

La démarche du Plan de Mobilité Rurale

Face à un contexte en pleine évolution, au développement de nouveaux modes de déplacement qui s'accélère, aux engagements de la loi sur la « transition énergétique pour la croissance verte » le Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne a lancé en décembre 2018 son Plan de Mobilité Rurale. Ce document de planification de la mobilité est une démarche volontaire, qui a pour objectif de définir une politique stratégique et concertée, en matière de déplacements.

>> Une réflexion à l'échelle globale de 49 communes

Le Plan de Mobilité Rurale s'applique sur 49 communes pour 32 838 habitants et 2 intercommunalités :

- La Communauté de Communes Pays Fort Sancerrois Val de Loire (CCPFSVL) ;
- La Communauté de communes Sauldre et Sologne (CCSS).

La superficie et l'armature du territoire engendrent des habitudes de déplacements des habitants différents, autour de bassins de vie :

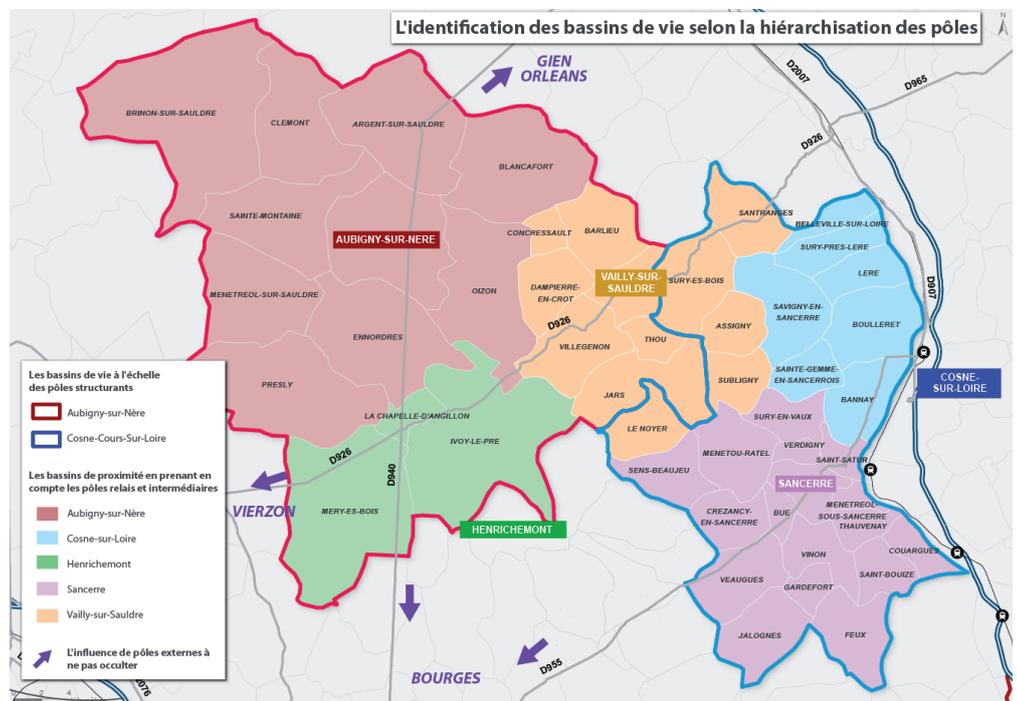
- Deux bassins de vie structurants s'articulent autour des principaux pôles : Aubigny-sur-Nère et Cosne-sur-Loire, répondant à la majorité des besoins de déplacements.

- Trois bassins de vie supplémentaires sont construits autour de pôles de proximité secondaires (Sancerre / Saint-Satur, Vailly-sur-Sauldre ou Henrichemont) qui permettent de répondre à certains besoins et qui attirent des habitants des communes périphériques.

Géographiquement proches de pôles régionaux (Bourges, Orléans) ou nationaux (Paris), l'absence de grandes infrastructures (autoroutes, lignes ferroviaires) desservant directement le territoire, limite l'accessibilité à ces pôles, mais offre au territoire plusieurs atouts (cadre de vie, équipements, emplois...).

