minibus électrique mis à disposition / point de rendez-vous à pied (plutôt que chacun son véhicule)		

Annexe 7 : Données mobilisables et mobilisées

Nature	Données mobilisables	Précisions - Limites	Données mobilisées	Difficultés rencontrées
<p style="text-align: center;">SOCIO- ECONOMIQUE / HABITAT</p>	<p>INSEE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Démographique (recensement 2015) - logement (recensement 2015) - économie/emploi (recensement 2015) <p>https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200055481</p> <p>https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-244100798</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construction Habitat <p>FILOCOM</p> <p>SITADEL</p>		<p>INSEE</p> <p>Portrait de territoire</p>	
<p style="text-align: center;">FLUX DE DEPLACEMENTS</p>	<p>INSEE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fichier national de la mobilité professionnelle (MOBPRO) pour étudier les flux contraints (2015) https://www.insee.fr/fr/statistiques/3566008?sommaire=3558417 - Fichier national des flux de déplacements domicile-travail (> 200 déplacements/jour) https://www.insee.fr/fr/statistiques/3566477 - Fichier national de la mobilité scolaire (MOBSCO) pour étudier les flux contraints (2015) https://www.insee.fr/fr/statistiques/3565982?sommaire=3558417 - Base permanente des équipements pour étudier les flux non contraints (*) : permet d'analyser l'accès aux commerces et services https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/base-permanente-des-equipements-1/ 	<p><i>Flux domicile – lieu de travail :</i></p> <p>Le mode utilisé est déclaré par la personne enquêtée. Les éléments se restreignent à des modes : deux roues, transport en commun, marche à pied, voiture/camion/fourgonnette, pas de transport.</p> <p>Pas de distinction par rapport au covoiturage, à l'utilisation d'un bus ou d'un train, d'un vélo ou d'une moto.</p> <p>Les déplacements utilisant 2 modes de déplacement ne sont pas visibles.</p> <p>Limites : Les fichiers MOBPRO et MOBSCO ne sont pas seuillés. Les effectifs supérieurs à 500 peuvent normalement être utilisés en toute confiance. Les effectifs inférieurs à 200 doivent être maniés avec précaution, car, en raison de l'imprécision liée au sondage, ils peuvent ne pas être significatifs.</p> <p>Les comparaisons entre territoires de petites tailles sont à proscrire.</p>	<p>Flux domicile-lieu de travail</p> <p>Pilote 41 http://atlaseco.pilote41.fr/atlas41/mobile.php#</p> <p>INSEE – RP</p> <p>Diagnostic du schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public réalisé en 2016</p>	

Nature	Données mobilisables	Précisions - Limites	Données mobilisées	Difficultés rencontrées
FLUX ROUTIERS	Données de l'observatoire régional des transports en région Centre-Val de Loire	http://www.ort-centre.fr/Chiffres-de-l-ORT		
	Carte des trafics routiers 2017 – Conseil départemental 41 : http://www.le-loir-et-cher.fr/fileadmin/user_upload/4_Ses_missions/mobilite/trafic2017.pdf		Comptes des transports de la nation Carte des trafics – Conseil départemental 41 Observatoire départemental de la sécurité routière	
FLUX DE VOYAGEURS	Fréquentation SNCF			Impossibilité d'obtenir auprès de la Région les chiffres de fréquentation de la gare de Mer
	Enquête papier réalisée en 2014 à la gare de Mer (environ 600 questionnaires recueillis)	Non exploitable	Néant	Les questionnaires résultats n'ont pas été exploités
	<i>Analyse des données de fréquentation vélo 2015</i> ©Départements & Régions cyclables 2016 Sources des données géographiques : ON3V ©DRC <i>Chiffre de fréquentation Loire à vélo</i> https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/Rapport_PNF_2015_Mai2016.pdf	Contributeur à l'étude : CRT Centre Val de Loire. Données concernant le parcours EuroVélo 6 Compteur en milieu périurbain à Muides	<i>Analyse des données de fréquentation vélo 2015</i> ©Départements & Régions cyclables 2016 Sources des données géographiques : ON3V ©DRC <i>Chiffre de fréquentation Loire à vélo</i> https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/Rapport_PNF_2015_Mai2016.pdf	
Fréquentation TER Centre		Données fréquentation TER Centre (2012) http://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.ter-sncf.com%2FRegions%2Fcentre%2FFr%2FA_propos_de_TER%2F Marques_TER%2FChiffres_TER%2FDefault.aspx	Ce site n'est plus accessible	

Nature	Données mobilisables	Précisions - Limites	Données mobilisées	Difficultés rencontrées
	<p>Patrimoines et territoires, quelles dynamiques en Loir-et-Cher ?</p> <p>Repères 2018– Mémento statistiques fréquentation des prestations touristiques du Loir-et-Cher – ADT Val de Loire – Loir-et-Cher</p> <p>https://www.val-de-loire-41.com/wp-content/uploads/2019/05/provoyage-reperes-2018-statistiques-de-frequentation-touristique-du-loir-et-cher-en-val-de-loire.pdf</p> <p>La mobilité des clientèles touristiques en Val de Loire – Février 2017</p> <p>http://doc.pilote41.fr/fournisseurs/observatoire/etudes/EtudeMobilitéTourisme.pdf</p>	<p>http://www.pilote41.fr/economie-et-conjoncture/tourisme</p>	<p>La mobilité des clientèles touristiques en Val de Loire, observatoire de l'économie et des territoires de Touraine (enquête en face-à-face réalisée en 2016)</p>	
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	<p>Accidentologie</p> <p>- Vélo :</p> <p>http://julienjego.fr/lab/angles-morts/ https://ffct-centre.org/spip.php?article1251</p> <p>- Tous modes :</p> <p>Observatoire départemental de la sécurité routière : http://www.loir-et-cher.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere-education-routiere-et-transport/Securite-routiere/Observatoire-Departemental-de-Securite-Routiere-ODSR</p> <p>Observatoire interministériel de la sécurité routière : https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/sites/default/files/2019-09/Bilan%20de%20l%20accidentalit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20de%20l%20ann%C3%A9e%202018.pdf</p>	<p>Pas de données locales pour ce qui concerne les modes doux et le train</p>	<p>Pour le vélo : http://julienjego.fr/lab/angles-morts/</p>	
CONNAISSANCE MOBILITE	<p>Etudes :</p> <p>- DREAL :</p> <p>1) Etude commanditée par la DREAL C-VdL pour aider les collectivités à réaliser leur diagnostic de mobilité</p> <p>http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/besoins-de-mobilite-durable-dans-les-zones-rurales-r1407.html</p>	<p>L'étude commanditée par la DREAL Centre-Val de Loire vise à avoir une meilleure connaissance des flux de déplacements contraints ou non contraints et l'éventuelle vulnérabilité énergétique des ménages sur 7 périmètres d'étude et (carte). Elle établit le constat que la voiture est prédominante dans les déplacements domicile-travail.</p>	<p>La mobilité dans les espaces périurbains et vulnérabilité énergétique des ménages en région Centre-Val de Loire. ; DREAL Centre-Val de Loire (étude menée par le Cerema NC), 2017</p> <p>http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/mobilite-dans-les-espaces-periurbains-et-</p>	

