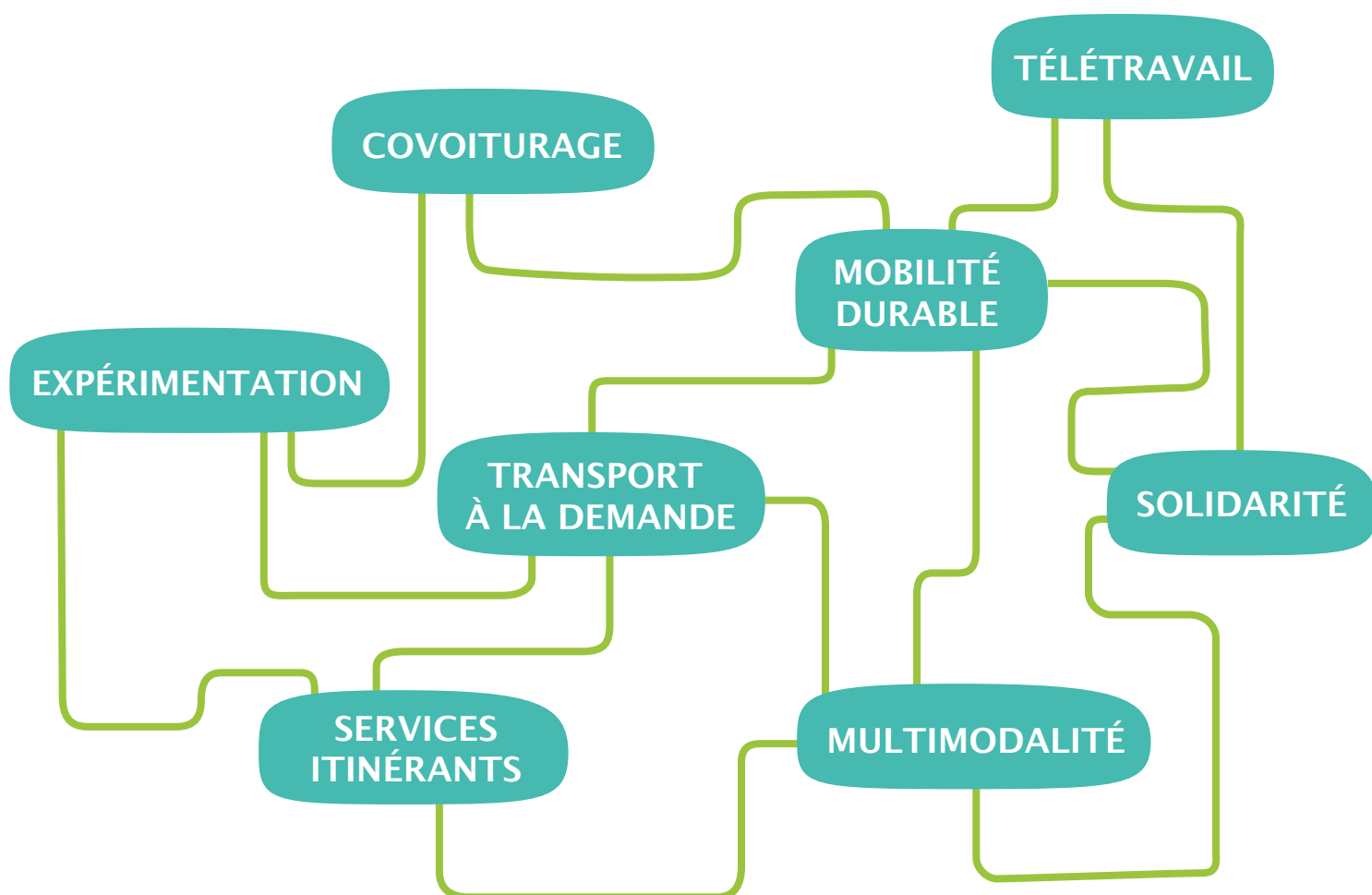


# MOBILITÉS EN TERRITOIRES RURAUX : QUELS BESOINS ? QUELLES SOLUTIONS ?

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE À DESTINATION  
DES COLLECTIVITÉS LOCALES



# SOMMAIRE

---

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
Les espaces dits « ruraux » ou de « faible densité »	
Une forte dépendance à la voiture	
Trois enjeux de la mobilité dans les territoires ruraux	
Le traitement de la mobilité au niveau local	
<b>AGIR SUR LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE LOCALE.....</b>	<b>6</b>
Les compétences territoriales	
Le plan de mobilité rurale	
Le choix du périmètre d'étude	
<b>LA MÉTHODE DE TRAVAIL.....</b>	<b>8</b>
Parti-pris méthodologique	
Vision d'ensemble de la méthodologie proposée	
<b>DESCRIPTION DÉTAILLÉE.....</b>	<b>10</b>
Étape 0 : le pilotage de la démarche	
Étape 1 : le diagnostic local de mobilité	
Étape 2 : l'enquête mobilité auprès des habitants	
Étape 3 : la concertation	
Étape 4 : le plan d'actions	
<b>DES RETOURS D'EXPÉRIENCE UTILES.....</b>	<b>17</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>22</b>
<b>LEXIQUE.....</b>	<b>23</b>



## Le mot du directeur de la DREAL Centre-Val de Loire



La région Centre-Val de Loire est constituée principalement d'espaces dits « ruraux ». 93 % de sa superficie regroupe des communes à faible et très faible densité.

Ces espaces rassemblent 43 % de la population, pour une densité moyenne de 26 habitants au km<sup>2</sup>. Souvent peu structurés, parfois isolés, habités par une population dispersée, ces territoires ont besoin de réponses adaptées à leurs spécificités.

Les espaces de faible densité cumulent des contraintes qui réduisent leur attractivité : une population vieillissante, faiblesse de l'offre commerciale et de service de proximité, plus grande précarité des ménages, présence réduite de services publics... De plus, en matière de mobilité, l'offre de transport proposée est souvent insuffisante et ressentie comme inadaptée, car les dessertes et les fréquences des services réguliers de transport public de personnes ne répondent que partiellement aux besoins de la population. En l'absence d'une offre alternative adaptée, la voiture individuelle reste incontournable.

Au-delà des enjeux sociaux, environnementaux et économiques, nous aurons collectivement à faire preuve d'imagination et d'innovation pour faciliter la mobilité de l'ensemble de la population et éviter les phénomènes d'isolement, d'exclusion et de repli sur soi. Les acteurs de ces territoires devront trouver les solutions pour en améliorer l'accessibilité, par la mise en place d'une offre

de services à réinventer en conciliant potentiel de mobilité de bon niveau et qualité de vie en milieu rural.

La mobilité apparaît aujourd'hui comme le vecteur qui donne un accès quotidien aux activités et aux services liés à l'emploi, l'éducation, la santé, au commerce, aux loisirs et aux relations sociales. Les besoins de mobilité sont de plus en plus importants. Satisfaire ces besoins permettra de lutter efficacement contre les fractures sociale et territoriale. Les populations les plus fragiles que sont par exemple les jeunes en formation ou en apprentissage, les personnes âgées en perte d'autonomie, en situation d'exclusion, les personnes en recherche d'emploi ou non motorisées, en constitueront les premières cibles.

Dans ce contexte, la DREAL Centre-Val de Loire propose aux collectivités intéressées pour développer de nouveaux services de mobilité sur leur territoire, une méthodologie d'analyse des déplacements sur un périmètre d'étude identifié. Et puisqu'un diagnostic ne saurait suffire à mener une politique ambitieuse, des retours d'expériences de services innovants de mobilité durable, choisis dans la région et au-delà, viendront alimenter les réflexions et aider, je l'espère, à la réalisation de plans de mobilité rurale.

