

# Plan de mobilité rurale prévu par la loi *TECV*

Définition et apports méthodologiques

Cerema Ouest

Nantes, 4 octobre 2016



# Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

Une mobilité peu connue, difficile à appréhender... mais quelques tendances de fond

**Des déplacements plus longs en distance (pas en temps)**

**... mais aussi une part importante de déplacements courts**

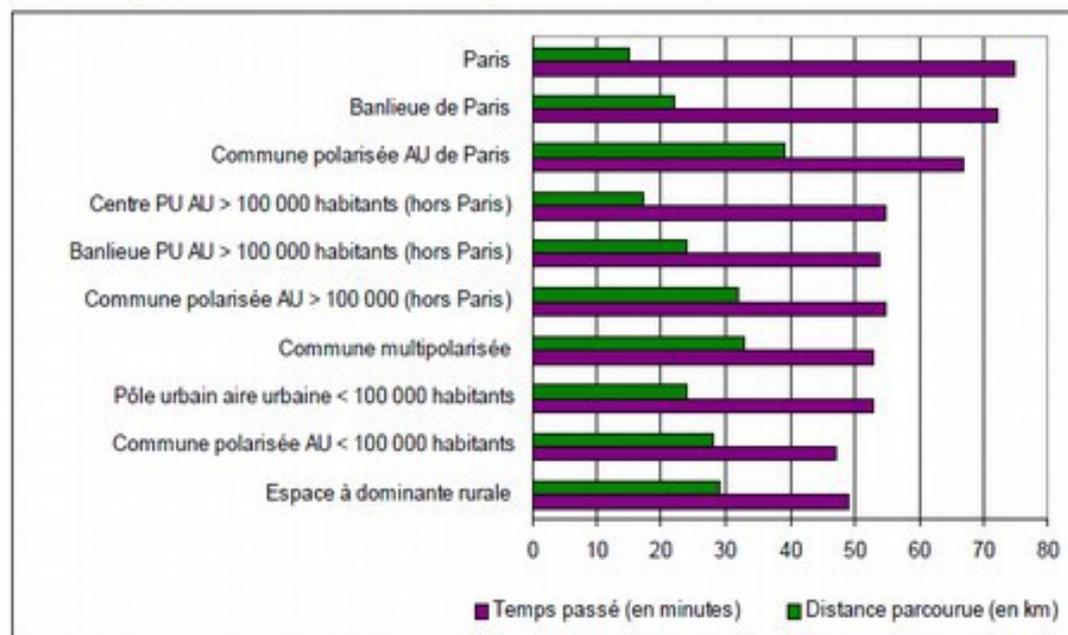
**Un faible usage des transports collectifs**

**Une part importante de l'usage de la voiture**

**Globalement une plus forte immobilité**

# Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

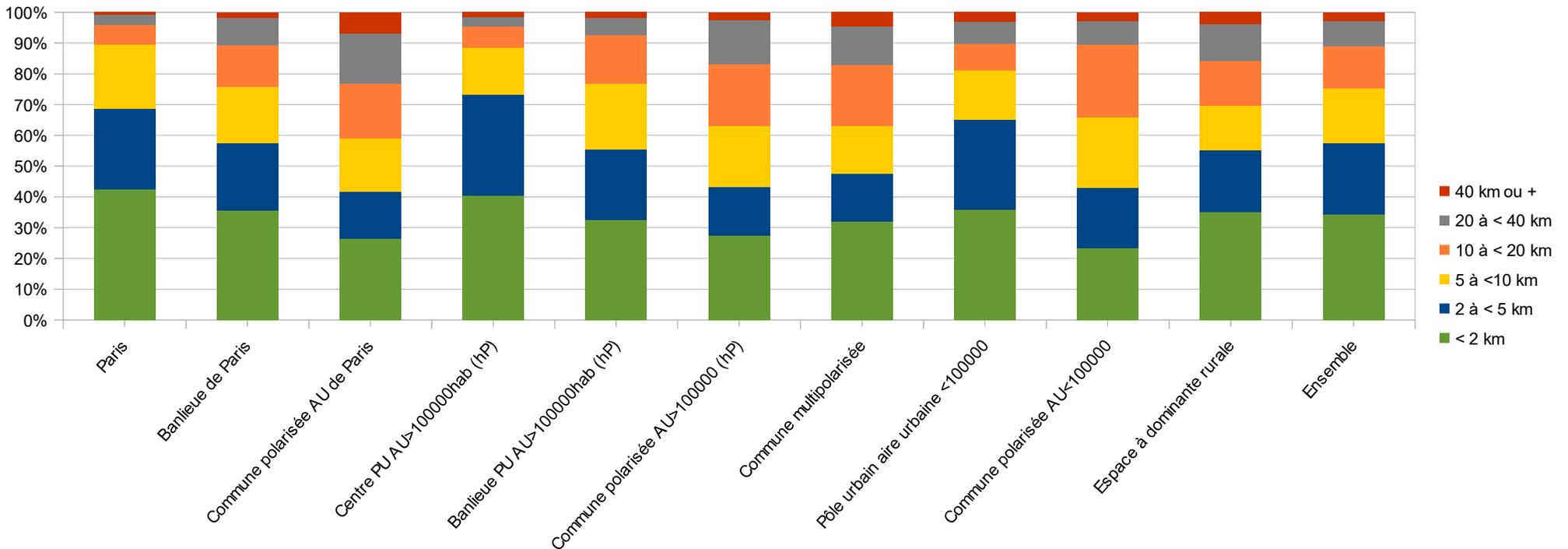
Des déplacements plus longs en distance mais pas en temps



