



Le Président
Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Jeanny LORGEUX
Jeanny LORGEUX

Communauté de communes : Romorantinois et du Monestois (CCRM)

Elaboration d'un Plan de mobilité simplifié (PDMS)



RECUEIL DE FICHES ACTIONS STRATEGIQUES

10/2024

Élaboration d'un PDMS sur le territoire de la CCRM

Recueil de fiches actions stratégiques

Commanditaire : Communauté de communes du Romorantinais et du Monestois

Auteur : Véronique Samuel

Responsable du rapport

Tél. : +33 6 63 33 62 12
Courrier : veronique.samuel@cerema.fr
Direction Territoriale Normandie-Centre – 11 rue Laplace – 41000 Blois

Historique des versions du document

0	30/09/2024	1 ^{er} envoi à la collectivité
1	17/10/2024	Validation
2	20/10/2024	2 ^{ème} envoi après prise en compte des remarques de la collectivité et de la hiérarchie

Références

N° d'affaire : 22-NC-0337

Partenaires : Agence National de la Cohésion des Territoires

SAMUEL Véronique	DterNC/DLAB/TME	Auteur principal	15/10/2024	
JONCHERAY Lorenzo	DterNC/DLAB/TME	Contributeur	15/10/2024	
JOT Stéphane	DterNC/DLAB/TME	Valideur	17/10/2024	
TREJBAL Sébastien	DterNC/DLAB/TME	Valideur	17/10/2024	

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Les métiers du Cerema s'organisent autour de 6 grands domaines d'activité complémentaires visant à accompagner les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets.

6 domaines d'activité :

Expertise et ingénierie territoriale / Bâtiment / Mobilités / Infrastructures de transport / Environnement et risques / Mer et littoral

Site web : cerema.fr

Résumé de l'étude

L'objectif poursuivi à travers cette étude est la réalisation d'un plan de mobilité simplifié (PDMS) à l'échelle de la Communauté de communes du Romorantinais et du Monestois (CCRM).

Ce plan vise à repenser les mobilités quotidiennes des habitants à l'intérieur de l'intercommunalité et avec les territoires limitrophes (Agglopolys, Val de Cher Controis, etc.) dans une perspective de décarbonation, en tenant compte des ambitions du territoire.

Outre la recherche de l'optimisation de l'usage de la voiture, les travaux, et leurs conclusions, doivent permettre la mise en place d'une stratégie de mobilité concertée et partagée répondant aux besoins de la population et du territoire tout en tenant compte de l'intégration des projets connus à ce jour.

Cet outil d'aide à la décision doit chercher à agir sur la demande de mobilité, le report modal, le remplissage des véhicules, la consommation énergétique des véhicules et l'intensité carbone des énergies utilisées en répondant aux enjeux du diagnostic (exploitation d'entretiens, questionnaires, statistiques publiques, etc.), c'est-à-dire rendre accessible les aménités pour toutes et tous, exploiter le potentiel de l'intermodalité, favoriser les modes actifs, voire favoriser la démobilité (ou mobilité inversée).

Par ailleurs, le PDMS fixe une approche territorialisée car il tient compte l'organisation du territoire (concentration des pôles générateurs de déplacements, du vieillissement rural, etc.) et des infrastructures et services de mobilité. À cet égard, les pratiques et les attentes de la population varient considérablement selon la commune considérée (existence ou non d'aménités, de gares ferroviaires à proximité ou selon le profil des habitants, etc.).

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Mobilité	Modes actif
Concertation	Intermodalité
Stratégie	Aménités
Atelier	Résilience
Décarbonation	

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Rappel de la démarche

1- Le diagnostic :

La première phase de l'étude a consisté à établir un diagnostic du territoire pour venir éclairer les atouts et les faiblesses de la CCRM ainsi que les déplacements des habitants. La démarche a été ponctuée par des temps de concertation qui ont pris plusieurs formes : réunion publique (mai 2023), enquête auprès de la population (de mai à juin 2023) et des entretiens avec les acteurs du territoire (avril à juin 2023). Cela a permis de rattacher l'étude à la réalité du terrain, de mettre en exergue les besoins, et les attentes du territoire et d'en faire ressortir les **enjeux**, qui sont résumés ci-dessous :

- **Rendre le territoire plus accessible pour tous** : Améliorer l'accès aux polarités pour les personnes les plus isolées.
- **Rééquilibrer l'espace pour favoriser les modes actifs** : réorganiser les voiries et le stationnement, apaiser les traversées, structurer des trames continues et sécurisées en plus de l'exploitation du potentiel des petites routes et de la construction d'un écosystème vélo.
- **Améliorer l'intermodalité avec les transports collectifs** : organiser le rabattement, favoriser l'accès, renforcer la complémentarité des modes, les rendre compétitifs.
- **Favoriser la résilience du territoire** : agir sur la santé, l'environnement, l'attractivité économique et l'adaptation au risque d'inondation.

