



Elaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne

*Document final
Programme d'action*



ITEM Etudes & Conseil

Parc Astrea - 27 rue Clément Marot - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr

- **En milieu rural, la mobilité se caractérise généralement par :**
 - Une utilisation forte de la voiture individuelle ;
 - Une part faible de l'usage des transports collectifs, hormis les transports scolaires ;
 - Des phénomènes d'immobilité en particulier chez les personnes âgées ;
 - Des déplacements longs en distance et une part de déplacements de courte distance à ne pas négliger.

- **Trois enjeux autour de la mobilité en milieu rural :**
 - **Social** : accessibilité aux territoires et aux services en particulier pour les services primaires (santé) ;
 - **Économique** : accessibilité à l'emploi, précarité / vulnérabilité énergétique ;
 - **Environnemental** : émissions de gaz à effet de serre.



Afin de répondre à ces enjeux, la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 introduit les Plans de Mobilité Ruraux

Le Plan de Mobilité rurale est un outil de planification des déplacements adapté aux enjeux des zones rurales

Il se caractérise par :

- Une démarche volontaire (non obligatoire)
- Un périmètre adaptable aux spécificités locales
- Des procédures d'élaboration souples
- Des objectifs (non figés) adaptés aux problématiques des zones peu denses

-  **Un Plan de Mobilité Rurale (PMR) à l'échelle du Pays Sancerre Sologne** regroupant deux intercommunalités :
- *La Communauté de communes Pays Fort, Sancerrois, Val de Loire (36 communes – 19 500 Hab.)*
 - *La Communauté de communes Sauldre et Sologne (13 communes – 14 500 Hab.)*
- **Cette étude réalisée entre décembre 2018 et octobre 2019 avait comme objectifs de :**
- *Établir un diagnostic fin quant aux conditions et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire ;*
 - *Définir une stratégie globale de mobilité adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et publics cibles (actifs, captifs, ...) ;*
 - *Intégrer la mobilité dans une vision prospective et innovante en lien avec les projets du territoire ;*
 - *Améliorer les conditions de déplacements des habitants tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et en limitant sa dépendance en proposant la mise en œuvre d'un programme de mesures adaptées aux besoins, contextes et finances locales.*
- **Cette étude constitue un réel outil programmatique : une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire ;**
- **Construire un document sectoriel de planification qui s'intégrera dans le futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) réalisé à la même échelle.**

Rappel du calendrier global de l'étude : 10 mois environ

➤ Une démarche décomposée en 3 phases

✓ PHASE 1 – Etat des lieux / enjeux

✓ PHASE 2 – Elaboration de scénarios

✓ PHASE 3 – Plan de mobilité /plan d'actions

Démarrage décembre 2018

4 mois

3 mois

4 mois

Validation Octobre 2019

Validée au Comité syndical du 26 mars 2019

Validée au Comité syndical du 25 juin 2019

Validée au Comité syndical du 22 octobre 2019

PHASE TRANSVERSALE DE CONCERTATION

Enquête communes
Entretien auprès des partenaires
Comité de Pilotage
Ateliers de travail

...

Lettre d'information,
réunion publique...

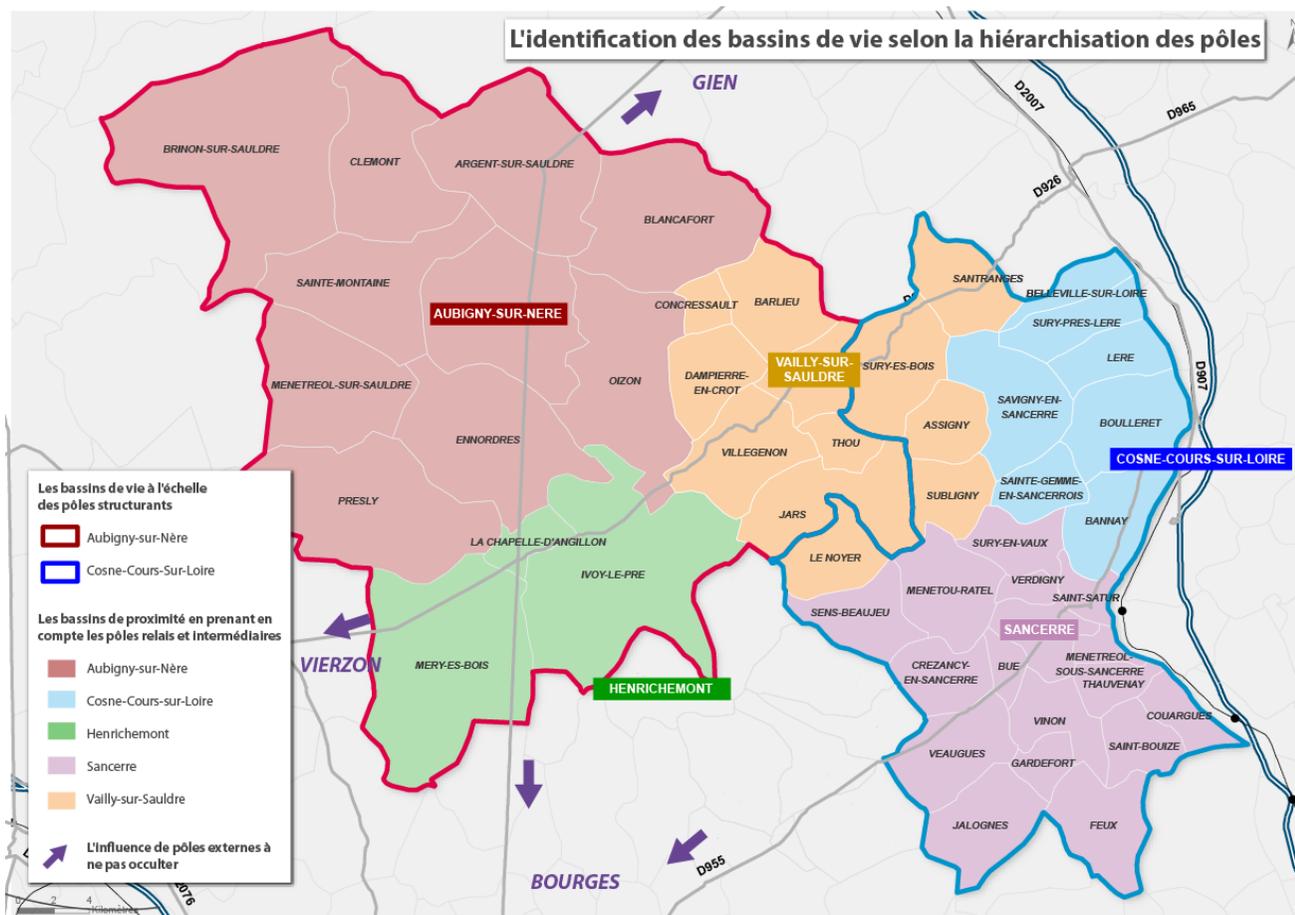


*Rappel des points
clés du diagnostic et
des enjeux de la
stratégie de mobilité*



Un espace à dominante rural, à la frontière de 2 Régions, et de 4 départements

- 32 838 habitants (INSEE, 2015) répartis sur 49 communes
- Un territoire rural qui subit un recul démographique notable et constant
 - ✓ -0,6 % / an entre 2010 et 2015, soit 1 046 habitants de moins
 - ✓ -2,4 % sur la commune de Sancerre
- Des axes de transport structurants cernent le territoire (A71 et A77 Lignes ferroviaires : Paris-Nevers-Clermont-Ferrand (faisant halte à Cosne-sur-Loire))
- Des pôles urbains géographiquement proches à moins de 50 km mais éloignés en termes de temps de parcours
 - ✓ Gien : vocation commerciale
 - ✓ Vierzon : vocation scolaire
 - ✓ Bourges : vocation administrative, scolaire, économique et commerciale
- Deux bassins de vie structurants construits autour :
 - ✓ Aubigny-sur-Nère (20 communes)
 - ✓ Cosne-Cours-Sur-Loire (29 communes)
- Des bassins de vie de proximité
 - ✓ Aubigny-sur-Nère (10)
 - ✓ Cosne-Cours-Sur-Loire (7)
 - ✓ Henrichemont (3)
 - ✓ Sancerre (17)
 - ✓ Vailly-sur-Sauldre (12)



Le caractère « frontalier » du territoire et la répartition des compétences toutes thématiques confondues (déplacements, social...) peut complexifier les besoins de déplacements interdépartementaux et interrégionaux

L'intensité des déplacements selon les questionnaires (41 retours) : quatre pôles émergent en matière d'intensité des déplacements



L'intensité des déplacements des habitants

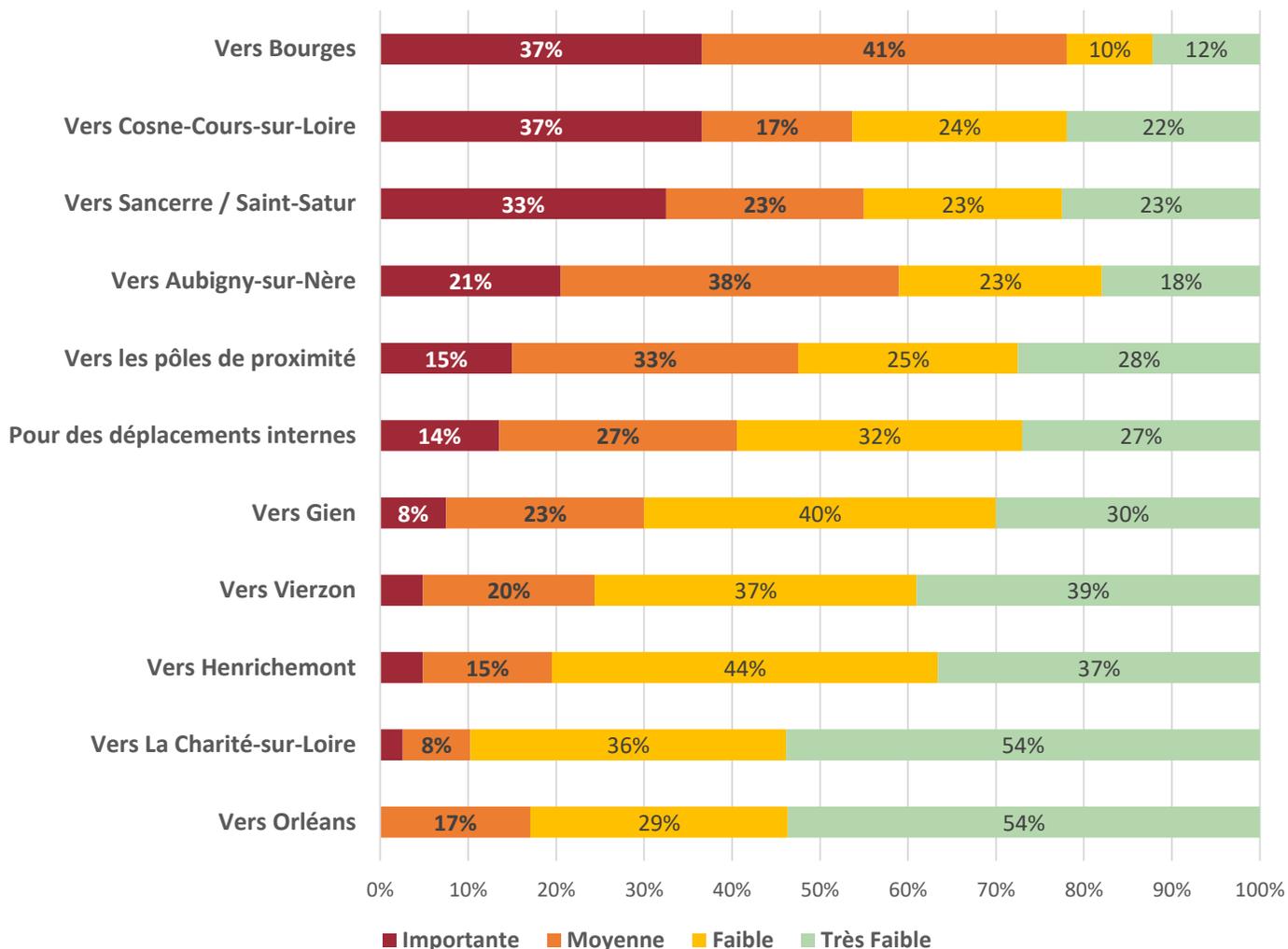
Les quatre principales destinations sont logiquement :

- ✓ **Bourges** (37 % estiment la demande importante / 41 % la jugent moyenne)
- ✓ **Cosne-Cours-sur-Loire** (37 % / 17 %)
- ✓ **Le pôle Sancerre-St-Satur** (33 / 23 %)
- ✓ **Aubigny-sur-Nère** (21 % / 38 %)

Le fait que le pôle de Sancerre-St-Satur soit positionné devant Aubigny-sur-Nère se justifie par le maillage plus dense de communes sur la CCPFSVL que sur la CCSS

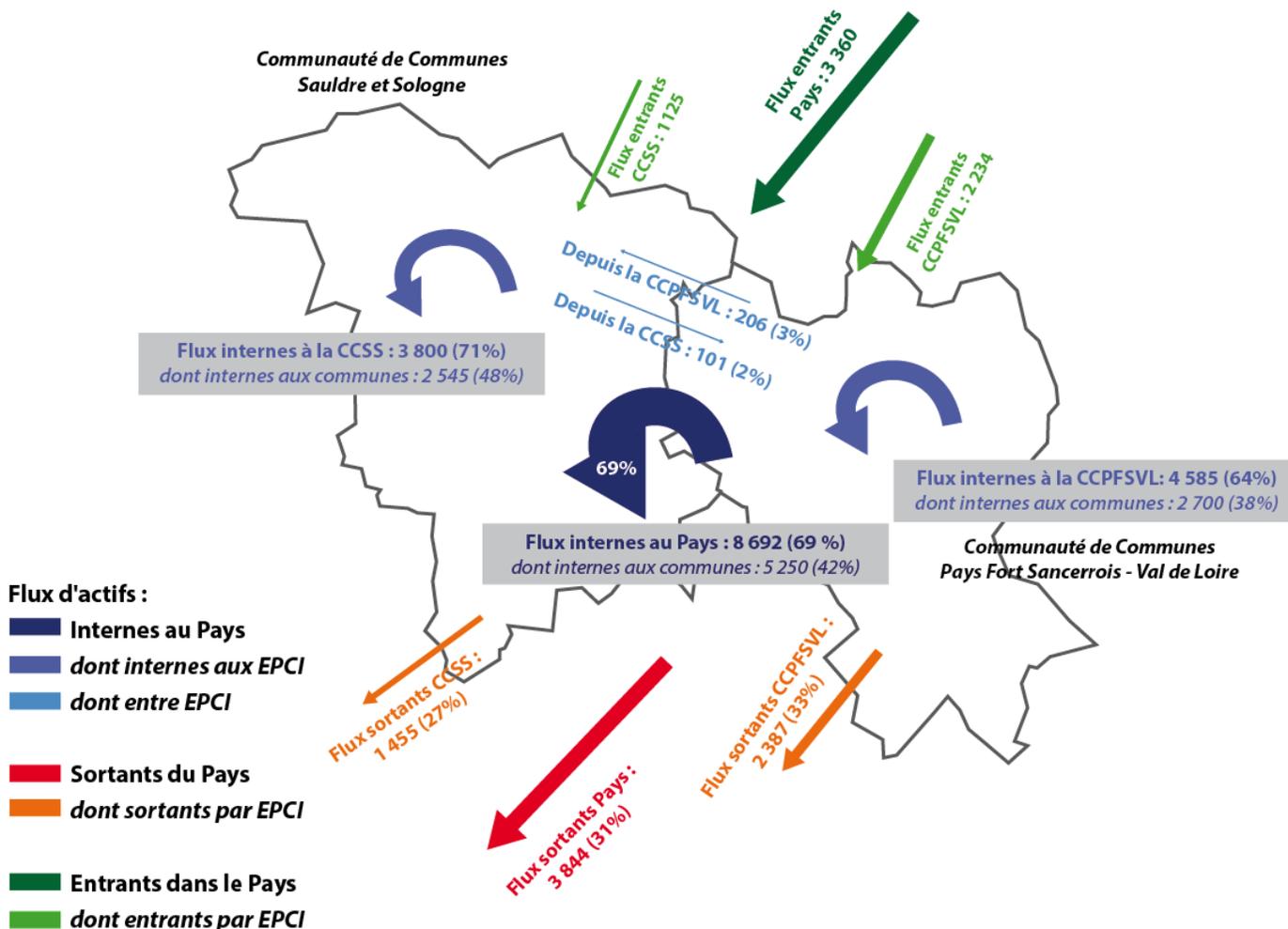
L'intensité des déplacements internes ou vers des déplacements de proximité est notable, mais la majorité des élus jugent faibles voire très faibles

