



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
CENTRE-VAL  
DE LOIRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement  
de l'aménagement et du logement**

## **RAPPORT**

# **PCAET en région Centre-Val de Loire**

Actions et indicateurs de mobilité



Octobre 2020

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	04/06/20	
2	08/09/20	Compléments
3	14/09/20	Relecture
4	07/10/20	

## Affaire suivie par

<b>Salomé MARTINI</b> - Service Mobilités Transports
Tél. : 02 36 17 46 54
Courriel : <a href="mailto:salome.martini@developpement-durable.gouv.fr">salome.martini@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Rédactrice

---

**Salomé MARTINI** – Service Mobilités Transports

## Relecteurs

---

**Fabien GUILLEMAUT** – Service Mobilités Transports

**Lionel GUIVARCH** – Service Mobilités Transports

## Référence(s) intranet

*http://*

# SOMMAIRE

<b>1 - CONTEXTE.....</b>	<b>5</b>
<b>2 - MÉTHODOLOGIE.....</b>	<b>6</b>
2.1 - Les PCAET étudiés.....	6
2.2 - Définitions.....	6
2.3 - L'organisation du document.....	7
2.4 - Précisions.....	8
<b>3 - VÉHICULES MOINS POLLUANTS &amp; ÉLECTROMOBILITÉ.....</b>	<b>9</b>
3.1 - Enjeux et objectifs.....	9
3.2 - Les actions.....	9
3.3 - Les indicateurs.....	11
<b>4 - ÉCO-CONDUITE ET MOBILITÉ PARTAGÉE.....</b>	<b>13</b>
4.1 - Enjeux et objectifs.....	13
4.2 - Les actions.....	13
4.3 - Les indicateurs.....	15
<b>5 - TRANSPORTS EN COMMUN &amp; INTERMODALITÉ.....</b>	<b>16</b>
5.1 - Enjeux et objectifs.....	16
5.2 - Les actions.....	16
5.3 - Les indicateurs.....	18
<b>6 - TRAVAILLER ET PRODUIRE TOUT EN PRÉSERVANT L'ENVIRONNEMENT : ACCOMPAGNER ET ENCOURAGER L'ÉVOLUTION DES ENTREPRISES PAR LA RÉDACTION DE PLANS DE MOBILITÉ.....</b>	<b>20</b>
6.1 - Enjeux et objectifs.....	20
6.2 - Les actions.....	20
6.3 - Les indicateurs.....	22
<b>7 - TRANSPORT DE MARCHANDISES &amp; FRET.....</b>	<b>24</b>
7.1 - Enjeux et objectifs.....	24
7.2 - Les actions.....	24
7.3 - Les indicateurs.....	26
<b>8 - MODES ACTIFS.....</b>	<b>27</b>
8.1 - Enjeux et objectifs.....	27
8.2 - Les actions.....	27
8.3 - Les indicateurs.....	29
<b>9 - MOBILITÉ SOLIDAIRE.....</b>	<b>31</b>
9.1 - Enjeux et objectifs.....	31
9.2 - Les actions.....	31
9.3 - Les indicateurs.....	32

<b>10 - LA DÉMOBILITÉ ET LA MOBILITÉ INVERSÉE.....</b>	<b>33</b>
10.1 - Enjeux et objectifs.....	33
10.2 - Les actions.....	33
10.3 - Les indicateurs.....	34
<b>11 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT : COMMUNICATION ET CONCERTATION</b> .....	<b>36</b>
11.1 - Enjeux et objectifs.....	36
11.2 - Les actions.....	36
11.3 - Les indicateurs.....	38
<b>12 - EXEMPLARITÉ DES COLLECTIVITÉS.....</b>	<b>40</b>
12.1 - Enjeux et objectifs.....	40
12.2 - Les actions.....	40
12.3 - Les indicateurs.....	42

# 1 - Contexte

Au travers des enjeux environnementaux inscrits dans la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) et traduits régionalement dans le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)<sup>1</sup>, les EPCI déclinent ces orientations sur leur territoire par la définition de Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) basés sur 5 axes forts :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- L'adaptation au changement climatique ;
- La sobriété énergétique ;
- La qualité de l'air ;
- Le développement des énergies renouvelables .

En matière de transport de personnes et de marchandises, les PCAET ont pour principe général de proposer les mobilités ayant la meilleure efficacité environnementale.

En région Centre-Val de Loire, plusieurs PCAET sont approuvés, finalisés ou en cours de réalisation. Ils présentent un échantillon varié, mais non exhaustif, de ces actions durables.

L'observatoire régional des transports du Centre-Val de Loire, au travers de la DREAL Centre-Val de Loire, se saisit de cette problématique et souhaite disposer d'une meilleure connaissance des diverses actions sur son territoire qui sont proposées dans ces documents. Ce travail doit permettre de sensibiliser les DDT afin qu'elles apportent aux collectivités, au moment de la réalisation de leurs documents de planification, des exemples d'actions nécessaires à la réduction des consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre et tendre vers la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Les documents d'urbanisme doivent respecter des règles qui leur sont imposées par les lois et règlements comme la loi littoral ou la loi montagne et les orientations d'autres documents de rang supérieur. Ces derniers sont :

- soit l'expression de politiques sectorielles (schéma régional des carrières, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, plan de gestion des risques d'inondation, etc.) ;
- soit des stratégies issues d'un document d'aménagement d'un échelon supérieur, tels que le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Le Plan Climat Air Énergie Territorial est un document qui doit être compatible avec le SRADDET, c'est-à-dire qu'il doit respecter les principes essentiels de ce dernier en tant que norme supérieure. Il doit prendre en compte le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), ce qui signifie une prise de connaissance et une appropriation contextualisée des enjeux du schéma ou de la norme concernée. Enfin, il est pris en compte par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

---

<sup>1</sup> Le SRCAE est remplacé par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Celui de la région Centre-Val de Loire est approuvé le 4 février 2020.

## 2 - Méthodologie

Il s'agit de recenser l'ensemble des actions des PCAET finalisés ou en cours de réalisation au moment de la rédaction du dit rapport pour lesquels les actions et indicateurs sont bien identifiés, de les structurer par thématiques afin de créer des fiches d'actions et d'indicateurs compilés sur un document unique.

### 2.1 - Les PCAET étudiés

Les PCAET étudiés dans le présent rapport sont répartis sur 4 départements, à savoir l'Eure-et-Loir, l'Indre-et-Loire, le Loir-et-Cher et le Loiret :

Liste des PCAET étudiés		
Département	EPCI <sup>2</sup>	État des lieux (octobre 2020)
<b>Eure-et-Loir</b>	CA Chartres Métropole	En cours d'élaboration
<b>Indre-et-Loire</b>	CC Bléré Val de Cher	Approuvé par le Conseil Communautaire le 27 février 2020
	CC Chinon Vienne et Loire	En cours d'élaboration
	CC Loches – Sud Touraine	Approuvé par le Conseil Communautaire le 27 juin 2019
	CC Touraine – Est Vallée	En cours d'élaboration
	CC Touraine – Val de Vienne	En cours d'élaboration
	CC Touraine – Vallée de l'Indre	En cours d'élaboration
	CC Val d'Amboise	Approuvé par le Conseil Communautaire le 28 mars 2019
<b>Loir-et-Cher</b>	CA Blois Agglopolys	Approuvé par le Conseil Communautaire le 5 décembre 2019
	CC Romorantinois et Monestois	En cours d'élaboration
	Entente Intercommunale : CC Beauce Val de Loire et CC Grand Chambord	Approuvé par le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Grand Chambord le 2 mars 2020
<b>Loiret</b>	Orléans Métropole	Approuvé par le Conseil Métropolitain le 28 novembre 2019

### 2.2 - Définitions

Les **actions** forment la colonne vertébrale du PCAET. Ce sont elles qui seront mises en œuvre par les collectivités ou les acteurs des territoires concernés afin d'atteindre les objectifs fixés dans la stratégie. Elles devront donc être définies le plus précisément possible pour en faciliter la mise en œuvre.

Un **indicateur** est une grandeur spécifique observable et mesurable qui peut servir à montrer les changements obtenus ou les progrès accomplis par un programme en vue de la réalisation d'un effet spécifique. Les collectivités ont utilisé deux indicateurs dans leurs documents :

2 EPCI : établissement public de coopération intercommunale – CA : communauté d'agglomération – CC : communauté de communes

- **Les indicateurs de suivi** servent à suivre le nombre et les types d'activités mises en œuvre. Ils peuvent correspondre au nombre et types de services fournis, au nombre de personnes formées, d'aménagements réalisés...
- **Les indicateurs de résultats** servent à déterminer si l'activité a ou non atteint les objectifs visés ou produit les résultats voulus. Ce sont par exemple les indicateurs définissant les estimations d'économies de carburant réalisées.

Toutefois, selon les PCAET, un même indicateur peut être défini comme indicateur de suivi ou comme un indicateur de résultat. Nous faisons le choix dans le présent rapport de ne pas distinguer les deux types de suivi.

## 2.3 - L'organisation du document

Le document est organisé selon un regroupement en 10 grandes thématiques à l'œuvre dans les différents PCAET étudiés, qui sont :

- Les véhicules moins polluants et l'électromobilité ;
- L'éco-conduite et la mobilité partagée ;
- Les transports en commun et l'intermodalité ;
- Travailler et produire tout en respectant l'environnement : accompagner et encourager l'évolution des entreprises par la rédaction de plans de mobilité ;
- Le transport de marchandises et le fret ;
- Les modes actifs ;
- La mobilité solidaire ;
- La démobilité et la mobilité inversée au travers du télétravail ;
- Accompagner le changement : communication et concertation ;
- L'exemplarité des collectivités.

Chacune des thématiques est étudiée sous l'angle de ses actions, de ses sous-actions éventuelles, et des indicateurs mis en place pour étudier l'effectivité réelle des actions mises en place par les collectivités.

## 2.4 - Précisions

Dans la suite de ce rapport, les chiffres affectés aux actions n'ont d'autre utilité que de lier actions et indicateurs. Ni ces chiffres, ni l'ordre dans lequel apparaissent les actions, n'ont vocation à établir un « classement » des « bon·ne·s » ou « mauvais·e·s » actions et indicateurs que la DREAL a recensés.

De même, l'ordre dans lequel apparaissent les 10 grandes thématiques n'a pas non plus vocation à établir l'importance de ces thématiques. Chacune d'entre elle peut avoir une utilité distincte des autres sur une frange de la population, sur une partie du territoire, sur un mode de transport spécifique... C'est la complémentarité et la cohérence entre ces différentes thématiques qui orientera la qualité finale du PCAET concerné.

L'intention de la DREAL n'étant pas non plus d'adresser de « bons » ou de « mauvais points » aux collectivités, les actions et indicateurs décrits ci-après sont autant que possible anonymisés.



## 3 - Véhicules moins polluants & électromobilité

### 3.1 - Enjeux et objectifs

Le recours à la voiture est encore très systématisé pour beaucoup de Français. Cet usage est encore davantage prégnant dans les zones les moins densément peuplées, où l'offre de transports en commun apparaît comme de médiocre qualité. En 2015, 78,5 % des résidents de la région se rendaient ainsi sur leur lieu de travail en voiture. Cette proportion augmente à 88,7 % pour les navetteurs (personnes dont le lieu de travail est situé hors de la commune de résidence), alors qu'elle n'est plus que de 57,9 % pour les personnes travaillant sur leur commune de résidence.