À partir de ces enjeux, des **ateliers thématiques** ont été organisés le 11 mars 2024 rassemblant les membres du comité des partenaires et ciblés sur les mobilités actives de proximité, le développement de l'intermodalité, et l'amélioration de l'accès aux aménités pour toutes et tous. Ce temps de concertation a permis de faire ressortir les **freins** auxquels est confronté le territoire, à savoir :

- La méconnaissance, l'éloignement, le coût et l'inadaptation des horaires et de l'accès pour les transports collectifs et l'intermodalité.
- L'insécurité, l'inconfort, la vitesse des automobilistes et la qualité des aménagements pour les piétons et les cyclistes.
- La faible coordination des acteurs et l'incohérence associée des services, de l'aménagement et des informations pour l'intermodalité.
- Les recherches de financement, la multiplicité des acteurs de la mobilité et les caractéristiques de la voirie pour les collectivités.

Ce travail collectif a également permis l'identification d'**orientations** pour palier à ces freins :

- L'optimisation des offres existantes par la communication, la coordination, les incitatifs financiers et l'équipement des gares.
- La réalisation d'offres dédiées au VAE, d'expériences de piétonnisation et la réduction des vitesses motorisées.
- La création d'une offre complémentaire de transport, via un TAD, un TUS, de la location solidaire ou encore l'extension de la navette de Romorantin-Lanthenay.
- La désignation d'une personne dédiée à la mobilité à l'échelle de la CCRM ainsi qu'une amélioration de la gouvernance.

2- La scénarisation :

En se basant sur les rendus de la phase précédente (enjeux, freins, et orientations), la 2^{ème} phase de l'étude s'est enclenchée avec la production de scénarios présentés en COPIL le 17 mai 2024. Le Cerema a proposé des orientations pour construire ces scénarios, tendant vers des mobilités plus durables afin de poursuivre et compléter les autres démarches à l'échelle du territoire : PCAET, PLUi, SCOT.

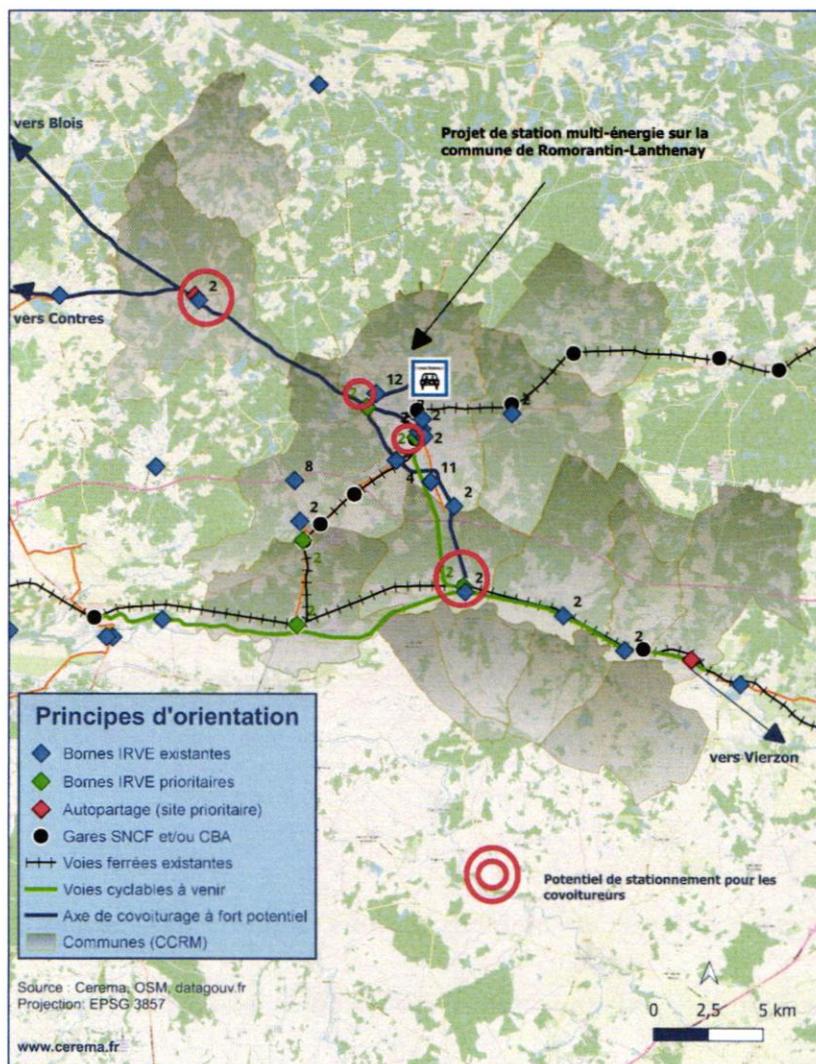
Ces orientations sont basées sur les principes suivants : agir sur la demande de transport, le report modal, le remplissage et la consommation énergétique des véhicules et l'intensité carbone de l'énergie (cf figure 1).