Nature	Données mobilisables	Précisions - Limites	Données mobilisées	Difficultés rencontrées
	<p>2) La mobilité dans les espaces périurbains et vulnérabilité énergétique des ménages en région Centre-Val de Loire. ; DREAL Centre-Val de Loire (étude menée par le Cerema NC), 2017 http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/mobilite-dans-les-espaces-periurbains-et-r1250.html</p> <p>- DREAL-INSEE : 25 axes structures les mobilités régionales : https://www.insee.fr/fr/statistiques/4170827?sommaire=4170838</p> <p>- DDT, - INSEE, - CAUE -Enquêtes de fréquentation</p> <p>Circuits courts : Pays des châteaux : enquête auprès des producteurs pour la création d'une filière d'approvisionnement en circuit court – Août 2018 https://www.paysdeschateaux.fr/actions-du-pays/projet-alimentaire-territorial/</p>		<p>r1250.html</p> <p>Pays des châteaux : enquête auprès des producteurs pour la création d'une filière d'approvisionnement en circuit court – Août 2018 https://www.paysdeschateaux.fr/actions-du-pays/projet-alimentaire-territorial/</p>	
<p>CONNAISSANCE MOBILITE</p>	<p>Enquêtes Cerema</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enquête déplacements villes moyenne (EDVM) - Enquête ménages-déplacements (EMD) 	<p>Enquête à réaliser spécifiquement.</p> <p>Types d'enquêtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - téléphonique - papier - en ligne <p>- EDVM : réalisée au téléphone</p> <p>- EMD : réalisée en face-à-face au domicile des ménages (tous les 10 ans)</p> <p>- Standard Cerema : Enquêtes réalisées de façon partenariale par les collectivités, le plus souvent sous</p>		

Nature	Données mobilisables	Précisions - Limites	Données mobilisées	Difficultés rencontrées
	<p>- Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC2)</p>	<p>l'égide d'une AOM. Leur financement est assuré par les collectivités locales (structure intercommunale, Région, Département), en partenariat avec l'État et peut éventuellement inclure d'autres partenaires.</p> <p>La méthode repose sur le recueil précis de l'ensemble des déplacements d'un échantillon de résidents correctement dispersés dans l'aire d'étude. Tous les déplacements sont relevés, quels que soient la distance parcourue ou le mode de transport utilisé. La collecte a lieu du mardi au samedi sur les déplacements de la veille, hors jours fériés et vacances scolaires, sur une durée suffisante pour caractériser précisément la mobilité d'un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi).</p> <p>Ces renseignements, complétés par des caractéristiques sur les ménages et les personnes, constituent une précieuse ressource pour l'analyse territoriale.</p> <p>- EMC2 : l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC², anciennement Enquête Ménages Déplacement - EMD) Il s'agit d'une photographie statistique des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire un jour moyen de semaine, pour tous les motifs et par tous les modes de transport, y compris la marche.</p> <p>Cette enquête permet de calculer les parts modales, indicateurs que l'on retrouve notamment dans la grande majorité des documents de planification. L'enquête est réalisée en face à face ou par téléphone, auprès d'un échantillon aléatoire de la population stratifié géographiquement. Près de la moitié de la population française a été couverte au cours des 10 dernières années dans des enquêtes allant de la zone rurale aux plus grandes métropoles.</p> <p>Afin de s'adapter au mieux aux attentes des territoires tout en conservant des données comparables dans le temps et entre territoires, la méthodologie EMC² se compose d'un "cœur" commun à tous les territoires pour un coût maîtrisé et d'options permettant d'obtenir des données complémentaires sur des enjeux locaux : mobilité du week-end, enquête complémentaire afin d'avoir des données plus fréquemment à un coût raisonnable, recueil complémentaire par tracking sur smartphone ou encore enquête ciblée sur des populations à enjeux particuliers</p>		

Nature	Données mobilisables	Précisions - Limites	Données mobilisées	Difficultés rencontrées
PLANIFICATION	Données de l'observatoire des plans de mobilités rurales	https://www.cerema.fr/fr/actualites/observatoire-plans-mobilite-rurale-au-1er-janvier-2018		
	PLUi		PLUi CC Grand Chambord - Diagnostic & Etat initial de l'environnement (2 janvier 2017) Sentiers de randonnées CC Grand Chambord	
	<ul style="list-style-type: none"> - Agenda 21 - PLH - SRCAE - SRADDET (en cours) https://www.democratie-permanente.fr/project/centre-val-de-loire-la-region-360deg-schema-regional-d-amenagement-de-developpement-durable-et-d-egalite-des-territoires/presentation/centre-val-de-loire-la-region-360deg-le-projet-provisoire-vote		<ul style="list-style-type: none"> - A 21 (Pays des Châteaux ; Mer et Beauce ligérienne) - SRCAE - SRADDET (en cours) 	
ENERGIE	ENEDIS GRDF RTE GRT G az Données relatives aux bornes de recharge pour véhicules électriques fournies par le SIDELC (Syndicat Intercommunal de Distribution d'Electricité Loir-et-Cher)		Données relatives aux bornes de recharge pour véhicules électriques fournies par le SIDELC (Syndicat Intercommunal de Distribution d'Electricité Loir-et-Cher)	Pas de retour sur l'utilisation des bornes
SOLUTION DE MOBILITÉ	Offre de transports alternatifs : véhicules en libre service	Rayon de 15 km autour de la gare de Mer	Autopartage : Drivy (qui est devenu Getaround)	

Annexe 8 : Exemples de questionnements pour un diagnostic complet sur la mobilité

Un certain nombre d'observations ont pu être émises durant les ateliers sur le diagnostic mobilité qui aurait pu être réduit grâce à une connaissance plus fine des comportements des individus, de leurs besoins et de leurs habitudes de mobilité.