Christophe CHASSANDE

# INTRODUCTION

## Les espaces dits « ruraux » ou de « faible densité »<sup>1</sup>

Plusieurs définitions des espaces « ruraux » ou de « faible densité » coexistent :

- **le milieu rural peut être défini à partir de la notion d'unité urbaine.** Toute commune qui n'appartient pas à une unité urbaine est considérée comme rurale. *Une unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui présente une zone de bâti continu qui compte au moins 2 000 habitants ;*
- **le milieu rural peut être défini à partir du zonage des aires urbaines** selon une vision des aires d'influence des villes (au sens d'unités urbaines) sur le territoire. *Toute commune isolée, identifiée par opposition aux communes sous influence de pôles urbains, est considérée comme rurale ;*
- **le milieu rural peut être défini à partir de la densité de population des communes.** *Une grille de densité a été établie par l'Insee : communes densément peuplées de plus de 1 500 hab./km<sup>2</sup>, communes de catégorie intermédiaire de plus de 300 hab./km<sup>2</sup>, communes peu denses de plus de 25 hab./km<sup>2</sup> et très peu denses. Toute commune déclarée très peu dense est considérée comme rurale.*

## Une forte dépendance à la voiture

22 à 40 millions de Français vivent dans les territoires périurbains et ruraux (selon leurs différentes définitions). Ils sont en moyenne plus âgés (65 % des seniors y résident) et leur revenu moyen net est plus faible qu'en ville (19 300 € par ménage contre 22 300 € à 25 200 € dans les territoires urbains)<sup>2</sup>.

Selon la densité des communes, les temps d'accès aux services de la vie courante (commerces, soins, établissements d'enseignement, services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants, etc.) varient du simple au triple. Il faut par exemple en moyenne plus de 45 minutes pour rejoindre le lycée général et les urgences les plus proches<sup>2</sup>. Les ménages qui résident dans une commune rurale parcourent une distance médiane de 50 km par jour pour aller travailler, soit deux fois plus que dans les grandes unités urbaines à l'exception de Paris. Ces distances se sont allongées de 25 % ces vingt dernières années<sup>3</sup>.

Les ménages sans aucune voiture sont 17 fois moins nombreux en milieu rural qu'en milieu urbain dense. 22 % des habitants des communes rurales et 38 % des habitants des agglomérations de moins de 20 000 habitants considèrent avoir accès à une offre de transport, contre 64 % dans les grandes agglomérations et 89 % à Paris<sup>4</sup>.

La mobilité dans les zones rurales est soutenue à plusieurs niveaux. Au niveau national, la loi d'orientation des mobilités va tendre à faciliter les mobilités du quotidien et des fonds dédiés seront débloqués, dans le cadre d'appels à projets. La démarche France Mobilités va doter chaque région d'une « cellule régionale d'appui » qui apportera une aide financière ou d'ingénierie aux collectivités. Les Régions vont définir des bassins de mobilité cohérents au niveau local, tandis que les communautés de communes peuvent établir des plans de mobilité rurale, pour planifier leurs besoins de mobilités.

<sup>1</sup> Observatoire Régional des Transports du Centre-Val de Loire / Lettre d'information n°19 – Juin 2019

<sup>2</sup> La Fabrique Ecologique – Les territoires périurbains et ruraux, terres d'innovation pour la mobilité durable

<sup>3</sup> INSEE, Enquêtes nationales transports et déplacements 1994 et 2008

<sup>4</sup> Enquête de l'Observatoire des mobilités émergentes (2018) réalisée via un questionnaire en ligne auprès d'un échantillon de 4 000 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 à 70 ans et de 3 000 Européens répartis sur les pays suivants : Allemagne, Royaume-Uni, Espagne.

## Trois enjeux de la mobilité dans les territoires ruraux

La mobilité dans les territoires de faible densité est longtemps restée dans l'ombre de la mobilité urbaine et a globalement échappé au débat public. Le sentiment d'isolement des habitants des territoires de faible densité est désormais rendu visible à travers la dépendance à la voiture et ses coûts associés.

Les questions de mobilité quotidienne se posent à l'échelle de bassins de vie et d'emplois, souvent en décalage avec l'organisation administrative de nos territoires.

Dans les territoires ruraux, les enjeux de mobilité sont repérés à partir de trois phénomènes principaux :

### Un risque d'exclusion d'une partie de la population

Dans les territoires ruraux, accéder aux services publics ou à l'emploi nécessite d'être mobile. L'emploi est particulièrement corrélé à la mobilité, notamment à la possession du permis de conduire, voire d'une voiture. Pôle Emploi utilise d'ailleurs la notion « d'emploi raisonnablement acceptable » qui correspond à un périmètre assez étendu.

Une partie de la population a des difficultés à réaliser ces déplacements « attendus », particulièrement dans les territoires de faible densité. Les 12 % de ménages français qui vivent sans voiture ne parcourent que 15 km par jour, contre 32 km pour les ménages motorisés<sup>1</sup>. Le vieillissement de la population et la fracture numérique renforcent ce constat.

### Des dépenses de mobilité élevées, 4 fois plus importantes que la moyenne des Français

Un déplacement domicile-travail de 20 km aller coûte environ 250 € par mois en voiture, soit un quart du Smic<sup>2</sup>. Les habitants des territoires de faible densité dépensent en moyenne 17 % de leur budget pour leur voiture (carburant + amortissement + maintenance + assurance). Cette part excède parfois 20 % du budget du ménage. Le coût cumulé du logement et de la voiture peut atteindre la moitié du budget<sup>1</sup>.

## La mobilité, un des facteurs de vulnérabilité énergétique des ménages

Les ménages qui sont contraints de parcourir des distances élevées, qui possèdent des véhicules gourmands en carburant ou qui n'ont pas d'alternative à la voiture, sont vulnérables et le seraient plus encore face à une augmentation du prix des carburants. Plus de 40 % d'entre eux vivent dans des territoires ruraux<sup>3</sup>.

## Le traitement de la mobilité au niveau local

Les territoires ruraux sont ainsi sur-motorisés et très dépendants de l'automobile. La mobilité y est devenue un enjeu sociétal, dans de multiples domaines : le développement économique, l'accès à l'emploi, l'inclusion sociale, l'autonomie, l'accès aux services publics, l'environnement.

De nombreux acteurs sont susceptibles d'intervenir et d'agir sur ces sujets. Il est cependant essentiel de souligner que l'implication des collectivités locales est déterminante. Elles peuvent agir avec leurs moyens actuels et y voir une opportunité d'innover.



<sup>1</sup> Politiques de mobilité dans les territoires peu denses pour les publics en difficultés sociales et professionnelles, Recherche pour le PREDIT, Auxilia et Fontanès M., avec le concours d'Orfeuill, J.P., 2014

<sup>2</sup> Calcul basé sur un coût de 0,35 €/km, soit : 0,35€ /km x 40 km/jour x 18 jours/mois = 252 €/mois

<sup>3</sup> Berry A., Guivarch C., Jouffe Y., Coulombel N., Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport, Revue de l'Énergie no. 625: 203–9, 2015

# AGIR SUR LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE LOCALE

## Les compétences territoriales

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) définit l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) comme la collectivité qui exerce la compétence « mobilité » de manière volontaire. La Région y est reconnue comme « chef de file » de la mobilité, chargée d'assurer la liaison entre les différentes AOM de son territoire et la cohérence des politiques publiques en matière de mobilité.

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) autorise les AOM à organiser des services de transport non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux, et à utiliser le versement transport pour les financer.

Sur son ressort territorial, chaque AOM est compétente pour organiser :

- des services réguliers de transport public ;
- des services à la demande de transport public de personnes ;
- des services de transport scolaire ;
- des services de mobilités actives (ou contribuer à leur développement) ;
- des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribuer à leur développement).

Elle peut également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;

- organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence ou d'inadaptation de l'offre privée.

Les AOM qui organisent aujourd'hui des services réguliers de transports peuvent prélever le versement transport, mais toutes les communautés de communes ne mettront pas en place des services réguliers.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) viendra modifier certaines compétences des collectivités, avec l'objectif de supprimer les « zones blanches » en matière d'organisation de la mobilité sur les territoires. Les communes seront ainsi incitées à transférer leur compétence « mobilité » aux communautés de communes, et à mettre en place des bouquets de service de mobilité adaptés à ce type de territoire. Des financements devraient être affectés au développement de ces services.