Figure 1 : Décarboner les mobilités quotidiennes / Enjeux et leviers pour l'action territoriale – Source : Cerema <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596124/decarboner-les-mobilites-quotidiennes-enjeux-et-leviers-pour-l-action-territoriale?lg=fr-FR>

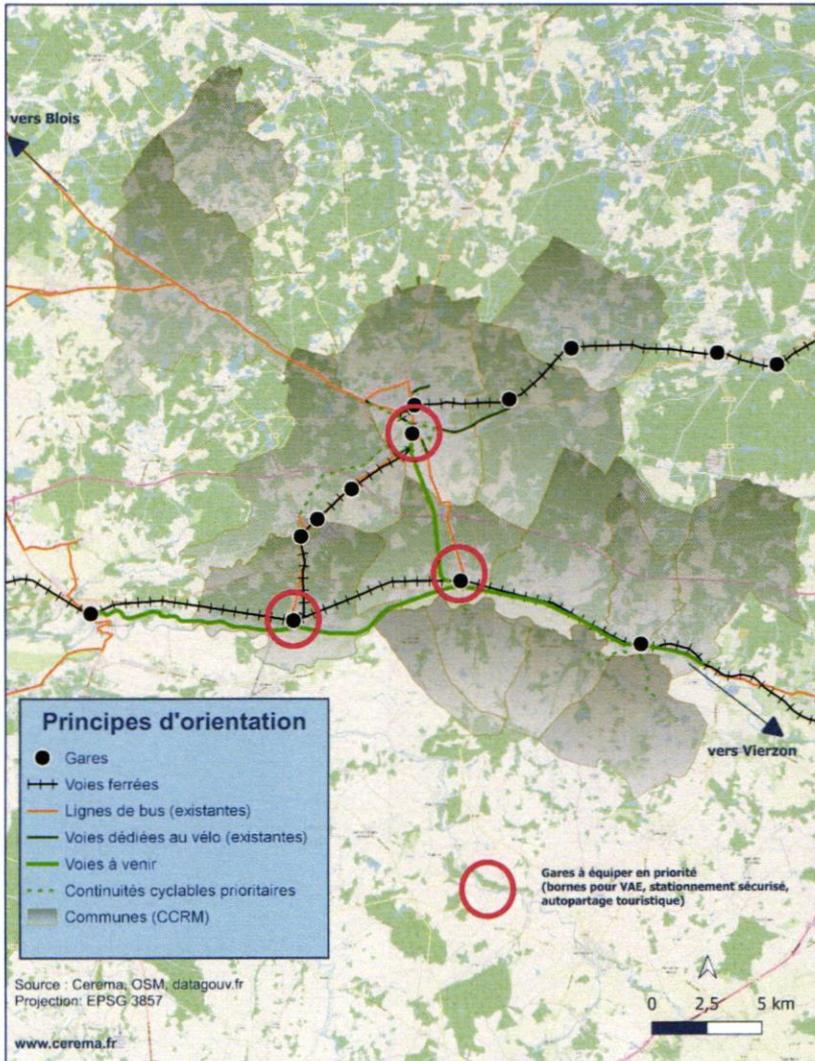
Les 3 scénarios ainsi proposés sont :

- Scénario n°1 « **Conforter des corridors de mobilité durable à partir des projets du territoire** » ;
- Scénario n°2 « **Favoriser les pratiques multimodales et intermodales au-delà des corridors** » ;
- Scénario n°3 « **Réduire la demande en déplacements et l'isolement des communes les plus rurales** ».



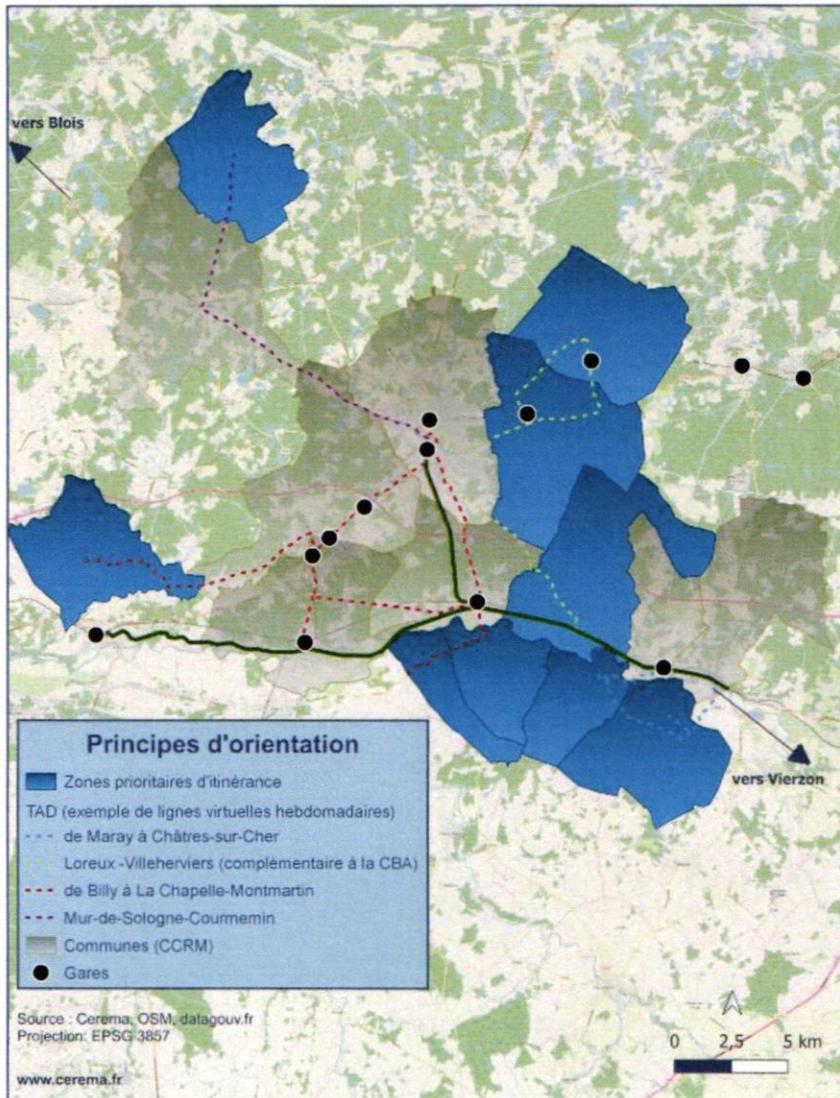
Scénario n°1 : Orientations pour conforter des corridors de mobilité durable à partir des projets du territoire