D'autres destinations sont jugées comme importantes (vers Gien, Vierzon ou Henrichemont) mais de manière localisée (aux franges de territoire)



7 actifs occupés sur 10 résident et travaillent sur le territoire

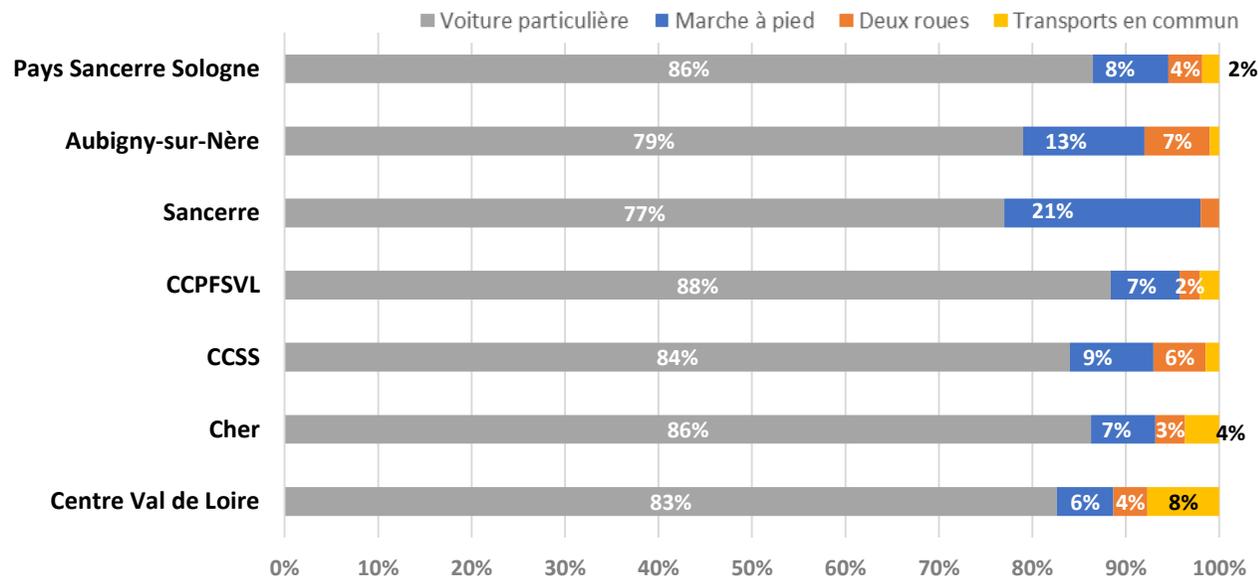
- 12 619 actifs occupés, pour 12 389 emplois, soit un ratio de 0,98 (ratio équivalent à l'échelle des EPCI)
- 8 692 actifs résident et travaillent sur le territoire soit 69 % des actifs du territoire
- 4 actifs sur 10 résident et travaillent dans leur commune de résidence (5 250 actifs), induisant des déplacements de courte distance
Un potentiel d'usagers des modes actifs notable
- Les aires d'influence des deux EPCI ne se chevauchent pas
Seuls 300 actifs effectuent des déplacements entre les deux EPCI (2,4 % des actifs du territoire)
- 3 844 actifs quittent le territoire pour aller travailler
Dont près des 2/3 depuis la CCPFSVL
- 3360 actifs qui viennent travailler sur le territoire dont les 2/3 vers la CCPFSVL



Près de 9 actifs sur 10 utilisent leur voiture pour se rendre au travail

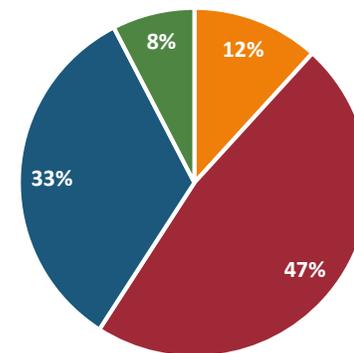
- A l'échelle du territoire près de 9 déplacements d'actifs sur 10 sont effectués en voiture (86%) – Des réflexions en cours sur les grands employeurs de la CCSS !
- Environ 10 % des déplacements réalisés à pied ou à vélo, et 2 % en TC
- Lorsque les actifs travaillent dans leur commune de résidence, la voiture reste prédominante (70%) mais la part des piétons est plus importante : 22 %

Répartition modale de l'ensemble des actifs du territoire



- Un impact sur la motorisation : à l'échelle du Pays le taux de motorisation est de 1,37 voiture par ménage. Plus élevé qu'aux échelles départementales (1,31) ou régionales (1,32)
- Le cas de ménages ne possédant qu'un seul véhicule est le plus représenté (47%), mais 41% de ménages « multimotorisés »,
- 12% de ménages sans voiture (1 128 ménages soit près de 3 850 habitants)

Nombre de voitures par ménages



■ Ménages sans voiture ■ 1 voiture ■ 2 voitures ■ 3 voitures ou plus

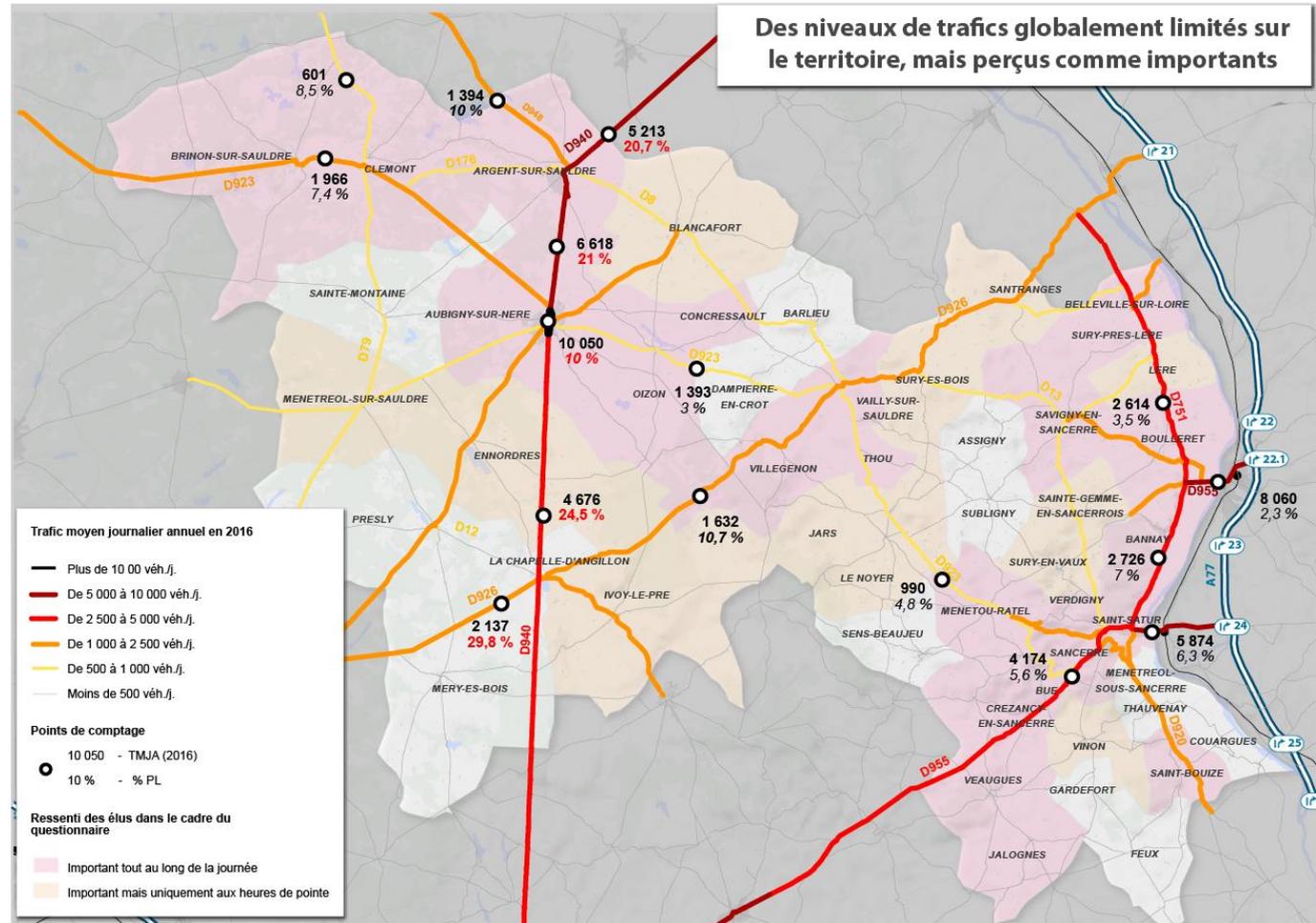
Une hiérarchisation du réseau viaire orientée logiquement pour des échanges routiers vers l'extérieur



- Des conditions de circulations et de stationnement aisées (malgré un usage important de l'automobile), mais qui n'incitent pas au report modal
- Un volume de trafic modéré, principalement concentré sur les grands axes (D940 et D955)
- Une accidentologie globalement en baisse



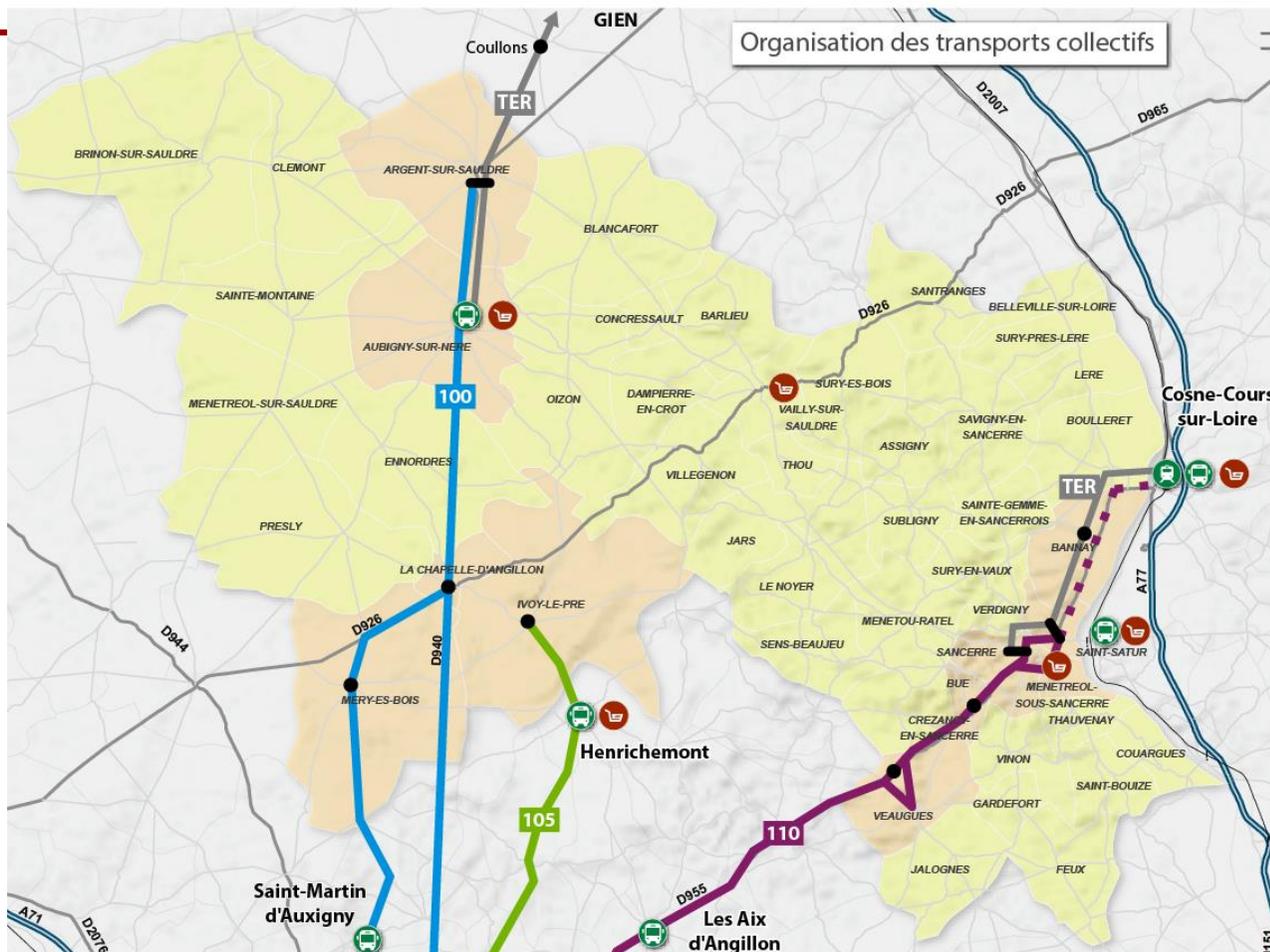
- Un territoire dépourvu d'infrastructure majeure (autoroute, route nationale)
- Une trop grande place de l'automobile dans le partage de la voirie, un réflexe automobile très présent sur un territoire où l'on circule bien et se stationne facilement



Une desserte hiérarchisée, et organisée en rabattement vers les pôles externes



- Une offre régionale en rabattement vers Bourges
- Une offre TER routière vers les autres pôles externes (Cosne-Cours-sur-Loire, Gien) et le réseau ferré
- Une offre de transport à la demande (TAD) intéressante notamment pour les captifs, en rabattement sur les lignes régulières et les pôles de proximité
- Une tarification incitative en cas d'utilisation régulière
- Une navette locale à Sancerre, apportant une première réponse
- La demande existe et ne traduit pas un sentiment souvent exprimé de « véhicules qui roulent à vide »



Lignes régulières

- TER - 6 : Nevers - Cosne - Gien - Montargis
- Rémi - 100 : Argenton-sur-Saône - Bourges
- Rémi - 105 : Ivoy-le-Pré - Henrichemont - Bourges
- Rémi - 110 : Cosne-Cours-Sur-Loire - Sancerre - Bourges

Services TAD

- Pôles de rabattement des services TAD de rabattement
- Pôles de rabattement des TAD de proximité

Desserte des communes

- Communes desservies par au moins une ligne régulière
- Communes desservies uniquement par des services TAD

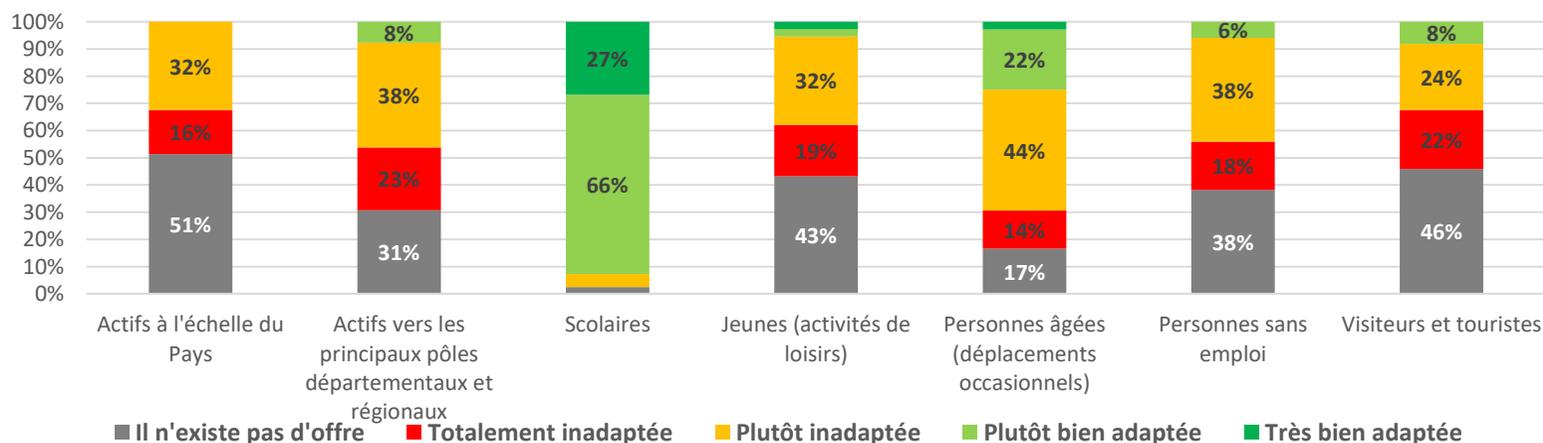
Toutes les communes ont une offre hors scolaires !