Champ : déplacements un jour de semaine des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

# Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

Une part importante de déplacements courts



Répartition de la mobilité locale un jour de semaine par classes de distance (source : SOeS, enquête nationale transports et déplacements 2008)

# Les principaux enjeux de la mobilité en milieu rural

Une certaine prégnance des enjeux sociaux, au regard de la dynamique économique et démographique des territoires ruraux



# Les principaux enjeux de la mobilité en milieu rural

... mais des enjeux environnementaux loin d'être négligeables

<b>Tonnes de carburant consommées par habitant (mode routier)</b>	<b>44</b>	<b>49</b>	<b>53</b>	<b>72</b>	<b>85</b>
Unité urbaine (INSEE)	0,7	0,5	0,5	0,6	0,5
Hors unité urbaine	1,0	0,8	0,6	1,1	0,9

*Estimation 2012 des tonnes de carburant consommées (source : IEEP 2012, Dreal PDL/Air PDL)*

# Le Plan de mobilité rurale : un nouvel outil pour les territoires ruraux

Un nouvel outil de planification des déplacements



Un outil adapté aux enjeux des zones rurales

Une démarche volontaire (non obligatoire)

Un périmètre adaptable aux spécificités locales

Des procédures d'élaboration souples

Des objectifs adaptés aux problématiques des zones peu denses

# Les maîtres d'ouvrage du Plan de mobilité rurale

Code des transports  
art. L1213-3-4

## Structure en charge de l'élaboration du SCoT

- EPCI compétent
- Syndicat mixte constitué exclusivement des communes et des EPCI compétents compris dans le périmètre du SCoT
- Syndicat mixte si les communes et EPCI compétents compris dans le périmètre du SCoT y ont tous adhéré et lui ont transféré la compétence en matière de SCoT

Code de l'urbanisme  
art. L143-16

## Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)

- En l'absence de SCoT
- Ou si la structure en charge de l'élaboration du SCoT renonce à élaborer un Plan de mobilité rurale

! Les PNR, Pays, EPCI et Syndicats mixtes n'ayant pas la compétence en matière de SCoT n'ont pas la compétence pour élaborer un Plan de mobilité rurale

! Un Plan de mobilité rurale est a priori élaboré par une structure sans compétence en matière de transport ou mobilité