En l'absence d'un tel transfert, la Région pourra se substituer aux collectivités locales pour l'organisation des mobilités sur les territoires dépourvus d'AOM.



## Le plan de mobilité rurale

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 a créé un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Ce dispositif vise à proposer sur les territoires ruraux une approche globale de la gestion de la mobilité. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

Un document de référence national a été publié en juin 2016 par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Il pourra aider les collectivités à mettre en œuvre leur plan de mobilité rurale. Ce document apporte une aide à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans de mobilité rurale. Il fait référence à des expériences locales remarquables dont certaines bénéficient de plusieurs années de fonctionnement.

Le document est disponible en téléchargement gratuit sur le site du CEREMA :

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

Cette approche de plan de mobilité rurale peut parfois être complexe à mener, nécessitant souvent une aide extérieure. **La démarche proposée dans le présent guide méthodologique permet d'aborder le sujet de la mobilité en milieu rural plus simplement, afin que chaque territoire puisse réfléchir à ces questions en autonomie.** Il peut également s'agir d'une première approche avant approfondissement.

## Le choix du périmètre d'étude

Le périmètre d'étude peut varier selon les territoires. Pour étudier la mobilité, il est nécessaire de réfléchir à un périmètre présentant une cohésion géographique, économique, culturelle ou sociale, à l'échelle d'un bassin de

vie ou d'emploi. Les Pays, les regroupements de plusieurs communautés de communes ou communautés de communes seules peuvent correspondre à cette notion.

### L'ADEME, soutien technique et financier

Afin d'accompagner la transition énergétique et écologique en France, l'ADEME peut apporter des aides financières aux entreprises, collectivités, organismes de recherche et structures relais de mobilisation.

Le dispositif organisé en 4 familles (aides à la réalisation, à la connaissance, au changement de comportement ou encore dans le cadre d'un contrat d'objectifs) couvre l'ensemble des thématiques de soutien de l'ADEME.

En savoir plus : <https://www.ademe.fr/aides-financieres-lademe>

Prenez contact avec votre référent régional : <https://centre.ademe.fr/lademe-centre-val-de-loire/organigramme>



# LA MÉTHODE DE TRAVAIL

---

## Parti-pris méthodologique

À partir d'un diagnostic simplifié du territoire, l'étude de mobilité à mener localement vise à proposer des actions cohérentes avec la réalité de terrain. Pour parvenir à un résultat significatif, il est recommandé de recourir à une démarche volontaire de concertation, à la fois auprès des acteurs de la mobilité, des mondes social, associatif, économique, des élus locaux et également de la population.

Ce choix répond à deux objectifs :

- faire en sorte que les propositions répondent aux contextes et enjeux locaux ;
- faciliter l'appropriation des idées par l'ensemble des acteurs.

La méthode proposée devra en effet permettre de faciliter l'identification de solutions pour :

- faciliter les déplacements des publics prioritaires et isolés, par une meilleure couverture de leurs besoins ;
- améliorer le niveau de vie des habitants en réduisant la vulnérabilité liée à leur mobilité (réduction des frais de transport, meilleur accès à l'emploi, service partagé) ;
- améliorer l'accès aux services (emploi, santé, commerces, loisirs) et aux équipements par une démarche plus solidaire ;
- améliorer le cadre de vie des habitants et l'attractivité des territoires.

Cette approche par les usages et les besoins est objective et opérante dans l'objectif de comprendre dans quelles conditions et avec quels impacts potentiels des solutions adaptées et innovantes pourront être proposées.

La méthode proposée a été testée et adaptée sur deux territoires de la région Centre-Val de Loire : le pays de La Châtre en Berry (Indre) et la communauté de communes Val de Cher Controis (Loir-et-Cher). Elle est conçue pour que chaque territoire volontaire puisse se l'approprier et la mettre en œuvre en toute autonomie.

Cette méthode simple dans sa mise en œuvre permettra aux différents acteurs du territoire d'œuvrer pour une mobilité plus inclusive, plus diversifiée et plus écologique pour les habitants, salariés et visiteurs. Le caractère local de l'étude permettra de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire directement ou indirectement concernés par les questions de mobilité et contribuera à l'attractivité du territoire.

Le schéma suivant illustre la vision d'ensemble de la méthode proposée. Six à neuf mois pourront être nécessaires pour la déployer et laisser le temps aux arbitrages politiques. Cette démarche nécessite également des moyens humains pour réaliser le diagnostic, administrer l'enquête, communiquer, organiser et animer les réunions et ateliers de concertation, etc. L'équivalent de 20% d'un équivalent temps plein peut être nécessaire pendant cette période.

L'ensemble des documents relatifs à cette étude est disponible en téléchargement sur le site de la DREAL :

**[www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr)**

Rubrique : Transports > Mobilité Durable > Les études sur la mobilité > Besoins de mobilité durable dans les zones rurales de la région Centre-Val de Loire<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/besoins-de-mobilite-durable-dans-les-zones-rurales-r1407.html>



## Vision d'ensemble de la méthodologie proposée

Pilotage de la démarche	Objectifs : impulser, suivre et acter les orientations et actions		
	Étapes	Constitution d'un comité de pilotage composé d'élus et agents de la collectivité, en charge de la validation des étapes, du choix des enjeux et actions à mener	
Diagnostic local des mobilités	Objectifs : mieux connaître les solutions de mobilité existantes localement et pré-identifier des enjeux territoriaux		
	Étapes	Recherche des données existantes à l'aide du tableau de recueil des données	Traitement et analyse des données recueillies (cartes INSEE, services de mobilité existants, expériences menées sur le territoire ou les territoires voisins)
Enquête auprès des habitants	Objectifs : connaître les pratiques, contraintes et attentes des habitants en matière de mobilité		
	Étapes	Préparation de l'enquête à destination des habitants (questionnaire, communication, mise en ligne)	1 mois d'enquête avec forte communication (gazettes, affichage, réseaux sociaux, relais associatifs...)
Concertation	Objectifs : partager les résultats d'enquête, compléter le diagnostic par des éléments qualitatifs et identifier des pistes d'actions sur toutes les mobilités		
	Étapes	Atelier <i>Groupe mobilité</i> avec l'ensemble des maires, des agents des différentes collectivités concernées, les associations œuvrant dans le social et la mobilité, les grands employeurs du territoire...	Atelier <i>Focus group</i> habitants avec une dizaine de participants aux profils très différents (cycliste, covoitureur, usager des transports en commun, sans permis de conduire, diversité d'âges et de revenus...)
Plan d'actions	Objectifs : lancer quelques actions à court terme sur différentes thématiques		
	Étapes	Sélection des actions pouvant être pilotées par la collectivité	Priorisation des actions par le comité de pilotage ou en séminaire d'élus
	Rendre compte et communiquer auprès des habitants (chiffres clés du diagnostic et de l'enquête et actions apportant des solutions aux difficultés de mobilité)		

# DESCRIPTION DÉTAILLÉE

---

## Étape 0 : le pilotage de la démarche

Préalable au lancement de la démarche, il est nécessaire de constituer un comité de pilotage composé du président de ou des EPCI, de quelques élus du territoire impliqués sur les questions de mobilité et d'action sociale, d'éventuels représentants du Département et de la Région, de la CCI et de l'ADEME, ainsi que des représentants de la DDT. Cette instance sera en charge de la validation des étapes, du choix des orientations stratégiques puis des actions à mener.

Il pourra se réunir jusqu'à 4 fois sur une période de 6 à 9 mois :

- réunion de présentation de la démarche et acculturation au sujet de la mobilité rurale ;
- présentation des résultats de l'enquête et définition des enjeux ;
- présentation des pistes d'actions issues de la concertation et orientations ;
- validation des actions à mener au niveau local.

L'ensemble des Maires des communes sera également à associer, en particulier lors d'un atelier que nous appellerons « groupe mobilité » dans la suite de ce document, afin de leur porter à connaissance les résultats de l'enquête habitants et de les faire réfléchir à ce qui pourrait être mis en œuvre dans leurs communes ou sur le territoire intercommunal. Un événement de restitution du plan d'actions devra également leur être proposé.