Une offre de transport collectifs globalement jugée négativement



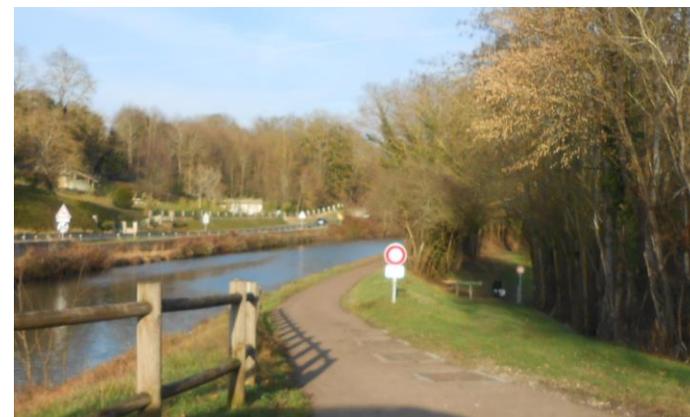
- Un réseau de lignes régulières peu maillé (10 communes desservies)
- Des temps de parcours à destination des pôles externes rédhibitoires pour les actifs
- Un volume d'offre global trop faible pour inciter les non-captifs
- Une fréquentation occasionnelle des TC, (3% à 5% d'utilisateurs abonnés sur les lignes régulières)
- Une offre de transports scolaires qui n'est pas ouverte aux usagers commerciaux (pourtant l'offre la plus conséquente)
- Une intermodalité physique (mini PEM) peu qualitative ou servicielle (tarification et information) trop peu développée
- Quasi 100 % des élus interrogés estiment que **l'offre est inadaptée pour les actifs à l'échelle du Pays** ou vers les principaux pôles externes (*en intégrant les déclarants estimant l'absence d'offre*)

Comment jugez-vous l'offre de Transports Collectifs ?



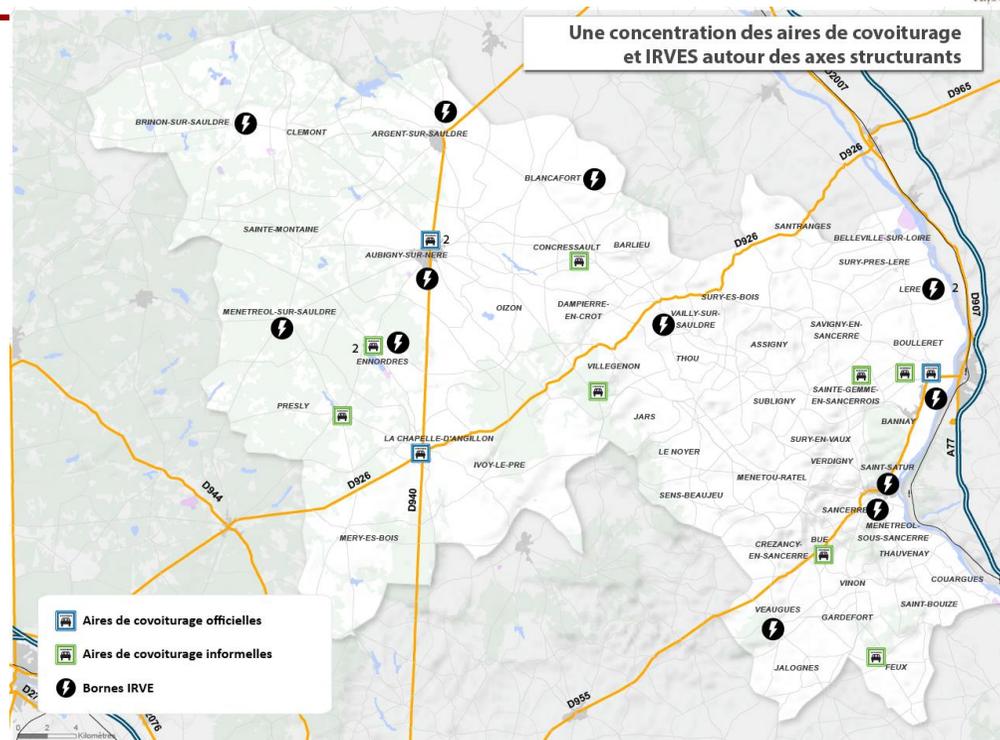
Une pratique des modes doux essentiellement tournée vers les loisirs

- La **pratique de la marche** surtout orientée vers les loisirs, 25% des élus la juge importante et 63% moyenne.
- La marche serait très peu répandue chez les actifs. 100% des interrogés l'estime faible, très faible ou inexistante. Pourtant 5 249 actifs travaillent dans leur commune de résidence (soit 41,5% des actifs occupé du territoire), et 22 % de ces actifs se rendent sur leur lieu de travail à pied
- Des aménagements piétons inégaux sur le territoire et fonction de l'urbanité des communes
- **Pour le mode cyclable**, selon plus de 98 % des élus, la pratique pour des déplacements utilitaires (actifs...) est faible voire inexistante
- Des aménagements à vocation utilitaire essentiellement recensés à Aubigny-sur-Nère avec un maillage de rabattement vers le collège Gérard Philippe
- Pour autant des aménagements complémentaires facilitant la pratique du vélo (pacification et apaisement, stationnement, jalonnement...)
- Des aménagements et services touristiques autour de la Loire vélo importants qui apportent une réelle plus-value en matière d'attractivité



Des initiatives en matière de mobilités alternatives et solidaires à valoriser

- Des communes et entreprises qui se préparent à l'essor du covoiturage avec 14 aires réparties sur le territoire dont 10 informelles
- 20 Bornes de Recharges des Véhicules Electriques
- De nombreuses initiatives solidaires mises en œuvre par les partenaires sociaux.... :
 - ✓ Location de scooter ou voiture pour les personnes en recherche d'emploi
 - ✓ Service à la demande Service de micro transport collectif ponctuel
 - ✓ Accompagnement personnalisé pour la gestion d'un budget mobilité et de l'organisation d'un déplacement...



- ... Mais des difficultés majeures liées au financement de ces solutions, à leur accès (en particulier depuis le secteur Sancerrois vers Aubigny-sur-Nère), et à un manque de synergie entre les acteurs (évolution possible en s'appuyant sur une plateforme de mobilité de type GAS 18 Mobilités)
- Une couverture numérique progressive qui doit aussi permettre de limiter les besoins de déplacements en apportant des solutions à distance (ex : télémedecine, télétravail, espace de coworking)



Au regard du contexte national, la question de la mobilité a pris récemment un virage considérable... Les offres de mobilité alternatives vont de plus en plus s'intégrer dans la stratégie de localisation des entreprises et des ménages, accentuant la concurrence entre les territoires.

La stratégie de mobilité déclinée en 13 enjeux :

Les 8 enjeux définis comme prioritaires, en base de la stratégie :

- ✓ Faire du **covoiturage** une alternative pertinente à l'autosolisme sur le territoire
- ✓ **Développer les solutions innovantes** pour une meilleure utilisation de l'automobile (autopartage...)
- ✓ **Renforcer l'offre de transport collectif en lien avec les pôles extérieurs structurants** (Bourges, Cosne-sur-Loire...) et dans les deux sens de circulation
- ✓ **Proposer une solution de mobilité en milieu rural** à destination des captifs, et en particulier pour les **premiers temps de l'emploi ou de l'insertion**
- ✓ **Fédérer les initiatives locales autour de la mobilité solidaire** pour une plus grande synergie (plateforme unique...)
- ✓ **Mieux mutualiser les différentes solutions de mobilité** pour en faire profiter le plus grand nombre (véhicules associatifs, ouverture des transports scolaires...)
- ✓ **Accroître la pratique cyclable utilitaire** pour des déplacements dans les pôles et entre les communes
- ✓ **Mieux informer et communiquer** sur toutes les offres de transport à travers différents canaux et pour différentes cibles pour en développer l'usage

Complétés par 5 enjeux définis comme secondaire :

- ✓ **Faciliter la non-mobilité**, en poursuivant la mise en place de services de proximité dédiés et/ou à distance, et en s'appuyant sur les pôles de proximité
- ✓ **Encourager la mise en œuvre de Plans de Mobilité** auprès des grands employeurs du territoire
- ✓ **Accompagner et sensibiliser les plus jeunes**, pour les rendre le plus rapidement possible autonomes dans leurs déplacements quotidiens
- ✓ **Améliorer les connexions tous modes en milieu rural**
- ✓ **Améliorer les déplacements touristiques** depuis la Loire vers l'intérieur du Pays de Sancerre Sologne

Ces 13 enjeux touchant des cibles variées traduisent la stratégie de mobilité future du territoire qui a été déclinée dans le plan d'action

Le plan d'action



15 actions réparties au sein de 5 axes d'intervention



Axe 1 : Développer les Transports Collectifs & l'intermodalité sur le territoire

- 1) Optimiser les services des lignes 100, 110 et 437 de manière à permettre les déplacements des actifs se rendant sur le territoire
- 2) Créer des liaisons interurbaines transversales : Sancerre <> Aubigny-sur-Nère pour désenclaver le Pays Fort (pour les personnes en recherche d'emploi, les captifs, les touristes)
- 3) Améliorer les PEM actuels et identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité
- 4) Expérimenter de nouvelles navettes communales
- 5) Optimiser les 2 systèmes de TAD, et répartir les dessertes sur la semaine en lien avec les usages (courses, maison de santé, etc ...)

Axe 2 : Promouvoir les solutions collaboratives / alternatives

- 6) Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants et des pôles d'intermodalité du territoire
- 7) Développer un réseau d'autostop organisé qui couvre l'ensemble du territoire

Axe 3 : Favoriser les modes actifs

- 8) Créer un maillage de liaisons cyclables à l'échelle de certains bassins de proximité pour relier les communes dans les zones au relief le moins contraint

Axe 4 : Accompagner les publics spécifiques

- 9) Développer des services à distance et itinérants pour limiter les besoins de déplacements
- 10) Mettre en place des programmes d'écomobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques et développer les pédibus et vélobus
- 11) Développer les plans de mobilité (entreprise, administration) à l'échelle de zones (ZI, ZAC ...)
- 12) Accompagner la création d'un garage solidaire, avec location multimodale et une vocation sociale

Axe 5 : Communiquer et mettre en œuvre le PMR

- 13) Créer un guide/platforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité, les initiatives de mobilité solidaire....
- 14) Développer des événements autour de la mobilité durable (s'appuyer sur la semaine de la mobilité durable)
- 15) Recruter un chargé de mission mobilité pour conduire la mise en œuvre du PMR

Ce document présente, pour chaque action, les éléments de contours et principes opérationnels. Ils restent toutefois indicatifs, puisque les modalités définitives (porteur, budget...) seront affinées lors de la mise en œuvre des actions.



***Développer les
Transports Collectifs &
l'intermodalité sur le
territoire***

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une offre de transport collectif organisée pour desservir les pôles extérieurs en lien notamment avec les déplacements scolaires
- ✓ Des flux d'actifs importants depuis les pôles extérieurs (Bourges...) vers le territoire
- ✓ Des entreprises importantes sur le territoire qui rencontrent des difficultés de recrutement avec un bassin local « épuisé » en matière de main d'œuvre
- **Permettre aux actifs des pôles extérieurs de venir travailler en transport collectif dans les principales entreprises du territoire**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Mesures à mettre en place

1) Revoir à la marge le positionnement des tracés et arrêts pour mieux desservir les entreprises

Il s'agira de modifier légèrement les tracés des lignes pour desservir les principaux employeurs identifiés et positionner des arrêts au plus proches de ces entreprises.

2) Créer des services en rabattement sur le territoire sur des horaires en lien avec les besoins des entreprises

Les réflexions en cours engagées avec la région en lien avec les entreprises et les transporteurs actuels :

- ✓ Une desserte des entreprises d'Aubigny-sur-Nère et Argent-sur-Sauldre en lien avec les horaires d'équipes (embauche à 5h et 13h, retours associés avec les sorties à 13h et 21h) - (les horaires seront à affiner en partenariat avec les entreprises, mais nécessiteront que les entreprises ajustent à la marge leurs horaires d'équipes pour permettre d'utiliser le même transport)
- ✓ Il s'agira d'un fonctionnement quotidien du lundi au vendredi avec 2 AR (1AR pour chaque horaire d'équipe)
- ✓ 3 liaisons sont à l'étude et les transporteurs actuels doivent faire des propositions sur la faisabilité :
 - Ligne 100 : Bourges – Aubigny-sur-Nère – Argent-sur-Sauldre
 - Une nouvelle desserte Vierzon – Aubigny-sur-Nère – Argent-sur-Sauldre
 - Ligne 437 : Gien –Argent-sur-Sauldre – Aubigny-sur-Nère

Au delà des réflexions engagées, il s'agira d'étudier ultérieurement et/ou en fonction des retours d'expériences :

- ✓ Evaluer la possibilité de créer une desserte sur la ligne 110 (Bourges – Sancerre - Cosne) pour les actifs venant sur le pôle d'emploi Sancerre/Saint-Satur
- ✓ Evaluer la possibilité de créer un AR supplémentaire sur les lignes 100 et 437 pour les actifs sur des horaires « de journée » en complément de la desserte pour les horaires d'équipes de façon à toucher d'autres catégories d'actifs.

3) Etudier la possibilité de rendre le matériel roulant plus attractif dans le cadre du renouvellement du parc de véhicules en intégrant notamment un espace vélos

Le transport de vélos permettrait à des actifs de rejoindre certaines entreprises du territoire qui ne sont pas directement desservies par un arrêt TC.

Echelle d'intervention

- ✓ Desserte régionale à l'échelle du Pays

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation des services
- ✓ Nombre d'abonnements actifs sur ces lignes
- ✓ Enquête satisfaction des entreprises

Coûts

A définir par la Région en fonction de ce qui sera mis en place, des DSP et marchés en cours et de leurs adaptations possibles ainsi que d'une participation éventuelle des entreprises pour la modification des tracés des lignes et des nouveaux services.