- Implantation de bornes IRVE
- Déploiement de véhicules électriques en autopartage
- Coopération accrue entre la CCRM, les employeurs du territoire et le CD41 (schéma d'aires de covoiturage)
- Réalisation d'aménagements destinés au covoiturage (parkings et arrêts de lignes de covoiturage)
- Valorisation (jalonnement et signalisation) des liaisons cyclables existantes, des chemins communaux et des chemins de randonnée
- Création d'une maison des mobilités
- Diversification du mix énergétique



Scénario n°2 : Orientations pour favoriser les pratiques multimodales et intermodales au-delà des corridors

- Amélioration de la visibilité et de l'accessibilité des gares
- Equipement des gares en stationnement sécurisé pour l'ensemble des vélos
- Concertation avec la CBA, la SNCF et la Région
- Amélioration de l'intermodalité pour le tourisme en proposant des véhicules en autopartage
- Planification d'un réseau d'itinéraires cyclables continus et sécurisés à l'échelle de la CCRM
- Emergence de lieux dédiés aux vélos
- Programmation d'événements dédiés au vélo



Scénario n°3 : Orientations pour réduire la demande en déplacements et l'isolement des communes les plus rurales

- Développement de l'itinérance des commerces et des services
- Mise en service d'un réseau de TAD
- Incitation à la pratique du télétravail
- Renforcement des actions menées par Mobilité 41
- Développement d'un transport d'utilité sociale (TUS)
- Tarification sociale

Le principe de ces scénarios étant de pouvoir se compléter les uns les autres, les élus ont choisi l'ensemble des 3 scénarios pour fournir au territoire un bouquet de mobilité qui puisse couvrir l'ensemble des besoins des habitants (cf figure 2). Ils ont acté ce choix en votant le 2 juillet 2024 les orientations présentées, en écartant toutefois celles qui seront réalisées via d'autres démarches (EIT, comité des partenaires, notamment) pour aboutir au plan d'actions exposé dans le chapitre suivant.