# Les objectifs définis par la loi du 17 août 2015

Des objectifs adaptés à la ruralité

Code des transports  
art. L1213-3-4

Prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique

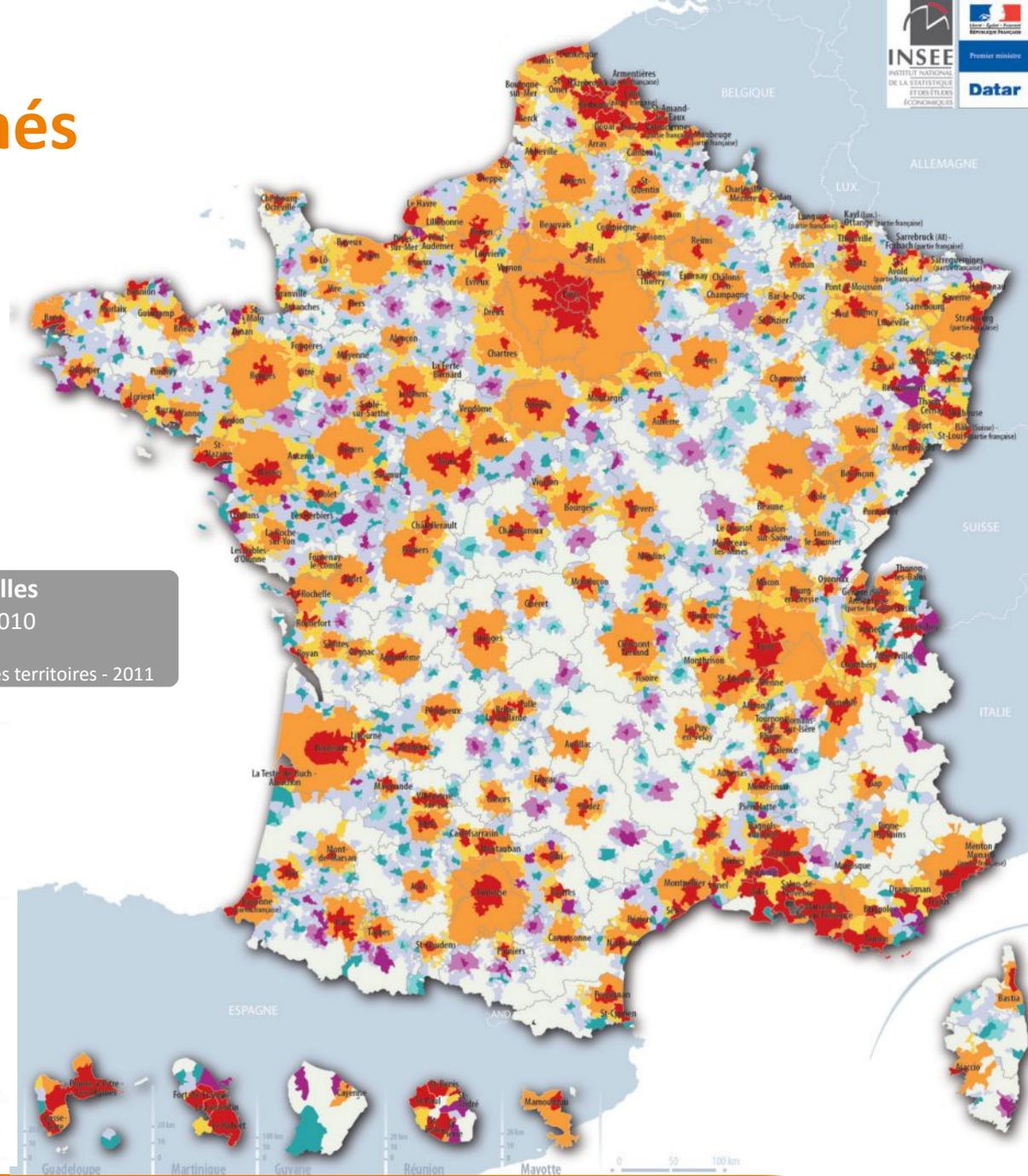
Améliorer la mise en œuvre du droit au transport

Veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes actifs

# Les territoires concernés

Des territoires « à faible densité démographique »

Pas de définition stricte du « rural »



**Les aires d'influence des villes**  
 Le zonage en aires urbaines 2010  
 © Insee – Datar – IGN, 2011  
 Réalisation : Datar – Observatoire des territoires - 2011

- ESPACE DES GRANDES AIRES URBAINES**
- Grandes aires urbaines
  - Grands pôles
  - Couronnes des grands pôles
  - Communes multipolarisées des grandes aires urbaines
- ESPACE DES AUTRES AIRES**
- Aires moyennes
  - Pôles moyens
  - Couronnes des pôles moyens
- Petites aires**
- Petits pôles
  - Couronnes des petits pôles
- AUTRES COMMUNES MULTIPOLARISÉES**
- COMMUNES ISOLÉES, HORS INFLUENCE DES PÔLES**

approche de « l'espace rural » que définissait l'Insee

# Le périmètre du Plan de mobilité rurale

Le Plan de mobilité rurale couvre tout ou partie du périmètre de la structure qui l'élabore