Rôles

- ✓ Région : maître d'ouvrage
- ✓ Pays : rôle de Lobby auprès de la Région et partenaire technique dans la définition des besoins
- ✓ CC, Communes, entreprises : partenaires techniques et/ou financiers (ex aménagement des arrêts)

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique	Financière		Coordination des acteurs					

Intérêt

	Faible	Fort			1	2	3
Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3

Détail des mesures à mettre en place

➤ 3 Propositions sur le positionnement des arrêts et adaptation des tracés :

Argent-sur-Sauldre

- ✓ Disposer un point d'arrêt sur la D940 à hauteur de l'entreprise de Paragon (200 salariés) - +/- 20 k€ pour la création de 2 arrêts
- ✓ Revoir l'organisation des points d'arrêts Eglise (437) et Place du Marché (110), distants de 150 m

Sur la Ligne 100

- ✓ Aubigny-sur-Nère : modifier le tracé de la ligne pour desservir le pôle d'emploi Mechachrome / WiloIntec
 - > écart de temps de parcours estimé à 2 min (hors temps de dépose / reprise sur le pôle d'emploi) – Distance supplémentaire de 1 km par trajet
 - > création de 2 arrêts aux abords des entreprises (+/-20 K€)

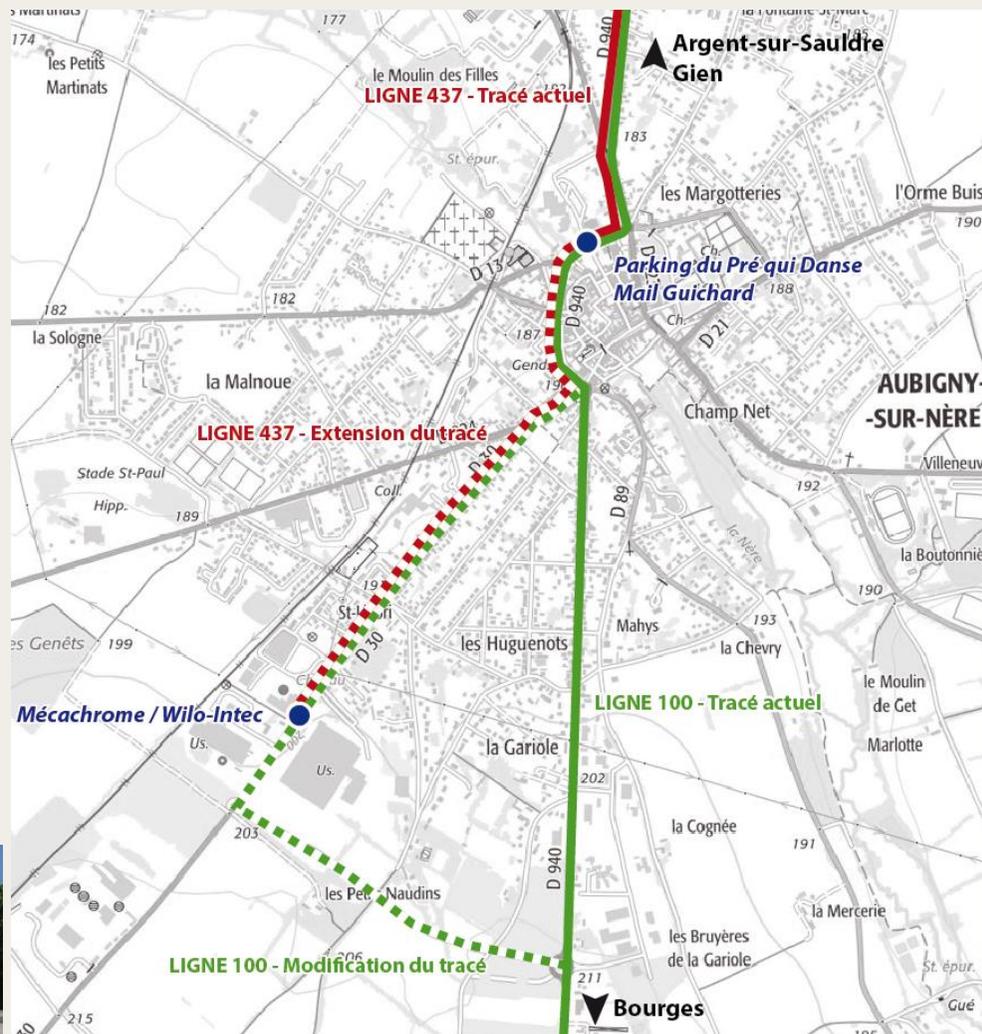
Sur la Ligne 437

- ✓ Etendre certains services depuis le Parking du Pré qui Danse vers le pôle d'emploi Mechachrome / WiloIntec

➤ Exemple d'équipement pour le transport des cycles

Le porte vélos est un système d'accroche situé à l'arrière des cars. Jusqu'à 8 vélos peuvent être transportés. Le coût est de l'ordre de 4 000 € pour un porte vélos de 4 places pour un véhicule.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Transport sécurisé du vélo • Pas de perte de capacité de transport des voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Intervention parfois nécessaire du chauffeur, induisant une perte de temps • Pas adapté à tous les vélos (< 1,85m seulement).



3 lignes du réseau Le Sept sont équipées d'un porte-vélos en été



Ce système équipe certaines lignes du réseau interurbain de la Meuse, ou en période estivale sur 16 lignes interurbaines en Région Bretagne ou encore 3 lignes d'Ardèche. La réservation est souvent obligatoire. Les fiches horaires doivent mentionner la possibilité de transporter un vélo.

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une absence de liaison quotidienne entre les secteurs de Sancerre et Aubigny (un TAD seulement un après-midi par semaine avec l'offre Rémi + à la demande)
- ✓ Des pôles générateurs de déplacements importants comme Pôle emploi... qu'il faut rendre plus facilement accessibles depuis le Pays Fort
- ➔ **Proposer une liaison « permanente » en transport collectif pour désenclaver le Pays fort et assurant le lien entre le secteur de Sancerre et d'Aubigny pour différentes cibles d'usagers**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ Un fuseau de Sancerre à Aubigny via le Pays Fort

Suivi des mesures

- ✓ Taux de déclenchement du service
- ✓ Fréquentation par service
- ✓ Enquête satisfaction usagers / besoins population

Mesures à mettre en place

1/ Proposer une offre à la demande pour différentes cibles :

- ✓ Pour les personnes en recherche d'emploi : rabattement vers la Mission Locale et Pôle Emploi
- ✓ Pour les captifs : rabattement vers les Maisons de Santé et la MSAP
- ✓ En période de vacances, un service dans une optique de valorisation du patrimoine touristique ?

2/ Sur un fuseau structurant

- ✓ Le tracé privilégié est un fuseau : Saint-Satur / Sancerre / Vailly-sur-Sauldre / Aubigny-sur-Nère qui assurera des arrêts intermédiaires dans les communes traversées.
- ✓ Il pourra être envisagé une variation des tracés selon les besoins exprimés

3/ Une offre quotidienne mais avec un niveau limité

- ✓ Il peut- être envisagé 1AR quotidien du lundi au vendredi sur 52 sem./an
- ✓ Il s'agira d'assurer une logique de rabattement sur ½ journée vers Aubigny depuis les communes du fuseau concerné et un temps de présence sur place de 2-3h minimum pour des RDV Pôle Emploi, Santé, achats, ...
- Ex : Départ de Saint-Satur vers 8h – Temps de parcours de env. 1h – Départ de Aubigny-sur-Nère vers 12h
- ✓ Selon les besoins identifiés envisager un retour le soir depuis Sancerre pour un transport dans le sens inverse (usagers utilisant le départ de 12h de Aubigny pour se rendre vers Sancerre).

4/ Avec des modalités de fonctionnement comparables à l'offre Rémi + à la demande pour plus de lisibilité des usagers

- ✓ Un véhicule de faible capacité adapté au TAD
- ✓ Une réservation la veille du déplacement avant 17h pour un déclenchement du service
- ✓ Une tarification de 3€ par trajet

5/ En évitant les doublons avec l'offre Rémi + à la demande

- ✓ Le développement de cette offre devrait intégrer le Service 4.2 (secteur de Sancerre vers Aubigny-sur-Nère) qui assure un abatement une demi-journée / semaine (mardi après-midi)

La région n'est à ce stade pas favorable à la mise en place d'un nouveau service de ce type (volonté de mieux faire connaître le service 4.2 Rémi+ existant qui présente un faible déclenchement et le service mis en place par la mission locale). Cette action demeure toutefois importante pour le Pays et pourra être étudiée à l'avenir dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité qui s'échelonne sur 10 ans.


 Rémi+
à la demande

Coûts

+/- 80 K€/an (ordre indicatif sur la base de ratios kilométriques) pour un AR quotidien entre Saint-Satur et Aubigny-sur-Nère
Si intérêt pour un AR dans l'autre sens en complément : +/- 40 K€ en ajoutant un retour

Rôles

- ✓ Région : maître d'ouvrage
- ✓ Pays : rôle de lobby auprès de la Région, et partenaire technique dans la définition des besoins
- ✓ CC : partenaire technique et/ou financier

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Intérêt

	Faible	Fort					
Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Quatre pôles d'intermodalité identifiés sur le territoire, dont deux structurants (Aubigny-sur-Nère et Sancerre)
- ✓ Des espaces peu lisibles rendant les offres de mobilité déjà présentes difficilement identifiables et peu attractives
- ➔ **Construire / Organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalités hiérarchisés afin de rendre les offres plus lisibles, et développer ces espaces comme des centralités à part entière**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ 7 pôles identifiés rayonnant sur le territoire

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation des pôles (occupation des espaces de stationnement / montées descentes aux arrêts...)
- ✓ Evolution de la répartition modale d'accès au PEM

Mesures à mettre en place

1) Améliorer les PEM actuels

- ✓ **Sécuriser le PEM de Sancerre « Les Remparts »** (création d'un point d'arrêt sécurisé et répondant aux normes PMR / Aménagements piétons sécurisé / stationnement illicite à supprimer)
- ✓ **Optimiser les PEM** d'Aubigny-sur-Nère, de Boulleret et de la Chapelle-d'Angillon (lisibilité, nouvelles offres développées dans le PMR)

2) Développer des points de rencontre des mobilités

Trois pôles proposés dans le cadre du PMR :

- ✓ Place de la République à Saint-Satur
- ✓ Place du Marché à Argent-sur-Sauldre
- ✓ Place du 8 Mai 1945 à Vailly-sur-Sauldre

3) Homogénéiser les aménagements selon les lieux d'intermodalité

Au regard des aménagements effectifs, il s'agira de prévoir :

- ✓ Des **points d'arrêts sécurisés répondant aux normes PMR** (9 points d'arrêts)
- ✓ Une **offre de stationnement vélo de longue durée** (16 box)
- ✓ Des **places matérialisées en tant qu'espace de covoiturage** et des **arrêts d'autostop organisé**, pour inciter à la pratique (25 places de covoiturage)
- ✓ Des IRVE, à moduler selon le maillage déjà existant (3 bornes)
- ✓ Une **information multimodale complète** (plans / fiches horaires...) pour rendre l'offre lisible



Coûts

+/- 205 K€ comprenant :

- ✓ 9 points d'arrêts aux normes PMR (108K€)
- ✓ 16 box vélos (40 K€)
- ✓ 3 bornes IRVE (36 K€)
- ✓ De l'information multimodale (21 K€)
- ✓ Des espaces de covoiturage et d'autostop organisé sont inclus dans les actions liées

Rôles

- ✓ CC, communes : maître d'ouvrage pour la réalisation / l'amélioration des PEM
- ✓ Pays : partenaire technique et/ou financier
- ✓ Région : partenaire financier (CRST)

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Intérêt

	Faible		Fort		1		2		3	
Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3			
Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3			

Détail des mesures à mettre en place

On entend par lieux d'intermodalité :

- ✓ Un lieu centralisant et connectant les solutions de mobilité à disposition sur un territoire (liaisons TC et points d'arrêts / stationnement – covoiturage / liaisons cyclables et offre de stationnement vélo / bornes de recharges / information...)
- ✓ Un lieu qui doit rendre ces connexions confortables en termes :
 - ✓ De conditions d'attente (sécurité, abri...)
 - ✓ De temps d'attente (temps de correspondances entre différentes offres TC, liaisons courtes entre l'arrêt TC et l'offre de stationnement...)
 - ✓ Voire de modalités tarifaires (achat / rechargement de titres de transports...)

Les Points de Rencontre des Mobilités doivent être perçus comme des **déclinaisons rurales des PEM**, avec des solutions adaptées selon l'offre disponible. Cette adaptation en milieu rural passe par :

- ✓ Un **objectif de ne pas créer ces PRM ex-nihilo sur des espaces vierges**, afin de ne pas accroître les coûts d'investissements (à minima 2 000 € / places créées ex-nihilo) et pour ne pas viabiliser de nouveaux espaces, dans une optique de préservation de l'environnement
- ✓ Un **objectif de proposer un espace au plus proche des offres actuelles** (ex : points d'arrêts TC / aires de covoiturage), afin de ne pas trop modifier les habitudes déjà prises.



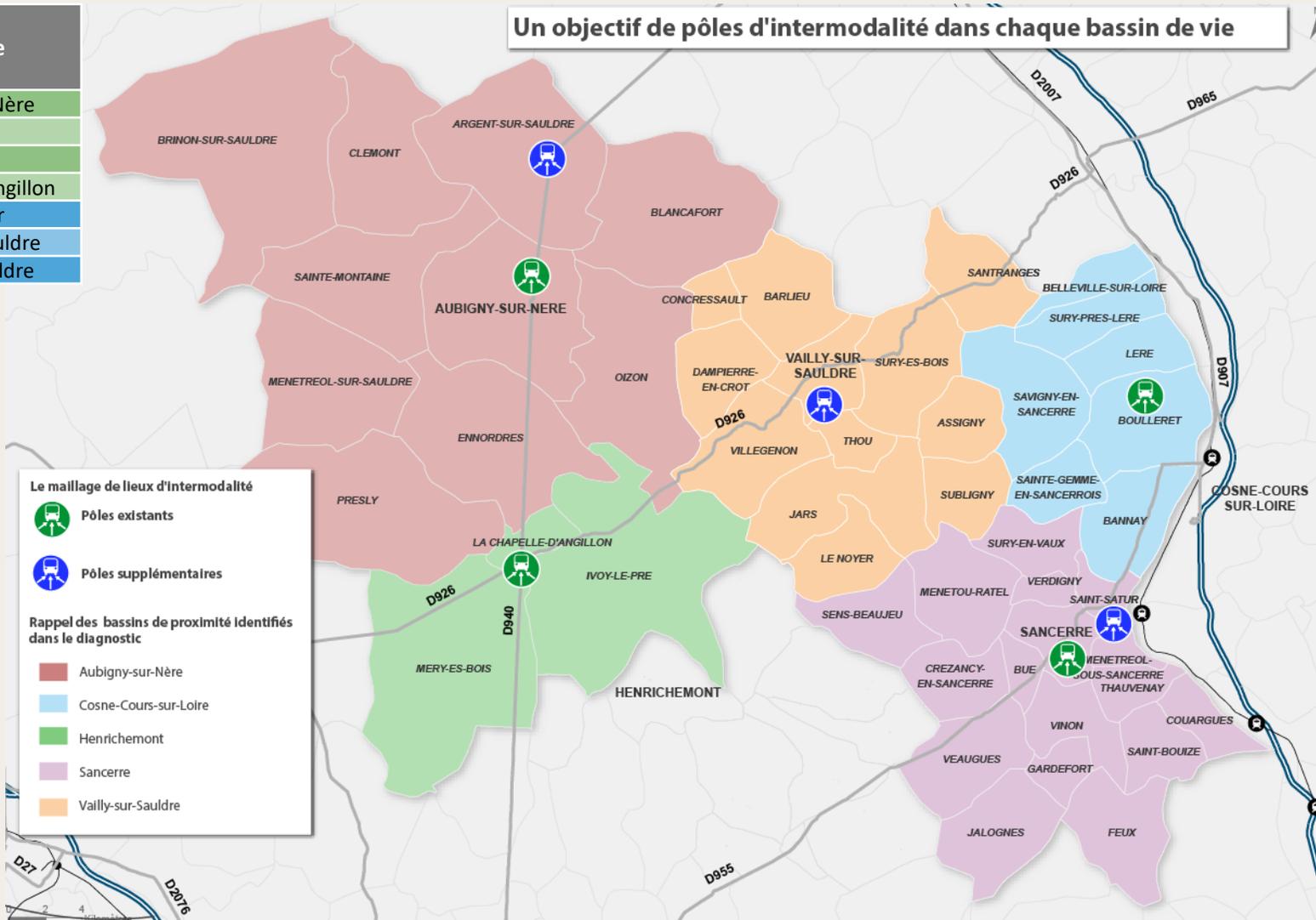
Maillage proposé dans le cadre du PMR	Commune	Localisation	Offre TC <i>Nombre de point d'arrêt à aménager pour répondre aux normes PMR</i>	Stationnement vélo	Covoiturage	Autostop organisé	Information multimodale	Bornes IRVE	Total
Pôles existants	Aubigny-sur-Nère	Parking du Pré-qui-Danse	Lignes 100 / 437	3 box vélos	Effectif (mais à rendre plus lisible)	1 point d'arrêt par pôle à créer	1 panneau grand format par pôle (carte de l'offre multimodale, fiches horaires...)	Effectif sur site	10,5 K€
	Sancerre	Les Remparts	Ligne 110 2 points d'arrêt	2 box vélos	A ne pas développer sur le pôle			32 K€	
	Boulleret	Place de l'Eglise	Absence d'offres	2 box vélos	Effectif			8 K€	
	La Chapelle-d'Angillon	Alain Fournier	Ligne 100 2 points d'arrêt	2 box vélos	Effectif			1 borne supplémentaire (borne déjà présente sur la commune)	44 K€
Pôles supplémentaires	Saint-Satur	Place de la République	Ligne 110 2 points d'arrêt	3 box vélos	10 places à créer			1 borne supplémentaire (borne déjà présente sur la commune)	46,5 K€
	Argent-sur-Sauldre	Place du Marché	Lignes 100 / 437 2 points d'arrêt	2 box vélos	10 places à créer			Effectif sur site	32 K€
	Vailly-sur-Sauldre	Place du 8 Mai 1945	Lignes transversales TAD dans le cadre du PMR 1 point d'arrêt	2 box vélos	5 places à créer			1 borne supplémentaire (borne déjà présente sur la commune)	32 K€
TOTAL			9 points d'arrêts 12K€ / point d'arrêt +/- 108 K€	16 box vélos 2,5 K€ / box 40 K€	25 places (coûts dans l'action 6)	7 points d'arrêt (coûts dans l'action 7)	3 K€ par pôle 21 K€	3 bornes 12 K€ / bornes 36 K€	205 K€

Détail des mesure à mettre en place

Maillage proposé dans le cadre du PMR	Commune
Pôles existants	Aubigny-sur-Nère
	Sancerre
	Boulleret
Pôles supplémentaires	La Chapelle-d'Angillon
	Saint-Satur
	Argent-sur-Sauldre
	Vailly-sur-Sauldre

En s'appuyant sur les espaces déjà existants le maillage proposé vise à développer un pôle dans chaque bassins de vie, aisément accessible depuis les communes rurales.