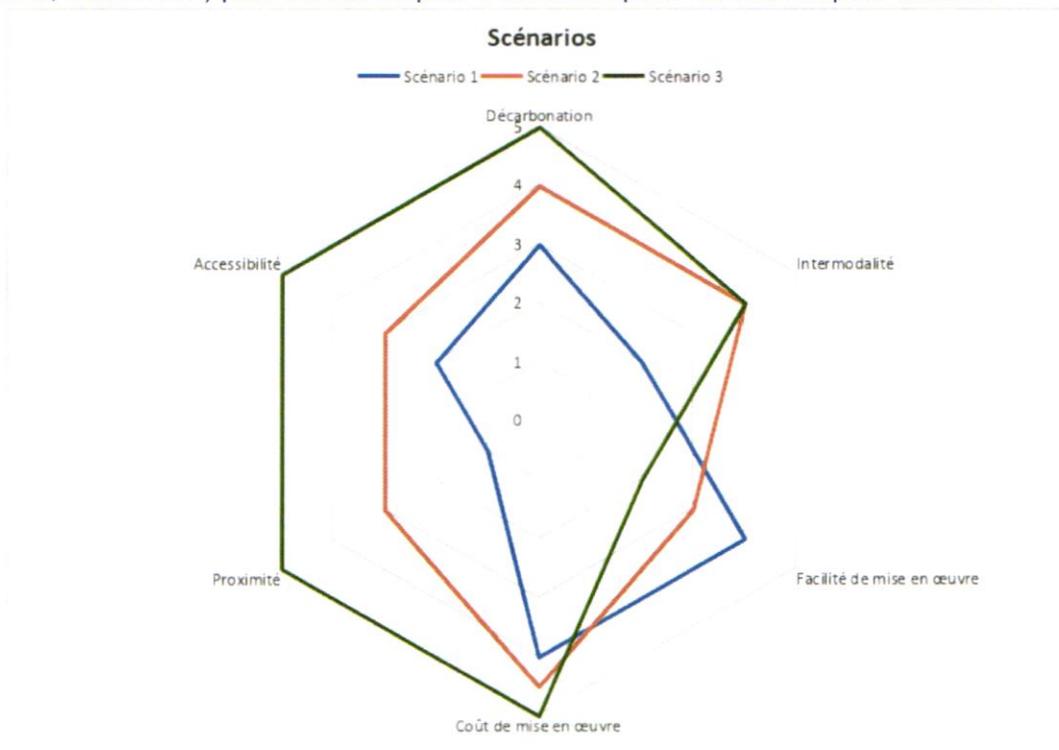


Figure 2 : Schéma montrant le champ d'actions des scénarios selon 6 critères : la décarbonation, l'intermodalité, l'accessibilité, la proximité, la facilité et le coût de mise en œuvre.

3- Le plan d'actions

C'est la 3^{ème} phase de l'étude. Le présent document décline les fiches-actions qui faciliteront, et accompagneront la mise en œuvre des projets de la collectivité pour faire de la mobilité un levier au service de l'aménagement du territoire, de la sécurisation des déplacements, de la qualité environnementale et de l'attractivité du territoire.

L'ensemble des fiches porte la vision stratégique du territoire pour maintenir un équilibre entre accessibilité, attractivité, qualité de vie, d'usage et développement durable.

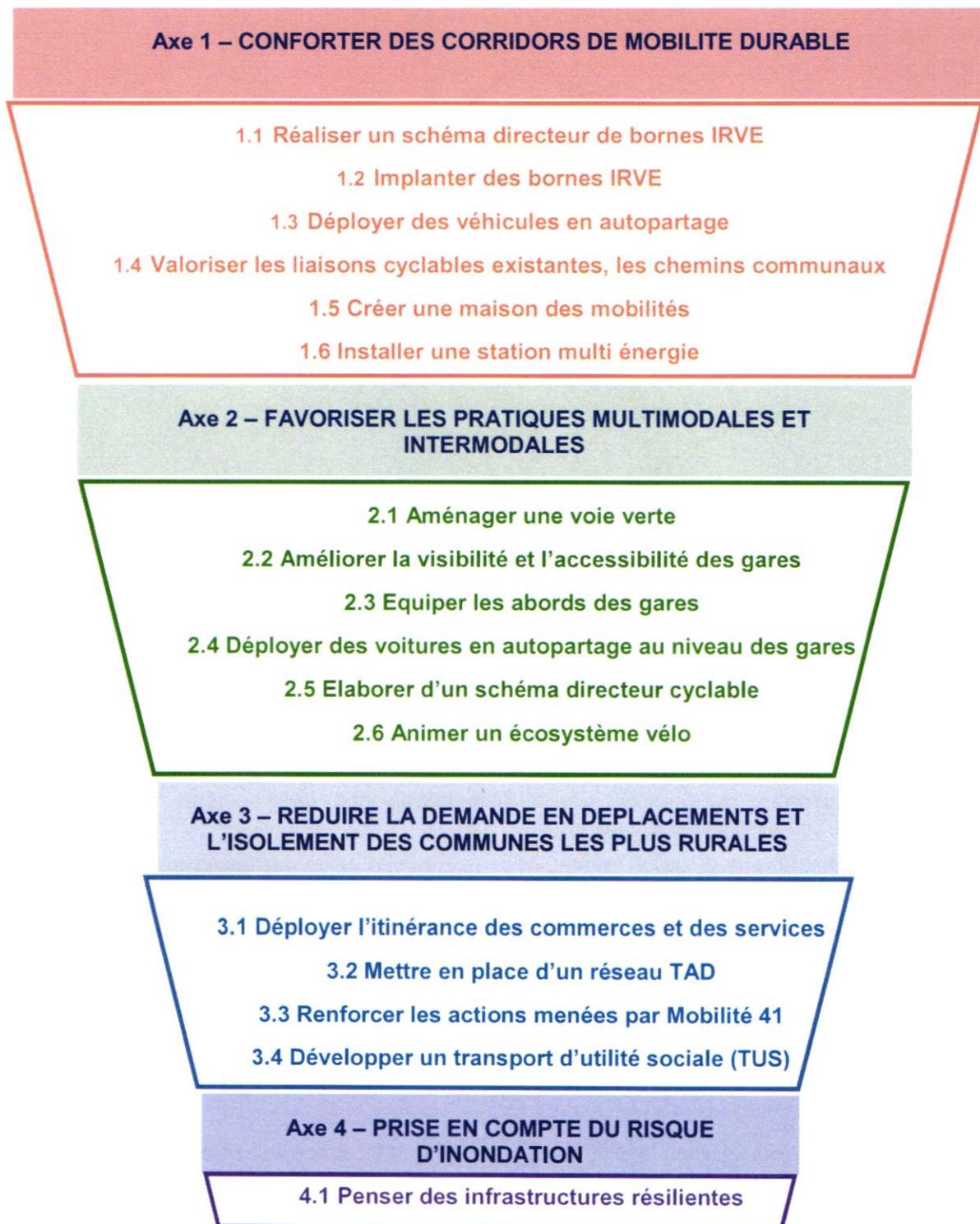
Chaque fiche-action est illustrée par des références expérimentées sur d'autres quartiers, collectivités ou en France, des schémas de principe, des cartes ou des photos.