Outre le développement de modes alternatifs à la voiture individuelle, l'amélioration de la qualité de l'air et du bilan énergétique du secteur de la mobilité peuvent également être atteintes par des actions en direct sur les véhicules. Rendre l'ensemble des véhicules qui circulent sur les routes de la région moins énergivores, moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants à effet sanitaire contribuera à moyen terme aux objectifs généraux du PCAET. En particulier, dans les territoires où ce mode de transport apparaît comme essentiel à la mobilité des populations.

### 3.2 - Les actions

#### 3.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités se concentrent sur 2 moyens et 3 axes d'approches.

Dans un premier temps, elles peuvent agir sur les véhicules eux-mêmes. Dans ce cas, deux types de publics leur sont accessibles : les collectivités du territoire, dans une démarche d'**exemplarité** de leurs pratiques, et les habitants, dans une posture d'**incitation**. Dans le premier cas, il s'agira de se donner – et de faire appliquer – des **règles d'acquisition des véhicules** par ces acteurs, en général lors de renouvellement de flottes. Dans le deuxième cas, et dans un contexte de liberté des achats par les particuliers, il s'agira d'**informer ou de conseiller les habitants** quant au choix de leur futur véhicule.

La cible « entreprises » n'est par contre pas évoquée dans cet item en propre dans les PCAET étudiés. Cette cible peut plus précisément être traitée dans l'item « Travailler et produire en préservant l'environnement : accompagner l'évolution des entreprises ».

Dans un deuxième temps, la collectivité peut agir, dans une certaine mesure, directement sur le carburant qui va alimenter ces véhicules. Fortement en lien avec les actions sur les véhicules, la décision politique de changement de vecteur énergétique pour les flottes de véhicules ou d'incitation des particuliers au changement doit s'accompagner d'un **réseau de distribution** de ces nouveaux vecteurs, au premier rang desquels sont les infrastructures de recharges pour véhicules électriques. En parallèle, la collectivité peut s'engager dans la **production directe** de ceux-ci sur le territoire : infrastructures de production d'hydrogène, biocarburants, électricité, biogaz... peuvent ainsi faire l'objet d'installations publiques ou d'incitations/facilitations auprès d'acteurs privés par la puissance publique.

Quand il s'agit de varier le mix énergétique du secteur des transports, les vecteurs énergétiques évoqués par les collectivités, dans les exemples recueillis par la DREAL, sont : l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel pour véhicules.

### 3.2.2 - Les intitulés

Actions	Sous-actions éventuelles
<p><b>1.</b> Encourager l'évolution du parc automobile vers des véhicules moins polluants</p>	<p>Promouvoir les véhicules peu énergivores et faiblement émetteurs de GES : mettre en ligne les tableaux de l'ADEME</p>
<p><b>2.</b> Encourager les énergies non fossiles dans le transport</p>	<p>Étudier la pertinence de la mise en place de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bornes de recharges électriques sur les zones d'activités (mutualisées entre plusieurs entreprises) et les hypermarchés ;</li> <li>• station de recharge GNV à proximité d'une unité de production de biogaz ;</li> <li>• flotte électrique à destination d'un public qui n'a pas les moyens d'acheter un véhicule ;</li> <li>• navette électrique autonome sur un périmètre donné.</li> </ul> <p>Étudier la complémentarité entre les différentes sources énergétiques</p>
<p><b>3.</b> Développer notre flotte de véhicules électriques / hybrides, hydrogène ou GNV</p>	<p>Remplacer lors du renouvellement de la flotte les bus existants par des bus électriques et/ou GNV</p> <p>Étudier les itinéraires et les lieux de stationnement des bus et y implanter des bornes de recharge électrique ou des stations de GNV et s'accompagner des distributeurs d'énergie pour identifier les lieux d'implantation</p> <p>S'appuyer sur une installation locale de méthanisation pour la distribution de bio-GNV</p>
<p><b>4.</b> Favoriser la production et la consommation de carburants moins polluants</p>	<p>Intégrer dans les appels d'offres des collectivités lors du renouvellement des véhicules une clause pour des véhicules peu consommateurs et non polluants</p> <p>Encourager les particuliers à renouveler leurs véhicules par des modèles moins consommateurs et peu polluants</p>
<p><b>5.</b> Favoriser les mobilités douces et alternatives</p>	<p>Accroître l'attractivité de la mobilité partagée et de l'électromobilité</p>
<p><b>6.</b> Inciter à l'utilisation de véhicules plus propres</p>	<p>Montrer l'exemple avec l'utilisation de véhicules collectifs plus propres</p> <p>Développer un réseau de stations de recharge alternative</p> <p>Développer la mobilité touristique propre</p> <p>Étudier les possibilités de centralisations des distributions pour le stockage puis les distributions locales par des véhicules propres</p>
<p><b>7.</b> Élaborer un schéma de développement de la motorisation alternative.</p>	
<p><b>8.</b> Développer la filière hydrogène sur le territoire</p>	<p>Réaliser un diagnostic pour étudier le potentiel et les intérêts pour le territoire en matière de mobilité et impulser une dynamique sur le département en position de meneur</p> <p>Créer un groupe de travail pour faciliter l'émergence de projets hydrogène : <b>XXX</b></p> <p>Implanter une borne de distribution pour vélo dans une commune et étudier les potentiels de développement dans les autres communes</p> <p>Mettre en place un système de location à l'année de vélos hydrogènes</p>

Il est à noter que les actions des PCAET étudiés ne définissent pas les notions de véhicules « propres », « plus propres », « non / moins polluants » ou « peu consommateurs ». Elles pourraient utilement se baser sur les critères d'attribution des vignettes *Crit'Air* ou du bonus écologique.

## 3.3 - Les indicateurs

### 3.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, les indicateurs de suivi et de résultats vont intégrer essentiellement deux types de suivi et deux types d'outils : des indicateurs concernant les stations de distribution et les véhicules, des indicateurs concernant la masse et l'utilisation. Dans le détail, ces indicateurs concernent ainsi :

- le nombre de bornes de recharge installées sur le territoire ;
- la fréquentation de ces bornes (nombre d'utilisations, puissance délivrée) ;
- le nombre de véhicules « propres » achetés ou remplacés (par les collectivités ou par les habitants) ;
- les carburants fossiles économisés.

### 3.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Action (s) liée(s)
Nombre de téléchargements du document ADEME	1.
Nombre de kWh économisés dans le secteur transport routier	1.
Baisse de la part d'énergie fossile dans les consommations du secteur transport routier	1.
Baisse de la pollution atmosphérique Amélioration de la qualité de l'air	1. / 3.
Nombre de tCO2eq économisées ( <i>dans le secteur transport routier</i> )	1. / 3. / 6.
Nombre de véhicules polluants remplacés par les collectivités Nombre de véhicules du parc public remplacés	1. / 4.
Nombre de véhicules électriques mis à disposition	2.
Nombre de bornes de recharge ( <i>par énergie, électrique, bio-GNV</i> )	2. / 3. / 4. / 5. / 6. / 7.
Fréquentation des bornes de recharge	2. / 7.
Évolution de la puissance électrique consommée Nombre de kWh consommés	2. / 5.
Pourcentage de véhicules de services propres des collectivités	3.
Nombre de bus / bennes propres Nombre de véhicules électriques ou GNV achetés et utilisés par les collectivités	3. / 6.
Nombre de passagers transportés	3. / 6.
Nombre de véhicules peu polluants immatriculés	4.
Estimation des économies de carburant	5.
Évolution des polluants atmosphériques	5.
Nombre de véhicules propres remplaçant des véhicules thermiques	6.
Nombre de véhicules électriques loués à la gare de <b>XXX</b>	6.
Réalisation d'une centralisation de la distribution	6.
Nombre de partenariats pour des livraisons mutualisées	6.
Adoption du schéma de développement des bornes de recharge des véhicules alternatifs	7.
Création du groupe de travail départemental	8.
Réalisation du diagnostic	8.
Mise en place de bornes de recharge de vélos hydrogène	8.
Quantité de GES évitée	8.

Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.

## 4 - Éco-conduite et mobilité partagée

### 4.1 - Enjeux et objectifs

Limiter les émissions de gaz à effets de serre passe par une modification des comportements des usagers, notamment concernant leur utilisation de l'automobile. Selon les territoires, notamment en milieu rural et périurbain, il n'est pour l'heure pas possible de mettre en place un réseau de transports en commun capable de répondre à tous les besoins des populations. De la même manière, il n'est pas possible d'utiliser des mobilités alternatives, douces (marche, vélo...), pour l'ensemble des trajets du quotidien. Cela explique donc le recours assez systématique à l'automobile individuelle.

Si elle veut agir sur la qualité de l'air, le rôle d'une collectivité est de permettre à ses habitants de repenser leur rapport à l'automobile, afin de les aider à transformer leurs comportements. Elle peut réduire l'impact des déplacements automobiles en agissant sur l'augmentation du taux de remplissage et la mutualisation des véhicules. **L'autopartage** aussi est un moyen de travailler sur la modification des comportements des habitants en matière de mobilité. La collectivité peut également **faire de la politique de stationnement un levier de report modal**. Enfin, elle peut promouvoir fortement **l'éco-conduite** par l'enjeu d'exemplarité attendu du service public dans le cadre d'une démarche territoriale, en limitant l'impact des déplacements automobiles qui ne peuvent être remplacés, par la pratique de l'éco-conduite et par un plan de sensibilisation fort s'adressant à tous les acteurs. Ces politiques une fois mises en œuvre peuvent permettre de se conformer aux objectifs généraux du PCAET, puisqu'elles permettent de réduire le nombre d'automobiles individuelles sur les routes, et de réduire l'impact de ces dernières sur le climat et la qualité de l'air.

### 4.2 - Les actions

#### 4.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités se concentrent sur 2 moyens et 3 axes d'approches.

Dans un premier temps, la collectivité place **l'exigence d'exemplarité** attendue du service public au cœur des actions qu'elle mène en faveur de **l'éco-conduite**. L'enjeu est ici de limiter l'impact des déplacements automobiles qui ne peuvent être remplacés en pratiquant l'éco-conduite et en instaurant un plan de sensibilisation fort qui s'adresse à tous les acteurs du territoire.

En parallèle, il s'agit pour les collectivités de favoriser les mobilités partagées. Dans ce cas, elles peuvent mettre en place des actions qui facilitent le **covoiturage** comme **l'auto-partage**. Cela peut passer par la **création d'aménagements spécifiques sur site** (aires et sites de covoiturage, places de stationnement, etc.) comme **l'information et la mise en relation** des personnes susceptibles de covoiturer (applications mobiles, communication). L'auto-partage pourrait être une façon de commencer à travailler sur la modification des comportements individuels de mobilité.