**La DDT est à contacter en premier lieu avant de lancer l'étude mobilité sur le territoire**, afin d'obtenir des précisions sur les objectifs, la méthodologie et l'appui en ingénierie qu'elle pourrait apporter.

## Étape 1 : le diagnostic local de mobilité

Pour comprendre les pratiques, spécificités et enjeux du territoire étudié, il est nécessaire d'établir un diagnostic rapide des conditions et possibilités de déplacements, à travers l'analyse des données existantes sur le territoire.

### Le recueil des données

#### Quelles données collecter ?

Un ensemble de données, regroupées par grandes thématiques, permettra de déterminer les usages et les besoins liés à la mobilité. Le « tableau de recueil des données » précise de manière exhaustive lesquelles peuvent être collectées. Il doit cependant être adapté au contexte de chaque territoire : modes de déplacement, type d'infrastructures, études disponibles, etc. Pour les déplacements non contraints par exemple (loisirs, achats...), les données seront issues des enquêtes locales.

#### Comment et auprès de qui ?

Les données à recueillir sont disponibles gratuitement, le plus souvent sur Internet ou parfois directement auprès des organismes qui les produisent. La source des données est précisée dans le « tableau de recueil des données ».

Les organismes sources nationaux (INSEE, IGN, Pôle Emploi, SNCF, etc.) fournissent ces données sur leurs sites internet.

Certains organismes publient en ligne des données et des études relatives aux conditions et aux pratiques de mobilité à l'échelle de la région ou du département : Observatoire régional des transports (ORT) de la région Centre-Val de Loire, Conseil régional Centre-Val de Loire, DREAL, DDT, Conseil départemental.

Les acteurs locaux disposent souvent d'une bonne connaissance des pratiques et des besoins de mobilité : EPCI, communes, organismes sociaux, associations, autorités organisatrices de la mobilité, transporteurs, établissements scolaires, etc. Les données qu'ils possèdent sont rarement disponibles en ligne : un contact spécifique ou des échanges au cours des réunions de concertation sont alors nécessaires.

### L'analyse des données

#### Caractéristiques géographiques du territoire

Le traitement de cette thématique donne une première image du territoire et permet de recueillir les fonds de plan nécessaires à la réalisation des cartes de l'étude. Il permet de percevoir le positionnement du territoire par rapport aux infrastructures de transport.

#### Caractéristiques du territoire et urbanisation

Cette thématique traite de l'organisation urbaine et démographique du territoire. Les données concernées permettent de caractériser les facteurs qui déterminent la mobilité. Afin d'anticiper l'avenir, les analyses doivent tenir compte des projets de logements, de commerces, de services et d'activités économiques susceptibles d'avoir un impact sur les besoins de mobilité. Ce traitement permet en particulier de mieux connaître les générateurs de déplacements.

#### Conditions de déplacement

Tous les modes de déplacement sont à analyser de manière quantitative et qualitative, afin d'identifier toutes les liaisons disponibles sur le territoire (par modes mécanisés ou actifs, routiers ou ferroviaires). Chaque mode de déplacement doit faire l'objet d'une analyse en deux temps :

- état des lieux de l'offre et des conditions de mobilité : quelles infrastructures sont proposées ? Quels sont les secteurs des-

servis ? Quelles sont les conditions d'usage ?

- analyse de l'usage de chaque mode de déplacement par type d'usagers (actifs, étudiants, jeunes, personnes âgées, etc.) : combien sont-ils ? Quels sont les principaux flux ?

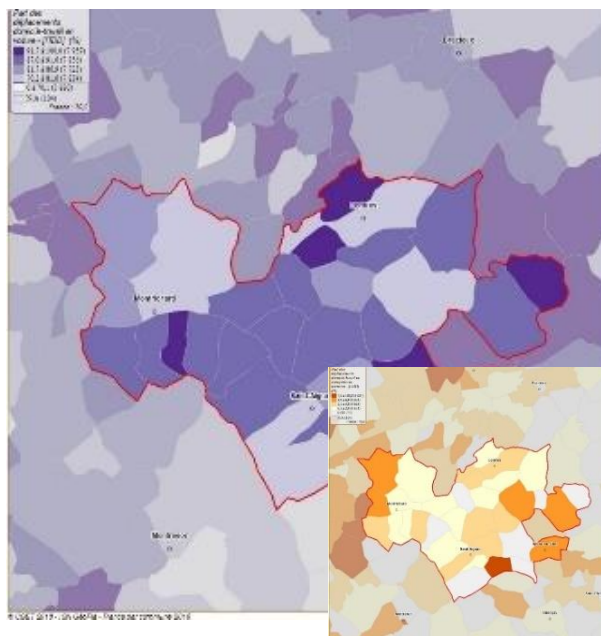
L'analyse des différents indicateurs identifiés permet de bâtir une vision globale de l'offre en mobilité sur le territoire et de ses usages.

#### Pratiques de mobilité

Cette partie du diagnostic vise à approfondir la connaissance des pratiques de mobilité des habitants du territoire (nombre de déplacements, répartition géographique des flux, modes et motifs de déplacement, etc.).

L'enquête de mobilité auprès de la population, préconisée par ailleurs, vient compléter ces données en apportant des éléments quantitatifs et des besoins de service.

Cette étape 1 est un préalable pour faciliter la réflexion sur la stratégie politique qui pourra être engagée par les élus pour leur territoire.



Exemples de cartes élaborées à partir des données INSEE : Part des déplacements domicile-travail en voiture (en bleu) et en transports en commun (en orange) sur la communauté de communes Val de Cher Controis  
Source : INSEE

## Étape 2 : l'enquête mobilité auprès des habitants

Dans le but de recueillir des éléments quantitatifs fins sur la mobilité des habitants, généralement non traités dans les grandes enquêtes sur les transports, il est fortement conseillé de lancer une enquête auprès de la population (communication 1 mois minimum avant le lancement). Les résultats devront permettre de compléter les données disponibles sur les pratiques de mobilité dans les territoires ruraux et d'affiner la connaissance des besoins.

### Un questionnaire type disponible

Un questionnaire type est proposé en accès libre sur le site de la DREAL, en version modifiable. Il est toutefois conseillé d'adapter certaines questions et modalités de réponses en fonction du contexte local et des attentes des acteurs du territoire. Le modèle proposé permettra de mieux connaître les pratiques, contraintes et attentes des habitants en matière de mobilité. Dans tous les cas, il est recommandé de ne pas dépasser une trentaine de questions pour garantir un temps de réponse qui ne soit pas dissuasif. De même, les questions ouvertes doivent être limitées en nombre.

Le questionnaire est construit de façon à aborder les points suivants :

- les modes de déplacement à disposition ;
- la facilité d'usage de ces différents modes ;
- la connaissance des autres solutions de mobilité existantes et la capacité à les utiliser (accès, plaisir, budget, contraintes, appréhensions...) ;
- les principaux motifs de déplacements : travail, études, loisirs, visite à un proche, accompagnement d'un tiers, démarches administratives, santé... ;
- les principaux critères de choix d'un mode de déplacement : flexibilité, rapidité, confort, coût, écologie, tranquillité, sécurité...

### Diffusion papier et en ligne

Les dates de diffusion du questionnaire doivent correspondre à une période de disponibilité des personnes ciblées (ex. : éviter les périodes de congés scolaires) et doivent couvrir une période suffisamment longue pour que toutes les communes puissent en faire la promotion (minimum 1 mois d'enquête).

La diffusion du questionnaire peut être assurée d'une part au format papier et d'autre part sur Internet via des outils en ligne tels que *LimeSurvey*, *SurveyMonkey*, *Le Sphinx*, etc. Il est recommandé de souscrire à un abonnement court pour ce type de logiciel le temps de la période d'enquête, les solutions gratuites n'étant à ce jour pas satisfaisantes pour traiter des questionnaires complexes. La prise en main de ces logiciels est relativement simple et les outils en ligne disposent de tutoriels permettant de répondre à la plupart des éventuelles difficultés lors de la mise en ligne.