Ces lieux d'intermodalité sont à considérer comme le support de développement des nouvelles offres de mobilités du PMR.



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une navette régulière centrée sur Sancerre fonctionnant le vendredi et desservant les principales polarités communales (hôpital, zone commerciale le Petit Morice, maison de santé...)
- ➔ Améliorer les conditions de mobilité des plus contraints (PMR, personnes âgées) en proposant une offre régulière interne aux centralités

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Mesures à mettre en place

1) Identifier les besoins et publics cibles

- ✓ A destination des publics en difficultés (personnes en recherche d'emploi, sans permis ou sans voiture...), des personnes âgées, des PMR
- ✓ Vers les services et commerces
- ✓ Une extension possible vers les établissements de loisirs, selon les cibles (ex : vers les jeunes...)

Réflexion à mener en partenariat avec les Communes et acteurs sociaux

2) Identifier le niveau d'offre

- ✓ Une offre ponctuelle : population captive
- ✓ Fonctionnement sur quelques demies-journées par semaine, tout au long de l'année

Au stade de l'expérimentation, le niveau d'offres doit être limité

3) Définir les modalités de fonctionnement

- ✓ Un véhicule de petit gabarit (ex 10 places) accessible aux PMR, voire électrique
- ✓ Un transport gratuit pour limiter les contraintes
- ✓ Hypothèses de fonctionnement
 - En régie
 - Un marché auprès d'un transporteur local
 - Par le biais d'une association d'insertion (ex : ISA Group à Aubigny-sur-Nère)

D'abord une phase d'expérimentation sur 12 à 18 mois avec une communication importante à mener auprès des publics cibles



La définition et la construction de l'offre pourra s'appuyer sur l'expérimentation réalisée sur Sancerre



Le véhicule pourra être utilisé sur différentes communes

Echelle d'intervention

- ✓ Expérimentation sur Aubigny, puis à mener sur les polarités

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation des navettes
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

Coûts

+/- 27,5 K€ pour une navette communale fonctionnant toute l'année 3 demi-journées par semaine

Evolution à prévoir selon la qualité d'offre (+ ou - de services), le tracé (desserte des hameaux ou communes limitrophes...)

Rôles

- ✓ Communes : maître d'ouvrage
- ✓ Pays et CC : partenaires techniques (dans l'aide à l'identification des besoins) et financiers (participation à définir : CRST – Communication)

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complex								
1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Technique			Financière			Coordination des acteurs			

Intérêt

	Faible			Fort						
Actifs	1	2	3				Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3				Touristes	1	2	3

Exemple d'expérimentation sur la commune d'Aubigny-sur-Nère

Exemple de fonctionnement :

✓ 2 boucles proposées autour d'un tronçon commun
PEM – Maison de l'Emploi – Centre-ville✓ Temps de parcours limités : environ 20 minutes max. avec
les montées / descentes

✓ Boucles en continue sur une matinée

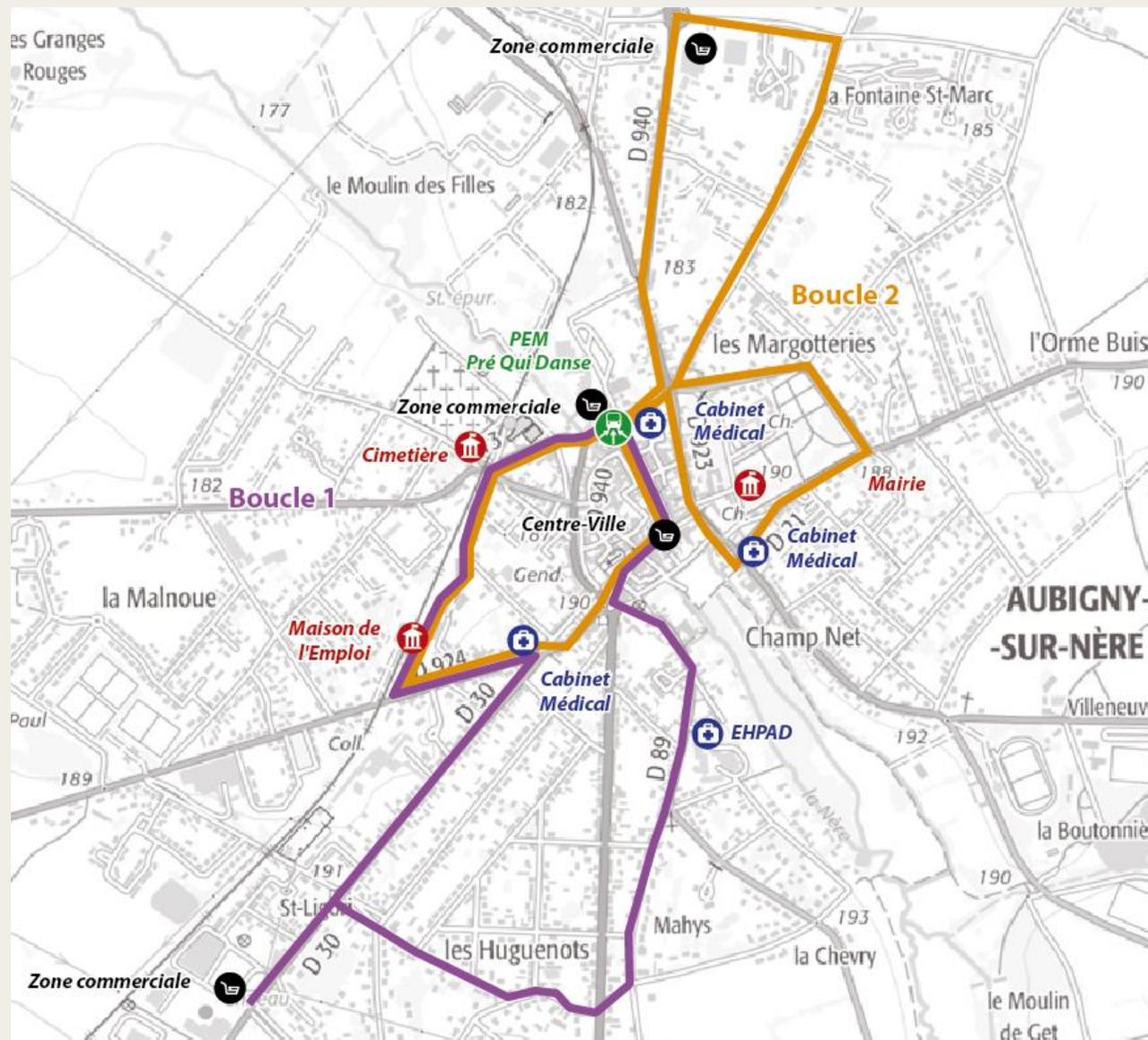
De 9h à 12h30 ou sur un après midi, cela représente 10
rotations effectuées (5 rotations par boucle)

-> Soit +/- 51 km réalisés par jour

-> 7 950 km / an (base 3 demi-journées par semaine / 52
sem. par an)

Coût de 27,5 K€ pour la navette

L'expérimentation menée sur les communes peut être coordonnée avec les services REMI + A la Demande, dans le cadre de l'action 5 (ex : pour les services de proximité, pas de rabattement sur les communes centrales lors des demi-journée de fonctionnement de la navette).

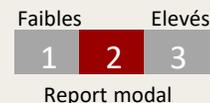




Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Deux systèmes TAD permettant un rabattement vers les lignes régulières Rémi / TER et les polarités, mais une offre peu lisible et hétérogène selon les communes
- ✓ Près de 8 600 usagers / an, une fréquentation jugée comme plutôt faible au regard du niveau d'offres proposé
- ✓ Un service encore méconnu des usagers et des élus !
- ➔ **Réorganiser les systèmes afin de les rendre plus lisibles et plus attractifs dans une optique d'optimisation des moyens alloués au regard de la demande**

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Rabattement depuis les communes rurales vers les centralités

Suivi des mesures

- ✓ Offre quantitative de rabattement depuis les communes rurales
- ✓ Evolution de la fréquentation des navettes et de la satisfaction des usagers (enquêtes)

Mesures à mettre en place

1) Etudier la possibilité de fusionner les systèmes de TAD pour faciliter leur lecture

- ✓ Eviter la distinction entre « service de rabattement » et « service de proximité » qui sont souvent utilisés pour les mêmes usages
- ✓ Privilégier une dénomination géographique ? (ex : Secteur de Vailly-sur-Sauldre / Navette du Pays Fort Sancerrois...)

La fusion des 2 services de TAD n'est à ce stade pas d'actualité pour la Région qui préfère travailler à une meilleure communication.

2) Réorganiser les dessertes pour mieux correspondre aux usages

- ✓ Poursuivre un rabattement quotidien vers les lignes régulières
- ✓ Homogénéiser le nombre de desserte des secteurs (actuellement de 2 à 5 demi-journée de fonctionnement selon les communes – Limiter à deux par exemple et redéployer les autres services sur des besoins spécifiques)
- ✓ Intégrer la desserte des services publics (MSAP, Pôle Emploi...)
- ✓ Redéployer l'offre en associant une demi-journée de fonctionnement à une destination ou « navette thématiques »

Exemple :

- Le mardi, vers les Maisons de Santé
- Le jeudi, vers les zones et centralités commerciales
- Le samedi, vers le Marché (Sancerre / Aubigny-sur-Nère)...
- ✓ Réorganiser les dessertes en concertations avec les communes, les CC et acteurs sociaux
- ✓ Assurer une communication importante de terrain pour faire connaître cette offre.

Il existe deux systèmes de transport



Rémi + à la demande.

Le service de proximité vers les polarités et le système de rabattement sur les lignes régulières. Cela représente :

- 63 services pour rejoindre le centre-ville le plus proche ou le chef-lieu de canton, avec une prise en charge à domicile (un fonctionnement sur quelques demi-journée par semaine).

- 25 services vers les lignes régulières ou les gares SNCF, 2 allers, 1 retour par jour du lundi au samedi, avec également une prise en charge à domicile.

- Tarif : Identique au billet de car Rémi 18, soit 3 € au tarif normal. Les cartes de réduction Rémi Liberté s'appliquent.

- Une navette vous permet de rejoindre certains arrêts de bus à l'aller et peut vous ramener à domicile au retour.

- Les réservations doivent être effectuées la veille du déplacement avant 17h. (ou le vendredi pour le lundi).

- Une centrale de réservation/information unique pour connaître les horaires et réserver un voyage (0 800 101 818 du lundi au vendredi de 8h à 18h service et appels gratuits).

Coûts

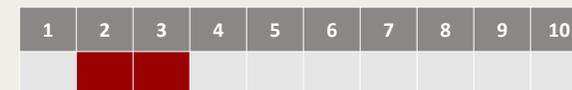
Internes, limités à de la concertation et au suivi de l'action

L'objectif est de redéployer l'offre à **coûts constants**

Rôles

- ✓ Région : maître d'ouvrage en tant que gestionnaire des lignes Rémi+
- ✓ Pays et CC : **Partenaires techniques (dans l'aide à l'identification des besoins)**

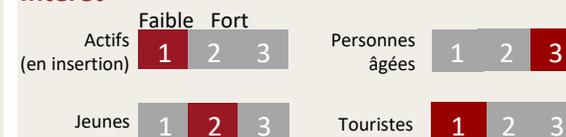
Planification sur 10 ans



Faisabilité



Intérêt





***Promouvoir les
solutions collaboratives
/ alternatives***

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Un taux d'occupation moyen de 1,2 individus par voiture
- ✓ 14 aires réparties sur le territoire (3 aires officielles / 10 aires informelles + 1 aire privée dans l'entreprise Wilo Intec)
- ➔ **Diminuer l'autosolisme en s'appuyant sur une solution qui a déjà montré un certain succès**
- ➔ **Proposer des espaces de covoiturage qui ne soient pas uniquement accessibles en voiture**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3

Report modal

Mesures à mettre en place

1) Créer 4 nouvelles aires structurantes

3 aires proposées sur des pôles d'intermodalité sur des espaces de stationnement existants

- ✓ Aménagements à prévoir : **Marquage au sol et signalisation**
- ✓ Rappel des 3 aires :
 - Argent-sur-Sauldre – Place du Marché (10 places)
 - Saint-Satur – Place de la République (10 pl.)
 - Vailly-sur-Sauldre – Place du 8 Mai 1945 (5 pl.)

✓ **Coût estimé : +/- 2 500 €**

Créer une aire sur le secteur de Bué / Crézancy

- ✓ Objectif de capter les flux des communes du Sancerrois vers Bourges
- ✓ Hypothèse : Lieu-dit Les Granges sur la commune de Bué sur la D955
- ✓ **Coût estimé pour une aire de 15 places : +/- 30 K€**



2) Réorganiser les dessertes

- ✓ **Officialiser en priorité les aires informelles identifiées dans le diagnostic** (en vérifiant les conditions de sécurité)
- ✓ **Poursuivre la création d'aires locales dans un second temps dans les communes** (3-5 places environ vers mairie, salles des Fêtes ...)

Point de vigilance sur la définition et la communication autour des aires de covoiturage

Il conviendra de bien distinguer :

- ✓ **Les aires « sauvages »** (stationnement au détriment de la sécurité des usagers (bas côté)) – **Objectif : annihiler le stationnement anarchique, ou le sécuriser autant que possible.**
- ✓ **Les aires « informelles »** ou « spontanées » (stationnement sur des emplacements matérialisés ou qui ne gêne pas autrui) – **Objectif : à officialiser** (marquage au sol, signalisation, jalonnement, communication), si des conflits d'usage ne sont pas constatés.

A mesure de la **constitution du maillage et de la définition des aires**, l'objectif sera de **veiller à une concordance des informations entre les actions de communication** menées par les différents acteurs.

Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire, dans les centralités, et aux abords des axes structurants

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de places identifiées en covoiturage créées
- ✓ Fréquentation des places de covoiturage

Coûts

Dans le cadre du PMR : +/- 33 K€ dont 30 K€ pour la réalisation d'une aire sur le secteur de Bué / Crézancy

A titre d'informations : +/- 1 000 € pour officialiser une aire de 10 places

Rôles

- ✓ Communes, CC : maîtres d'ouvrages dans l'aménagement des aires de covoiturage
- ✓ CD 18 : partenaire financier pour l'aménagement de l'aire à Bué/ Crézancy
- ✓ Région : aide financière possible (cadre d'intervention en faveur des mobilités rurales)
- ✓ **Pays : partenaire technique voire financier ? (CRST)**

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

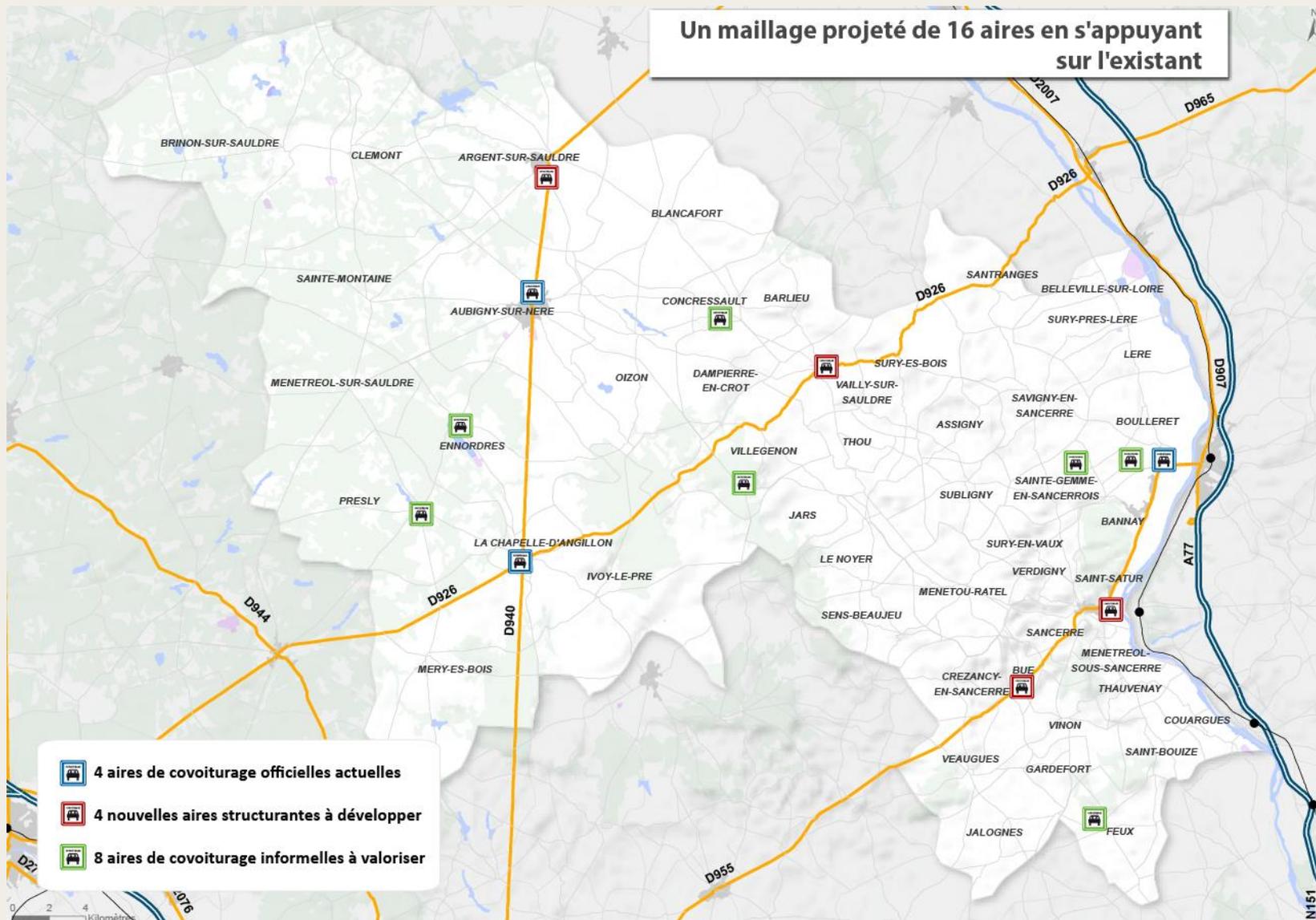
Faisabilité

	Simple	Complexe			Simple	Complexe					
Technique	1	2	3	Financière	1	2	3	Coordination des acteurs	1	2	3

Intérêt

	Faible	Fort			Faible	Fort	
Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3

Détail du maillage à développer sur le territoire



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Des déplacements majoritairement réalisés (ex : 86 % des déplacements domicile-travail)
- ✓ Un prolifération de flux routiers multidirectionnels sur le territoire sur lesquels s'appuyer

Objectifs :

- Développer un mode de déplacement spontané en s'appuyant sur des flux automobiles existants et immuables
- Augmenter le taux d'occupation des automobiles

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ A développer sur l'ensemble du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'usagers automobilistes et autostoppeurs inscrits au réseau
- ✓ Nombre de trajets réalisés

Mesures à mettre en place

1) Identifier les principes d'un service d'autostop organisé

- ✓ Un réseau d'autostoppeurs et d'automobilistes, inscrits et donc identifiés, dans une optique de mise en sécurité de la pratique
- ✓ Une application smartphone pour faciliter la mise en relation
- ✓ Un encadrement de la pratique (*charte / conditions d'assurance clairement établies / gestion et animation du réseau...*)
- ✓ La distribution de kits d'autostops
- ✓ Des arrêts identifiés par une signalisation spécifique
- ✓ Un sentiment de sécurité (*l'autostoppeur a la possibilité d'envoyer par SMS le numéro d'immatriculation du véhicule*)

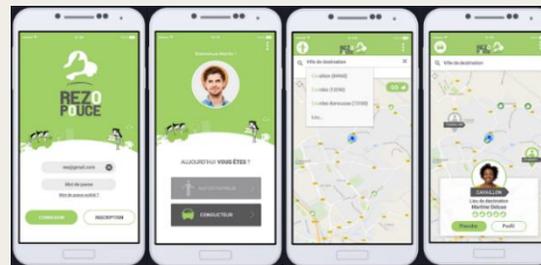


L'intégration à un réseau existant de type « Rézopouce » est préférable

- Dispositif développé par l'association «Covoiturons sur le pouce» qui se charge de développer le réseau et de l'animation/promotion
- Système et association présents sur près de **400 communes** et regroupant plus de **2 100 usagers**
- L'association a l'avantage de disposer d'une **méthodologie éprouvée** et des outils pertinents de mise en oeuvre

2) Positionner des points d'arrêts

- ✓ Disséminer les arrêts Rézopouce sur l'ensemble des communes et en particulier sur les pôles (*entrées de ville, centralités, pôles d'échanges...*)
- ✓ Sur le Pays, à minima +/- 50 arrêts sont préconisés



Coûts

+/- 70 K€ sur 5 ans

- ✓ Cotisation maximale à Rézo Pouce : 12 K€ / an pendant 5 ans
 - ✓ Équipements des arrêts : 7,5 K€
 - ✓ Communication et achats des kits autostop : 5 K€/an
- 0,15 ETP (intégré dans l'action 15 pour le recrutement d'un chargé de mission)**

Rôles

- ✓ Pays : maître d'ouvrage pour le développement et l'animation de la démarche sur le territoire
- ✓ CC et communes : partenaires techniques et cotisants

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3							

Faisabilité

Simple	Complexe		
1	2	3	1 2 3
Technique	Financière		
	Coordination des acteurs		

Intérêt

	Faible	Fort			
Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1 2 3
Jeunes	1	2	3	Touristes	1 2 3

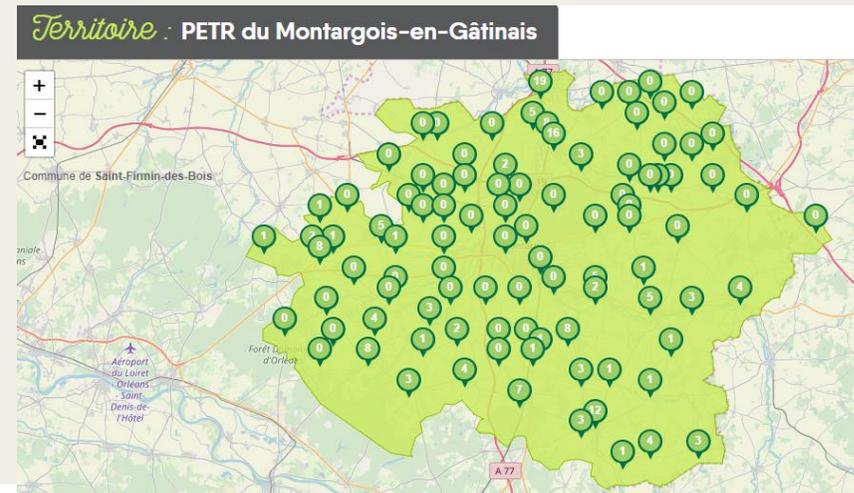
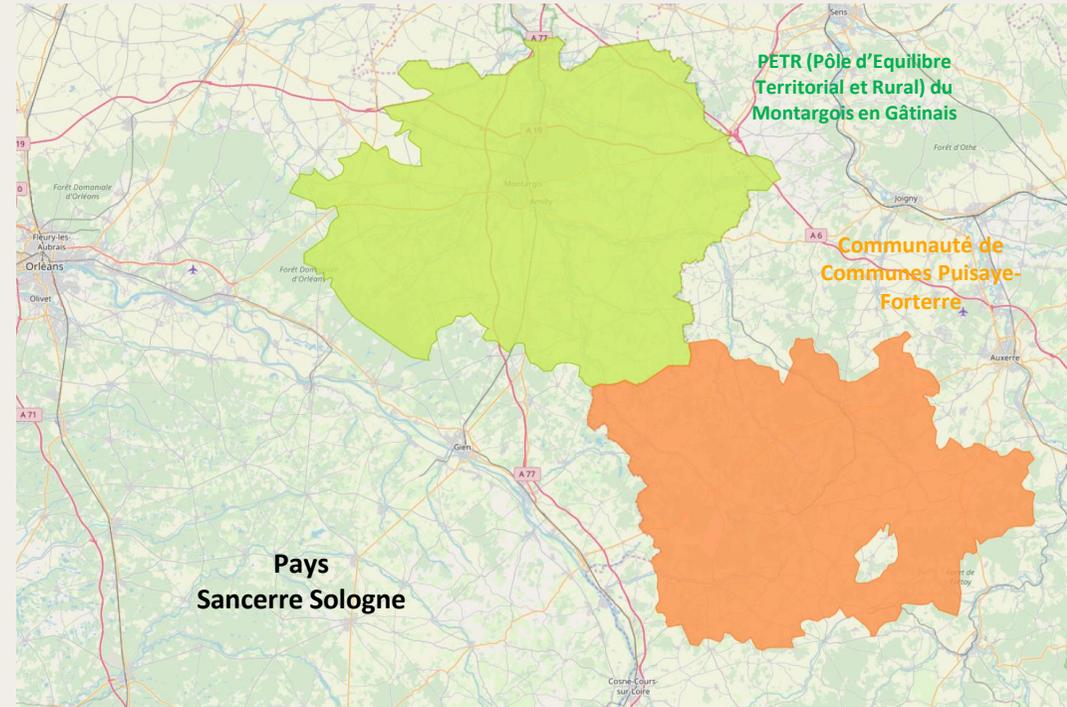
Exemple de mise en œuvre

LE PETR (Pôle d'Equilibre Territorial et Rural) du Montargois en Gâtinais 96 communes / 135 000 habitants

- ✓ 1^{er} territoire de la Région Centre-Val de Loire a avoir lancé la démarche en Avril 2019
- ✓ 43 communes intégrées au réseau en octobre 2019
- ✓ Plus de 160 arrêts répartis dans les communes
- ✓ Concrètement pour les différents usagers :
 - ✓ Avec l'application smartphone :
 - Le passager, inscrit sa destination et attend qu'un conducteur se propose
 - Le conducteur, avant de réaliser son trajet, visualise les potentiels autostoppeurs
 - ✓ Sans l'application :
 - Le passager se rend à l'arrêt avec sa fiche destination
 - Le conducteur, muni d'un macaron
- ✓ Pour la collectivité :
 - ✓ Accompagnement pour la localisation concrète des points d'arrêts sur les communes
 - ✓ Edition d'une fiche mobilité par commune (précisant la localisation des points d'arrêts et l'offre de mobilité disponible)
 - ✓ Sur le PETR, le financement du dispositif est assuré à 80% par l'Etat, l'ADEME, et la Région ; le reste par le PETR, qui exerce une mission de coordination par le biais de la plate-forme territoriale de mobilité, composée de deux agents.

Communauté de Communes Puisaye-Forterre 57 communes / 35 500 habitants

Réseau en cours de déploiement sur le territoire





Favoriser les modes actifs

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Moins de 2 % des déplacements d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence sont réalisés en vélo. Un faible usage du vélo lié à un sentiment d'insécurité et au manque d'aménagements sécurisés...
- Engager une politique pragmatique axée sur le développement de la pratique cyclable via des itinéraires adaptés
- Améliorer les déplacements intercommunaux en cycle

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

Echelle d'intervention

- ✓ Maillage à développer autour des polarités

Suivi des mesures

- ✓ Linéaire de voirie aménagée
- ✓ Nombre d'utilisateurs des aménagements (comptage)

Coûts

2,17 M€ pour les itinéraires proposés comme prioritaires dont :

- 1,1 M€ pour 4,4 km de pistes cyclables
- 1,04 M€ pour 34,5 km de bandes cyclables
- 31 K€ pour 21 km d'itinéraires jalonnés

Mesures à mettre en place

En s'appuyant sur les axes structurants existants et à venir :

- ✓ La Loire à Vélo et les itinéraires de rabattement
- ✓ Le projet de voie verte depuis Bourges vers l'Étang du Puits
- ✓ Le projet de voie verte depuis Bourges vers Sancerre (intégré dans le cadre du schéma touristique du CD18)

1) Créer un maillage d'axes structurants autour d'Aubigny-sur-Nère et du projet de voie verte vers l'Étang du Puits

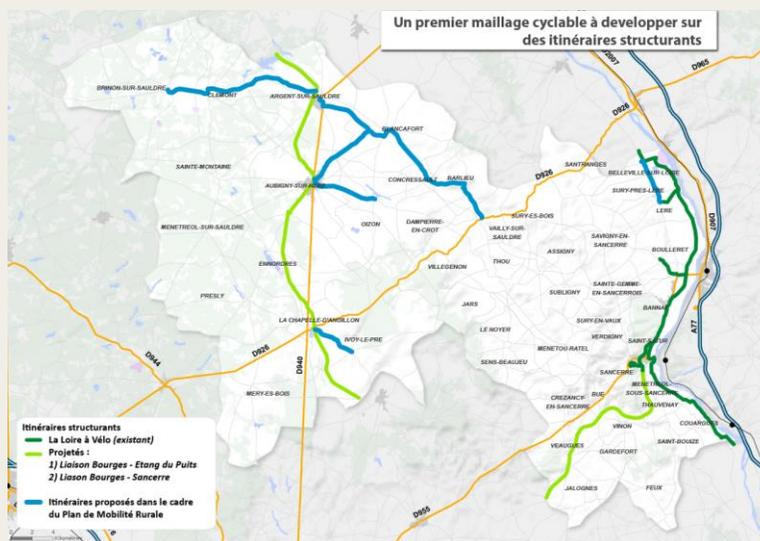
- ✓ Un logique de rabattement vers Aubigny et / ou Argent-sur-Sauldre
6 itinéraires – 36,9 km
- ✓ Un prolongement du maillage vers Vailly-sur-Sauldre
1 itinéraire depuis Blancafort – 13,9 km
- ✓ Une liaison depuis Ivoy-le-Pré vers la Chapelle d'Angillon – 4,3 km

2) Compléter le maillage sur le secteur Ligérien

- ✓ Développer un axe depuis Léré vers Belleville-sur-Loire
Axe sur la D751 – 4,4 km

3) Poursuivre les aménagements au-delà de ces deux secteurs prioritaires à plus long terme

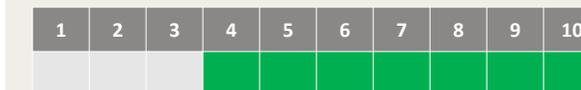
- ✓ Dans le cadre de la réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable identifier des itinéraires complémentaires répondant aux besoins de déplacements quotidiens et touristiques



Rôles

- ✓ Communes / CD / CC : maîtres d'ouvrages selon la domanialité de la voirie
- ✓ Pays : partenaire technique et financier ?
- ✓ Région : financement CRST (40% de subvention pour les liaisons cyclables utilitaires sous conditions de sécurité des aménagements et en privilégiant les sites propres)

Planification sur 10 ans



Faisabilité

Simple	1 2 3	1 2 3	1 2 3
Technique		Financière	Coordination des acteurs

Intérêt

	Faible	Fort	
Actifs	1 2 3	Personnes âgées	1 2 3
Jeunes	1 2 3	Touristes	1 2 3

Détail du maillage à développer sur le territoire

Quelles logiques pour l'identification du maillage cyclable ?