## 4.2.2 - Les intitulés

Action	Sous-actions éventuelles
<b>1.</b> Mettre en place un plan de sensibilisation à l'éco-conduite très volontariste	<p>Encourager l'éco-conduite (stages...)</p> <p>Promouvoir l'éco-conduite au travers d'un plan de sensibilisation/formation</p> <p>Former à l'écoconduite</p>
<b>2.</b> Encourager une mobilité partagée et accessible Sensibiliser la population au covoiturage et en faciliter l'usage	<p>Communiquer sur la plateforme numérique locale de covoiturage Faire connaître les utilisations plus locales de <i>Blablacar</i> (<i>La Roue verte</i>, <i>IDVroom</i>...)</p> <p>Mettre en place sur le territoire des applications de « covoiturage actif »</p> <p>Sensibiliser les habitants à un usage raisonné de la voiture, et aux solutions alternatives existantes (prendre le train, covoiturer, favoriser l'écoconduite) avec des éléments économiques comparatifs</p> <p>Co-voiturage solidaire : Identifier les personnes susceptibles d'assurer le transport de personnes sans moyens de transport</p> <p>Organiser un autostop participatif</p> <p>Créer des listes d'inscription dans les écoles pour le covoiturage afin de faciliter les démarches et la prise de contact</p> <p>Sensibiliser autour des valeurs et des représentations sur le partage de véhicules</p>
<b>3.</b> Appui au covoiturage de proximité : Constituer un réseau de « points stop » et l'animer	<p>Créer un réseau de « points stops » avec des panneaux directionnels</p> <p>Animer le réseau</p>
<b>4.</b> Lutter contre l'autosolisme Favoriser le covoiturage et l'auto-partage	<p>Informer le grand public sur les sites de covoiturage déjà existants</p> <p>Autoriser le covoiturage avec les véhicules professionnels</p> <p>Créer de nouvelles aires de covoiturage comprenant des parkings vélos sécurisés</p> <p>Étudier la possibilité de mettre en place des lignes de « covoiturage autostop » sécurisés de type « <i>Rézo Pouce</i> »</p> <p>Équiper les communes en voitures à partager ainsi qu'en emplacements réservés pour l'autopartage et/ou le covoiturage (place de la mairie, etc.)</p> <p>Multiplier les aires de covoiturage et les positionner aux endroits stratégiques</p> <p>Inciter les acteurs publics comme privés (magasins, entreprises...) à réserver des emplacements de stationnement réservés aux covoitureurs (gares, magasins, zone commerciale, équipements sportifs et culturels...).</p> <p>Travailler sur le « multi-usage » des parkings en le négociant notamment dans les permis d'aménager</p> <p>Renforcer les aires de covoiturage existantes en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• renforçant la signalétique et en les rendant officielles pour certaines ;             <ul style="list-style-type: none"> <li>• communiquant autour de leur existence ;</li> <li>• étudiant les éventuelles nécessités d'extension de ces aires</li> </ul> </li> </ul> <p>Étudier la possibilité de mettre en place, à moyen terme, un service d'autopartage notamment à partir de la flotte publique</p>

5. Amorcer et développer l'autopartage sur le territoire	Ouvrir les flottes des collectivités et des entreprises du territoire à l'autopartage les week-ends et les soirées
	Promouvoir l'autopartage entre particuliers
	Communiquer sur les plateformes d'autopartage existantes (ex : <i>Getaround</i> )

## 4.3 - Les indicateurs

### 4.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, vont être mis en place des outils sous la forme d'indicateurs de suivi. Ces indicateurs sont chiffrables et peuvent ici se regrouper en deux grands axes :

- Le premier axe regroupe les **moyens mis en place** par les collectivités pour favoriser l'éco-conduite et la mobilité partagée. Ils correspondent aux actions de formations mises en place (stages, cours), le nombre d'aménagements construits (emplacements réservés aux covoitureurs, points stops)...
- Le deuxième axe regroupe quant à lui l'**appropriation des politiques et des moyens** par le public. Sous cet axe, nous allons donc retrouver le nombre de personnes déclarant covoiturer, le nombre de personnes formées à l'éco-conduite, le degré d'utilisation des applications de covoiturage, le nombre d'utilisateurs du *Rézo Pouce* ainsi que le nombre de véhicules en autopartage.

### 4.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Actions
Nombre de stages et/ou cours de formation à l'EC Nombre de personnes sensibilisées et/ou agents et/ou participants aux formations à l'EC Nombre d'autocollants distribués	1.
Nombre de places réservées et/ou créées pour le covoiturage Nombre d'aires de covoiturage créées	2. / 4.
Nombre de comptes créés et/ou de personnes inscrites sur les sites et applications de covoiturage Nombre d'utilisateurs utilisant les services des applications Nombre d'utilisateurs des outils mis en place <u>Achat/création d'une application oui/non</u>	2. / 4.
Diminution de la part de la voiture individuelle dans la mobilité du territoire	2. / 4. / 5.
Avancement de la mise en place des actions	2. / 4. / 5.
Nombre de points stop créés	3.
Nombre d'utilisateurs du <i>Rézo Pouce</i>	4.
Nombre de véhicules en autopartage	5.
Nombre de km parcourus avec les véhicules en autopartage	5.

*Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.*

## 5 - Transports en commun & intermodalité

### 5.1 - Enjeux et objectifs

Améliorer la qualité de l'air, développer les mobilités territoriales pour lutter contre les inégalités, favoriser des alternatives à la voiture individuelle, passent aussi par la mise en place de réseaux de transports en commun, adaptés aux territoires desservis, aux besoins de ses habitants. Si plus d'usagers utilisent au quotidien les transports en commun, alors les émissions de gaz à effets de serre et de polluants vont diminuer.

Pour cela, il s'agit de développer les transports en commun comme alternative réelle à l'autosolisme. En développant leur attractivité auprès du public, pour répondre en particulier aux déplacements contraints comme les déplacements domicile – travail, les collectivités peuvent augmenter la part modale des transports en commun. Un autre objectif clé en construisant cette alternative au véhicule individuel est de maintenir une offre de mobilité de désenclavement dont le contenu carbone soit le plus compatible avec les objectifs 2050.

### 5.2 - Les actions

#### 5.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les actions mises en œuvre par les collectivités peuvent se regrouper sous 2 grandes logiques.

La première consiste à renforcer l'**attractivité des transports en commun** pour le public, pour les usagers, afin qu'ils comprennent que ce mode de déplacement correspond à leurs besoins quotidiens, et qu'il apporte même une **plus-value par rapport à l'utilisation d'un véhicule individuel**. Pour cela, les collectivités peuvent notamment mener une politique incitative sur le plan tarifaire, avec des prix avantageux. Elles peuvent travailler sur le confort dans le déplacement, notamment avec la création d'aménagements spéciaux pour fluidifier la circulation des bus, leur permettant d'éviter les embouteillages et les ralentissements.

La seconde consiste à **optimiser l'offre des transports en commun** dans son ensemble en intégrant dans une même réflexion et une dynamique d'action l'ensemble de ceux-ci. Il ne s'agit plus seulement de faire cohabiter train et bus par exemple, mais de les faire interagir dans un écosystème des transports. Les collectivités peuvent également jouer sur la fréquence et le cadencement des dessertes ferroviaires, les liaisons intermodales entre les gares, les villes et les zones d'activité. Elles peuvent enfin, en s'appuyant sur la société civile, **mutualiser les moyens** pour proposer une offre complémentaire, en encourageant par exemple les entreprises à mettre en place des cars de ramassage de leurs salariés, ou bien ouvrir les bus scolaires à d'autres publics.



## 5.2.2 - Les intitulés

Actions	Sous-actions éventuelles
<b>1. Renforcer l'attractivité des transports en commun</b>	Agir pour une desserte ferroviaire plus ponctuelle
	Étudier avec la Région la possibilité de réduire les tarifs de train pour les voyageurs locaux
	Mettre en place une ligne plus cadencée desservant toutes les gares
	Faciliter le transport jusqu'aux gares et la liaison intermodale.
	Organiser des systèmes de transports mutualisés sur le territoire (ouvrir davantage le réseau des transports scolaires, en direction des adultes, étudier la création de navettes-jours de marché)
<b>2. Encourager une mobilité partagée et accessible</b>	Travailler avec la Région pour la sauvegarde de la ligne de train <b>XXX</b> et son extension jusqu'à <b>XXX</b> et rendre le coût plus abordable pour les usagers
	Sensibiliser les habitants à un usage raisonné de la voiture, et aux solutions alternatives existantes (prendre le train, covoiturer, favoriser l'écoconduite) avec des éléments économiques comparatifs
	Aménager les transports en commun, les cars et les trains afin d'y mettre des porte-vélos et les trottinettes et de permettre aux personnes à mobilité réduite d'y accéder
<b>3. Améliorer la vitesse commerciale des bus</b>	Fluidifier le trafic pour les bus par des aménagements spécifiques
	Mettre en place des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
<b>4. Favoriser la desserte ferroviaire de la gare de <b>XXX</b></b>	Augmenter le nombre d'arrêts des TER dans cette gare et associer celle-ci à des solutions de mobilité du dernier kilomètre (trottoir praticable dans la zone d'activité, garage à vélo sécurisé, bus...)
<b>5. Adapter au contexte Énergie – Climat les modes de transports collectifs</b>	Organiser en les adaptant à la demande les modes de transports publics
<b>6. Optimiser les transports en commun dans le cadre d'une véritable intermodalité</b>	Plaider auprès des autorités organisatrices des transports (région, SNCF...) pour le développement du transport en commun et favoriser la réalisation des projets
	Travailler avec la Région pour étendre les réseaux et la fréquence des cars
	Travailler avec la Région et la SNCF pour le maintien et le développement du réseau ferré
	Travailler sur les horaires pour permettre le report d'un mode vers l'autre
	Tester la mise en place de navettes autonomes qui rabattent sur les gares
	Mettre en place une signalétique avec écrans connectés permettant l'information en temps réel des transports en commun.
	Inclure le covoiturage, les trajets en bus ou en car, etc dans la centrale d'informations <i>JVMalin</i>
	Diminuer l'impact carbone des transports en commun en favorisant le remplacement des bus actuels par des véhicules faiblement émetteurs de CO <sub>2</sub> (électrique, GPL, hydrogène, GNV, etc.) Étudier les itinéraires et les lieux de stationnement des bus et y implanter des bornes de recharge électrique ou des stations de GNV

7. Soutenir et développer les autres systèmes de transports, appuyés sur la société civile	Travailler avec les entreprises, pour mettre en place des cars de ramassage de leurs salariés
	Sensibiliser les super et hypermarchés, afin qu'ils mettent en place des transports à la demande, permettant d'aller chercher et de ramener leurs clients chez eux.
	Réinventer le transport à la demande en milieu rural (« TAD citoyen et solidaire »)
8. Créer une plateforme multimodale sur <b>XXX</b>	Déplacer la gare routière et créer des quais
	Créer des voies spécifiques au bus et de nouveaux arrêts de bus
	Créer une passerelle permettant d'assurer la liaison entre <b>XXX</b> , la plateforme multimodale, d'une part et le parvis de la gare SNCF où sont localisés un grand nombre d'arrêts de bus

## 5.3 - Les indicateurs

### 5.3.1 - Synthèse

Pour cet item, les indicateurs permettant le suivi des actions mises en œuvre par les collectivités peuvent se regrouper sous deux grands axes.

Le premier est celui de l'**organisation générale** des transports en commun sur le territoire. L'accent va d'abord être mis sur la **concertation** avec les partenaires des collectivités, que ce soit notamment la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, que les entreprises du territoire. Le nombre de rencontres avec ces dernières et les résultats obtenus serviront d'indicateurs.

Les indicateurs vont dans un second temps permettre de suivre la mise en place concrète de **politiques** visant à favoriser l'utilisation de transports en commun, ce sont des outils pour suivre l'organisation, la construction d'aménagements. Ainsi, peuvent se regrouper dans cet ensemble les indicateurs dénombrant le nombre de trajets disponibles en navettes-marché, le nombre de lignes de transports en commun sauvegardées consolidées ou créées, le nombre de carrefours équipés de priorités bus, etc.