Les questionnaires au format papier sont également indispensables pour toucher certaines cibles de la population (personnes n'ayant pas accès à Internet, personnes âgées, personnes ne sachant pas utiliser les outils numériques, etc.). Les exemplaires papiers doivent être imprimés et mis à disposition du public directement dans les lieux recevant du public (mairies, centres sportifs, maison de services, centres communaux d'action sociale, Pôle Emploi, commerçants de proximité, etc.). Il est également nécessaire de prévoir le mode de retour de ces exemplaires remplis (lieu de dépôt, remplissage sur place, boîte postale). Pour les questionnaires au format papier, les réponses peuvent ensuite être saisies en ligne de façon à être intégrées à la base de données (prévoir 5 minutes de saisie par questionnaire).

Bien que non statistiquement représentative, l'enquête permet d'obtenir des données qualitatives qui n'existent pas dans la plupart des territoires.

## Traitement et analyse de l'enquête

La dernière étape consiste à traiter et à analyser les réponses. L'ensemble des questions peut être facilement traité par des tris à plat (sans croisement de plusieurs données) avec les logiciels d'enquête. Ces résultats « à plat » permettront d'obtenir une vision globale et simple des résultats. Il sera en revanche nécessaire de croiser certaines questions entre elles pour étudier plus précisément les réponses de certaines cibles. Par exemple, il peut être souhaitable de vérifier s'il y a des différences de pratiques de mobilité selon l'âge des répondants, leur commune d'habitation, leurs revenus, etc. Cela permettra de dégager des enjeux à traiter spécifiquement pour certaines cibles.

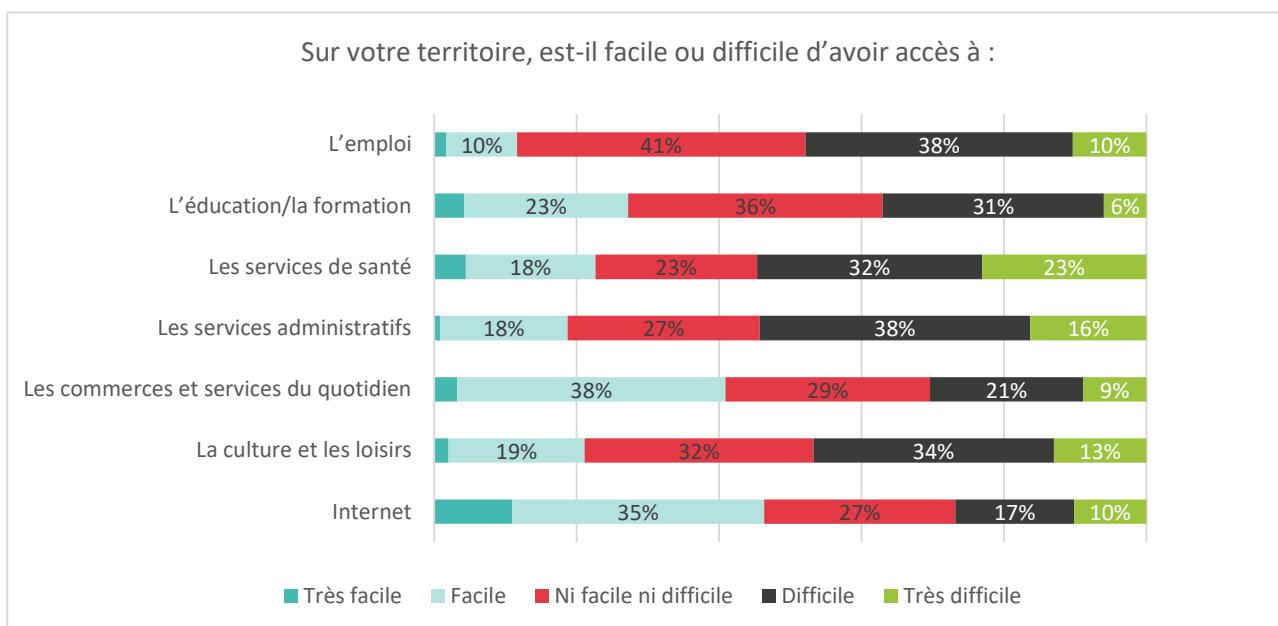
## Communication sur l'enquête

Pour garantir un nombre suffisant de réponses, il est nécessaire de faire connaître l'existence de l'enquête auprès de la population. L'enquête doit être accompagnée d'actions de communication et d'information des habitants, sur les supports habituels des collectivités, mais aussi en organisant une campagne de communication spécifique.

Différentes pistes de diffusion sont possibles sur les territoires :

- via les mairies, et/ou à l'occasion des vœux des maires ;
- structures ressources : principaux employeurs, associations locales, associations sportives, établissements à caractère social (pour personnes âgées, pour la jeunesse) ;
- évènements, fêtes au sein des différentes communes ;
- lettres d'information municipales ou intercommunales ;
- affichage en mairie, dans les équipements publics, sur la voirie, les arrêts de transports en commun, en entrée de commune, etc. ;
- site internet, réseaux sociaux, brève, article, communiqué de presse dans la presse locale.

Il est important de ne pas sous-estimer le temps à consacrer à la communication pour garantir un nombre de réponses intéressant pour l'exploitation. L'investissement des élus dans la communication et la diffusion de l'enquête conditionnera sa réussite.



Exemple de résultat d'enquête : Facilité d'accès aux services sur la communauté de communes Val de Cher Controis

## Étape 3 : la concertation

Le parti-pris de cette méthodologie est de proposer une approche collective et partenariale. La réussite de l'étude réside largement dans l'appropriation de la démarche par les acteurs concernés, dont la connaissance et l'appétence pour les questions de mobilité peuvent être variables.

L'objectif des démarches d'échanges et de concertation présentées ci-après est de partager le diagnostic des besoins en mobilité, de l'enrichir et de l'affiner par une approche qualitative, afin de définir des enjeux partagés par l'ensemble des parties prenantes, puis de contribuer à l'identification des solutions envisageables.

Si la liste des acteurs à solliciter est propre à chaque territoire, voici une première liste d'acteurs clés qu'il serait potentiellement utile de solliciter :

- maires des municipalités et élus de l'intercommunalité ;
- services des collectivités concernés par la démarche : Transports, Solidarité, Développement Territorial, Aménagement Durable, etc. ;
- opérateurs de services de transport et de mobilité : transport public, plateformes mobilité, artisans taxis, etc. ;
- structures emploi / insertion accompagnant des publics fragiles ;
- représentants d'entreprises et/ou d'associations d'entreprises du territoire (notamment des zones d'activités) ;
- représentants d'établissements scolaires, parents d'élèves, lycéens, étudiants ;
- représentants d'habitants : associations d'usagers de transports en commun, associations spécialisées dans les mobilités douces, représentants d'instances de démocratie participative, etc.

### « Groupe mobilité »

Ces acteurs constituent un « groupe de mobilité », instance consultative qui sera sollicitée pour réfléchir aux pistes d'actions.

L'objectif de la constitution de ce groupe est double :

- il doit permettre à tous les participants d'acquérir un niveau d'expertise commun sur la thématique mobilité. Au début d'un processus de concertation, les niveaux d'information et de compétences sont très différents d'un participant à l'autre, que ce soit sur le thème abordé, ici la mobilité, ou sur la capacité d'expression en public. Cela peut décourager certaines parties-prenantes de s'impliquer sur le long terme. Constituer un groupe permettra à chacun de partager sa propre expertise afin de faire monter les autres en compétences mais aussi de créer une dynamique favorable aux échanges et à la co-construction ;
- grâce à la dynamique enclenchée, le territoire bénéficiera d'informations, propositions et pistes d'actions en lien direct avec les réalités locales représentées par les différentes composantes du groupe.