- ✓ Un volume de potentiels cyclistes (et notamment d'actifs) captables, suffisants
- ✓ Un rabattement vers les polarités des bassins de vie
- ✓ La prise en compte du relief

Trois types d'aménagements préconisés :

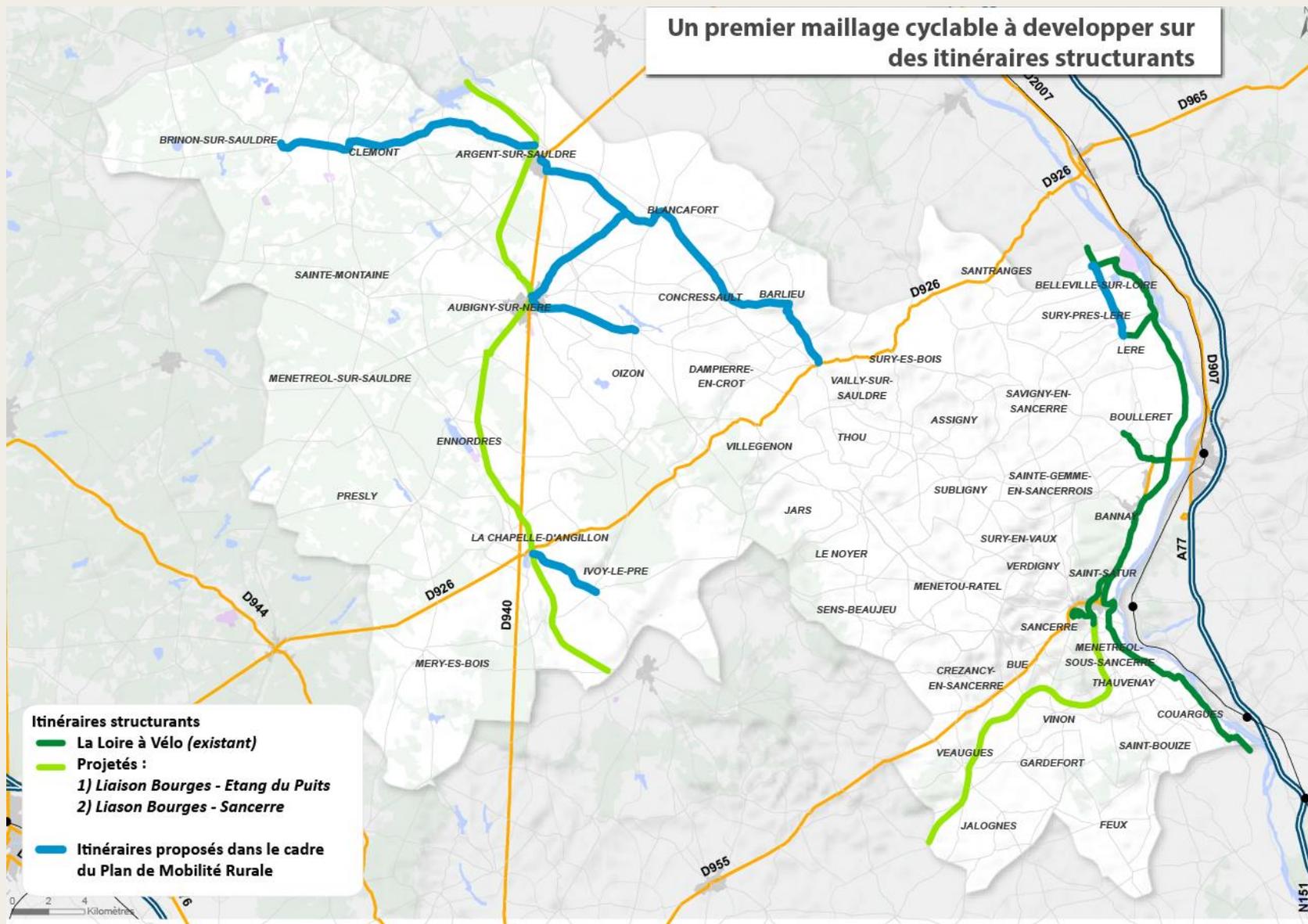
- 1) **Piste cyclable** : voie réservée aux cycles, séparée de la chaussée
- 2) **Bande cyclable** : voie réservée aux cycles positionnée sur la chaussée
- 3) **Itinéraire jalonné** : route à faible trafic où une signalisation rappelle la présence de cyclistes, et où un jalonnement adapté permet de guider au mieux les usagers



	Distance	Voirie empruntée	Aménagement préconisé	Coûts
1) Aubigny-sur-Nère – Blancafort	9,3 km	Chemins communaux	Jalonnement <i>(selon qualité du revêtement)</i>	14 K€
2) Aubigny-sur-Nère – Oizon	6,2 km	D923 – De 500 à 1 000 véh./j.	Bande cyclable	186 K€
3) Argent-sur-Sauldre – Blancafort	6,1 km	D8 – De 1 000 2 000 véh./j.	Bande cyclable	183 K€
4) Argent-sur-Sauldre – Clémont	11,3 km	D176 - Moins de 500 véh./j.	Jalonnement	17 K€
5) Brinon-sur-Sauldre – Clémont	4 km	D923 - De 1 000 2 000 véh./j.	Bande cyclable	120 K€
6) La Chapelle-d'Angillon - Ivoy-le-Pré	4,3 km	D12 - De 1 000 2 000 véh./j.	Bande cyclable	129 K€
7) Vailly-sur-Sauldre – Blancafort	13,9 km	D8 - De 1 000 2 000 véh./j.	Bande cyclable	417 K€
8) Belleville-sur-Loire - Léré	4,4 km	D751 - De 1 000 2 000 véh./j.	Piste cyclable	1,1 M€
TOTAL	59,5 km			2,17 M€

➡ Les 8 itinéraires proposés comme structurants à réaliser dans le cadre de ce premier PMR : 59,5 km d'itinéraires à créer pour un coût de 2,17 M€.

Détail du maillage à développer sur le territoire





Accompagner les publics spécifiques

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Des services éloignés, contraignant les habitants à se déplacer et pénalisant les personnes captives
- ✓ Marchés présents dans les polarités mais très peu de commerces ambulants dans les communes rurales
- ✓ Espace de coworking à Aubigny-sur-Nère
- ➔ **Rapprocher les services et commerces des habitants et diminuer la longueur et le nombre de déplacements**

Impacts

Faibles			Elevés
1	2	3	
Report modal			

Mesures à mettre en place

1) A travers le développement des Maisons des Services au Public et Espaces Relais Intercommunaux

- ✓ Mieux mailler le territoire en services administratifs « décentralisés »

2) S'appuyer sur le développement de la couverture numérique et du très Haut Débit

La couverture numérique et le Très Haut Débit sont des facteurs d'attractivité des territoires ruraux pour l'accueil de nouveaux arrivants et des professionnels.

- ✓ Inciter les employeurs au développement du télétravail (permet de limiter les déplacements domicile – travail et de mieux concilier vie professionnelle et vie personnelle)
- ✓ Inciter au développement de la télémédecine en partenariat avec les Maisons de Santé (permet de limiter les déplacements contraints pour des rendez-vous avec des spécialistes et de limiter l'impact des phénomènes de désertification médicale)

3) Accompagner les projets de commerces et services ambulants pour limiter les déplacements mais également dans un rôle de maintien des populations dans les campagnes

Pouvoir faciliter l'accès aux commerces, produits et services, afin de limiter les déplacements contraints :

- ✓ Artisans commerçants (boulangerie / boucherie / épicerie...)
- ✓ Services culturels (bibliothèque / médiathèque / découverte de l'internet...)
- ✓ Services sport / loisirs (salle de sports ambulante, bar ambulant, ...)
- ✓ Action sociale (portage à domicile...)
- ✓ Professionnels de santé

Pour favoriser ce type de commerces, les communes peuvent aménager des emplacements et communiquer lorsqu'un commerçant ambulant est présent.

Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de services développés
- ✓ Nombre d'utilisateurs dans les services
- ✓ Satisfaction usagers / réponses aux besoins

Coûts

- ✓ En fonction de l'ambition des services développés et des montants alloués (subventions) pour accompagner ces projets
- ✓ Possibilité de soutenir annuellement 1 ou des projets ?

Rôles

- ✓ CC / Communes / associations / entreprises : maîtres d'ouvrages selon les projets
- ✓ Pays : partenaire technique et éventuellement financier (soutien de projet, communication...?)

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité



Intérêt





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Env. 33 % des scolaires (+/- 1 860 élèves) étudient dans leur commune de résidence laissant envisager des déplacements de courte distance
- ✓ En France, 70 % des enfants de primaire se rendent à l'école en voiture (ADEME)

- ➔ Assurer la sécurité des plus vulnérables
- ➔ Sensibiliser les usagers de demain sur la mobilité durable

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3

Report modal

Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble des établissements scolaires du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'établissements scolaires engagés dans une démarche d'écomobilité scolaire

Coûts

- ✓ Pour les CC : +/- ¼ ETP chacune par an à déléguer à une association ou assuré par le Pays ? (intégré dans l'action 15)
- ✓ Le Pays pourrait financer l'expérimentation d'un vélocar : +/- 15 K€ (aides possibles de la Région - CRST)

Mesures à mettre en place

1) Organiser des ateliers en milieu scolaire

Sensibilisation à la sécurité routière (programme éducation nationale), à la pratique des modes doux,....

2) Insuffler des initiatives de pédibus à l'échelle des communes

Cette mesure devra s'envisager en plusieurs étapes :

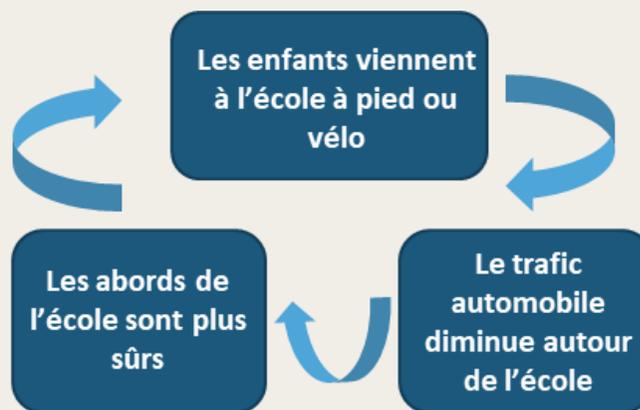
- ✓ Insuffler des initiatives pédibus / vélocar à l'échelle des communes :
 - Organisation de réunions pour démontrer les bienfaits de la démarche
 - Aide à la définition de lignes auprès des collectivités, des écoles et des parents d'élève (détermination des itinéraires, des arrêts, des horaires, des « points noirs », du mode de fonctionnement)

Assurer la pérennité du système :

- De nombreux dispositifs de vélobus ont déperé en raison d'une baisse d'implication des parents, notamment du fait que leurs enfants grandissent et ne sont plus inscrits dans les établissements scolaires
- Pour assurer leur pérennité, l'implication du personnel communal, de bénévoles, voire des retraités, est pertinente

3) Expérimenter un système d'un vélocar sur une école d'Aubigny-sur-Nère pour apporter de la visibilité

- ✓ Tester un vélocar sur une courte période vers un ou des établissements scolaires, la cantine et les activités périscolaires
- ✓ En fonction du succès du système, proposer une expérimentation sur les autres communes
- ✓ En période de vacances scolaires, les véhicules pourront être proposés à des fins touristiques autour des sites patrimoniaux



Rôles

- ✓ CC : chef de file de l'écomobilité scolaire vis-à-vis des communes de leur territoire
- ✓ Pays : partenaire technique (sensibilisation) et financier (aide à l'achat d'un vélocar)

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique	Financière		Coordination des acteurs					

Intérêt

	Faible			Fort						
Actifs (en insertion)	1	2	3	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3				Touristes	1	2	3

Détail du maillage à développer sur le territoire

L'exemple du Pédibus de la Chapelle Saint-Ursin (18) :

- ✓ Une ligne de Pédibus en direction des établissements scolaires en fonctionnement depuis la Rentrée 2010
- ✓ 5 arrêts définis avec des horaires de desserte
- ✓ Des « conducteurs » de ligne bénévoles : volontaires, parents d'enfants, et surtout des retraités...
- ✓ Une organisation encadrée par la Maison de l'Enfance (pôle scolaire municipal)
- ✓ Des fiches d'inscriptions pour les élèves et les accompagnateurs édités toutes les deux semaines
- ✓ L'édition de chartes propres aux enfants, accompagnateurs et parents
- ✓ Dans le cas de la commune, la question de l'assurance est stipulée comme telle : « S'agissant d'un trajet scolaire, les enfants sont couverts par l'assurance contractée par les familles. Les dommages subis par les accompagnateurs bénévoles ou causés, involontairement par ceux-ci aux enfants sont couverts par l'assurance de la commune. »



Le principe du Vélocar

Système	Vélocar
Principes	Véhicule atypique de type rosalie présentant plusieurs pédaliers
Territoire pertinent	Pôles urbains Niveau de trafic plus élevé
Coût	Achat vélo-car +/- 12 000 € Equipped des élèves : 20 € / élèves
Avantages	Sécurité optimale en particulier pour les enfants 1 seul adulte accompagnateur suffit Mesure exemplaire et valorisante pour le territoire
Inconvénients	Nombre d'élèves et d'usagers captables restreint Coût



Une première expérimentation avant de pérenniser le système

En amont de l'achat du vélocar, il est préconisé de le tester, par exemple durant la semaine de la mobilité durable (cf. action 14), à l'instar de communes comparables aux polarités du Pays :

- ✓ Tocane-Saint-Apre – 1 700 habitants (Dordogne)
- ✓ Boissy-sous-Saint-Yon – 3 900 hab. (Essonne)
- ✓ Les Touches – 2 500 hab. (Loire-Atlantique)

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Près de 12 400 emplois sur le territoire, dont la moitié concentrée sur 4 pôles (Aubigny-sur-Nère, Sancerre / Saint-Satur / Belleville-sur-Loire / Argent-sur-Sauldre), avec 4 entreprises comptant plus de 200 salariés
- ✓ Des premières réflexions engagées par les collectivités pour améliorer la mobilité des salariés des principales entreprises
- ➔ **Introduire les enjeux et solutions de mobilités durables dans les entreprises voire les administrations, et réduire l'impact des déplacements pendulaires et professionnels**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ Sur les principales entreprises et zones d'activités du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'entreprises et salariés engagés dans la démarche
- ✓ Répartition modale des déplacements domicile-travail (enquête auprès des salariés)

Mesures à mettre en place

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

- Approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement (personnel, visiteurs, livreurs, clients...)
- Vise à réduire par la mise en place de mesures l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels
- Privilégier un Plan à l'échelle d'une zone doit permettre d'augmenter les salariés visés et de mutualiser les solutions proposées



Les structures à cibler prioritairement pour le lancement de telles démarches :

- ✓ Les entreprises pour lesquelles des premières réflexions ont été engagées (recensement des domiciles des salariés) :
 - Bipôle Mechachrome / Wilo Intec
 - Paragon ID
 - Les Volailles de Blancafort
- ✓ La Centrale Nucléaire de Belleville-sur-Loire

Exemple de solutions découlant des Plans de Mobilité

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Réduction sur les abonnements tarifaires des réseaux TC
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), marquage des vélos contre le vol
- Eco conduite
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Autopartage professionnel de flottes de véhicules de service / de société
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Télétravail
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine...

Coûts

- ✓ 0,15 ETP environ de la part du Pays pour son rôle d'accompagnement
- ✓ A titre d'information : +/- 40 K€ par Plan de Mobilité (évolution en fonction du nombre de salariés concernés) – Des aides possibles sur la réalisation des études (ADEME – Région – CRST)

Rôles

- ✓ Entreprises : maître d'ouvrage pour la réalisation de leur plan de mobilité
- ✓ Pays : partenaire technique (sensibilisation des entreprises, conseil...)

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Intérêt

	Faible	Fort				
Actifs	1	2	3	Personnes âgées		
Jeunes	1	2	3	Touristes		
				1	2	3

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Des difficultés de déplacements qui peuvent se justifier par les coûts inhérents à l'automobile (achat, permis de conduire, entretien, réparation...) et qui peuvent accentuer les difficultés de déplacements des plus exclus

→ Limiter le sentiment d'exclusion et de contrainte engendré par des difficultés de mobilité

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ Vocation du garage à rayonner sur l'ensemble du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Mise en œuvre des services
- ✓ Evolution de la fréquentation des services

Mesures à mettre en place

1) Définir les services envisagés dans le garage solidaire

✓ Service de base : la réparation

- Des mécaniciens qui agissent directement sur les véhicules ?
- Des mécaniciens qui conseillent et accompagnent les automobilistes pour effectuer eux-mêmes les réparations ?
- Un rôle d'insertion / formation pour accueillir du personnel (chantier d'insertion...) ?

✓ Service de location (2 roues, voiture, VAE) pour aider au retour à l'emploi....

- Offre de location multimodale à tarif solidaire (moyenne durée, avec option achat...)
- Remise en service de véhicules (don de véhicules des collectivités ?) puis revente ?