Code des transports  
art. L1213-3-4

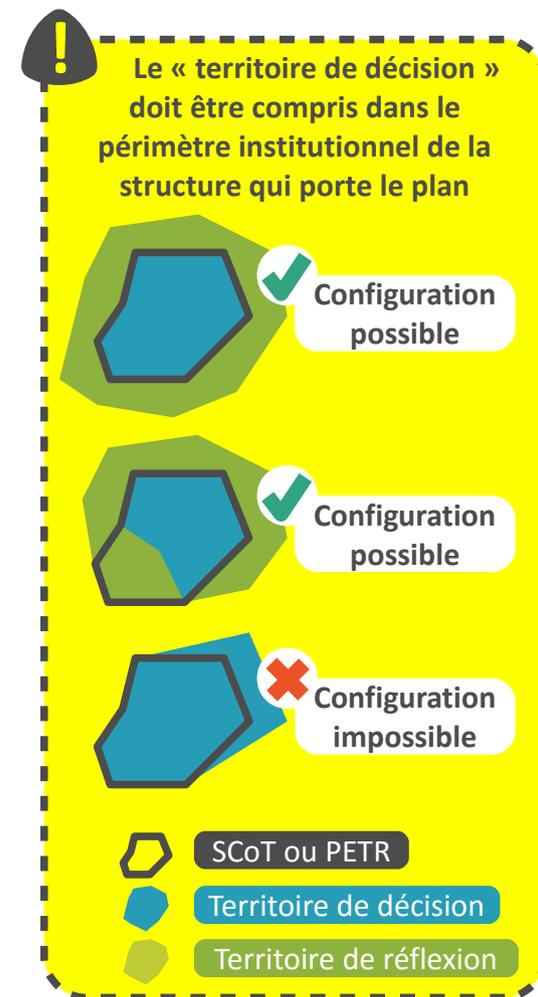
## Périmètres du Plan de mobilité rurale

### Le « territoire de décision » sur lequel s'applique le Plan

- Peut ne couvrir qu'une partie du périmètre institutionnel de la structure qui élabore le Plan
- Peut être adapté à une problématique ou une configuration particulière (nouvelle infrastructure, vallée....)
- Ne peut pas s'étendre au-delà du périmètre institutionnel de la structure qui porte le Plan

### Le « territoire de réflexion » sur lequel le diagnostic est conduit

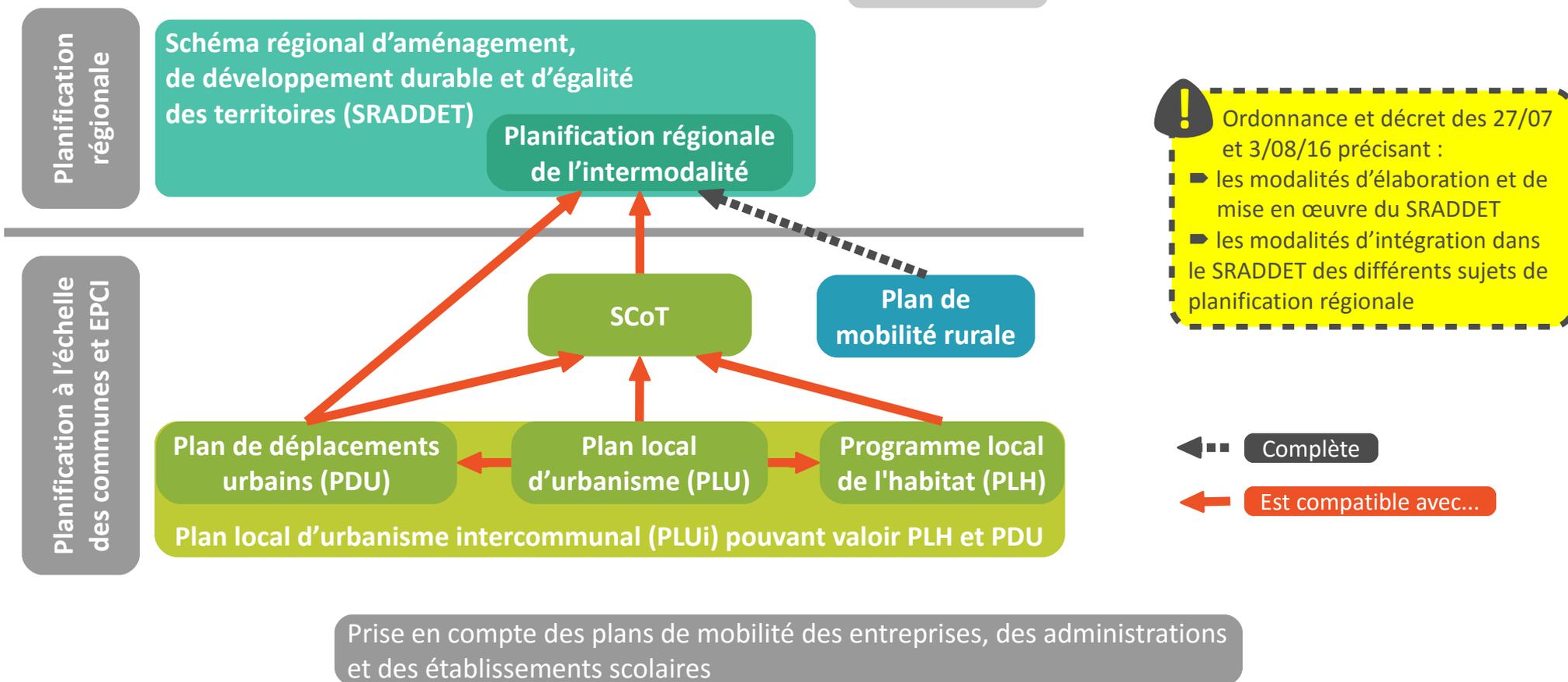
- Correspond a minima au « territoire de décision »
- Peut être plus étendu que le périmètre institutionnel de la structure qui élabore le plan