Le deuxième axe regroupe quant à lui l'**appropriation des politiques et des moyens** mis en place par le public. Sous cet axe, nous allons donc retrouver les indicateurs dénombrant le nombre d'utilisateurs des lignes de transports en commun, ainsi que le nombre des nouveaux utilisateurs de celles-ci.

## 5.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Actions
Nombre de trajets disponibles en navettes-marché	1.
Nombre de lignes de transports en commun sauvegardées, consolidées, créées Ligne de train <b>XXX</b> sauvegardée	1. / 2.
Nombre d'utilisateurs / de nouveaux utilisateurs des lignes de transports en commun	1. / 2.
Nombre de réunions avec la Région Nombre de réunions avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (ex-Autorités Organisatrices des Transports)	1. / 6.
Nombre d'acteurs rencontrés	1. / 6.
Avancement de la mise en place des actions	1. / 6.
Nombre de carrefours équipés de priorités bus	3.
Amplitude horaire du BHNS Nombre de bus Fréquence des BHNS en heure de pointe et en heure creuse Durée d'un trajet moyen Nombre d'arrêts	3.
Nombre d'arrêts de TER en gare de <b>XXX</b>	4.
Suivi du contenu teqCO <sub>2</sub> /voy. km par mission / axe / réseau	4.
Augmentation du report modal sur le train, le car ou le vélo	6.
Nombre de navettes achetées et mises à disposition	6.
Diminution de la part de la voiture individuelle	6.
Nombre de véhicules électriques ou GNV acquis	6.
Nombre de voyageurs transportés dans ces véhicules	6.
Nombre d'entreprises rencontrées / accompagnées	7.
Nombre de personnes offrant des services de mobilité solidaire Nombre de circuits réalisés en navette	7.
Fréquence des bus et durée moyenne des temps d'arrêts	8.
Nombre d'abonnements de train en gare de <b>XXX</b>	8

Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.

## 6 - Travailler et produire tout en préservant l'environnement : accompagner et encourager l'évolution des entreprises par la rédaction de plans de mobilité

### 6.1 - Enjeux et objectifs

Le recours à la voiture individuelle est encore très systématisé pour beaucoup de Français. Cet usage est encore davantage prégnant dans les zones les moins densément peuplées, où l'offre de transports en commun apparaît comme de médiocre qualité. En 2015, 78,5 % des résidents de la région se rendaient ainsi sur leur lieu de travail en voiture. Cette proportion augmente à 88,7 % pour les navetteurs (personnes dont le lieu de travail est situé hors de la commune de résidence), alors qu'elle n'est plus que de 57,9 % pour les personnes travaillant sur leur commune de résidence.

Agir pour la transition écologique, pour la diminution des gaz à effet de serre et des polluants passe par une politique spécifique en direction des entreprises et des actifs pour réduire l'impact de ces déplacements. Pour améliorer la qualité de l'air et le bilan énergétique du secteur de la mobilité, les collectivités peuvent agir *via* la rédaction et la mise en œuvre de plans de mobilités adaptés aux agents de leurs services. Elles peuvent également accompagner les entreprises dans la construction de plans de mobilités employeurs<sup>3</sup>, adaptés à leurs réalités et à leurs besoins. Ces plans de mobilité ne peuvent se construire qu'en concertation avec les actifs – puisqu'il s'agit de partir de leurs souhaits et de leurs habitudes pour constituer une offre de mobilités alternatives à l'autosolisme – ainsi que des employeurs puisqu'ils connaissent leurs salariés.

### 6.2 - Les actions

#### 6.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités se concentrent sur trois axes stratégiques.

Dans un premier temps, elles mettent en place une **concertation avec les entreprises et les actifs** afin de pouvoir mettre en place des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle qui soient adaptées aux besoins. C'est justement en partant de ces besoins que les collectivités peuvent accompagner les entreprises dans la construction de leurs propres **plans de mobilités**, afin de réorganiser à l'échelle d'un territoire les déplacements des salariés. Enfin, puisqu'elles doivent être exemplaires, pour pouvoir agir sur la qualité de l'air en diminuant l'impact des élus et des salariés, les collectivités peuvent aussi élaborer leur **Plan de Mobilités d'Administrations**.

---

3 Introduit par la loi d'orientation des mobilités, le plan de mobilité employeur est le successeur du plan de déplacements d'entreprise (PDE). Il peut être élaboré en commun par plusieurs entreprises, à l'échelle d'une zone d'activités par exemple.

## 6.2.2 - Les intitulés

Actions	Sous-actions éventuelles
<b>1. Projet Éco-Mission : Mobilité des actifs</b>	Recueillir auprès des salariés des ZA leurs habitudes et leurs souhaits en matière de déplacements domicile-travail
	Diagnostiquer les potentiels de télétravail au sein des entreprises
	Sensibiliser les entreprises sur la mise en place de Plans de Mobilités d'Entreprises
<b>2. Accompagner le développement des Plans de Mobilité (ex PDE ou PDIE)</b>	Réfléchir à l'organisation des déplacements des salariés de la ZA
	Mener une démarche avec les entreprises du territoire afin d'identifier leurs besoins et leurs problématiques en matière de mobilité
	Organiser des réunions sur cette thématique avec les entreprises volontaires (en impliquant notamment les représentants du personnel)
	Mettre en place des actions pour faciliter la mobilité au sein des entreprises tout en se fixant des objectifs communs de réduction des déplacements ou/et de changement de mode de déplacement
	Organiser la visite d'un « ambassadeur de la mobilité » au sein des entreprises avec les tâches suivantes : Édition de documents de communication, accompagnement technique, incitation par le biais de témoignages et de retours d'expériences
	Inciter les entreprises à plus de flexibilité sur les horaires
<b>3. Élaborer des Plans de Mobilités de l'Administration</b>	Fournir un outil de planification fixant un cadre de référence pour le développement d'une organisation interne et d'une offre de déplacement
	Organiser le télétravail
	Mettre en place les moyens techniques pour limiter les déplacements pour les réunions (visioconférence)
	Créer des communautés de covoiturage à l'échelle des collectivités et voir si une offre similaire existe sur les sites locaux de covoiturage
	Mettre en place d'un dispositif afin d'inciter les agents de la collectivité à utiliser le vélo dans le cadre de leurs déplacements de tous les jours en bénéficiant d'un abonnement de location de vélo à assistance électrique (VAE), à prix réduit.
	Mettre en place une carte ouvrant droit à l'utilisation du réseau urbain de transports en commun pour un nombre de voyages annuel défini.
	Développer un service de mise en relation et de développement du covoiturage avec d'autres administrations (services de l'État et du département) voire des établissements privés présents en centre-ville tout en s'appuyant sur l'existant.
	<p>Évaluer les pratiques des agents (déplacements pendulaires et professionnels) et les dispositifs déjà en place.</p> <p>Partager le diagnostic et concerter les agents sur leurs besoins</p> <p>Construire un plan d'actions et des solutions pour améliorer et réduire la mobilité</p>

4. Mener une réflexion stratégique sur les mobilités économiques	Faciliter les déplacements domicile – travail mais aussi les déplacements à l'intérieur des zones pour les échanges entre entreprises et l'accès aux pôles de services
	Intervenir dans les projets de ZAC et d'implantations d'entreprises pour poser la problématique des déplacements le plus en amont possible
	Faciliter le développement de projets économiques sur des îlots en ville proche des axes de déplacements
	Recruter un apprenti pour travailler ces questions
	Mettre en place une zone test
5. Poursuivre l'opération de labellisation « Éco-Défis des commerçants & artisans »	Élaborer un diagnostic sur site avec un conseiller en transports afin d'identifier les bonnes pratiques et les axes d'amélioration (« Éco-Défis » à relever par le professionnel)
6. Lutter contre l'autosolisme Favoriser le covoiturage et l'auto-partage	Inciter les acteurs publics comme privés (magasins, entreprises...) à réserver des emplacements de stationnement réservés aux covoitureurs (gares, magasins, zone commerciale, équipements sportifs et culturels...).
	Travailler sur le « multi-usage » des parkings en le négociant notamment dans les permis d'aménager
	Travailler avec les entreprises, pour mettre en place des cars de ramassage de leurs salariés
	Sensibiliser les super et hypermarchés, afin qu'ils mettent en place des transports à la demande, permettant d'aller chercher et de ramener leurs clients chez eux.

Le télétravail est une sous-action transversale, qui peut être rattachée également aux actions des thématiques de la démobilité ou de la mobilité inversée, consistant à amener le service à l'utilisateur, ici lui permettre de travailler sans avoir à se déplacer.

## 6.3 - Les indicateurs

### 6.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, les indicateurs de suivi vont s'intéresser essentiellement à l'**appropriation des politiques** menées par l'ensemble des acteurs des territoires concernés : entreprises, agents et salariés. Ils vont ainsi chiffrer en particulier le nombre de Plans de Mobilité Entreprises réalisés, le nombre de participants aux actions de sensibilisation à l'éco-mobilité, le nombre de voitures en moins sur le parking, le taux de télétravail, ou le nombre de kilomètres parcourus dans le cadre professionnel.

### 6.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Actions
Nombre de Plans de Mobilités Entreprises réalisés	1. / 2. / 4.
Nombre de participants aux actions de sensibilisation à l'éco-mobilité Nombre de manifestations de sensibilisation	1. / 2. / 4.
Nombre d'entreprises rencontrées Nombre de documents distribués	2
Nombre de voitures en moins sur le parking de la zone d'activité	2. / 3.
Réduction de la part de la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail	2. / 3. / 4.
Taux de télétravail : nombre d'agents en télétravail sur le nombre d'agents éligibles au télétravail	3.
Nombre de kilomètres parcourus dans le cadre des déplacements domicile-travail / des déplacements professionnels	3.
Nombre de salariés ayant changé de type de mobilité au sein de l'EPCI	3.
Indicateurs sur les reports modaux (enquête interne par exemple) sur la pratique du covoiturage, du vélo, de la marche, etc.	3.
Nombre de personnes ayant souscrit à l'abonnement vélo	3.
Nombre d'utilisations des vélos de service	3.
Nombre de personnes utilisant le service de covoiturage	3.
Avancement du plan	3.
Zone test	4.
Nombre d'entreprises rencontrées / accompagnées / labellisées	5. / 6.

Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.

## 7 - Transport de marchandises & fret

### 7.1 - Enjeux et objectifs

Agir pour l'amélioration de la qualité de l'air, c'est également agir sur le fret, sur le transport de marchandises. Aujourd'hui, la part de la route représente 89,1 % du transport terrestre hors oléoduc, là où celle du transport ferroviaire est de 9 % et celle du transport fluvial de 1,9 %. En 2016, ce sont donc 287,7 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises qui ont transité par la route, le plus souvent dans les camions.

L'amélioration de la qualité de l'air et du bilan énergétique du secteur de la mobilité peuvent être obtenues en agissant en lien avec les entreprises pour encourager un transport de marchandises plus responsable. Cela peut passer aussi bien par des actions en direct sur les véhicules afin de les rendre moins polluants, que sur l'organisation même des déplacements. En effet, optimiser les déplacements en mutualisant les tournées permet de limiter le nombre de camions sur la route, et par conséquent de limiter l'émission de gaz à effet de serre ainsi que de polluants atmosphériques.

### 7.2 - Les actions

#### 7.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités peuvent regrouper leurs actions sous deux grands principes : la concertation et l'incitation.