✓ Aide à la mobilité

- Conseil
- Aide au financement d'un véhicule (micro-crédit)/ permis de conduire



GARAGE SOLIDAIRE
DE LORRAINE

2) Définir les modalités de portage/gestion du garage solidaire

Exemple:

- Une structure gérée par ISA Groupe, avec une participation financière du Pays, des CC... ?
- Une structure co-gérée par les acteurs publics sur le Pays et déléguée en exploitation courante à une association ?
- Une structure avec un porteur de projet privé et des facilités d'accueil des collectivités (locaux...) ?
- Intégrer un réseau de garages solidaires : Réseau APREVA, Solidarauto, Réseau national des garages solidaires ...



Coûts

- ✓ Lancement d'un garage solidaire entre 100 et 150 K€ (des aides possibles de fondations... en plus des aides souvent apportées par les collectivités locales)

Rôles

- ✓ A définir selon les décisions prises en matière de gestion du garage solidaire
- ✓ Pays : partenaire technique, facilitateur ...

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Intérêt

	Faible	Fort					
Actifs (en insertion)	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3

Qu'est-ce qu'un garage solidaire ?

- ✓ Association qui a pour fonction de proposer initialement de la location, l'entretien et la réparation et/ou la vente de véhicules
- ✓ Le public ciblé en priorité est composé de personnes en difficultés (exclusion sociale / professionnelle) éloignées des bassins d'emplois, situées dans des zones mal desservies en transports collectifs
- ✓ La finalité est donc de faciliter l'accès au monde de l'emploi pour des personnes en situation de précarité

La fonction initiale : Location, réparation et vente de véhicule à petit prix

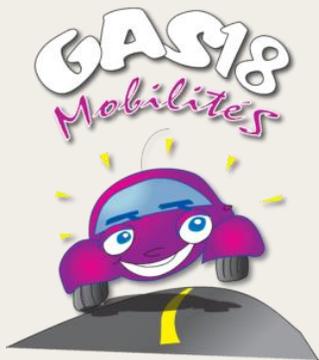
- ✓ Une flotte de véhicules à la location via des dons issus de particuliers ou d'entreprises et suite à une remise en état des voitures et/ou scooters
- ✓ La réparation et l'entretien de véhicules des bénéficiaires à petits prix pour permettre de conserver plus longtemps les véhicules
- ✓ Des véhicules qui peuvent être revendus à bas prix pour proposer une solution pérenne aux bénéficiaires

La mécanique en tant que méthode d'insertion

- ✓ Les garages peuvent faciliter l'insertion des personnes en difficulté en leur proposant de se former aux métiers de garagiste et mécanicien

Œuvrer pour la mobilité dans son ensemble

- ✓ Des garages solidaires, en partenariat avec les plateformes mobilité et guichets uniques, peuvent également proposer d'autres services : atelier mobilité, passage du permis B, renseignement sur les transports en commun, etc...



L'exemple de GAS 18 :

Structure d'insertion, située à Baugy, sous la forme d'un garage associatif qui offre des solutions de mobilité à destination des publics précaires (Garage solidaire / revente, Conseil personnalisé en mobilité, Location solidaire...) Depuis Septembre 2019 ISA Groupe a signé une convention avec GAS 18, afin de proposer à ses salariés un véhicule en location pour leurs besoins professionnels. ISA Groupe a la gestion libre du véhicule et le garage assurera l'entretien.





***Communiquer et
mettre en œuvre le
PMR***

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Un manque de connaissance de l'ensemble de l'offre de mobilité des habitants et acteurs du territoire.
- ✓ Une offre globale peu lisible, une information diffuse, liée à la multiplicité des acteurs et intervenants, et qui peut nuire au report modal
- ➔ **Créer un guichet unique de la mobilité permettant d'apporter des réponses adaptées aux besoins des habitants et visiteurs du territoire en leur offrant une centralisation de l'information sur l'ensemble des solutions voir l'accès en un lieu à différentes offres**

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

Echelle d'intervention

- ✓ Un accueil physique éventuel dans les polarités mais une communication à l'échelle globale

Suivi des mesures

- ✓ Mise en œuvre des outils
- ✓ Nombre de téléchargements du guide / visite sur la plateforme

Coûts

Très variable selon la forme du support et le niveau de présence humaine

- ✓ +/- 20 K€ pour un guide mobilité papier ou plateforme web + 1/5 ETP pour communication suivi
- ✓ Jusqu'à 2 ETP pour une plateforme avec accueil physique et téléphonique + frais de structure (Possibilité d'aides de la Région, ADEME en faveur des mobilités rurales sur un poste d'accompagnement mobilité solidaire)

Mesures à mettre en place

1) Différents supports envisageables :

- ✓ Guide sous format papier et téléchargeable sur les sites web des collectivités et partenaires du Pays
- ✓ Plateforme web dédiée

2) La possibilité d'un contact / présence humaine et de services variés

- ✓ Plateforme avec un accueil téléphonique et/ou physique (avec un fonctionnement itinérant pour aller au plus près des habitants ?)
- ✓ A minima en termes de services : Information globale sur l'offre et les initiatives proposées
- ✓ Pour aller plus loin : Accompagnement personnalisé pour orienter vers les offres solidaires adaptées..., conduite d'actions en lien avec la mise en œuvre du Plan de Mobilité (interlocuteur du Rézopouce...), gestion du garage solidaire...



Exemple des points-relais créés à l'échelle du département de l'Ardèche

17 points relais info déplacements ont été institués sur le département. Ce dispositif, permettant d'obtenir des informations sur les offres et services existants concernant les déplacements et leurs modalités d'utilisation, ont été développés au sein d'espaces institutionnels divers (mairies et sièges des communautés de communes, les CCAS, les offices du tourisme ou les centres socio-culturels...).

Rôles

- ✓ Pays : coordination, pilote pour guide et plateforme web à l'échelle du Pays
- ✓ Communes / CC / Régions... : partenaires techniques pour la mise à disposition de l'information

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	Coordination des acteurs

Intérêt

	Faible	Fort	
Actifs	1 2 3		Personnes âgées
			1 2 3
Jeunes	1 2 3		Touristes
			1 2 3

Exemples de plateforme mobilité

Dans le cas d'une plateforme qui va au-delà d'une simple information, le recours à une fusion avec l'action 12 sur le garage solidaire permettrait d'éviter de multiplier les interlocuteurs.

	Plateforme La Roue de Secours 	Mobil'Rance 
Territoire	Département du Doubs (25)	Communauté d'Agglomération Dinan Agglomération (35) - 64 communes - 97 000 habitants
Date de lancement	2012	2017
Usagers ciblés	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Personnes en insertion socioprofessionnelle orientées par les prescripteurs ✓ Projet de développer les services en direction des personnes âgées 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Personnes en situation d'insertion socio-professionnelle ✓ Travailleurs précaires ou en contrats à temps partiel rencontrant des difficultés de mobilité
Principe de fonctionnement	Plusieurs types de formations : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Information sur l'offre de mobilité à disposition ✓ Formation mobilité (lecture de plan, usage du GPS, usage des transports en commun...). Orientation vers les autres services proposés par la plateforme (garage social...) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Diagnostic mobilité auprès des usagers pour identifier les problématiques de chacun et orienter au mieux vers les autres formations ✓ Accompagnement individuel (aide à la recherche de financement) ✓ Ateliers collectifs thématiques (apprentissage au code de la route, gestion du stress...) ✓ Service de mise à disposition solidaire de véhicules
Coût pour la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 15 K€ en termes d'investissement ✓ 80 K€ / an en termes de fonctionnement comprenant 2 ETP de conseils 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Non communiqué
Contexte de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Partenariat avec acteurs sociaux du territoire ✓ Inscription dans les politiques publiques ✓ Développement en parallèle d'une véritable Plateforme de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Association référencée par le FASTT (plateforme d'animation de la politique sociale au bénéfice des intérimaires) ✓ Intégration au réseau Renault Mobilize : accès à des tarifs solidaires pour l'entretien et réparation, vente de véhicules, location longue durée de véhicules neufs avec option d'achat
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Plus de 500 personnes accueillies en 2018 	Plus de 100 bénéficiaires la première année

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Peu ou prou d'animations autour de la mobilité recensées sur le territoire
 - ✓ Une nécessité de faire connaître les différentes offres existantes et développées et ce, de manière ludique et avec une présence sur le terrain
- **S'appuyer sur l'évènement européen pour communiquer sur la mobilité durable, en s'appuyant sur les acteurs et partenaires du sujet, et en proposant des temps d'animations innovants**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ Evènements à organiser sur l'ensemble du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'évènements réalisés et participants
- ✓ Nombre de téléchargements du guide / visite sur la plateforme
- ✓ Fréquentation des différentes offres

Mesures à mettre en place

Différentes animations et ateliers à prévoir :

- ✓ **Pour les cycles** (essais de VAE / atelier de réparation de vélos initiation à la pratique en milieu urbain / ...)
- ✓ **Pour tous** (journée slow-up autour des sites patrimoniaux, initiation à la voiture électrique / journée de transport gratuit / défi « une semaine au travail sans ma voiture », stand information mobilité lors de manifestation ...)
- ✓ **Pour les enfants** (initiation à la sécurité routière / permis piéton...)

Le slowup Alsace : une journée festive, sportive et gourmande pour faire la promotion des modes actifs et du territoire



- ✓ Lancé en 2013 - 40 000 participants à la dernière édition

- ✓ Un parcours entre Sélestat, Châtenois et Bergheim, sur la Route des Vins et la Véloroute du Vignoble
- ✓ 31 km fermés à toute circulation motorisée et en sens unique. (avec des boucles de 8, 11, 19 et 20 km)
- ✓ Une journée en toute liberté : marche, vélos, roller....
- ✓ Animations, dégustations, petite restauration, ambiances musicales et activités ludiques pour les enfants tout au long du parcours
- ✓ Location de vélos sur place et autres engins non motorisés : triporteur, tandem, rosaliaes...

Le slowUp Alsace est un évènement piloté par Alsace Destination Tourisme (ADT) en coordination avec :

- Le Conseil Interprofessionnel des Vins d'Alsace (CIVA)
- la Communauté de Communes de Sélestat
- les Conseil Départementaux du Bas-Rhin et Haut-Rhin, la Région Grand Est et les 9 communes du parcours

→ **A l'échelle du Pays, la Route des vignobles du Sancerre pourrait être valorisée**

Coûts

- ✓ Très variable en fonction des animations / ateliers
- ✓ À minima 10 k€/an pour 1 à 2 évènements et 0,1 ETP (aide possible ADEME - Région)

Rôles

- ✓ CC, Associations : maîtres d'ouvrages dans la conduite des évènements
- ✓ **Pays : partenaire technique en tant que en coordinateur, pour éviter les doublons, et proposer des animations sur l'ensemble du territoire**

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple	Complexe		
1	2	3	1 2 3
Technique	Financière		Coordination des acteurs

Intérêt

	Faible	Fort			1	2	3
Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ De nombreuses actions diffusées à l'échelle du Pays portées par les communes, les CC... qui impliquent souvent une méconnaissance de l'existant, une faible utilisation,
 - ✓ Une nécessité de coordonner les actions mobilité à venir nécessitant le besoin d'1 Agent de Développement en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité Rurale
- ➔ **Recruter un chargé de mission en charge de la mise en œuvre du PMR et qui constituera l'interlocuteur privilégié auprès des partenaires de la mobilité**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Echelle d'intervention

- ✓ Poste dont les missions s'appliqueront sur l'ensemble du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Actions du PMR mis en œuvre
- ✓ Participation /coordination des autres actions

Mesures à mettre en place

1) Le Chargé de mission sera l'interlocuteur privilégié auprès des communes, AOM et partenaires

- ✓ Dans la conduite des actions du PMR car il aura une vision transversale de l'ensemble des actions liées à la mobilité sur le territoire.
- ✓ Dans la coordination des actions menées par les CC et les communes

2) Quelles compétences pour le chargé de mission, en complément de la conduite des actions ?

- ✓ Suivi des actions qui ne relèvent pas des compétences directes du Pays
- ✓ Recherche de leviers financiers et subventions mobilisables
- ✓ Présence aux temps de concertation des partenaires et acteurs de la mobilité en tant que représentant du Pays
- ✓ Veille sur les initiatives de mobilité applicables au Pays
- ✓ ...

3) Anticiper la mise en œuvre d'actions hors PMR

- ✓ Pour rappel, durant les ateliers de construction du PMR, plusieurs actions ont présenté un intérêt mais hors PMR :
 - Attirer des entreprises innovantes en matière de mobilité à venir expérimenter leurs initiatives sur le territoire
 - Mettre en place un outil de mutualisation des véhicules des collectivités et associations
 - Expérimenter un pool de véhicules en autopartage...



Coûts

- ✓ 1 ETP soit +/- 35 K€. Possibilité d'aides de l'ADEME, de la Région selon la fiche de poste
- Ex : Cadre d'intervention en faveur des mobilités rurales – volet : développer le management de la mobilité sur le territoire - 50% maximum des dépenses éligibles et 50 000 € max par projet +/- 1/3 du temps consacré à la mise en œuvre de Rézopouce et de la promotion de l'écomobilité scolaire)

Rôles

- ✓ Pays : maître d'ouvrage en tant que recruteur

Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Faisabilité

Simple		Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3	
Technique			Financière			Coordination des acteurs			

Intérêt

		Faible		Fort						
Actifs	1	2	3	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3
Jeunes	1	2	3				Touristes	1	2	3



Synthèse et programmation

Synthèse de la mise en œuvre du plan d'action du PMR : (I)



	Echéancier										Rôle du Pays			Coûts		Moyen humain
	Planification sur 10 ans										Chef de file	Partenaire financier	Partenaire technique	Global	Pays	Pays
1/ Optimiser les services des lignes 100, 110 et 437 de manière à permettre les déplacements des actifs se rendant sur le territoire													Lobbying	À définir selon les services mis en place	-	-
2/ Créer une liaison interurbaine transversale : Sancerre <> Aubigny-sur-Nère pour désenclaver le Pays Fort (pour les personnes en recherche d'emploi, les captifs, les touristes)													Lobbying	De 80 à 120 K€ / an	-	-
3/ Améliorer les pôles intermodaux existants identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité														205 K€	Participation à définir (CRST)	Ponctuel
4/ Expérimenter de nouvelles navettes communales														+/- 27,5 K€ / an par navette	Participation à définir (CRST – Communication)	Ponctuel
5/ Optimiser les 2 systèmes de TAD, et répartir les dessertes sur la semaine en lien avec les usages (courses, maison de santé, etc ...)														-	-	Ponctuel
6/ Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants et des pôles d'intermodalité														33 K€	Participation à définir (CRST)	Ponctuel
7/ Développer un réseau d'autostop organisé qui couvre l'ensemble du territoire														+/- 70 K€	0 à +/- 70 K€ ?	+/- 0,15 ETP

Synthèse de la mise en œuvre du plan d'action du PMR : (II)



	Echéancier										Rôle du Pays			Coûts		Moyen humain
	Planification sur 10 ans										Chef de file	Partenaire financier	Partenaire technique	Global	Pays	Pays
8/ Créer un maillage de liaisons cyclables à l'échelle de certains bassins de proximité pour relier les communes dans les zones au relief le moins contraint														2,17 M€ (aides possibles Région...)		Ponctuel
9/ Développer des services à distance et itinérants pour limiter les besoins de déplacements														Selon choix retenus		Ponctuel
10/ Mettre en place des programmes d'écomobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques et développer les pédibus et vélobus														Selon programme (20 K€ pour 0,5 ETP)	+/- 15 K€ Vélocar (financement CRST)	+/- 0,5 ETP délégué par CC ?
11/ Développer les plans de mobilité (entreprise, administration) à l'échelle de zones (ZI, ZAC ...)														40 K€ / plans		0,15 ETP
12/ Accompagner la création d'un garage solidaire, avec location multimodale et une vocation sociale														entre 100 et 150 K€		Ponctuel
13/ Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres, les initiatives de mobilité solidaire....														Selon choix retenus	À partir de 20 K€ (aides CRST - ADEME -Région)	0,2 ETP
14/ Développer des évènements autour de la mobilité durable (s'appuyer sur la semaine de la mobilité durable)														À partir de 10 k€/an pour 1 à 2 événements	10 k€/ ? (aide ADEME - Région)	0,1 ETP
15/ Recruter un chargé de mission mobilité pour conduire la mise en œuvre du PMR														+/- 35 K€	+/- 35 K€ (aide ADEME - Région)	