En synthèse, le présent document précise les modalités de mise en œuvre des fiches actions avec l'identification :

- des partenaires à associer (pilote, acteurs incontournables sans qui l'action ne verrait pas le jour, ou acteurs majeurs, que le pilote de l'action a intérêt à associer),
- le coût des actions,
- le phasage prévisionnel,
- les indicateurs de suivi (qui facilitent la mise en œuvre des actions) et les indicateurs d'évaluation (qui mesurent l'efficacité des actions au regard des objectifs). Cette dernière catégorie d'indicateurs facilitera la préparation du bilan qui pourrait être réalisé dans les 5 à 6 ans après l'approbation du PDMS. Il n'y a pas de période réglementaire prévue par le code des transports, mais elle pourrait se caler sur les autres documents de planification du territoire approuvés ou en cours (PCAET, PLUI, SCOT).

NB : Les schémas, cartes, références ou profils schématiques d'aménagement dans ces fiches ne sont en aucun cas des dessins de maîtrise d'œuvre. Les fiches regroupent des préconisations pour des aménagements ou des actions à mettre en place afin de poursuivre une politique de déplacement en lien avec les objectifs souhaités par la CCRM. Ce document permet d'accompagner en amont la conception des aménagements pour un territoire cohérent, équilibré et pérenne.

Au nombre de 17, les fiches sont regroupées en 3 axes thématiques et un axe transversal sur la prise en compte du risque d'inondation :



Enfin, la dernière partie du document contient recueil de références qui a servi à réaliser les fiches.

Sommaire

Axe 1 - CONFORTER DES CORRIDORS DE MOBILITE DURABLE.....	13
1.1 Réaliser un schéma directeur de bornes IRVE	14
1.1.1 Faire l'état des lieux de l'existant et de l'offre ouverte au public	14
1.1.2 Anticiper l'évolution du parc électrique à échéance opérationnelle	14
1.1.3 Fixer des objectifs opérationnels en fonction de l'existant et de l'évolution du parc	14
1.2 Implanter des bornes IRVE	16
1.2.1 Implanter des bornes IRVE près des gares	16
1.2.2 Implanter des bornes IRVE sur les axes routiers majeurs	16
1.2.3 Implanter des bornes IRVE sur les parkings majeurs	16
1.3 Déployer des véhicules en autopartage	18
1.3.1 Identifier les communes et les lieux à desservir.....	18
1.3.2 Choisir le système d'autopartage le plus adapté	18
1.3.3 Gérer un service d'autopartage	18
1.4 Valoriser les itinéraires existants des modes actifs	20
1.4.1 Recenser les liaisons cyclables existantes	20
1.4.2 Garantir les continuités avec les voies en agglomération	20
1.4.3 Mettre en valeur les chemins ruraux, les voies communales et le réseau secondaire départemental	20
1.5 Créer une maison des mobilités.....	22
1.5.1 Définir le lieu d'implantation de la maison des mobilités	22
1.5.2 Définir les objectifs et les services présents dans la maison des mobilités	22
1.5.3 Définir la structure juridique et le mode de gestion de la maison des mobilités	22
1.6 Installer une station multi-énergies.....	24
1.6.1 Identifier les usagers et le site d'implantation	24
1.6.2 Favoriser les groupements d'acteurs pour faire émerger le projet	24
1.6.3 Prévoir l'approvisionnement en électricité et en gaz	24
Axe 2 – FAVORISER LES PRATIQUES MULTIMODALES ET INTERMODALES	27
2.1 Aménager la voie verte entre Villefranche-sur-Cher et Romorantin-Lanthenay .	28
2.1.1 Aménager une voie verte	28
2.1.2 Prévoir la connexion entre la voie verte et le Cher à vélo	28
2.1.3 Prévoir la connexion entre la voie verte et Romorantin.....	28
2.2 Améliorer la visibilité et l'accessibilité des gares.....	30
2.2.1 Renforcer la visibilité des haltes	30
2.2.2 Renforcer l'accessibilité des gares situées hors des bourgs.....	30
2.2.3 Renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.....	30
2.3 Renforcer l'intermodalité au niveau des gares	32