Par la **concertation** avec l'ensemble des acteurs économiques (entreprises productrices, transporteurs de marchandises, SNCF) et politiques (Région), il s'agit d'organiser, de réorganiser la filière en **favorisant l'emploi local** (en privilégiant les produits locaux, les transporteurs de la région, en mutualisant les livraisons ou en développant le fret ferroviaire), afin de diminuer le nombre de camions sur les routes, et donc leur impact.

Par une démarche d'incitation, les collectivités peuvent ainsi **encourager les entreprises** à mutualiser leurs moyens (livraisons, stockages, distributions), mais aussi à agir en direct sur les véhicules afin d'obtenir la labellisation « Objectif CO<sub>2</sub> » de l'ADEME. Cette action sur les véhicules peut permettre de limiter les impacts des camions subsistants sur les routes après la mise en œuvre des actions visant à réduire leur nombre.



## 7.2.2 - Les intitulés

Actions	Sous-actions éventuelles
<b>1. Encourager un transport de marchandises plus responsable</b>	Travailler avec les entreprises locales sur le choix de leurs transporteurs et sur l'optimisation des transports routiers
	Inciter les [X] transporteurs du territoire à s'engager dans une démarche de labellisation « Objectif CO <sub>2</sub> » (ADEME)
	Travailler avec l'ensemble des acteurs à la diminution des besoins de transport de marchandises par une promotion des produits locaux
	Étudier les possibilités de centralisations des distributions pour le stockage puis les distributions locales par des véhicules propres
	Étudier avec les acteurs économiques les possibilités de mutualisation des livraisons (organiser des tournées optimisées)
<b>2. Soutenir et développer les autres systèmes de transports, en s'appuyant sur la société civile</b>	Étudier avec les acteurs économiques les possibilités de mutualisation des livraisons (organiser des tournées optimisées)
	Mutualiser des prestations existantes sur le territoire pour inciter les artisans – commerçants à faire évoluer leurs pratiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Approvisionnement responsable (« Livraison à ma porte », service de livraison depuis la périphérie jusqu'au centre-ville en vélo-cargo à assistance électrique),</li> <li>• Développement de prestations de livraisons écologiques du commerçant vers son client final et entre professionnels</li> </ul>
	Réfléchir autour de la collecte et de la valorisation de déchets des professionnels (bio déchets, verre, etc.) grâce à une logistique et des prestations écoresponsables : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collecte en vélo-cargo (« Livraison à ma porte »)</li> <li>• Compostage des déchets des professionnels</li> <li>• Régie de quartier (Reconstruire Ensemble – Revalorisation, récupération)</li> <li>• Promotion de la mobilité douce, de la logistique écoresponsable et des prestations écoresponsables en réflexion auprès des professionnels locaux</li> </ul>
<b>3. Encourager une mobilité partagée et accessible</b>	Travailler avec la Région et les entreprises pour développer les lignes de fret (lignes de <b>XXX</b> )

## 7.3 - Les indicateurs

### 7.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, les indicateurs de suivi mis en place par les collectivités peuvent être regroupés selon deux catégories.

La première regroupe tous les indicateurs relatifs à une politique **de rencontre et de concertation** avec les entreprises du territoire. Se retrouvent ainsi dans ce groupe les indicateurs tels que le nombre d'entreprises rencontrées et accompagnées, le nombre d'interactions établies.

La seconde catégorie est celle de la mise en place des politiques et des **actions par les entreprises** elles-mêmes. Elle regroupe notamment des indicateurs comme le nombre de labellisations obtenues par ces dernières, le nombre de partenariats pour des livraisons mutualisées, le nombre d'imports/exports de marchandises réalisés par voie ferroviaire ou encore l'estimation du nombre de kilomètres évités.

### 7.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Actions
Nombre de labellisations	1.
Réalisation d'une centralisation de la distribution	1.
Nombre de partenariats pour des livraisons mutualisées	1.
Augmentation des ventes de produits locaux	1.
Nombre d'imports/exports réalisés par voie ferroviaire	1.
Quantité de marchandises livrées en Vélo-Cargo	1.
Estimation quantité de CO <sub>2</sub> évitée	1.
Nombre de commerçants faisant appel au service	1.
Tonnes de déchets compostés-valorisés-récupérés	2.
Nombre d'entreprises rencontrées et/ou accompagnées	2.
Nombre d'interactions établies	2.
Estimation du nombre de kilomètres évités	2.

*Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.*

## 8 - Modes actifs

### 8.1 - Enjeux et objectifs

Le recours à la voiture est encore très systématisé pour beaucoup de Français. Cet usage est encore davantage prégnant dans les zones les moins densément peuplées, où l'offre de transports en commun apparaît comme de médiocre qualité. En 2015, 78,5 % des résidents de la région se rendaient ainsi sur leur lieu de travail en voiture. Cette proportion augmente à 88,7 % pour les navetteurs (personnes dont le lieu de travail est situé hors de la commune de résidence), alors qu'elle n'est plus que de 57,9 % pour les personnes travaillant sur leur commune de résidence.

L'amélioration de la qualité de l'air et du bilan énergétique du secteur de la mobilité passe par l'augmentation du report modal vers des modes de déplacements actifs, plus doux, avec un impact moindre sur l'environnement comme le vélo ou la marche. Pour favoriser cette alternative à la voiture individuelle, pour augmenter la part modale de ces modes actifs, les collectivités doivent faciliter leur utilisation et leur appropriation par le public, en particulier en matière d'infrastructures et d'aménagements de voies. Cela peut aussi passer par la mise en pratique du dispositif de « **forfait mobilité durable** », créé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Mettre ces démarches en œuvre participe donc de l'objectif de développer une mobilité propre, efficace, et de valoriser de cette manière les ressources locales en préservant l'attractivité du territoire.

### 8.2 - Les actions

#### 8.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités favorisent le report modal vers les modes actifs (vélo, marche) en s'appuyant sur deux axes : la construction d'aménagements et de services d'un côté, l'incitation pour transformer les comportements de l'autre.

Il s'agit dans un premier temps de rendre possible ce report modal et cette **appropriation des modes actifs** par la population en construisant les **aménagements** nécessaires à ceux-ci. Passer d'un territoire pensé et organisé autour de la voiture individuelle à un territoire permettant l'usage du vélo ou de la marche passe notamment par la construction de pistes cyclables sécurisées, par l'aménagement des centre-bourgs favorisant la piétonnisation de ceux-ci, etc.

Une fois ceci réalisé, les collectivités peuvent agir pour **faire évoluer les comportements** de la population. Si elle comprend qu'elle peut prendre son vélo en toute sécurité pour ses déplacements du quotidien, qu'elle peut le garer sans craindre le vol, elle est plus susceptible de l'utiliser. Agir sur les comportements, c'est aussi agir auprès des enfants et des jeunes au travers des pédibus ou de la sensibilisation aux différentes formes de mobilité...

## 8.2.2 - Les intitulés

Actions	Sous-actions éventuelles
<p><b>1. Inciter les agents du service public à une mobilité plus durable</b></p>	<p>Favoriser les mobilités douces dans le secteur public : élaborer un circuit cyclable continu, mettre à disposition des vélos et un garage sécurisé, mettre en place une aide à l'achat VAE, construire des aménagements cyclables avec signalisation et sécurisation, encourager les modes de transport doux chez leurs employés (prime vélo), etc.</p>
<p><b>2. Développer l'usage du vélo en investissant dans les aménagements cyclables et les dispositifs de soutien</b></p>	<p>Améliorer le réseau cyclable du territoire (audit des chemins pouvant s'intégrer au réseau cyclable, élaboration d'un circuit cyclable continu, espaces vélos sécurisés dans les aménagements voirie...)</p> <p>Réaliser une cartographie précise des aménagements existants afin d'accélérer les projets en cours et en études et d'en initier de nouveaux Apporter de l'expertise et un avis auprès des maîtres d'ouvrage sur les projets en question</p> <p>Poursuivre le développement des pistes, bandes, arceaux, zone de rencontres, parkings sécurisés, et du dispositif de subvention VAE</p> <p>Développer des aires d'accueil adaptées aux cyclotouristes</p> <p>Mettre en place une gouvernance intercommunale autour des aménagements cyclables</p> <p>Mutualiser l'information et réunir les acteurs du territoire afin de favoriser les échanges.</p> <p>Organiser semestriellement un COPIL avec l'ensemble des gestionnaires de voiries</p> <p>Mettre en place un système de location de vélos, de vélos hydrogènes, de VAE et un système de vélopartage</p> <p>Mettre en place des ateliers de réparation de vélos</p> <p>Mettre en place des actions d'éducation à la pratique du vélo : code de la route, sécurité, sûreté du matériel, etc.</p> <p>Créer de nouvelles aires de covoiturage comprenant des parkings vélos sécurisés</p>
<p><b>3. Encourager l'évolution du parc automobile vers des véhicules moins polluants</b></p>	<p>Mettre en place des ramassages scolaires alternatifs (pédibus, hippobus...)</p>
<p><b>4. Favoriser un usage raisonné de la voiture et encourager les déplacements doux</b></p>	<p>Sensibiliser les écoliers, collégiens et lycées aux différentes formes de mobilité (vélos, trottinettes, pédibus)</p> <p>Travailler en concertation avec les associations de parents d'élèves pour le développement d'actions comme l'organisation de ramassages scolaires avec différents modes de déplacement suivant les besoins : à pied (pédibus), transports en commun, vélos...</p>
<p><b>5. Favoriser la mobilité piétonne et assimilée dans les centres-bourgs et en ville</b></p>	<p>Engager la transformation des centres-bourgs en intégrant davantage la mobilité piétonne, les trames paysagères, les rues jardins, un bac auto-tracté pour le franchissement de <b>XXX</b></p> <p>Engager la réhabilitation, l'aménagement ou la création de sentes urbaines dans la commune centre</p>
<p><b>6. Développer un tourisme vert et responsable, en agissant sur l'offre du territoire</b></p>	<p>Créer un maillage touristique « vert » sur le territoire : soutenir les modes doux en consolidant le réseau des pistes cyclables, en établissant des itinéraires cyclables touristiques et des cheminements reliant des activités de loisirs « vertes »</p>

7. Favoriser les mobilités douces et alternatives pour inciter à leur utilisation	Rendre l'usage du vélo accessible, simple et sécurisé
	Organiser une grande fête du vélo et/ou des mobilités
	Promouvoir les déplacements piétons
	Prendre en compte les besoins de voies cyclables, piétonnes et de voies partagées dans tous les projets d'aménagement de voirie Intégrer le principe de multimodalité dans le développement des voies cyclables, piétonnes et partagées (liaisons avec les transports en commun)
	Intégrer les mobilités actives dans les documents d'urbanisme et de planification
	Favoriser et encourager la mobilité cyclable (établir une cartographie et un schéma directeur des mobilités alternatives : pistes cyclables et aires de covoiturage, affecter des moyens pour des animations et des infrastructures, réguler le trafic, réduire la vitesse et valoriser l'espace public.) Mise en œuvre de cette politique dans le cadre des opérations Cœurs de village.
	Réaliser des schémas de déplacement cyclable et piéton à l'échelle du territoire
	S'appuyer sur les clubs de marche et de vélo pour sensibiliser
	S'inscrire dans le programme des « échappées à vélo » de la Région Centre
	Réaliser une Maison de la Mobilité comme lieu unique et central d'informations intermodales, multimodales et multi services (location de VAE, espace d'accueil des cyclotouristes de <b>XXX</b> , atelier vélo participatif, vélo école)
	Aménager les transports en commun, les cars et les trains afin d'y mettre des porte-vélos et les trottinettes et de permettre aux personnes à mobilité réduite d'y accéder
8. Mettre en œuvre l'indemnité kilométrique vélo ou « forfait mobilité » <sup>4</sup>	

## 8.3 - Les indicateurs

### 8.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, vont être mis en place des outils sous la forme d'indicateurs de suivi. Ces indicateurs sont chiffrables et peuvent ici se regrouper en deux grands axes :

Le premier axe regroupe les **moyens mis en place** par les collectivités pour favoriser les mobilités alternatives et les modes de déplacements actifs. Ils correspondent en particulier au nombre et à la qualité des aménagements construits (pistes cyclables, itinéraires piétons, parkings à vélo, itinéraires et circuits, etc.).