# L'articulation avec les autres documents

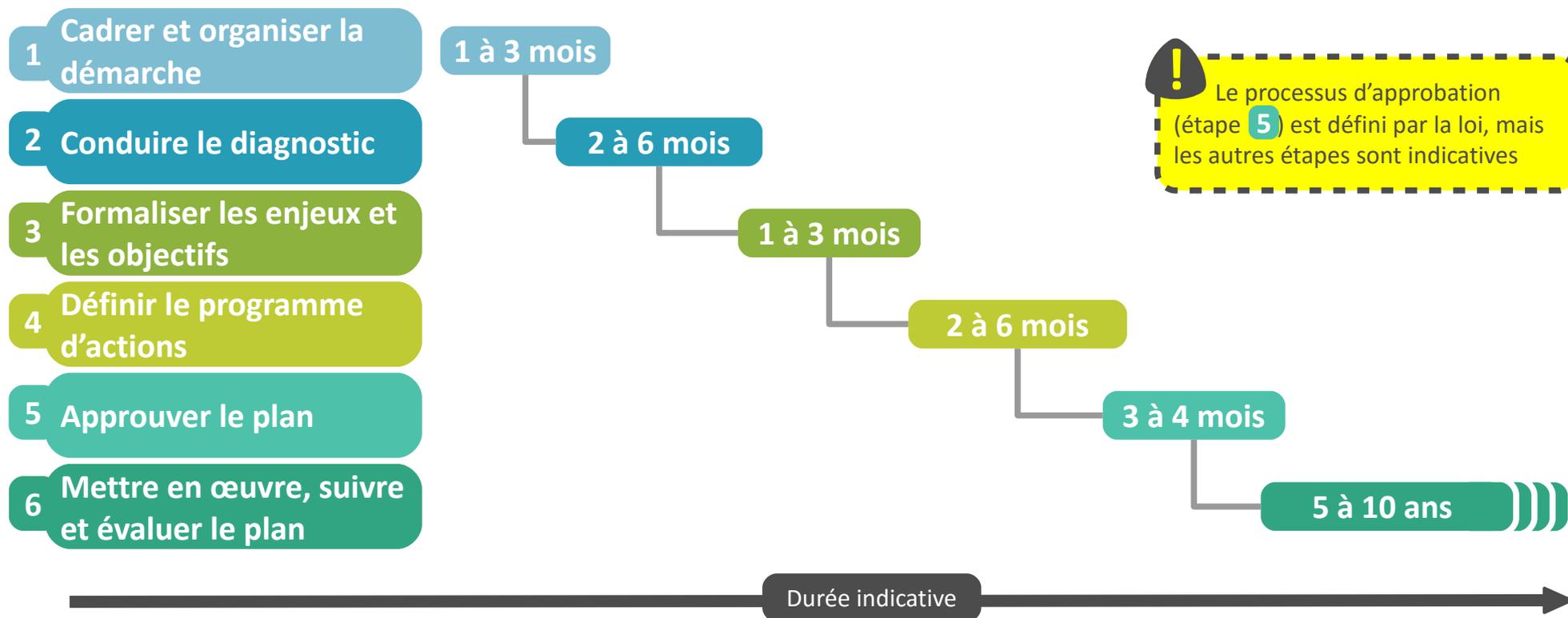
Il complète la planification régionale de l'intermodalité du SRADDET

Code des transports  
art. L1213-3-4



# Les grandes étapes du Plan de mobilité rurale

Une démarche d'élaboration indicative, comparable aux autres démarches de planification



# Cadrer et organiser la démarche

1 2 3 4 5 6

Bien définir le périmètre et la gouvernance du projet, une des clés du succès de la démarche

## Recueillir les informations de contexte

- Documents de planification existants
- Études sectorielles récentes
- Grands projets d'équipements, d'infrastructures...