En effet, connaître le nombre d'actifs venant travailler sur le territoire ou quittant le territoire pour travailler, les pôles de services et le temps d'accès en voiture, ou encore les flux scolaires est nécessaire mais ne suffit pas à décrire précisément le comportement des personnes, leurs demandes de déplacements, et par conséquent, ne permet pas d'identifier correctement les freins à la mobilité.

Ainsi, il paraît judicieux d'avoir également une connaissance plus fine de la population des territoires :

- Composition des ménages ?
- Taux de motorisation / revenus ?
- Nombre de ménages disposant/ou ne disposant pas de vélo
- Niveau de qualification de la population ?
- Quelles capacités de mobilité des habitants ?
- Les ménages « pauvres » ont-ils accès aux aides (Resto du Cœur / Secours catholique / épicerie solidaire...) ? Bénéficient-ils d'aides financières ? Ou d'abonnements gratuits au TC ?
- Analyse entre possession du permis de conduire et occupation d'un emploi ?
- Motifs de déplacements ?
- Quelles sont les destinations préférentielles pour les déplacements non contraints ?

Concernant les achats, il serait aussi utile de connaître à l'échelle du territoire :

- Fréquentation des commerces attractifs par les habitants ?
- Où les habitants vont-ils faire leurs courses – notamment ceux qui sont éloignés des pôles de services généraux ?
- Ceux qui sont à proximité des pôles, reportent-ils leurs achats vers d'autres territoires ? Dans quelle proportion ?

Concernant la scolarité des élèves :

- Quels sont les problèmes rencontrés par les parents ?
- Quels sont les problèmes rencontrés par les jeunes scolarisés ?
- Quelles solutions trouvent-ils ?
- Quels sont leurs freins ?
- Quelles sont leurs attentes / besoins ?
- Quelles aides financières accordées ? Par qui ?
- Y a-t-il des élèves bénéficiant de la gratuité des transports scolaires ? Ou de la cantine ?...

Concernant la garde d'enfants et les structures destinées à la petite enfance (besoins présents et futurs) :

- Le manque de nourrices conduit-il les parents à déplacer leurs enfants en voiture vers des communes voisines ?
- Les horaires d'ouverture des crèches – s'il y en a – sont-ils adaptés aux horaires de travail des parents ?
- Qu'en est-il des crèches parentales ?...

Concernant l'accès aux soins :

- Où faut-il se rendre pour avoir accès aux soins (structures existantes ou à venir dans un futur proche ou a contrario, supprimées) ?
- Où sont situés les spécialistes ?
- Comment les personnes âgées s'y rendent-elles ?
- Comment viennent-elles au CHU à Blois ?
- Comment les familles viennent-elles rendre visite aux personnes hospitalisées ?

A défaut de pouvoir se déplacer, certaines personnes renoncent à leur projet, au lien social. Il s'agit de déplacements « inassouvis » ou « d'immobilité contrainte » ou « d'assignation à résidence ». Avoir une connaissance de leurs besoins et chercher à y répondre, c'est aussi être le promoteur d'une mobilité inclusive. Ainsi, il serait nécessaire de savoir :

- Qui voudrait aller où mais doit y renoncer à défaut de pouvoir se déplacer ?
- Combien de personnes âgées isolées, sans enfant à proximité ?
- Qui les aide à se déplacer ?
- Comment vont-elles rendre visite à leurs amis ?
- Quid des personnes à mobilité réduite ?

Concernant les demandeurs d'emploi et la formation :

- Où les demandeurs d'emploi doivent-ils se rendre ?
- Comment les demandeurs d'emplois se déplacent-ils pour aller à Pôle Emploi ?
- Où sont situés les lieux de formation ?
- Comment les personnes s'y rendent-elles ?

Concernant le logement et l'emploi :

- Les zones de développement récentes et futures : où et comment sont-elles intégrées dans la réflexion sur la mobilité ?
- Les entreprises ont-elles des difficultés de maintien à l'emploi ?
- Quelles solutions ont été expérimentées ?
- La non motorisation est-elle un frein au CDi ?
- Quel est le lien entre hôtellerie-restauration et mobilité ?
- A l'instar du secteur de la construction, quels sont les autres secteurs d'activité fortement dépendants des véhicules ?


Concernant la clientèle touristique, le comportement des touristes en Val de Loire a fait l'objet d'une étude et les freins à la desserte des sites touristiques du territoire sont identifiés. Toutefois, le comportement des touristes sur le territoire de l'Entente n'est pas détaillé.

Concernant les réseaux routiers :

- Quel est leur état ?
- Les aménagements en faveur d'une pacification sont-ils hétérogènes ou pas (photos) ?






Annexe 9 : Fiches actions du plan de mobilité des CCGC et CCBVL

FICHE ACTION N°1.1

Axe stratégique : Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural	
Niveau d'implication : Maitrise d'ouvrage pour les points stop / partenariat avec les acteurs du territoire pour l'animation	
Appui au covoiturage de proximité Constituer un réseau de points stop et l'animer	
Enjeux et contexte	<p>Enjeu : Mieux remplir les voitures qui circulent pour réduire les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants liées à la mobilité des personnes.</p> <p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des voitures passent en continu (>10 voitures/h dans la journée) sur une part significative du réseau routier. Une part faible mais non nulle de citoyens pratiquent le stop à l'ancienne. En FRANCE, début 2018, 20% des adultes sont inscrits sur BlaBlaCar, et l'âge moyen (>30 ans) est en hausse, avec autant d'hommes que de femmes. Avec les années, l'appréhension de monter dans la voiture d'un inconnu diminue. La TLC dispose d'abris mobiles qui n'exigent pas de permis de construire. La Région est gestionnaire de la majorité des points d'arrêt bus existant.
SOUS-ACTION 1.1-1	<p>Descriptif</p>  <p>(+logo Entente ou Pays des châteaux ?)</p>
	<p>Public-cible</p> <p>Tout le monde, sous sa propre responsabilité.</p>
	<p>Bénéfices attendus</p> <p>Améliorer la pratique du stop pour ceux qui le pratiquent déjà, et élargir progressivement le public participant.</p>
	<p>Objectifs opérationnels</p> <p>Implanter un réseau cohérent et consistant de points stops. 3 axes sont identifiés (1) Oucques-Blois, (2) Beaugency - St Laurent - Mer - Blois, (3) Bracieux - Mont - Blois. Ces secteurs doivent couvrir la zone de St Claude de Diray et la</p>