La taille du groupe importe peu, dans la mesure où différentes techniques d'animation peuvent permettre de mener une démarche de concertation avec plusieurs dizaines de personnes.

L'atelier peut être organisé sur une durée de 3 heures pour aborder des thématiques différentes et faire travailler les participants en sous-groupes sur des thématiques complémentaires.



« Groupe mobilité » à Aigurande - Pays de la Châtre en Berry. Crédit photo : Syndicat Mixte du Pays de La Châtre en Berry

Le déroulé peut être le suivant :

- un temps d'information collectif sur les éléments de diagnostic disponibles et sur les premiers enjeux dégagés – 30 minutes ;
- un temps d'échange et de concertation entre les membres du groupe mobilité, en sous-groupes, selon les thématiques retenues – 2 heures ;

- un temps de restitution partagé des travaux et conclusions des différents sous-groupes – 30 minutes.

La méthode d'animation la plus adaptée restera à choisir en fonction du nombre de participants, de l'objectif poursuivi, des thématiques retenues, etc.

Différentes méthodes d'animation sont proposées à titre indicatif sur le site de la DREAL.

### « Focus group habitants »

Pour compléter les réflexions du « groupe mobilité », l'organisation d'un « focus group » avec des habitants volontaires permettra d'ajuster concrètement les besoins et attentes. Cette réunion d'environ 2 heures a pour objectif de compléter l'analyse des besoins en mobilité des habitants par une approche très qualitative.

Proche du questionnaire d'enquête, mais dans le contexte d'un échange plus long et plus informel, il s'agit de qualifier précisément des situations de vie, des expériences, des points de vue d'habitants sur les questions de mobilité quotidienne.

Les enseignements qui en découlent pourront alimenter et préciser les actions.

Ce groupe ne doit pas excéder 8 à 10 participants aux profils variés pouvant être sélectionnés à partir des répondants à l'enquête ayant laissé leurs coordonnées. Dans l'idéal, il est intéressant de composer le « focus group » de la manière suivante, en respectant la parité hommes/femmes :

- 1 salarié ;
- 1 personne sans emploi ;
- 1 jeune ;
- 1 sénior ;
- 1 cycliste régulier ;
- 1 usager des transports en commun ;
- 1 covoitureur ;
- 1 personne aux revenus faibles.

Les territoires tests ayant appliqué cette méthodologie de concertation ont souligné a posteriori l'importance de cette étape dans l'émulation des élus et acteurs du territoire autour des questions de mobilité. Cette étape permet, au-delà du recueil d'idées d'actions, de fédérer les participants autour du projet.

Extrait d'une fiche de questionnements en sous-groupes dans l'atelier « groupe mobilité » de la communauté de communes Val de Cher Controis

## MOBILITÉ RURALE DANS LE VAL DE CHER CONTROIS

Atelier du Groupe mobilité – 11/06/2019

### Table n° [2]

#### Fiche « Réduction des distances à parcourir pour accéder à la santé, les sorties, les loisirs, la culture et le travail ? »

Consigne :

1. Bref tour de table : qui est qui autour de la table ? (nom, structure, fonction)
2. Choix de 2 thèmes à travailler parmi les 3 thèmes proposés sur la table
3. Répondre aux questions figurant dans le tableau (recto/verso) en laissant parler ceux qui le souhaitent (Attention : 30 mn maximum par thème !) → Le facilitateur note les idées de manière synthétique
4. A la fin de l'exercice, identifier les éléments les plus importants ou les plus marquants en les soulignant

Questions directrices	Eléments de diagnostic et idées/pistes d'actions
<p>Un tiers des répondants à l'enquête juge leur lieu d'habitation comme étant isolé ou éloigné des commerces et services.</p> <p>23% des personnes interrogées déclarent avoir déjà renoncé à une activité à cause d'une difficulté rencontrée pour se déplacer. La première raison avancée est la distance jugée trop éloignée.</p> <p>Quels sont les services les plus éloignés sur votre territoire ?</p> <p>Penser à : santé, sorties, loisirs, culture et travail</p>	<p>Pour permettre au plus grand nombre d'accéder à la santé, aux sorties, aux loisirs, à la culture et au travail, l'augmentation de l'offre de transport en commun pourrait être entreprise par les pistes d'actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation de transport à la demande pour des distances comprises entre 5 et 20 km.</li> <li>• Mise à disposition de minibus gratuitement à des personnes en possession du permis B afin de favoriser le transport mutualisé à la demande. Un plan d'investissement de la Communauté de communes pourrait être considéré. Les structures ayant un minibus en leur possession pourraient également être répertoriées, pour que ces véhicules puissent être mis à disposition du transport à la demande en cas d'inutilisation. Dans la même logique, l'emprunt de bus Remi41 lorsqu'ils sont inutilisés pourrait être négocié afin de transporter des publics précaires rencontrant des difficultés de mobilité.</li> <li>• Mise en place de subventions par les collectivités pour un garage solidaire de voitures et de deux-roues, permettant de louer un véhicule à bas coût et afin favoriser l'insertion professionnelle et sociale par la mobilité personnelle.</li> </ul> <p>En effet, certains publics rencontrent des difficultés particulières en terme de mobilité. Il s'agit de les prendre en considération pour faire évoluer l'offre de transport de manière plus inclusive :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les jeunes, qui sans permis et/ou voiture deviennent captifs et peuvent difficilement se déplacer indépendamment de leur famille</li> <li>• Les personnes âgées, lorsqu'elles deviennent isolées ou perdent en autonomie par exemple</li> <li>• Les demandeurs d'emploi, précairisés financièrement mais particulièrement dépendants de la voiture pour trouver un nouvel emploi</li> </ul>

## Étape 4 : le plan d'actions

A ce stade de la démarche, un vivier de pistes d'actions peut être constitué à partir des réponses à l'enquête, des réflexions du groupe mobilité et du « focus group » habitants. Ces pistes d'actions peuvent être regroupées par thèmes, par exemple :

- informer, communiquer et accompagner ;
- favoriser les mobilités actives ;
- favoriser le covoiturage et l'autopartage ;
- agir sur les moyens et réseaux de transports existants ;
- rapprocher les services des villages et des habitants ;
- faciliter la mobilité des jeunes ;
- prendre en compte le vieillissement de la population ;
- etc.

Les pistes d'actions doivent ensuite être divisées en trois groupes, celles pouvant relever d'un pilotage par le territoire, celles pour lesquelles des partenariats avec d'autres territoires seront nécessaires et celles nécessitant de faire appel à des acteurs locaux (associations, acteurs privés, groupes scolaires...).

C'est le bon moment pour réunir le comité de pilotage, afin de porter à connaissance de ses membres l'ensemble des pistes d'actions dans l'objectif d'identifier celles que le territoire souhaite approfondir, sous quelles conditions, de quelle manière et avec quels moyens.

Une alternative possible est de proposer la tenue d'un séminaire réunissant l'ensemble des maires (et élus ou adjoints volontaires sur ces questions) du territoire pour conserver la dynamique créée pendant la démarche.

Il est conseillé de ne prioriser que quelques actions (3 à 5 parmi celles relevant d'un pilotage possible par le territoire) pour se concentrer sur ce qui peut être fait facilement à l'échelle locale. Le temps de la mise en œuvre doit ensuite être fixé par le conseil communautaire (dans le cas d'un EPCI).

Une communication spécifique et/ou un événement, devront également être lancés auprès de la population, pour faire connaître le plan d'actions et les nouveaux services et aménagements à venir.

Cette étape de formalisation du plan d'actions et des priorités locales permet de lancer la démarche de mise en œuvre des actions et d'établir un calendrier de réalisation des actions.

Le plan d'actions devra nécessairement prévoir une évaluation des initiatives prises à l'échéance d'une année, notamment pour identifier si telle ou telle action est utile, pérenne et efficace.