## Précision du périmètre géographique du projet

- « Territoire de réflexion »
- « Territoire d'action »

## Mettre en place les instances d'élaboration technique et de pilotage politique du plan

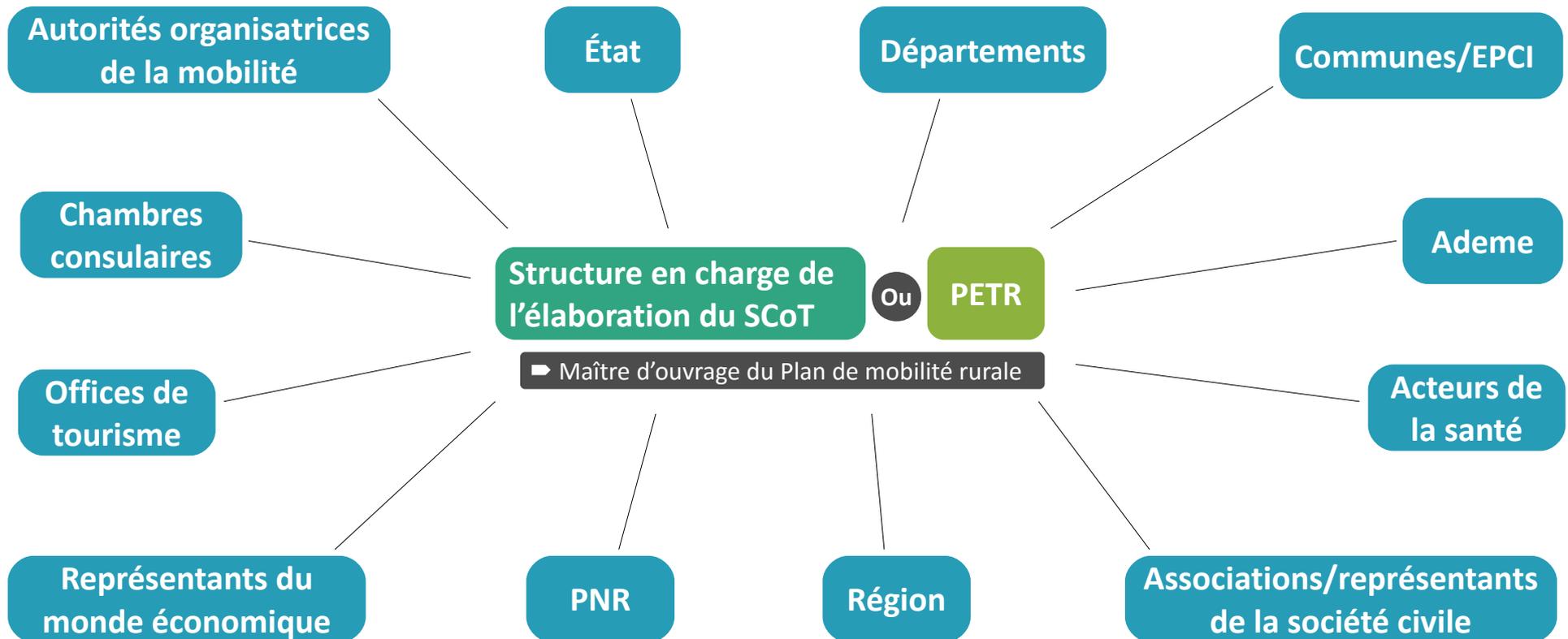
- Équipe projet chargée de l'élaboration technique
- Comité de pilotage chargé de définir les orientations, valider les grandes étapes...
- Nécessité à évaluer d'un accompagnement par un bureau d'études

## Construction de l'organisation partenariale

- Fédérer les acteurs institutionnels, les opérateurs et la société civile
- Définition des modalités de concertation et de consultation
- Associer les territoires voisins pour bénéficier de leur retour d'expérience

# Cadrer et organiser la démarche

Un grand nombre d'acteurs à associer à l'élaboration



# Conduire le diagnostic

1 2 3 4 5 6

Partager les connaissances pour éclairer les choix :  
une approche pragmatique et concertée

## Intégrer les démarches préexistantes

Études réalisées dans le cadre du SCoT, du projet de territoire... base de diagnostic