SOUS-ACTION 1.1-2	Une infrastructure adaptée	<p>ZA de MER où se trouvent des acteurs engagés et favorables au covoiturage de proximité.</p> <p>Etudier en particulier l'interface sur Blois, via les zones commerciales (Auchan Vineuil ?), le parc des expositions, et les points d'intermodalité éventuellement à renforcer (VAE en libre accès ?).</p>
	Mesures environnementales	<p>Intégrer visuellement les aménagements dans leur environnement paysager</p> <p>Implanter les espaces de « Points stops » dans un milieu à faible enjeu environnemental afin de limiter l'impact sur les espaces d'habitats et de circulation de la faune</p>
	Acteurs	<p>Pilote : Entente - Chargé de mission mobilité</p> <p>Partenaires : Conseil des sages de St Claude de Diray / Groupe d'entreprise de la ZA de MER / Agglopolys / Pays des châteaux / CD 41 / Région</p>
	Financement	Les deux CC / ADEME / CRST-Région...
	Budget	50 000 € pour 70 points stops
	Calendrier	2020-2021
	Descriptif	<p>Animer le dispositif, communication, macaron de pare-brise (doit surtout être visible des autres automobilistes - sticker arrière à rajouter), stratégie de fidélisation en bon-cadeau des conducteurs les plus actifs : le passager envoie un SMS (gratuit ou payant à son choix) à un numéro dédié, indiquant le pseudo du conducteur. L'analyse mensuelle du listing reçu permet de vérifier la qualité du service rendu par les Automobilistes Ambassadeurs. Ceux-là peuvent être remerciés avec des cartes essences, des bons d'entrées aux services publics de l'entente et des deux CC (centre nautique, ...) ...</p> <p>Des enquêtes ponctuelles permettront de déterminer la part de covoiturage « muet » (non recensé par les SMS) qui existe.</p>
	Public-cible	Les Ambassadeurs du service (automobilistes), Tout public
	Bénéfices attendus	Utilisation accrue du réseau de points stop. Pratique régulière.
	Objectifs opérationnels	Nb de covoiturage généré. Avec, in fine, un meilleur taux de remplissage des voitures, une réduction de la dépendance à l'autosolisme, puis une baisse de la circulation automobile.
	Acteurs	Pilote : Entente - Chargé de mission mobilité

Animer le dispositif, les Ambassadeurs, communication au public		Partenaires : Conseil des sages de St Claude de Diray / Groupe d'entreprise de la ZA de MER / Agglopolys / Pays des châteaux / CD 41 / Région / Réseau associatif
	Financement	Les deux CC / ADEME / CRST-Région...
	Budget	0,2 ETP + 1 500 €/mois
	Calendrier	Dès 2020
SOUS-ACTION 1.1-3	Descriptif	Animer les acteurs souhaitant s'appuyer également sur ce réseau : les entreprises du secteur, les autres acteurs du covoiturage local, BlaBlaLines, Karos, Klaxit, etc ,...
	Public-cible	Les entreprises et les acteurs du covoiturage local, les clubs sportifs/culturels/jeunes, ==> Organiser des concours d'idées...
	Bénéfices attendus	Utilisation accrue du réseau de points stops. Pratique régulière.
	Objectifs opérationnels	Nb de covoiturage généré. Avec, in fine, un meilleur taux de remplissage des voitures, une réduction de la dépendance à l'autosolisme, puis une baisse de la circulation automobile.
	Acteurs	Pilote : Entente - Chargé de mission mobilité






Animer les autres acteurs qui s'appuieront sur le réseau de points stops		Partenaires : Conseil des sages de St Claude de Diray / Groupe d'entreprise de la ZA de MER / Agglopolys / Pays des châteaux / CD 41 / Région / Réseau associatif
	Financement	Les deux CC / ADEME / CRST-Région...
	Budget	0,2 ETP
	Calendrier	Dès 2021
Etat	A démarrer	
Indicateurs de suivi et d'évaluation :		
<u>Indicateurs de réalisation :</u>		
- Nb de points stops installés		
<u>Indicateurs de résultat :</u>		
- Nb de SMS reçus + enquête terrain = nb de voy.km réalisé & nb de veh.km retirés de la circulation		
<u>Indicateurs d'impact :</u>		
- € investis par tCO2 économisée. tCO2 économisées, nb de pratiquants réguliers		
	Engagement financier	Moyens humains
		
	Impact GES	Réduction conso d'énergie
		
	Atténuation / Adaptation	Energie renouvelable
	<i>Oui / Oui</i>	
	Qualité de l'air	Biodiversité et Ressources
	<i>Effet positif</i>	

FICHE ACTION N°1.2

Axe stratégique : Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural	
Niveau d'implication : Exemplarité / partenariat avec les acteurs du territoire	
Amorcer et développer l'autopartage sur le territoire	
Enjeux et contexte	<p>Le territoire essaie d'asseoir la gare de Mer comme porte d'entrée vers le site de Chambord. Il y a donc un travail à faire sur le mode de connexion entre les sites touristiques et la gare : VAE, voiture...</p> <p>A Mer, la flotte de véhicules de la commune est disponible le WE pour les associations et les agents.</p> <p>Par ailleurs, les habitants sont très dépendants de la voiture individuelle et l'autopartage pourrait être une façon de commencer à travailler sur la modification des comportements individuels de mobilité.</p>
SOUS-ACTION 1.2-1	<p>Etudier l'opportunité et la faisabilité d'ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-ends et les soirées.</p> <p>Points d'attention / idées / étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment contrôler l'état des véhicules à la restitution ? - Problème fiscal éventuel pour les véhicules d'entreprise - Voir les questions d'assurance - Idée de s'insérer via une plateforme existante, type Drivy : faire un benchmark des plateformes - Etude de besoin et business plan à faire - Etat de la flotte des collectivités à faire - Mettre des places de parkings dédiées, éventuellement avec borne de recharge - Faire un test sur une période restreinte, par exemple un été. Pour que ça fonctionne il vaut mieux massifier d'emblée (min 8 véhicules) et communiquer. <p>Ce projet d'expérimentation pourra être intégré dans le projet Opération Grand Site sur Chambord, notamment concernant le lien Gare de Mer-Domaine National de Chambord</p> <p>(Voir les REX du CD des Landes, de Tinchebray (61) et de Sauzé-Vaussais.)</p>
Public-cible	Touristes, habitants






Ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-ends et les soirées	Bénéfices attendus	Redonner de la mobilité. Limiter le parc automobile.
	Objectifs opérationnels	Expérimenter l'autopartage des flottes de véhicules des collectivités pour les week-ends.
	Acteurs	<p>Pilote : Entente - Chargé de mission mobilité</p> <p>Partenaires : les deux CC, communes, entreprises, office du tourisme</p>
	Financement	Viser l'auto-financement par la location.
	Budget	0,05 ETP + A déterminer au moment des études
	Calendrier	2021
Ouvrir l'autopartage entre particuliers SOUS-ACTION 1.2-2	Descriptif	Promouvoir l'autopartage entre particuliers. Communiquer sur les dispositifs qui existent déjà. Trouver des témoignages pour rassurer. Aider à la mise en relation.
	Public-cible	Touristes, déplacements professionnels, personnes sans véhicule
	Bénéfices attendus	Redonner de la mobilité. Limiter le parc automobile.
	Objectifs opérationnels	Nombre de véhicules auto-partagés
	Acteurs	<p>Responsable : Entente - Chargé de mission mobilité</p> <p>Partenaires : ADEME</p>
	Financement	Les deux CC, ADEME
	Budget	0,05 ETP + 20 000 €
Calendrier	Dès 2020	

Mettre en place une flotte de vélos et VAE en partage SOUS-ACTION 1.2-3	Descriptif	En lien avec la promotion de l'usage du vélo sur le territoire et notamment l'aménagement d'aires de service adaptées, mettre en place une flotte de vélos et VAE en partage Voir si le reconditionnement des vélos abandonnés peut fournir la flotte de vélos
	Public-cible	Salariés de la ZA. Associations sportives. Touristes (possibilité de réservation à l'avance). Agents des collectivités.
	Bénéfices attendus	Limiter l'usage de la voiture par le développement des VAE.
	Objectifs opérationnels	Développement des flottes de VAE
	Acteurs	Responsable : Entente – Chargé de mission mobilité Partenaires : les deux CC, communes, office de tourisme, club d'entreprises, entreprises de location de vélo du territoire (100% Bike à Muides et Jardivert à Bracieux)
	Financement	Viser l'auto-financement par la location payante
	Budget	A déterminer selon étude
	Calendrier	Dès 2021
Etat	A démarrer	
Indicateurs de suivi et d'évaluation :		
<u>Indicateurs de réalisation :</u>		
- Nombre de véhicules en partage		
<u>Indicateurs de résultat :</u>		
- Nombre de locations, nombre de jours de location		
<u>Indicateurs d'impact :</u>		
- tCO2 économisées, nb d'utilisateurs réguliers		

	Engagement financier	Moyens humains
		
	Impact GES	Réduction conso d'énergie
		
	Atténuation / Adaptation	Energie renouvelable
	<i>Oui / Oui</i>	
	Qualité de l'air	Biodiversité & Ressources
	<i>Effet positif</i>	

FICHE ACTION N°1.3

Axe stratégique : Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural	
Niveau d'implication : Partenariat avec les acteurs du territoire	
Accompagner les plans de déplacements entreprise ou inter-entreprises (PDE ou PDIE)	
Enjeux et contexte	<p>Les emplois sont concentrés sur le territoire autour de deux pôles principaux que sont l'usine de production électrique de Saint-Laurent-Nouan et la zone d'activités des Portes de Chambord à Mer.</p> <p>Si des transports collectifs sont organisés par EDF, l'organisation des déplacements des salariés des Portes de Chambord reste un domaine à explorer.</p>
Descriptif	<p>L'organisation d'un Plan de déplacements inter-entreprises est un sujet qui pourrait permettre de réduire les flux d'automobile entrants et sortants de la zone d'activités.</p> <p>La chargée de mission DD de l'Entente a présenté la démarche aux entreprises du Club d'Entreprises des Portes de Chambord et a proposé de constituer un groupe de réflexion. 5 entreprises ont répondu présentes et une 1^{ère} réunion a eu lieu.</p> <p>Synthèse des échanges sur les moyens de déplacement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Train : horaires pas adaptés selon les sites - retards - Covoiturage : limites /horaires - aspects comportementaux <p>Attentes : liaison sécurisée gare/zone d'activité pour vélos et piétons - parking vélo et location vélo avec prise élec - penser plus largement que Mer, ex Talcy avec entreprise de +200 salariés - location véhicules ?</p> <p>Le Club d'Entreprises peut être un acteur sur le sujet.</p>
Public-cible	Employés dans les entreprises des Portes de Chambord et entreprises des communes alentours.
Bénéfices attendus	Diminuer les coûts des déplacements domicile-travail et améliorer l'accès à l'emploi.
Objectifs opérationnels	Réduire l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail.

Acteurs	Pilote : Entente - Chargé de mission mobilité	
	Partenaires : Club d'entreprises des Portes de Chambord, entreprises de la ZA	
Financement	Les entreprises	
Budget	0,1 ETP	
Calendrier	Dès 2020	
Etat	A démarrer	
Indicateurs de suivi et d'évaluation :		
<u>Indicateurs de réalisation :</u>		
- Nombre de voitures en moins sur les parkings de la zone d'activité.		
<u>Indicateurs de résultat :</u>		
- Nombre de personnes n'utilisant plus seul leur voiture pour se rendre au travail		
<u>Indicateurs d'impact :</u>		
- tCO2 économisées		
	Engagement financier	Moyens humains
		
	Impact GES	Réduction conso d'énergie
		
	Atténuation / Adaptation	Energie renouvelable
	<i>Oui / Oui</i>	
	Qualité de l'air	Biodiversité & Ressources
	<i>Effet positif</i>	

FICHE ACTION N° 1.4

Axe stratégique : Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural

Niveau d'implication : Partenariat avec les acteurs du territoire

Adapter au contexte Energie - Climat, les modes de transport collectifs (avec Région et TLC, filiale de Transdev)

Enjeux et contexte

La première fonction des transports collectifs est d'offrir une solution de mobilité principalement à ceux qui ne conduisent pas.






Lorsque ces transports sont électriques, ou en biogaz, l'impact carbone de l'offre est généralement compatible avec les objectifs 2050.

Lorsque ces transports sont assurés par des énergies fossiles (diesel ou gaz naturel), et compte tenu des taux de remplissage couramment constatés, le contenu carbone de la prestation, compté en gCO2/voy.km est souvent moins bon que celui de l'autosoliste. Il ne présente pas non plus de perspective significativement meilleure que le covoiturage si les taux de remplissage sont améliorés.

L'enjeu premier est ici de maintenir une offre de mobilité de désenclavement dont le contenu carbone soit le plus compatible avec les objectifs 2050

Le second enjeu est de proposer des solutions « sans énergie fossile » qui seraient en mesure de remplacer des trajets très carbonés en voiture thermique.