2.3.1	Organiser les abords des haltes ferroviaires comme des stations intermodales	32
2.3.2	Compléter le dispositif régional de stationnements des vélos en gare	32
2.3.3	Permettre aux vélos à assistance électrique (VAE) d'être rechargés en gare	32
2.4	Déployer des véhicules en autopartage au niveau des gares	34
2.4.1	Identifier les gares à fort potentiel	34
2.4.2	Prévoir un fonctionnement simple du service pour l'utilisateur	34
2.4.3	Adapter le service à des objectifs touristiques	34
2.5	Elaborer un schéma directeur cyclable (SDC)	36
2.5.1	Constituer une gouvernance claire entre les acteurs	36
2.5.2	Associer les habitants à la démarche	36
2.5.3	Fixer les grandes orientations et hiérarchiser le futur réseau.....	36
2.6	Animer un écosystème vélo	38
2.6.1	Multiplier des lieux destinés au vélo	38
2.6.2	Animer, communiquer autour du vélo et en favoriser l'apprentissage.....	38
2.6.3	Mettre en place un service de location de vélo et/ou VAE longue durée	38
Axe 3	– Réduire la demande en déplacement et l'isolement des communes les plus rurales	40
2.7	Déployer l'itinérance des commerces et services	41
3.1.1	Identifier des services locaux à intégrer dans la démarche d'itinérance	41
3.1.2	Identifier les modes de financement.....	41
3.1.3	Identifier les lieux de desserte des services en itinérance	41
2.8	Mettre en place un transport à la demande (TAD)	43
3.2.1	Organiser et faire fonctionner un TAD.....	43
3.2.2	Estimer le besoin et définir l'offre de TAD.....	43
3.2.3	Choisir le type de TAD	43
2.9	Renforcer les actions menées par Mobilité 41	45
3.3.1	Accompagner Mobilité 41 dans le ciblage des publics bénéficiaires.....	45
3.3.2	Aider au fonctionnement de l'association	45
3.3.3	Intégrer l'association à la maison des mobilités.....	45
2.10	Développer un transport d'utilité sociale (TUS).....	47
3.4.1	Identifier une association pour porter le projet.....	47
3.4.2	Identifier les publics et leurs besoins.....	47
3.4.3	Faire fonctionner le service	47
AXE 4	- PRISE EN COMPTE DU RISQUE D'INONDATION.....	50
4.1	Penser des infrastructures résilientes.....	51
Références	53

AXE 1 - CONFORTER DES CORRIDORS DE MOBILITE DURABLE

1.1 Réaliser un schéma directeur de bornes IRVE

Constat : En l'absence de schéma directeur de bornes IRVE à l'échelle du département, il paraît indispensable pour la CCRM de s'en doter, avant de passer à la phase opérationnelle d'implantation. Il existe aujourd'hui 11 bornes IRVE (soit 22 points de charge) sur la CCRM et cela ne permettra pas de couvrir l'ensemble des besoins à l'avenir ; En effet, le nombre de voitures électriques immatriculées sur le territoire ayant considérablement augmenté entre 2018 et 2023, passant de 17 à 205.

La possibilité de réaliser un schéma directeur de développement des IRVE est prévue par l'article 68 de la LOM (2019) et offre à la collectivité un rôle de « chef d'orchestre » sur le territoire pour développer l'offre de recharge en **coordination** avec les maîtres d'ouvrage, les politiques de mobilités et les besoins. Ce schéma comporte un état des lieux de l'existant, de l'offre ouverte au public, du parc électrique à échéance opérationnelle et des **objectifs opérationnels** (nombre de points de charge selon la catégorie de puissance).

Objectif : Renforcer la réflexion en amont de l'implantation des bornes IRVE.

1.1.1 Faire l'état des lieux de l'existant et de l'offre ouverte au public

Selon le rapport d'activité 2023 du SIDELC, l'intercommunalité compte 22 points publics de charge (11 IRVE) : 2 à Langon-sur-Cher (route de Mennetou-sur-Cher), 2 à Mennetou-sur-Cher (Place du 11 novembre), 2 à Mur-de-Sologne (Place de la Poste), 2 à Pruniers-en-Sologne (Salle des Fêtes), 10 à Romorantin-Lanthenay (Allée des Grandes Bruyères, Parking Fosse aux Lions, Place de la Paix, Place du Maréchal Leclerc et rue de Sabard), 2 à Villefranche-sur-Cher (rue Marcel Géré) et 2 à Villeherviers (rue de la gare). Il s'agit de charges accélérées (18 kW). Ces chiffres n'incluent pas les points situés au Supermarché Carrefour (11 dont 4 de 22 kW et des charges rapides avec 1 de 50 kW, 2 de 150 kW, 4 de 300 kW) ni au Leclerc (12 de 22 kW).

Enfin pour compléter cet état des lieux et prévoir les besoins futurs, il sera nécessaire de **s'entretenir avec le SIDELC** sur l'usage actuel des bornes et les projets d'implantation mais aussi avec **les communes** pour renforcer l'offre publique.

1.1.2 Anticiper l'évolution du parc électrique à échéance opérationnelle

La dynamique observée sur la CCRM semble se poursuivre à l'échelle nationale avec un objectif de production de 2 millions de véhicules électriques d'ici à 2030. Pour ces raisons (hausse locale de l'électrification sur les dernières années, tendance nationale à venir), il est raisonnable de penser que la **demande croissante d'infrastructures de recharge** va aussi concerner la collectivité. Par conséquent, il faut s'interroger sur l'offre d'IRVE pour faire face à l'électrification à venir et **suivre les tendances d'achat de véhicules électriques**. Le suivi régulier de la réglementation relative aux bornes IRVE est indispensable, notamment les exigences de sécurité dans l'espace public, le renforcement des obligations pour les bâtiments neufs et rénovés mais aussi les incitatifs financiers (qu'il faut communiquer auprès des particuliers et des entreprises). En outre, l'usage des vélos à assistance électrique devrait aussi croître en suivant la tendance du cyclotourisme, notamment le long du Cher.