Priorisation des pistes d'actions issues de la concertation en séminaire d'élus – Pays de la Châtre en Berry



# DES RETOURS D'EXPÉRIENCE UTILES

Pour compléter ce guide, nous proposons quelques retours d'expériences de mesures mises en œuvre dans la région. Il ne s'agit pas d'être exhaustif mais plutôt de montrer que des actions peuvent être mises en place au niveau local sur différentes thématiques de la mobilité. Certains sites recensent également d'autres retours d'expériences qu'il est possible de consulter :

- <https://www.francemobilites.fr/>
- <https://www.ademe.fr>
- <https://www.cerema.fr>
- <https://www.reseaurural.fr/>
- <http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/etat-des-lieux-regionale-r1110.html>

Les exemples présentés dans ce guide concernent les thèmes suivants :

- transport à la demande ;
- partage de la voiture (covoiturage spontané) ;
- services itinérants pour réduire les besoins en déplacements ;
- aides matérielles et conseil à la mobilité pour les personnes connaissant des difficultés économiques, psychiques ou physiques ;
- lignes de « bus » à pied ou à vélo pour les trajets domicile-école ;
- incitations à la pratique du vélo ;
- espaces de travail partagés (coworking).

## Transport à la demande

Les transports à la demande (TAD) se distinguent des services de transports collectifs par le fait que les véhicules n'empruntent pas d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis, sauf pour satisfaire parfois un besoin particulier. Les TAD sont cependant organisés par des professionnels du transport et, à la différence des taxis, les voyages ne sont en général pas individuels. Le système fonctionne en général sur réservation et permet de répondre aux besoins de déplacements, de courte et moyenne distance, de certains habitants n'ayant pas accès à une voiture.

### Mobil'âge - Pays de Racan (37)

Réservé aux personnes âgées, ce service de transport à la demande solidaire est opéré par des bénévoles (dans un cadre associatif) transportant les personnes de leur domicile jusqu'à leur point de destination et les ramenant chez elles ensuite.

Mis en place en 2017, Mobil'âge est en service sur les 10 communes de l'ancienne communauté de communes du pays de Racan (appartenant aujourd'hui à la communauté de communes de Gâtine et Choisilles - Pays de Racan). Le coût du service pour les usagers est de 0,35€/km.

*Pour en savoir plus :* <http://www.gatine-racan.fr/> Rubrique : Vivre au quotidien > transports > mobilité

## Partage de la voiture – le covoiturage spontané

Les populations n'ayant pas accès à la voiture en milieu rural doivent souvent renoncer à des petits trajets non prévus à l'avance. Pour pallier le manque d'alternatives à la voiture, certains territoires organisent le covoiturage spontané, autrement appelé autostop organisé. Ce système peut permettre à un habitant sans voiture de rejoindre facilement, par exemple, un nœud de transports en commun ou une gare, en covoiturage.

### Rezo Pouce - PETR du Montargois-en-Gâtinais (45)

Rezo Pouce est un dispositif de covoiturage spontané gratuit facilitant la mise en relation entre des automobilistes et des personnes ayant besoin de se déplacer. Des lieux de ramassage sont identifiés (comme des arrêts de bus par exemple) et les conducteurs et passagers peuvent s'identifier entre eux grâce à des autocollants sur les parebrises et des panneaux indiquant la destination.

Ce système évite de devoir organiser un covoiturage à l'avance ou de se demander si un trajet est proposé à la bonne heure. Pour contribuer à la sûreté du dispositif, tous les utilisateurs, conducteurs comme passagers, doivent préalablement s'inscrire au service.

Le PETR du Montargois-en-Gâtinais a adhéré à la SCIC Rezo Pouce en 2018. Le système est en cours de déploiement, après une phase de test dans les communes les plus rurales du PETR. Une animation importante est réalisée pour faire connaître le service sur le territoire et rassurer la population. 3 mois après le lancement, le service comptait 170 inscrits, dont une majorité de femmes, de jeunes et de personnes de plus de 60 ans.

Une application smartphone a été lancée en 2019 pour que les conducteurs et passagers se repèrent encore plus facilement. Plusieurs collectivités de la région réfléchissent à une adhésion à la SCIC Rezo Pouce pour organiser ce service sur leur territoire.

*Pour en savoir plus :* <https://www.rezopouce.fr>

## Services itinérants pour réduire les besoins en déplacements

Pour accéder à certains services sociaux et administratifs, il est souvent nécessaire de se déplacer. Pourtant, certaines populations ayant besoin d'accéder à ces services n'ont pas de moyen de déplacement à disposition et dépendent des transports en commun (lorsqu'ils existent) ou d'accompagnateurs (voisins, amis, famille). Le principe d'un service itinérant est de venir directement à la rencontre des habitants concernés. L'exemple ci-dessous concerne les services administratifs et sociaux. D'autres services itinérants peuvent être proposés, notamment pour l'accès à la culture, aux loisirs, aux commerces, etc.

### Maison itinérante de services au public - Beauce Val-de-Loire (41)

La MSAP (Maison de services au public) Beauce Val de Loire se situe dans le Loir-et-Cher et est gérée par la communauté de communes, qui compte 30 communes pour environ 20 000 habitants. A raison d'un passage mensuel, le véhicule spécialement aménagé dessert toutes les communes et propose un accès facilité aux services publics pour les usagers en milieu rural ainsi que des services complémentaires (accès Internet, photocopieuse...). L'animatrice en charge du service a été formée par les différents partenaires que la MSAP représente : DGFIP, Préfecture, CAF, CARSAT, CPAM, MSA, Pôle Emploi, Mission Locale et MRJC. La MSAP itinérante installe ses permanences à proximité des mairies pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'être reçues au sein même des mairies.

*Pour en savoir plus :* <https://www.maisondeservicesaupublic.fr/content/beauce-val-de-loire-itinerante>

## Aides matérielles et conseil à la mobilité pour les personnes connaissant des difficultés économiques, psychiques ou physiques

Pour faciliter la mobilité des personnes en insertion, aux revenus faibles mais aussi des personnes connaissant des difficultés physiques ou psychiques pouvant influencer sur leur capacité à se déplacer, des accompagnements individuels peuvent être proposés.

### Plateforme mobilité - Wimoov d'Indre-et-Loire (37)

La plateforme mobilité Wimoov d'Indre-et-Loire, en partenariat avec le FSE (Fonds Social Européen), l'ADEME, la Région Centre-Val de Loire, le Département d'Indre-et-Loire, Pôle Emploi, le CGET et la Préfecture d'Indre-et-Loire, Tours Métropole Val de Loire, le Syndicat des Mobilités de Touraine, la Conférence des financeurs d'Indre-et-Loire, AG2R La Mondiale et la Fondation MACIF, propose des solutions pour faciliter la mobilité des publics fragiles et des séniors :

#### Solutions pédagogiques

- diagnostic et évaluation mobilité renforcée ;
- conseil mobilité personnalisé ;
- information et accès aux droits ;
- accompagnement à la reprise de conduite ;
- accès au dispositif Auto-école sociale et à la vélo-école ;
- formation à la mobilité pour l'emploi ;
- actions de prévention et de sensibilisation à la mobilité quotidienne et autonome.

#### Solutions financières

- accès au micro crédit (social) ;
- accès à la tarification sociale ;
- accompagnement vers des aides et solutions financières.

#### Solutions matérielles

- accès à la location de 4 roues, scooters, VAE, à tarif social ;
- accès à la location de vélo, vélo pliant
- accès à la réparation mécanique et acquisition de véhicule à tarif social ;
- covoiturage, autopartage.

#### Solutions partenariales

- conférences Mobilité ;
- réunions thématiques.

Pour en savoir plus : [www.wimoov.org](http://www.wimoov.org)

### Mob d'Emploi 36 - Châteauroux (36)

Cette association vient en aide aux personnes en recherche d'emploi, en formation ou en apprentissage. Parmi les services proposés : louer un vélo ou un scooter à petit prix pour aller à un entretien d'embauche, se faire conduire sur son lieu de travail ou préparer le code de la route.

Demandeurs d'emploi, intérimaires, salariés en CDD ou en CDI, jeunes en stage ou en formation : chaque année plus de 300 personnes domiciliées dans l'Indre sollicitent les services d'aide à la mobilité de l'association.