SOUS-ACTION XX-1	Descriptif	<p>1/ Mieux connaître le contenu CO2 des différentes prestations offertes - A évaluer en gCO2/voy.km.</p> <p>2/ Etudier les alternatives durables qui permettraient d'améliorer la situation CO2 tout en préservant le service rendu, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Véhicule électrique, • Biogaz, • Transport à la demande, • Covoiturage organisé et soutenu par les services de TC sur certains axes spécifiques)
	Public-cible	Exploitant et opérateurs de réseau
	Bénéfices	Réduire les polluants atmosphériques et les émissions de

Organiser en les adaptant à la demande les modes de transports publics	attendus	GES.
	Objectifs opérationnels	<p>1/ Réduire le contenu CO2 des voy.km produit en collectif thermique</p> <p>2/ Favoriser le report modal sur les transports collectifs décarbonés</p>
	Mesures environnementales	Intégrer dans les réflexions les impacts des énergies alternatives, notamment vis-à-vis des risques et des choix d'implantation des réseaux et stations.
	Acteurs	Pilote : L'AOT
	Financement	AOT, Budget des deux CC
	Budget	
	Calendrier	Dès 2020
	Etat	A démarrer
Indicateurs de suivi et d'évaluation :		
<u>Indicateurs de réalisation :</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place du suivi du contenu gCO2/voy.km par mission / axe / réseau - Etablissement d'une feuille de route décrivant la prospective d'évolution de ce paramètre pour chaque réseau 		
<u>Indicateurs de résultat :</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - Nb de voy.km et gCO2/voy.km par mission, axe, et réseau 		
<u>Indicateurs d'impact :</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - tCO2 économisées 		
	Engagement financier	Moyens humains
		
	Impact GES	Réduction conso d'énergie
		
	Atténuation / Adaptation	Energie renouvelable
	<i>Oui / Oui</i>	
	Qualité de l'air	Biodiversité & Ressources
	<i>Effet positif</i>	

FICHE ACTION N° 1.5

Axe stratégique : Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural		
Niveau d'implication : Partenariat avec les acteurs du territoire		
Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres		
Enjeux et contexte	La mobilité sur le territoire est encore en quasi-totalité réalisée avec des véhicules à moteur « thermique ». Certes le parc de véhicules plus propres (hybrides, électriques, biogaz) se développe mais la croissance du parc pourrait être encouragée.	
avec l'utilisation de véhicules collectifs plus propres SOUS-ACTION 1.5-1	Descriptif	Les collectivités peuvent développer leur parc de véhicules propres et communiquer sur l'utilisation de tels véhicules : sur les véhicules eux-mêmes.
	Public-cible	Habitants
	Bénéfices attendus	Réduire les polluants atmosphériques et les émissions de GES.
	Objectifs opérationnels	Augmenter le nombre de remplacements de véhicules thermiques par des véhicules propres sur le territoire. En étude sur la Communauté de communes Beauce Val de Loire.
	Acteurs	Pilote : Les deux CC, les communes
	Financement	Budget des deux CC, bonus écologique
	Budget	CCGC : 3 véhicules : 65 000 € TTC sur 4 ans CCBVL : en étude
	Calendrier	Dès 2020





Développer un réseau de stations de recharge alternative SOUS-ACTION 1.5-2	Descriptif	Il s'agit dans un premier temps de développer un réseau de stations de recharge pour les véhicules électriques.
	Public-cible	Habitants
	Bénéfices attendus	Réduire les polluants atmosphériques et les émissions de GES.
	Objectifs opérationnels	Augmenter le nombre de remplacements de véhicules thermiques par des véhicules électriques sur le territoire.
	Mesures environnementales	Implanter les stations de recharge dans un milieu à faible enjeu paysager et environnemental afin de limiter l'impact sur les espaces d'habitats et de circulation de la faune. Limiter autant que possible les surfaces d'imperméabilisation des sols Implanter les futures stations biogaz à une distance minimale des habitations
	Acteurs	Responsable : SIDELC Partenaires : les communes, Entente - Chargé de mission mobilité
	Financement	SIDELC, communes
	Budget	0,05 ETP + A déterminer
SOUS-ACTION 1.5-3	Calendrier	Dès 2020-2021
	Descriptif	Créer une connexion directe entre la gare de Mer et le château de Chambord par des véhicules électriques : navette, location de voitures électriques ou de VAE. Lancement d'une étude d'opportunité dans le cadre de l'OGS (Opération Grand Site) pour réaliser un parking à l'extérieur du Domaine de Chambord avec un système de navettes électriques (éventuellement autonomes...) pour transporter les touristes.
	Public-cible	Touristes
Bénéfices attendus	Réduire les polluants atmosphériques et les émissions de GES.	

Développer la mobilité touristique propre	Objectifs opérationnels	Diminuer le nombre véhicules thermiques pénétrant dans le domaine de Chambord.
	Acteurs	Responsable : Entente - Chargé de mission mobilité Partenaires : SMO Val de Loire Numérique, Smart Val de Loire, Gare de Mer, Domaine de Chambord, associations d'usagers
	Financement	Les deux CC, Etat, ADEME
	Budget	0,05 ETP + A déterminer
	Calendrier	2020 : lancement des études dans le cadre du plan d'actions de l'OGS
	Etat	A démarrer
Indicateurs de suivi et d'évaluation :		
<u>Indicateurs de réalisation :</u>		
- Nombre de véhicules électriques achetés et utilisés par les collectivités		
- Nombre de bornes de recharge électrique installée sur le territoire		
- Nombre de véhicules électriques loués à la gare de Mer		
<u>Indicateurs de résultat :</u>		
- Nombre de véhicules propres sur le territoire remplaçant des véhicules thermiques		
<u>Indicateurs d'impact :</u>		
- tCO2 économisées		
	Engagement financier	Moyens humains
		
	Impact GES	Réduction conso d'énergie
		
	Atténuation / Adaptation	Energie renouvelable
	<i>Oui / Oui</i>	
	Qualité de l'air	Biodiversité & Ressources
	<i>Effet positif</i>	

FICHE ACTION N°1.6

Axe stratégique : Se déplacer en polluant moins sur un territoire périurbain et rural	
Niveau d'implication : Pilotage	
Inciter l'utilisation des modes de déplacements actifs et solidaires	
Enjeux et contexte	<p>Aujourd'hui, la mobilité sur le territoire est essentiellement réalisée avec des véhicules thermiques et peu de covoiturage.</p> <p>Pourtant, pour des courtes distances, des solutions alternatives existent avec la pratique du vélo au quotidien.</p> <p>Par ailleurs, de plus en plus de personnes, âgées ou en précarité, ont de plus en plus de difficultés pour se déplacer vers les pôles d'emplois et de services.</p>
SOUS-ACTION 1.6-1	Descriptif
	Public-cible
	Bénéfices attendus
	Mesures environnementales
	Objectifs opérationnels
	Acteurs