Le deuxième axe regroupe quant à lui l'**appropriation des politiques et des moyens** par le public. Sous cet axe, nous allons donc retrouver le nombre de clés de garages à vélo demandées par la population, le nombre d'aides, de subventions ou d'indemnités kilométriques vélos demandées et versées, le nombre de cyclistes utilisant les aménagements ou de kilomètres parcourus à vélo.

<sup>4</sup> La loi d'orientation des mobilités fait disparaître l'indemnité kilométrique vélo au profit du « forfait mobilité durable ».

### 8.3.2 - Les intitulés :

Indicateur	Actions
Nombre de clés de garages à vélos demandées	1.
Nombre d'aides à l'achat de Vélos à Assistance Électrique (VAE) distribuées Évolution du nombre de bénéficiaires de la subvention VAE	1. / 2.
Nombre de km de pistes cyclables, de voies piétonnes, d'itinéraires pour modes actifs, créés et/ou sécurisés et/ou aménagés	1. / 2. / 4. / 7.
Nombre de parkings à vélos sécurisés installés	2.
Nombre de vélos achetés ou loués	2.
Nombre d'aires d'accueil des cyclotouristes	2.
Nombre de projet(s) en étude/en cours/réalisé(s)	2.
Nombre d'aménagements réalisés (arceaux, abris de vélos, garages sécurisés)	2.
Nombre de vélos réparés	2.
Nombre de vélos, vélos à hydrogène et VAE loués et nombre de personnes touchées	2. / 7.
<b>Augmentation du nombre de cyclistes réguliers</b> Nombre de cyclistes empruntant ces aménagements	2. / 7.
Nombres d'écoles et d'enfants sensibilisés Nombre d'actions mises en place	4.
Nombre d'itinéraires établis Nombre de panneaux installés Nombre d'acteurs référencés	5.
<b>Avancement du schéma</b>	5.
Nombre d'aménagements réalisés	5.
Nombre de participants à la fête du vélo Nombre d'événements de sensibilisation effectués	7.
Nombre d'adhérents aux clubs de randonneurs et cyclorandonneurs	7.
Fréquentation de la Maison des Mobilités	7.
<b>Augmentation du nombre de trajets domicile-travail à vélo</b>	7.
<b>Réalisation d'un schéma de déplacements</b>	7.
Nombre de circuits pédibus et vélobus mis en place	7.
<b>Enquête sur le taux de satisfaction concernant l'impression de sécurité sur le réseau</b>	7.
Nombre de personnes bénéficiaires de l'indemnité kilométrique vélo / du forfait mobilités durables	9.
Nombre de kilomètres parcourus à vélo	9.

*Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.*

## 9 - Mobilité solidaire

### 9.1 - Enjeux et objectifs

Un sentiment de relégation des populations dans les territoires – dû au recul des services publics, à l'éloignement de l'emploi, etc. – se fait aujourd'hui de plus en plus prégnant. Le fait de ne pas disposer de solution de mobilité au quotidien, que ce soit un réseau de transport en commun adapté ou une voiture individuelle (78,5 % des résidents de la région et 88,7 % des navetteurs utilisent leur véhicule pour faire les trajets domicile-travail) aggrave fortement cette situation. Il éloigne davantage les publics les plus précaires du retour à l'emploi. Il contribue également à reléguer socialement et territorialement les personnes âgées qui ne sont plus en mesure de conduire leur propre automobile, ainsi que les plus jeunes populations qui n'ont ni permis de conduire, ni véhicule individuel. Au fur et à mesure, ces populations ne peuvent plus avoir accès aux pôles de services et d'emplois.

Certains déplacements peuvent être évités si l'on satisfait les besoins de ces populations en difficulté en rapprochant de celles-ci les services indispensables pour leurs démarches administratives et sociales. C'est le premier objectif des actions engagées sous la thématique de la mobilité solidaire. D'autres déplacements ne peuvent pas être évités. L'objectif est donc de construire une action pour les publics en insertion, les seniors ; les personnes fragiles, à mobilité réduite et handicapées vers une mobilité durable et autonome.

### 9.2 - Les actions

#### 9.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités s'appuient sur deux leviers : réduire le nombre de déplacements indispensables en particulier pour ces publics fragilisés, faire jouer la solidarité pour ces déplacements qui ne peuvent être évités.

Dans le premier cas, il s'agit de **rapprocher** au plus près possible de la population les services essentiels. Cela passe par la mise en place d'une Maison de Services au Public, par le fait de privilégier la densification urbaine, de favoriser la mixité fonctionnelle des bâtiments pour que le public ait plus facilement accès aux administrations, afin qu'il puisse réaliser l'ensemble de ses démarches administratives et faire valoir ses droits.

Dans le deuxième cas, quand les déplacements sont indispensables, les collectivités peuvent agir sur deux axes. Elles accompagnent par leurs propres services des publics les plus fragiles pour qu'ils deviennent **autonomes en matière de mobilité**, et s'appuient sur les **solidarités de la société civile** en complément. Elles peuvent ainsi encourager des modes de déplacements solidaires comme des systèmes citoyens de transport à la demande.

## 9.2.2 - Les intitulés :

Actions	Sous-actions éventuelles
1. Réduire les nécessités de se déplacer	Favoriser la mixité fonctionnelle
	Développer la densification urbaine
	Faire connaître la Maison de Services au Public
2. Faciliter les parcours de mobilité des publics les plus fragiles	Accompagner les publics les plus fragiles vers une mobilité durable et autonome
3. Inciter à l'utilisation des modes de déplacements solidaires	Mettre en place ou encourager des modes de déplacements solidaires Co-voiturage solidaire : Identifier les personnes susceptibles d'assurer le transport de personnes sans moyens de transport
	Réinventer le transport à la demande en milieu rural (« TAD citoyen et solidaire »)

## 9.3 - Les indicateurs

### 9.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités dans leur PCAET, vont être mis en place des outils sous la forme d'indicateurs de suivi. Ces indicateurs sont chiffrables et peuvent ici se regrouper en deux grands axes :

Le premier axe regroupe les **moyens mis en place** par les collectivités et correspondent ici au nombre de personnes accompagnées par les collectivités afin qu'elles puissent devenir autonomes sur le plan de la mobilité.

Le deuxième axe regroupe quant à lui l'**appropriation des politiques** et des moyens par le public. Sous cet axe, nous allons ainsi retrouver la fréquentation de la Maison de Services au Public, le nombre de personnes offrant des services de mobilité solidaire et le nombre de circuits réalisés en navette.

### 9.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Actions
Fréquentation de la Maison de Services au Public	1.
Nombre de personnes accompagnées	2.
Nombre d'utilisateurs des outils mis en place	2.
Nombre de personnes offrant des services de mobilité solidaire Nombre de circuits réalisés en navette	3.



## 10 - La démobilité et la mobilité inversée

### 10.1 - Enjeux et objectifs

L'utilisation de la voiture individuelle est encore très systématisée pour beaucoup de Français, en particulier pour les trajets domicile-travail. Ceux-ci font partie de ces déplacements indispensables, et l'absence de solutions de mobilité contraint souvent à l'éloignement de l'emploi. En 2015, 78,5 % des résidents de la région se rendaient ainsi sur leur lieu de travail en voiture. Cette proportion augmente à 88,7 % pour les navetteurs (personnes dont le lieu de travail est situé hors de la commune de résidence), alors qu'elle n'est plus que de 57,9 % pour les personnes travaillant sur leur commune de résidence.

Certains de ces déplacements peuvent être évités si l'on réduit la nécessité des actifs de se déplacer, en favorisant le travail à domicile ou télétravail, l'utilisation d'outils informatiques comme la visioconférence, ou encore en mettant en place des tournées pour les commerçants. Ils peuvent être également évités avec un aménagement des villes et des territoires qui favorise la mixité fonctionnelle en rapprochant les commerces, les services et les lieux de travail de la population, en privilégiant ainsi la densification urbaine à l'étalement.

### 10.2 - Les actions

#### 10.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités peuvent s'appuyer sur deux leviers : la mise en place des aménagements permettant la démobilité des actifs au travers du télétravail d'une part, et le maintien des services, des commerces et des équipements au plus près de la population pour réduire les déplacements.

Pour pouvoir réduire aussi bien les trajets domicile-travail que leur distance, il faut que les actifs soient matériellement en mesure de télétravailler depuis leur domicile ou un lieu dédié. Pour cela, les collectivités placent au cœur de leur action le **déploiement de la fibre internet ainsi que de l'accès haut débit**, mais également la construction d'espaces de *coworking*. Une fois ceci réalisé, il s'agit de **populariser l'usage du télétravail** comme de la **visioconférence**, au sein des services des collectivités à titre d'exemplarité mais également en menant une politique incitative auprès des entreprises et des associations.

Dans la même logique, il s'agit de réduire les besoins de déplacements de la population pour l'accès aux services publics, aux commerces, aux équipements, en les maintenant au plus près de celle-ci dans les villes et les villages. Cela peut passer par **l'ouverture et l'animation d'une Maison de Services au Public** permettant d'effectuer ses démarches administratives, mais également en privilégiant la densification urbaine.

## 10.2.2 - Les intitulés :

Actions	Sous-actions éventuelles
1. Favoriser le télétravail via le développement d'espaces de coworking et le déploiement de la fibre	Améliorer les connexions internet sur le territoire (accès au haut débit)
	Poursuivre le projet de développement d'un espace de <i>coworking</i> , avec location de bureaux et de salles de réunions  S'assurer de la pérennité des espaces de co-working existants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• en communiquant sur son existence, en faisant une offre locale et un critère d'attractivité pour les nouveaux arrivants et les résidents du territoire,</li> <li>• en garantissant son financement jusqu'à l'atteinte de l'autonomie financière, en faisant évoluer la vision politique des tiers lieux en tiers lieux de transition</li> </ul> Développer d'autres tiers-lieux de travail de transition
	Assurer la disponibilité de solutions de mobilités (transports en commun, de mobilité partagée, mobilité électrique) pour se rendre aux tiers-lieux
	Développer le télétravail sur le territoire
	Couvrir le territoire par la fibre pour favoriser le télétravail et les espaces de <i>coworking</i>
2. Réduire les distances parcourues pour des raisons professionnelles	Sensibiliser les services de la collectivité à l'utilisation de la visioconférence et en ouvrir l'utilisation aux acteurs du territoire (entreprises, associations...)  Mettre en place les moyens techniques pour limiter les déplacements pour les réunions (visioconférence)
	Développer le télétravail au sein de <b>XXX</b> et y sensibiliser les entreprises et les associations  Organiser le télétravail
	Développer la formation aux outils numériques et notamment aux personnes qui en sont le plus éloignés
	Diagnostiquer les potentiels de télétravail au sein des entreprises (Projet Éco-Mission : Mobilité des actifs)
3. Réduire les nécessités de se déplacer	Favoriser la mixité fonctionnelle
	Développer la densification urbaine
	Faire connaître la Maison de Services au Public

## 10.3 - Les indicateurs

### 10.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, vont être mis en place des outils sous la forme d'indicateurs. Ces indicateurs sont chiffrables et peuvent ici se regrouper en trois grands axes généraux :

Le premier est celui de l'**organisation générale** de la politique de démobilité ou de mobilité inversée sur les territoires. L'accent va d'abord être mis sur la **concertation et l'information**. Le nombre de documents d'information édités et distribués, le nombre d'entreprises rencontrées et accompagnées serviront d'indicateurs. Dans un second temps, un indicateur comme le nombre d'habitants desservis par la fibre permet de suivre les moyens que se donne la collectivité pour favoriser la démobilité en amenant les

services au plus près des usagers, pour réduire la nécessité de se déplacer pour aller travailler.