## Analyser les besoins de mobilité

- Analyse de l'organisation territoriale et de sa dynamique
- Analyse des données socio-démographiques
- Enquêtes ou entretiens auprès de la population, des élus, des associations... pour cerner les pratiques et besoins de mobilité

## Analyser l'accessibilité multimodale du territoire

- Niveau de service du réseau de voirie, organisation du stationnement, partage de la voirie
- Qualité et sécurité des cheminements doux
- Offre et usage des transports collectifs, qualité de service, complémentarité des offres, organisation de l'intermodalité
- Démarches de management de la mobilité

## Partager le diagnostic

Partage et validation du diagnostic avec les différents acteurs impliqués dans l'élaboration du plan



# Formaliser les enjeux et les objectifs



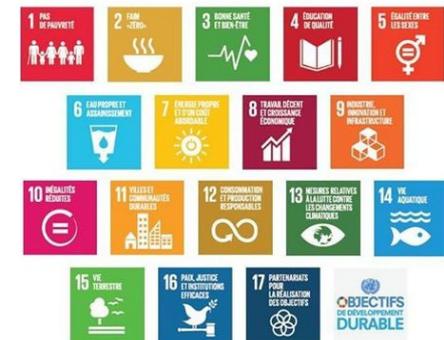
Du diagnostic aux actions: identifier les forces et les faiblesses et hiérarchiser les priorités

## Identifier les grands enjeux

- Identification, à partir du diagnostic, des atouts et faiblesses du système de mobilité, des opportunités et menaces...
- Formalisation des principaux enjeux : insertion professionnelle, accès aux services, à la santé, à l'emploi, vulnérabilité énergétique, sécurité des déplacements, qualité de vie, attractivité du territoire, maintien du lien social...

## Hiérarchiser les enjeux et définir les objectifs stratégiques

- Définir le niveau de priorité de chacun des enjeux (en fonction du nombre de personnes concernées, des marges de manœuvre pour agir...)
- Traduire les enjeux en objectifs stratégiques



# Définir le programme d'actions

Définir des actions qui apportent des réponses opérationnelles aux objectifs

## Agir à la fois sur l'offre et la demande

- Agir sur l'offre peut être nécessaire, mais risque de s'avérer insuffisant et insupportable financièrement
- Intégration du management de la mobilité, communication, éducation à la mobilité...

## Cohérence des actions

- Actions complémentaires, mesures d'accompagnement
- Veiller à la cohérence entre les politiques de mobilité, d'aménagement, d'urbanisme...

## Définir un programme d'actions hiérarchisé et chiffré

- Définir les actions à mettre en œuvre de façon prioritaire (en fonction des moyens financiers, des contraintes techniques...)
- Identifier les maîtres d'ouvrage, estimer les coûts prévisionnels, préciser le calendrier

## Concerter et communiquer autour du programme d'actions

Partage et validation du programme d'actions avec les différents acteurs impliqués dans l'élaboration du plan

**SCHEMA DE MOBILITE DU GRAND AVALONNAIS**

### ACTION 13 : Développer les aménagements cyclables utiles et de loisirs

**1/6**

**Constats de diagnostic**

- ✓ Une très faible pratique du vélo
- ✓ Une voie verte du canal du Neversais, axe cyclotouristique régional, véritable opportunité pour le territoire

**Objectifs à atteindre**

- ✓ Encourager l'usage du vélo pour les déplacements de moins de 5 km
- ✓ Poursuivre le développement du cyclotourisme avec de nouveaux itinéraires

**Echelle d'intervention**

- ✓ L'ensemble du PETR et vers Chablis et l'Albâche de Fontenay

**Mesures à mettre en place**

- Créer des aménagements utiles au sein et à destination des pôles : il s'agit de proposer des itinéraires dans un rayon de 5 km autour de ces pôles en rabattement
- Mailler le Grand Avalonnais d'itinéraires cyclables : il s'agit de développer de grands axes de voies vertes entre les sites touristiques mais aussi d'aménager jalonnement des liaisons entre les pôles du Grand Avalonnais
- Mettre en place des mesures d'accompagnement comme le stationnement des cycles et une campagne de communication autour du développement de cette offre

**Coûts**

- ✓ Création d'une voie verte : 115 à 155 €/ml. Soit 19,6 Millions d'€ pour les 140 km
- ✓ Création d'une piste cyclable : 150 €/ml
- ✓ Création d'une bande cyclable : 10 €/ml
- ✓ Jalonnement et signalisation : 1,5 €/ml. Le jalonnement des 65 km à destination des pôles revient à 98 k€.