#### **Aide à la mobilité**

Des vélos, vélos à assistance électrique, mobylettes et scooters sont proposés à la location pour quelques euros en plusieurs lieux du territoire départemental (Châteauroux, Levroux, Le Blanc, Vatan). Un service de « transport micro collectif », limité à 60 jours, est aussi proposé du lundi au samedi de 5 heures à 23 heures dans un rayon de 15 km autour de Châteauroux. Pour les personnes en difficultés d'apprentissage, des stages de préparation au code de la route (70h), sont assurés par un moniteur d'auto-école.

#### **Garage associatif**

Un atelier d'insertion (20 salariés) collecte, répare, loue et vend des deux-roues. Sollicité par des entreprises, des particuliers, des offices de tourisme ou des campings du département, ce garage solidaire répare aussi les vélos à assistance électrique des facteurs de l'Indre.

Pour en savoir plus : <http://www.mobdemploi36.fr/>

## Incitations à la pratique du vélo

Pour inciter la population à utiliser le vélo pour se déplacer, lorsque la distance à parcourir et la topographie le permettent, il est nécessaire au-delà des aménagements cyclables à réaliser, de proposer des services et de faire tester les vélos à assistance électrique.

### Actions vélo - Agglopolys (41)

#### Aide à l'achat d'un vélo électrique

La communauté d'agglomération de Blois encourage les modes de déplacement doux « pour concilier nos besoins de mobilité avec les impératifs de santé publique, de lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores ». Agglopolys rembourse jusqu'à 400 € pour l'achat d'un vélo électrique dans la limite de 25% du prix d'achat.

#### Location de vélo électrique

Pour encourager à la pratique du vélo électrique pour tous les déplacements, Agglopolys propose des locations au mois, au trimestre ou à l'année. L'abonnement au réseau de transports en commun Azalys permet de bénéficier de tarifs préférentiels.

#### Garage à vélo

Un garage à vélo est mis à disposition sur le parvis de la gare de Blois, pour encourager l'intermodalité : depuis la gare vers le lieu de travail pour les actifs résidant en dehors de l'agglomération ; depuis le domicile vers la gare pour les habitants des zones mal desservies par les transports en commun.

*Pour en savoir plus :* <https://www.agglopolys.fr/1111-a-velo.htm>

## Lignes de « bus » à pied ou à vélo pour les trajets domicile-école

Les bus à pied (pédibus) ou en vélo (vélobus) se développent pour permettre aux enfants et parents de se rendre à l'école sans utiliser la voiture. Les objectifs sont de faire découvrir ces modes de déplacement doux aux enfants, de réduire l'encombrement routier et d'augmenter la sécurité aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie.

### PNR Loire Anjou Touraine

Les « bus » à pied ou en vélo sont organisés en lignes prédéterminées avec des horaires de passage. Les enfants sont encadrés par des parents volontaires sur le trajet de l'école. Puisque la voiture n'est plus nécessaire, les enfants partagent un moment convivial, redécouvrent leur environnement et se déplacent de manière active.

Le Parc encourage le développement des « pedi-vélobus » auprès des établissements scolaires et fournit une « marche à suivre » sur son site Internet. Si des parents accompagnateurs volontaires sont indispensables pour mettre en place ce dispositif, le PNR finance le matériel, la formation et la signalétique nécessaires à un déplacement en toute sécurité. Pour gérer les lignes au quotidien, les familles intéressées utilisent un site Internet dédié.

*Pour en savoir plus :* <https://www.parc-loire-anjou-touraine.fr/>

Rubrique : Nos Actions > La Mobilité > Pedivelobus

## Espaces de travail partagés, coworking

Pour favoriser l'emploi sur le territoire, sans avoir besoin de se déplacer chaque jour jusqu'à la ville, des espaces de *coworking* peuvent être proposés ou accueillis par les collectivités. Les salariés et indépendants peuvent être concernés occasionnellement ou régulièrement.

### Mutinerie Village - Saint-Victor-de-Buthon (28)

Mutinerie Village se décompose en plusieurs espaces très différents : un espace de *coworking*, un *makerspace*, un dispositif d'hébergement « coliving » et même un potager en permaculture pour contribuer aux repas pris sur place.

Le service de *coworking* est constitué d'un espace de travail tout équipé, d'une connexion Internet fiable, de salles de réunions avec projecteurs.

Le *Makerspace* est un atelier de fabrication numérique pour prototyper des projets ou se former à des outils.

Installé sur un espace de 42 hectares, le lieu est à 1h30 de Paris en train et propose également des formations et événements.

*Pour en savoir plus* : <http://village.mutinerie.org/>

### Well co'M Work - Avoine (37)

L'association Well co'M Work a été conçue comme un lieu efficace pour travailler « où l'on peut retrouver des collègues même si on ne fait pas partie de la même boîte », dans un esprit de « communauté humaine d'entrepreneurs ».

Les 7 espaces proposés ont des fonctionnalités différentes : bureau individuel, bureau collectif fermé, espace de travail collectif, allant de 10 à 30 m<sup>2</sup>, mais aussi un espace restauration, un espace détente et des espaces proposant différents services ou ressources : téléphone, Internet, salle de réunion, matériel de visio-conférence, imprimante professionnelle, formations, assistance informatique, gestion administrative, courrier, etc.

Les tarifs sont modulables selon les besoins, de la journée à un abonnement annuel.

*Pour en savoir plus* : <http://wellcomwork.fr/>

# CONCLUSION

---

Parce que la mobilité n'est pas qu'une question de transport, agir sur ce sujet au niveau local permettra non seulement de faciliter les déplacements de la population et des actifs mais également d'œuvrer pour l'attractivité économique du territoire. Les collectivités ou groupements de collectivités sont un maillon essentiel dans l'organisation de la mobilité de leurs administrés.

Ce guide doit permettre à chaque territoire qui le souhaite d'identifier les solutions de mobilité à apporter à sa population, en particulier les plus vulnérables, les jeunes, les seniors ou simplement les habitants désireux de se déplacer d'une manière plus durable, au regard des enjeux écologiques et économiques de la mobilité.

Cette approche méthodologique peut être adaptée en fonction des contextes et habitudes locaux, mais il est important de suivre la trame proposée pour parvenir à des actions à mettre en œuvre concrètes, réalistes et partagées par les différents acteurs et partenaires du territoire.

Les élus ont un rôle essentiel dans l'impulsion de la démarche mais également tout au long de la réflexion et des choix d'actions à lancer. La communication auprès des acteurs et des habitants constitue une des clés de réussite pour aboutir à des actions réalistes et efficaces.

Pour faciliter les prises de décision et imaginer des actions innovantes, la DREAL Centre-Val de Loire et la DDT de votre département se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

# LEXIQUE

---

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

AOM : autorité organisatrice de la mobilité

CAF : Caisse d'allocations familiales

CARSAT : Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

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

CGET : Commissariat général à l'égalité des territoires

CPAM : Caisse primaire d'assurance maladie

DDT : Direction Départementale des Territoires

DGFIP : Direction générale des Finances publiques

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

IGN : Institut national de l'information géographique et forestière

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

LOM : loi d'orientation des mobilités

MAPTAM : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

MRJC : Mouvement rural de jeunesse chrétienne

MSA : Mutualité sociale agricole

MSAP : maison de services au public

NOTRe : loi portant nouvelle organisation territoriale de la République

ORT : Observatoire Régional des Transports

PETR : Pôles d'Équilibre Territorial et Rural

PNR : Parc naturel régional

SCIC : société coopérative d'intérêt collectif

TAD : transport à la demande

VAE : vélo à assistance électrique

La DREAL Centre-Val de Loire remercie  
pour leur aide et leurs apports :

## PARTENAIRES :



## TERRITOIRES TESTS :



## Ministère de la Transition écologique et solidaire

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement Centre-Val de Loire

5, avenue Buffon CS 96407  
45064 Orléans cedex 2

Tél. 33 (0)2 36 17 41 41

Fax : 33 (0)2 36 17 41 01

[www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr)