Le deuxième axe regroupe quant à lui l'**appropriation des politiques et des moyens** mis en place par le public. Sous cet axe, nous allons donc retrouver les indicateurs dénombrant le nombre de journées télétravaillées dans l'année, le nombre de kilomètres évités par le télétravail, le nombre de télétravailleurs ainsi que le nombre de commerces et de services de proximité créés ou maintenus.

Le troisième axe enfin va se consacrer au **bilan énergétique** aussi bien qu'aux conséquences sur la qualité de l'air des politiques mises en œuvre en calculant des estimations des économies de carburant réalisées ainsi que des émissions de CO<sub>2</sub> évitées.

### 10.3.2 - Les intitulés :

Indicateur	Actions
Nombre de tiers-lieux fonctionnels et pérennes	1.
Nombre de coworkers	1.
Nombre de m <sup>2</sup> loués	1.
Nombre de journées télétravaillées dans l'année	1. / 2.
Nombre de kilomètres non effectués Nombre de kilomètres évités par le télé-travail	1. / 2.
Nombre d'employés / de collaborateurs / d'agents qui pratiquent le télétravail	1. / 2.
Estimation du carburant économisé	1.
Estimation des émissions de CO <sub>2</sub> évitées	1.
Nombre de documents édités ou distribués	2.
Nombre d'entreprises rencontrées et/ou accompagnées	2.
Nombre d'habitants desservis par la fibre	2.
Nombre de commerces et de services de proximité créés ou maintenus	2.
Fréquentation de la Maison de Services au Public	3.

# 11 - Accompagner le changement : communication et concertation

## 11.1 - Enjeux et objectifs

La réussite de la mise en œuvre des PCAET, l'amélioration générale de la qualité de l'air et du bilan énergétique du secteur de la mobilité, dépendent de l'adhésion des habitants comme des autres acteurs du territoire, puisque ces plans reposent aussi principalement sur des modifications de comportement de la population. Par conséquent, rien ne doit être fait sans cette dernière ou contre cette dernière.

Cela implique donc d'informer, de sensibiliser l'ensemble de la population et des acteurs d'un territoire aux différentes solutions de mobilité. En effet, s'ils pensent ne pas avoir d'autre choix ou d'autre possibilité qu'utiliser leur véhicule individuel, alors les comportements ne changeront pas. Il s'agit de montrer au grand public son intérêt à utiliser des modes de déplacements alternatifs et que ces derniers peuvent être adaptés à leurs besoins quotidiens. C'est ainsi que les collectivités parviendront à réduire la part modale de l'automobile et qu'elles réussiront leurs stratégies de report modal. Si une collectivité veut réduire de 90 % ses émissions de gaz à effet de serre – comme le préconise l'un des PCAET étudié –, cela doit ainsi passer par un recours massif aux modes de déplacement doux et décarbonés, en s'appuyant sur les actions fortes du plan de mobilité, permettant de construire des infrastructures et des services favorables aux enjeux air-énergie-climat. Réduire les émissions et les concentrations des polluants peut enfin passer par la réduction de la vitesse sur certaines portions routières.

## 11.2 - Les actions

### 11.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités agissent sur plusieurs leviers.

Le premier levier est celui de l'**élaboration de documents stratégiques** (plan de mobilités, plan de déplacements urbains, etc.) en concertation avec les acteurs du territoire afin d'imaginer et de concevoir les infrastructures qui permettront le développement d'une mobilité intermodale.

Le deuxième levier est celui de la **communication et de la valorisation** des mobilités alternatives existantes auprès de la population, cela peut passer par l'organisation de « fêtes des mobilités », par l'accompagnement des entreprises par un « ambassadeur des mobilités », par le développement d'applications numériques comme par l'exemplarité de la collectivité.

## 11.2.2 - Les intitulés

Actions	Sous-actions éventuelles
<p><b>1. Élaborer un plan stratégique de mobilité intermodale, durable et solidaire</b></p>	<p>Lancer une réflexion collective sur une prise de compétences « mobilités et transports » afin de mettre en place des infrastructures nécessaires au développement d'une mobilité intermodale</p> <p>Réaliser un schéma directeur des mobilités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en concertation avec les usagers de TC</li> <li>• en co-construisant sa gouvernance avec les acteurs locaux et la société civile</li> <li>• en réfléchissant à la prise de compétences mobilité</li> <li>• en créant une vice-présidence dédiée à la mobilité et en développant un service mobilité transports, mutualisant les services actuels</li> </ul>
<p><b>2. Communiquer sur l'éco-mobilité et sur les mobilités alternatives</b></p>	<p>Informer et sensibiliser les habitants comme l'ensemble des acteurs du territoire sur les mobilités alternatives, les offres existantes, la nécessité de changer de comportements et sur l'usage de motorisations à faible impact</p> <p>Communiquer sur les plateformes d'autopartage existantes (ex : <i>Getaround</i>)</p> <p>Informer le public sur les différents reports modaux possibles</p> <p>Communiquer sur les équipements existants (pistes cyclables, voies piétonnes...)</p> <p>Réaliser des campagnes de communication (en privilégiant la communication numérique), d'événements et accompagner la prise en main des services de mobilité adaptés au public</p>
<p><b>3. Opter pour un aménagement du territoire « faible carbone »</b></p>	<p>Organiser la visite d'un « ambassadeur de la mobilité » au sein des entreprises avec les tâches suivantes : Édition de documents de communication, accompagnement technique, incitation par le biais de témoignages et de retours d'expériences</p>
<p><b>4. Favoriser les mobilités douces et alternatives</b></p>	<p>Développer la mobilité durable dans les évènements du territoire (concerts, spectacles, compétitions sportives...)</p> <p>Organiser une grande fête des mobilités, à l'occasion de la semaine des mobilités douces (animations notamment pour les enfants et les jeunes)</p> <p>Soutenir annuellement une fête du vélo en lien avec les écoles</p> <p>S'appuyer sur les clubs de marche et de vélo pour sensibiliser</p> <p>S'inscrire dans le programme des « Échappées à vélo » de la Région Centre</p> <p>Mettre en place des actions d'éducation à la pratique du vélo : code de la route, sécurité, sûreté du matériel, etc.</p> <p>Soutenir des démonstrations de l'utilisation de vélos électriques</p>
<p><b>5. Réaliser une Maison de la Mobilité</b></p>	<p>Proposer un lieu unique et central d'informations intermodales, multimodales et multi services (location de VAE, espace d'accueil des cyclotouristes de <b>XXX</b>, atelier vélo participatif, vélo école)</p> <p>Mettre en place une maison des mobilités en lien avec l'opération Cœur de Ville</p>
<p><b>6. Mettre en place la vignette Crit'Air sur les véhicules de service</b></p>	<p>Mettre en place la vignette Crit'Air et favoriser la réservation des véhicules de services prioritairement sur les moins polluants (jusqu'à 4.5 tonnes)</p>
<p><b>7. Soutenir les actions du plan de mobilité ayant un fort impact sanitaire et environnemental</b></p>	

<p><b>8. Communiquer pour mobiliser et changer les comportements</b></p>	<p>Mettre en place une animation globale (via une programmation d'animations sur tout le territoire et un événement marquant, la mise en place d'un collectif d'élus pour porter la transition, la mise en place d'un portail PCAET, la mutualisation de la communication sur <b>XXX</b>...)</p> <p>Travailler en concertation avec les associations de parents d'élèves pour le développement d'actions comme l'organisation de ramassages scolaires avec différents modes de déplacement</p> <p>suivant les besoins : à pied (pédibus), transports en commun, vélos...</p> <p>Communiquer auprès des parents sur les avantages de la mobilité active (sur la santé, sur la réalisation d'économies...)</p> <p>Organiser des échanges avec les professeurs sur la problématique afin d'apporter des conseils et des solutions</p>
<p><b>9. Optimiser la centrale d'informations « J'y vais malin »<sup>5</sup></b></p>	<p>Inclure le covoiturage, les trajets en bus ou en car, etc.</p>
<p><b>10. Baisser la vitesse à 110 km/h sur l'autoroute au nord de <b>XXX</b> et/ou à 50 km/h sur <b>XXX</b></b></p>	
<p><b>11. Créer un groupe de travail avec les acteurs de l'autoroute et les collectivités autour des thématiques environnementales</b></p>	<p>Organiser un groupe de travail autour de l'impact des autoroutes sur les territoires traversés pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer l'impact des travaux d'aménagement avec les acteurs locaux</li> <li>• Identifier les pistes de diminution des émissions de GES sur les portions d'autoroute</li> <li>• Identifier les actions de compensation et de valorisation locales à mettre en place sur les territoires traversés</li> <li>• Étudier la possibilité de mise en place d'une aire de covoiturage à proximité de l'autoroute</li> <li>• Avoir à intervalles réguliers des retours du Concessionnaire sur les impacts sur le territoire de l'autoroute notamment en matière de bruit, d'émissions de gaz à effet de serre et de biodiversité.</li> <li>• Avoir une connaissance des actions de compensation mises en place par l'entreprise et un suivi du report modal (marchandises et personnes) et de l'évolution du co-voiturage (comptage de personnes dans les véhicules).</li> </ul>

## 11.3 - Les indicateurs

### 11.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, vont être mis en place des indicateurs de suivi et des indicateurs de résultats.

Les indicateurs de suivi peuvent se regrouper sous deux grands axes.

Le premier est celui de l'**organisation générale de la communication** autour des politiques de mobilités inscrites dans les PCAET dans les territoires. Ils vont regrouper par exemple le nombre d'actions de sensibilisation réalisées, le nombre de documents d'informations édités et distribués, le nombre d'évènements accompagnés, le nombre d'actions « mobilités durables » mises en œuvre, etc.

Le deuxième axe est celui de la **réception par le public** de cette politique de communication et son appropriation de celle-ci. Dans celui-ci, vont se retrouver des indicateurs comme le nombre de personnes utilisatrices du site, le nombre de billets de transports en commun vendus, etc.

Les indicateurs de résultat (qui sont aussi considérés par certaines collectivités comme

<sup>5</sup> La plateforme [www.jvmalin.fr](http://www.jvmalin.fr) est développée par le conseil régional, en partenariat avec les autorités organisatrices de la région. Elle regroupe, entre autres, une centrale d'information multimodal et un calculateur d'itinéraires.

indicateurs de suivi) vont quant à eux se focaliser sur l'impact de ces politiques sur le public, les habitants, les usagers. Ils vont ainsi regrouper le nombre de personnes impactées, touchées par les actions et les événements mis en place ; ainsi que le nombre de stands comme de partenaires des collectivités présents au cours des événements.