**Suivi des mesures**

- ✓ Linéaire aménagé pour les cycles
- ✓ Fréquentation des voies vertes (à l'aide de comptages)
- ✓ Evolution de la part modale du vélo
- ✓ Nombre de stationnements vélos créés

Acteurs	Rôle
PETR	Force de proposition et coordination
Région Bourgogne/ Communautés de communes/ Communes/ Conseil départemental	Maître d'ouvrage ou partenaire technique / Financier pour la réalisation des aménagements selon la domanialité des voies. Beaucoup de projets sont co-financés et multipartenaires car utilise des voiries de différentes domanialités sur leur tracé.
Europe	Subventions

**Mise en œuvre**

	Court Terme	Moyen Terme	Long Terme
	- de 2 ans	2 à 5 ans	+ de 5 ans

Des projets ambitieux à étudier rapidement pour anticiper le cofinancement

**Faisabilité**

Simple Technique 1 2 3 | Complexe Financière 1 2 3 | Coopération des acteurs 1 2 3

**Intérêt pour les cibles potentielles**

Tableau Important	1	2	3	1	2	3
Adults	1	2	3	1	2	3
Carpi/Weekend	1	2	3	1	2	3
Touriste	1	2	3	1	2	3

# Définir le programme d'actions

1 2 3 4 5 6

Types d'actions pouvant être intégrées



Favoriser la porosité du tissu bâti pour les modes doux

Élaborer des cheminements piétons et vélo de qualité

Systeme de location ou d'aide à l'achat de vélo



Instaurer des zones apaisées dans les centres-bourgs



Définir une politique de stationnement



Favoriser le covoiturage



Mettre en place une tarification et une information multimodales

Actions structurelles sur l'organisation des activités : pôles de services, télétravail...

Favoriser les plans de mobilité pour les entreprises, les établissements scolaires...

Mettre en place une plate-forme de mobilité

Encourager l'autopartage et l'auto-stop



Optimiser le réseau de transports collectifs



Améliorer l'intermodalité et la complémentarité des offres

# Approuver le plan

1 2 3 4 5 6

Des étapes imposées par le code des transports et le code de l'environnement

Code des transports  
art. L1213-3-4

Code de l'environnement  
art. L120-1

## Arrêt du projet de plan

## Consultation des collectivités locales

- Région
- Départements
- Autorités organisatrices de la mobilité concernées

## Consultation à leur demande de certains organismes

- Représentants des professions et usagers des transports
- Gestionnaires de voirie
- Chambres consulaires
- Associations agréées de protection de l'environnement

## Consultation du public

- Information du public et mise à disposition du projet de plan assorti des avis recueillis
- Procédure adaptée si groupement de moins de 30 000 habitants
- Durée de consultation de 21 jours minimum
- Délai de 4 jours minimum entre la clôture de la consultation et l'adoption du plan s'il y a des observations pour les prendre en compte
- Synthèse des observations rendue publique au plus tard le jour de la publication de la décision finale

! Consultation à réaliser suivant les procédures définies dans le Code de l'environnement

# Mettre en œuvre, suivre et évaluer



L'approbation du plan est l'aboutissement d'une démarche de réflexion...  
et le point de départ de la mise en œuvre des actions !

## Enclencher la mise en œuvre opérationnelle des actions

- Mobiliser les maîtres d'ouvrages et les différents partenaires de chaque action
- Possibilité d'une phase d'expérimentation

## Mettre en place un dispositif de suivi

- Définition d'indicateurs de suivi simples pour chaque action
- Identification du responsable du suivi de chaque action
- Bilans réguliers de la mise en œuvre

## Poursuivre les actions de communication et de concertation

- Maintien de l'organisation partenariale mise en place pour l'élaboration pour le suivi de la mise en œuvre
- Poursuite des actions de communication vis-à-vis du grand public, des acteurs économiques, des associations...

# Pour conclure...

Outil adapté aux territoires ruraux

Cadre de travail partenarial, favorisant la transversalité des approches

Prise en compte de l'ensemble du système mobilité et de ses interfaces avec l'aménagement de l'espace

Approche pragmatique, adaptée aux enjeux du territoire

Recherche de complémentarité des actions et de cohérence avec les autres documents de planification

Concertation et communication continue auprès du grand public, du milieu associatif, des acteurs économiques et touristiques...

Appropriation politique

# Merci de votre attention

## Contact

Cerema Ouest

Mathieu Bossard

Tel. 02 40 12 84 81

[mathieu.bossard@cerema.fr](mailto:mathieu.bossard@cerema.fr)