Favoriser et encourager la mobilité cyclable	Partenaires	les deux CC, communes, Pays des Châteaux
	Financement	Les deux CC / ADEME
	Budget	0,05 ETP + 20 000 €
	Calendrier	Dès 2020
SOUS-ACTION 1.6-2	Descriptif	<p>Optimiser le fonctionnement de la navette de Mer et envisager des navettes similaires autour des pôles relais.</p> <p>Réinventer le transport à la demande en milieu rural ("TAD citoyen et solidaire") - animation en lien avec les points stop.</p> <p>Valoriser les expériences de pédibus et de vélobus existantes et accompagner d'autres expériences sur le territoire.</p>
	Public-cible	Habitants
	Bénéfices attendus	Redonner de la mobilité à des personnes qui en sont exclues.
	Objectifs opérationnels	Augmenter le nombre de trajets réalisés sur le territoire par des moyens collectifs et/ou solidaires.
	Acteurs	Responsable : Entente - Chargé de mission mobilité
	Partenaires	Partenaires : les communes, services privés TAD, associations d'usagers
	Financement	Les deux CC / ADEME
	Budget	0,05 ETP + 20 000 €
	Calendrier	Dès 2020-2021

Mettre en place ou encourager des modes de déplacements solidaires		
Etat		A démarrer
Indicateurs de suivi et d'évaluation :		
Indicateurs de réalisation :		
<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de circuits réalisés en navette - Nombre de personnes offrant des services de mobilité solidaire 		
Indicateurs de résultat :		
<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de personnes utilisant les modes de déplacements collectifs et solidaires 		
Indicateurs d'impact :		
<ul style="list-style-type: none"> - tCO2 économisées 		
	Engagement financier	Moyens humains
		
	Impact GES	Réduction conso d'énergie
		
	Atténuation / Adaptation	Energie renouvelable
	<i>Oui / Oui</i>	
	Qualité de l'air	Biodiversité & Ressources

Annexe 10 : Evolution des plans de mobilité rurale

La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24/12/2019, prévoit notamment l'évolution du plan de mobilité rurale en **plan de mobilité simplifié (PMS)**. Ce plan ne serait donc plus uniquement à destination des territoires ruraux, mais pourrait concerner tous types de territoires en dehors de ceux soumis à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (nouveau nom du plan de déplacements urbains). Son processus d'élaboration évoluerait également : il serait **porté par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** et le processus de participation citoyenne serait légèrement renforcé.

Extrait de l'article L. 1214-36-1 du code des transports :

« ...Il peut être élaboré par une autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1. Il couvre l'ensemble de son territoire.

Il prend en compte les plans de mobilité employeur existant sur le territoire qu'il couvre.

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, les autorités concernées mentionnées à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales qui exercent la compétence prévue au premier alinéa du même article L. 2224-37 et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code.

Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.... »

En effet, la LOM fait apparaître les conseils municipaux dans la liste des personnes publiques associées à la démarche d'élaboration venant s'ajouter aux conseils départementaux et régionaux concernés, qui figuraient déjà dans cette liste.

La LOM modifie également les personnes consultées à leur demande, sur le projet de plan de mobilité simplifié. Elle introduit les représentants des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite. En outre, elle ajoute les autorités concernées par les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que des points de ravitaillement en gaz ou en hydrogène. Les autres personnes déjà identifiées dans la version antérieure et maintenues dans cette liste sont les représentants des professions et des usagers des transports, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires, et les associations agréées de protection de l'environnement.

Pour en savoir Plus : <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites>

Annexe 11 : Glossaire

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AMAP : Association pour le maintien d'une agriculture paysane

CC : Communauté de Communes

CCBVL : Communauté de Communes Beauce Val de Loire

CCGC : Communauté de Communes du Grand Chambord

CCI : Chambre de Commerce et d'industrie

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

COFIL : Comité de pilotage

COTECH : Comité technique

DIRECCTE : Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale

GES : Gaz à effet de serre

PADD : Projet d'aménagement et de développement durable

PCAET : Plan climat air énergie territorial

PDE/IE/A : Plan de déplacement d'entreprise/inter-entreprise/d'administrations

PDES : Plan de déplacement d'établissement scolaire

PLU(i) : Plan local d'urbanisme (intercommunal)

PM : Plan de Mobilité

PMA : Plan de mobilité administration

PMiA : Plan de mobilité inter-administrations

PME : Plan de mobilité entreprise

PMiE : Plan de mobilité inter-entreprises

PMR ou **PMRu** : Plan de Mobilité Rurale

PMS : Plan de mobilité simplifié

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

SNBC : Stratégie nationale bas carbone

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie (sera intégré dans le SRADDET)

SRI : Schéma Régional de l'Intermodalité

TAD : Transport à la demande

tCO_{2e} (ou **teCO₂**) : Tonne équivalent CO₂

TEPCV : Territoire à énergie positive pour la croissance verte

VAE : Véhicule à assistance électrique

Annexe 12 : Bibliographie et sitothèque

Boîte à outils / Guides / Retours d'expériences :

Le **plan de mobilité rurale**, élaboration, mise en œuvre et évaluation + annexes, 2016 en téléchargement gratuit
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>

Boîte à outils pour **plan de déplacements / de mobilité**
<http://www.centre.ademe.fr/domaines-d'intervention/transports/plan-de-deplacements>

Méthodologie et outils pratiques pour réaliser un **diagnostic** de mobilité, 22/10/2019, DREAL Centre Val de Loire
<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/besoins-de-mobilite-durable-dans-les-zones-rurales-r1407.html>

Aide à la mise en place de services de mobilité en Région Centre-Val de Loire » ORT, DREAL Centre-Val de Loire, iter, déc. 2016 : un guide pratique de **solutions de mobilité** pour s'inspirer
http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide_version_modifiee_07122016-2.pdf
<http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/guide-pratique-r1112.html>

Mobilité sur le Pays Loire Nature
<http://www.centre.ademe.fr/sites/default/files/files/DI/transports/boite-outils-mobilite-pays-loire-nature.pdf>