### 11.3.2 - Les intitulés

Indicateur	Actions
Réalisation d'un diagnostic territorial et mise en place d'un plan intercommunal pour des mobilités intermodales	1.
Avancement du schéma	1.
Nombre d'actions de sensibilisation à l'éco-mobilité	2.
Nombre de campagnes de communication menées Nombre d'événements réalisés	2./ 4.
Nombre de personnes impactées	2./ 4.
Nombre de documents édités et/ou distribués Nombre d'entreprises rencontrées et/ou accompagnées	3.
Nombre d'événements accompagnés par an	4.
Nombre d'actions « mobilité durable » mises en œuvre	4.
Nombre de stands et de partenaires présents	4.
Nombre de participants aux fêtes (des mobilités, du vélo, etc.)	4.
Nombre d'adhérents aux clubs de randonneurs et cyclorandonneurs	4.
Fréquentation de la Maison des Mobilités	5.
Nombre de véhicules concernés par la vignette	6.
Nombres d'écoles et d'enfants sensibilisés Nombre d'actions mises en place	8.
Nombre de pédibus et vélobus mis en place Nombre d'enfants impliqués	8.
Nombre de personnes utilisatrices du site	9.
Nombre de campagnes de communication	9.
Nombre de km concernés par la limitation de la vitesse	10.
Pourcentage de réduction des concentrations (indicateur calculé par Lig'Air)	10.
Nombre d'ateliers par an	11.

*Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.*

## 12 - Exemplarité des collectivités

### 12.1 - Enjeux et objectifs

La réussite de la mise en œuvre des PCAET, l'amélioration générale de la qualité de l'air et du bilan énergétique du secteur de la mobilité, dépendent de l'adhésion des habitants comme des autres acteurs du territoire. En effet, ces plans reposent principalement sur la modification des comportements de la population. Les collectivités ont ainsi une exigence d'exemplarité, elles doivent montrer au grand public que les efforts sont partagés.

Le rôle d'une collectivité n'est pas simplement punitif ou injonctif, il doit être aussi incitatif si elle veut convaincre largement de sa politique. Le fait par exemple de faire évoluer sa flotte de véhicules vers des véhicules non polluants est une démonstration qu'il existe des alternatives plus propres, capables de répondre aux mêmes besoins et aux mêmes exigences que les véhicules précédemment utilisés. C'est par la mise en œuvre d'actions concrètes comme celles-ci que la population du territoire acceptera une modification de ses propres comportements, car son ressenti sera que les préoccupations environnementales et climatiques sont prises au sérieux par la puissance publique, par les pouvoirs locaux.

### 12.2 - Les actions

#### 12.2.1 - Synthèse

Pour cet item, les collectivités agissent sur plusieurs leviers.

Le premier levier est celui de la **modification des comportements par la collectivité** elle-même, en tant que structure employant des agents et dotée de matériels, de locaux, d'une flotte de véhicules. Cela passe par la mise en œuvre de plans de mobilités d'administration et d'aides permettant aux agents d'utiliser un vélo, les transports en commun. Cela passe aussi par le remplacement des véhicules par des véhicules plus propres (électriques/hybrides, GNL, hydrogène, etc.).

Le second levier est celui de l'**aménagement du territoire**. En intégrant dans chaque document d'urbanisme, dans chaque projet d'aménagement, des actions qui permettent de décarboner le territoire (en favorisant le télétravail, elles réduisent la nécessité de se déplacer ; en intégrant les mobilités douces aux réfections et aux créations de voiries elles rendent possible l'utilisation de moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle), les collectivités planifient concrètement la transition écologique sur leur territoire, en donnant l'impulsion politique nécessaire pour tendre vers la neutralité carbone à l'horizon 2050.



## 12.2.2 - Les intitulés

Action	Sous-actions éventuelles
1. Inciter les agents du service public à une mobilité plus durable.	Favoriser le covoiturage (mise en relation, plannings partagés, places de stationnement)
	Encourager l'éco-conduite (stages...) Promouvoir l'éco-conduite au travers d'un plan de sensibilisation/formation Former à l'écoconduite
2. Développer une flotte de véhicules électriques/hybrides, à hydrogène ou GNV	Remplacer lors du renouvellement de la flotte les bus existants par des bus électriques et/ou GNV
	Étudier les itinéraires et les lieux de stationnement des bus et y implanter des bornes de recharge électrique ou des stations de GNV et s'accompagner des distributeurs d'énergie pour identifier les lieux d'implantation
	S'appuyer sur une installation locale de méthanisation pour la distribution de bio-GNV.
	Montrer l'exemple avec l'utilisation de véhicules collectifs plus propres
	Intégrer dans les appels d'offres des collectivités lors du renouvellement des véhicules une clause pour des véhicules peu consommateurs et non polluants
3. Élaborer des Plans de Mobilités de l'Administration	Organiser le télétravail Sensibiliser les services de la collectivité à l'utilisation de la visioconférence et en ouvrir l'utilisation aux acteurs du territoire (entreprises, associations...) Développer le télétravail au sein de <b>XXX</b> et y sensibiliser les entreprises et les associations
	Mettre en place d'un dispositif afin d'inciter les agents de la collectivité à utiliser le vélo dans le cadre de leurs déplacements de tous les jours en bénéficiant d'un abonnement de location de vélo à assistance électrique (VAE), à prix réduit. Mettre en place une carte ouvrant droit à l'utilisation du réseau urbain de transports en commun pour un nombre de voyages annuel défini.
	Développer un service de mise en relation et de développement du covoiturage avec d'autres administrations (services de l'État et du département) voire des établissements privés présents en centre-ville tout en s'appuyant sur l'existant.
	Evaluer les pratiques des agents (déplacements pendulaires et professionnels) et les dispositifs déjà en place. Partager le diagnostic et concerter les agents sur leurs besoins Construire un plan d'actions et des solutions pour améliorer et réduire la mobilité
	Construire un nouvel abri-vélo sécurisé interne à la collectivité avec une porte dotée d'un contrôle d'accès et bornes de rechargement pour les VAE. Mettre en service des vélos à assistance électrique dans le cadre professionnel afin de limiter l'utilisation des voitures de service.
4. Décliner les objectifs du PCAET dans les documents d'urbanisme	Inscrire les circulations actives (pied, vélo)

<p><b>5. Réduire les nécessités de se déplacer en optant pour un aménagement du territoire « faible carbone »</b></p>	Améliorer les connexions internet sur le territoire (accès au haut débit)
	<p>Poursuivre le projet de développement d'un espace de <i>coworking</i>, avec location de bureaux et de salles de réunions</p> <p>S'assurer de la pérennité des espaces de coworking existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en communiquant sur son existence, en faisant une offre locale et un critère d'attractivité pour les nouveaux arrivants et les résidents du territoire,</li> <li>• en garantissant son financement jusqu'à l'atteinte de l'autonomie financière, en faisant évoluer la vision politique des tiers lieux en tiers lieux de transition</li> </ul> <p>Développer d'autres tiers-lieux de travail de transition</p>
	Assurer la disponibilité de solutions de mobilités (transports en commun, de mobilité partagée, mobilité électrique) pour se rendre aux tiers-lieux
	Développer le télétravail sur le territoire
<p><b>6. Intégrer les mobilités douces aux réfections et aux créations de voiries</b></p>	Prendre en compte les besoins de voies cyclables, piétonnes et de voies partagées dans tous les projets d'aménagement de voirie
	Réaliser des plans d'aménagement des voies cyclables sur les communes (prioritairement sur les pôles structurants) en déclinaison du schéma directeur des mobilités et du SCOT.
	Organiser semestriellement un COPIL avec l'ensemble des gestionnaires de voiries
	Intégrer ces problématiques dans le cadre de la révision du PLUi-H (mise en place d'un PLUi-HD)
	Intégrer le principe de multimodalité dans le développement des voies cyclables, piétonnes et partagées (liaisons avec les transports en commun)
	Mettre en place des voies cyclables en site propre sur les artères principales

## 12.3 - Les indicateurs

### 12.3.1 - Synthèse

Pour suivre dans le temps les actions proposées par les collectivités, vont être mis en place des outils sous la forme d'indicateurs de suivi. Ces indicateurs sont chiffrables et peuvent ici se regrouper en deux grands axes généraux :

- Le premier axe regroupe les **moyens mis en place par les collectivités** à des fins d'exemplarité, pour montrer leurs propres **engagements** en faveur de l'amélioration générale de la qualité de l'air et du bilan énergétique du secteur de la mobilité. Ils correspondent ainsi aux actions de formations mises en place (stages, cours), au nombre de véhicules propres acquis, de bornes de recharges installées, de voiries aménagées et de tiers-lieux créés.
- Le second levier est celui de l'**aménagement du territoire**. En intégrant dans chaque document d'urbanisme, dans chaque projet d'aménagement, des actions qui permettent de décarboner le territoire (en favorisant le télétravail, elles réduisent la nécessité de se déplacer ; en intégrant les mobilités douces aux réfections et aux créations de voiries, elles rendent possible l'utilisation de moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle), les collectivités planifient concrètement la transition écologique de leur territoire en donnant l'impulsion politique nécessaire à celle-ci.

### 12.3.2 - Les intitulés

Indicateurs	Action s
Nombre de personnes déclarant covoiturer	1.
Nombre de stages et/ou cours de formation à l'EC Nombre de personnes sensibilisées et/ou agents et/ou participants aux formations à l'EC Nombre d'autocollants distribués	1.
Nombre de véhicules polluants remplacés par les collectivités Nombre de véhicules du parc public remplacés Nombre de bus / bennes propres Nombre de véhicules électriques ou GNV achetés et utilisés par les collectivités Pourcentage de véhicules de services propres des collectivités	2.
Nombre de passagers transportés par ces véhicules	2.
Nombre de bornes de recharge ( <i>par énergie, électrique, bio-GNV</i> )	2.
Nombre de salariés ayant changé de type de mobilité au sein de l'EPCI	3.
Indicateurs sur les reports modaux (enquête interne par exemple) sur la pratique du covoiturage, du vélo, de la marche, etc.	3.
Nombre de personnes ayant souscrit à l'abonnement vélo Nombre d'utilisations des vélos de service	3.
Nombre de personnes utilisant le service de covoiturage	3.
<b>Avancement du plan de déplacement</b>	<b>3.</b>
Nombre de journées télétravaillées dans l'année	3. / 5.
Nombre de kilomètres non effectués Nombre de kilomètres évités par le télé-travail	3. / 5.
Nombre d'employés / de collaborateurs / d'agents qui pratiquent le télétravail Taux de télétravail : nombre d'agents en télétravail sur le nombre d'agents éligibles au télétravail	3. / 5.
Nombre de kilomètres parcourus dans le cadre des déplacements domicile-travail / des déplacements professionnels	3. / 5.
Nombre de tiers-lieux fonctionnels et pérennes	5.
Nombre de coworkers	5.
Nombre de m <sup>2</sup> loués	5.
Pourcentage de voiries rénovées ayant fait l'objet d'études d'aménagement	6.
Nombre de nouvelles voies cyclables	6.

**Sont surlignés en bleu, les « indicateurs » proposés par les collectivités ne correspondant pas à la définition même d'un indicateur, dans le sens où ils ne proposent pas un outil de suivi quantitatif d'une action visant un objectif chiffré.**



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction régionale de  
l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement  
Centre-Val de Loire**

5, avenue Buffon – CS 96407  
45064 ORLEANS Cedex 2  
Tél. : +33(0) 2 36 17 41 41  
Télécopie : +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)



2020/85583.2