>> Son élaboration permettra de répondre à plusieurs objectifs :

- >> Disposer d'un document de prospective de la mobilité répondant aux fondements et aux enjeux d'une mobilité durable, tout en étant en adéquation avec les objectifs définis par la Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte ;
- >> Dresser un diagnostic actualisé de l'adéquation entre offre de transport et besoins de déplacements ;
- >> Déterminer une stratégie de mobilité cohérente sur l'ensemble du territoire et adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles de déplacements et publics cibles (actifs, captifs, ...) ;
- >> Etablir un plan composé d'actions pragmatiques ;
- >> Définir une feuille de route opérationnelle, avec un plan d'actions hiérarchisées portant sur tous les modes de transport.





■ Ce qu'il faut retenir du diagnostic

La phase de diagnostic a été l'occasion de mettre en exergue les conditions et pratiques de déplacements sur le territoire, les interactions avec les territoires extérieurs ainsi que les atouts et faiblesses des différents modes de transport.

Ce temps d'analyse a notamment été alimenté par une enquête auprès des communes permettant de connaître les habitudes de déplacements des habitants, les difficultés rencontrées et les attentes des élus en matière de mobilité.

L'analyse des pratiques de déplacements a mis en évidence que les pôles d'Aubigny-sur-Nère ou de Cosne-sur-Loire sont en capacité de répondre à l'essentiel des besoins (c'est là que se concentre la demande de déplacement selon les questionnaires communes), limitant ainsi les distances à parcourir. De même, 2/3 des actifs résident et travaillent sur le territoire ce qui en fait un bassin de vie. De plus, avec 2 pôles intermédiaires et des pôles de proximité qui maillent le territoire, cela permet de limiter certains déplacements (achats, santé...) pour les habitants, même si la demande vers ces pôles semble faible.

Un territoire marqué par la prédominance de l'automobile



Atouts

- Des axes routiers européens et nationaux situés aux marges du territoire, qui permettent son désenclavement
- Pas de difficultés de stationnement dans les centres essentiellement liées aux mouvements de véhicules de livraisons



Faiblesses

- Une prédominance de l'automobile qui interroge sur la vulnérabilité énergétique des ménages. Un taux de motorisation élevée et une forte dépendance à l'automobile
- Des niveaux de trafic globalement modérés (à l'exception de la traversée d'Aubigny-sur-Nère) mais une part importante de poids-lourd qui peut représenter jusqu'à 30 % de la circulation sur certains axes
- Des aménagements de voirie et des restrictions de vitesses insuffisants qui confèrent aux espaces publics et au cadre urbain un caractère trop routier (la vitesse point délicat jugé par les élus)

Une faible utilisation des transports collectifs (TC)



- Une offre de TC permettant de relier les polarités externes (Bourges, Gien ou Cosne-sur-Loire puis Paris)
- Des services de transport à la demande qui permettent de désenclaver les communes et d'apporter une réponse à minima aux plus captifs



- Un réseau de transport interurbain qui apporte une réponse essentiellement aux scolaires, et aux habitants d'Aubigny-sur-Nère
- Des lignes scolaires qui ne sont pas ouvertes au grand public malgré une desserte de l'ensemble des communes
- Une offre TAD qui a le mérite d'exister mais qui n'est pas assez valorisée et qui est finalement peu utilisée

Les modes actifs et les solutions alternatives, un potentiel non-négligeable mais une pratique encore faible



- Une politique cyclotouristique sur laquelle s'appuyer pour développer la pratique quotidienne du vélo
- 3 aires officielles de covoiturage et plus de 10 aires informelles : une politique à développer sur le territoire où le réflexe automobile est bien ancré
- Un panel de solutions de mobilité solidaire portées par les associations (location de scooters, service à la demande...)



- Une pratique limitée des modes actifs hors loisirs, s'expliquant par des aménagements peu présents
- Un déficit d'information sur l'offre de transport tous modes sur le territoire qui nuit au développement de la mobilité durable

La prochaine lettre du Plan de Mobilité Rurale présentera les éléments de la stratégie de mobilité