« Outil d'aide à la rédaction d'un **cahier des charges** d'un plan de mobilité » - avril 2019 - Association des Professionnels du Conseil Climat énergie et environnement
<http://mobilidoc.fr/document-371>

Développer les **modes actifs** sur les territoires, étape par étape. Cahier ressources à l'usage des collectivités, Avril 2016
<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/developper-modes-actifs-territoires-2016.pdf>

Plan de Mobilité Rurale du PETR Val de Saône Vingeanne, Diagnostic avril 2018-12-12
<http://www.vdsv.fr/mobilite>

Le plan de mobilité des **entreprises**
<https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

Le retour sur investissements d'un **PDE**, Pro-Mobilité, mai 2011
<http://www.promobilite.fr/actualites/bilan-final-du-groupe-travail-retour-investissement>

EMC² : **Enquête** Mobilité Certifiée Cerema (EMC², anciennement Enquête Ménages Déplacement - EMD)
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/emc2-enquete-mobilite-certifiee-cerema-emc2-anciennement>

Mobilité en milieu rural – **Enquête** habitants
<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/methodologie-r1433.html>

Rapports / Etudes :

Etude : Etat de l'art et analyse des services développés autour du **vélo** à l'initiative des collectivités territoriales notamment, Ademe., 14/09/2016
<https://www.ademe.fr/etude-devaluation-services-velos>

Rapport « Pour une mobilité plus durable dans l'aménagement des territoires, Prise en compte des déplacements dans l'aménagement des territoires, Lignes directrices et recommandations » rappelle les orientations nationales pour une mobilité durable, les éléments de cadrage à prendre en compte, la nécessité de définir une stratégie locale de mobilité adaptée aux territoires et les obligations de traduction dans les documents de planification, DREAL Centre-Val de Loire, mai 2016
http://intra.dreal-centre.i2/IMG/pdf/RAPPORT_MOBILITE_DURABLE_mise_a_jour_cle1433e4.pdf

Mobilité dans les espaces périurbains et **vulnérabilité énergétique** des ménages en région Centre-Val de Loire, Synthèse, Cerema, août 2017
http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plaquette_mobilite-periurbain_aout2017.pdf

La Revue des Transports et de la Mobilité « Transflash »
https://www.cerema.fr/system/files/documents/newsletter/2019/transflash_416vf.pdf
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters>

Quelles initiatives déployées par les collectivités en faveur des **modes actifs** ? budgets dédiés ? bilan ? quels grands chantiers en cours ? Qu'est-ce qui reste à faire ? ...

<https://fr.calameo.com/read/0015498562bf048a358c4> page 10 et s.

Voiture autrement, TC, modes actifs, Réduire et optimiser les déplacements, Accessibilité et stationnement, Mutualiser sa démarche, Sensibiliser et animer

<https://www.declic-mobilites.org/bonnes-pratiques>

Mobilité en secteur peu dense, **bouquet d'expériences**, Citoyens & Territoires, Grand Est

<http://citoyenterritoires.fr/actus/solutions-de-mobilite%C3%A9-en-secteur-peu-dense>

Le **transport solidaire** dans le Sundgau

http://www.culture-solidarite.com/docs/Transport_Solidaire_Pays_du_Sundgau_1454495222.pdf

<http://www.pays-sundgau.fr/transport-solidaire.htm>

Le **véhicule en électrique** en libre-service à Tinchebray (Orne)

<http://www.tinchebray.fr/fr/actualite/144920/le-reseau-autofree-tinchebray-agrandit>

Quelles initiatives déployées par les collectivités en faveur des **modes actifs** ? budgets dédiés ? bilan ? quels grands chantiers en cours ? Qu'est-ce qui reste à faire ? plan d'action ?

Ex <https://fr.calameo.com/read/0015498562bf048a358c4> page 10 et s.

« Le **vélo** passe à la vitesse supérieure », septembre 2017, Service public territorial, n°28 – pages 10-14

<https://fr.calameo.com/read/0015498562bf048a358c4>

Sherry Arstein, «A Ladder of Citizen **Participation**», dans JAIP, vol. 35, n° 4, juillet 1969, p. 216-224

Données :

Données de l'observatoire régionale des transports en région Centre-Val de Loire

<http://www.ort-centre.fr/Chiffres-de-l-ORT>

Données régionales

<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/methodologie-r1433.html>

Base des PDU et autres plans de déplacements au 1^{er} janvier 2019

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/observatoire-plans-mobilite-rurale-au-1er-janvier-2019?folder=4366>

Pour aller Plus loin :

www.territoires-ville.cerema.fr

Boutique du Cerema

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general>

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?boutique\[0\]=thematique%3A14](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general?boutique[0]=thematique%3A14)

(liste non exhaustive)

- Autopartage et territoires, Outil pour l'acquisition de systèmes intelligents pour les transports public, systèmes billettiques,
- Vélo Aménagements,
- Les zones à circulations restreintes,
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite : de belles pratiques,
- Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public : recommandations d'aménagement Cœurs de villes et de villages accessibles à tous, recueil de belles pratiques
- La tarification intégrée pour faciliter l'intermodalité,
- Outil pour l'acquisition de systèmes intelligents pour les transports public, systèmes billettiques, ,
- Plan d'action pour les mobilités action
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>
- Transport urbains et tourisme : des fiches pratiques, ,
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/connaître-mobilite-touristique-guide-methodologique#toc--transports-urbains-et-tourisme-des-fiches-pratiques-t-l-charger->
- Organiser les mobilités, partager la voirie et réduire l'impact environnemental,
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/organiser-mobilites-partager-voirie-reduire-impact>

Pour en savoir Plus sur la loi d'orientation des mobilités (LOM)

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites>

Résumé de l'étude

La présente étude vise à faire connaître au lecteur le cheminement de deux collectivités du Loir-et-Cher (41) dans l'élaboration de leur plan de mobilité commun. Leur plan de mobilité représente un axe stratégique du PCAET commun aux communautés de communes Beauce Val de Loire et Grand Chambord. Ce premier plan de mobilité n'est pas élaboré par des autorités organisatrices des mobilités mais aura eu le mérite de réunir un certain nombre d'acteurs autour de la question des mobilités sur le territoire.

La procédure ayant abouti au moment de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités en décembre 2019, le présent document fait également le point sur les évolutions induites par la loi.



Cerema Normandie-Centre

10 chemin de la poudrière – CS 90245 – 76121 Le Grand-Quevilly cedex
Tél : 02 35 68 81 00 – Fax : 02 35 68 88 60 – mel : DTerNC@cerema.fr

www.cerema.fr