1.1.3 Fixer des objectifs opérationnels en fonction de l'existant et de l'évolution du parc

En se basant sur les bornes existantes et l'évolution du parc électrique, la collectivité devra prévoir un nombre de points de charge supplémentaires associés à des catégories de puissance (cf figure 1.1). Afin d'implanter une catégorie adaptée à la demande, le SIDELC est l'acteur incontournable puisqu'il peut **suivre l'évolution de l'usage des bornes** (cf figure 1.2 et 1.3) **selon la catégorie de charge sur le territoire**. En ce qui concerne les gares et l'ensemble des lieux où les véhicules stationnent plusieurs heures, il est conseillé de **privilégier les charges de 7 à 22 kW** (en moyenne, 18 kW).

En plus des lieux prioritaires, il est à noter que les objectifs opérationnels devront aussi prendre en compte l'obligation pour **les parkings de plus de 20 places**. **Les collectivités concernées devront donc les recenser** (cette tâche est en grande partie déjà réalisée dans les PLU – cf Action 1.2). (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000041563729) :

Concernant les vélos à assistance électrique, la **sécurisation du rechargement des batteries** pourrait s'opérer avec des casiers qui contiennent une prise à l'intérieur (la compétence IRVE n'est pas requise pour les mettre en place), notamment le long du Cher à vélo (longues distances parcourues).

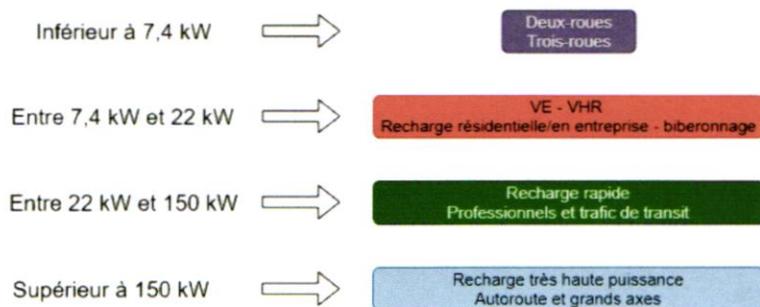


Figure 1.1a – Les usages par gamme de puissance (source : Schéma directeur d’avitaillement – Région Centre-Val de Loire - https://www.acte.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/50102_t_019_03_sda_cvdl_tome_i-2.pdf)

2022 (source : SIDELC)		
Communes	Nombres de bornes munies de 2 points de charge	Nombres de sessions de charges
Langon	1	12
Mennetou/Cher	1	27
Mur-de-Sologne	1	102
Pruniers-en-Sologne	1	119
Romorantin-Lanthenay	5	1049
Villefranche/Cher	1	68
Villeherviers	1	49

Figure 1.1.b – Nombre de sessions de charges par borne IRVE en 2022

Nombre moyen journalier d'utilisateurs des bornes IRVE en 2023 (CCRM)

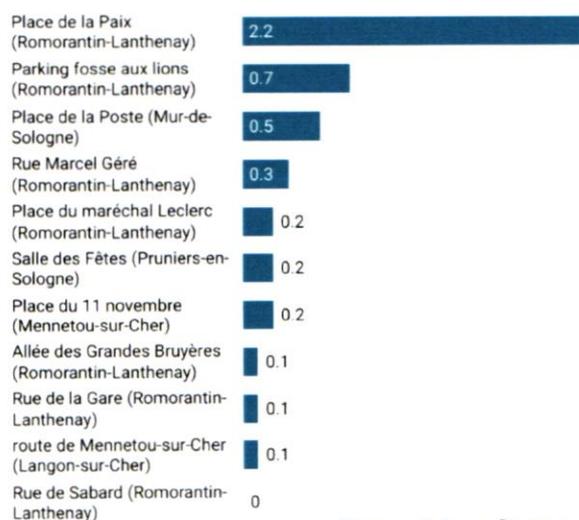


Figure 1.1.c – Source : SIDELC

Source : SIDELC - Created with Datawrapper

Les acteurs

Pilote

- CCRM ;

Acteurs incontournables

- SIDELC ;
- Maison des mobilités ;

Acteurs majeurs

- Communes membres ;
- État (réglementation et subventions) ;
- Banques

Les investissements

Coût d'un SDIRVE :

- Entre 30 et 45 k€ TTC selon le type de territoire et l'existence d'un SDIRVE départemental

Les Phases

Temps 0 :

- Recherche d'aides financières (<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>)
- Recrutement d'un bureau d'études

Temps 1 : Elaboration du SDIRVE

Temps 2 : Mise en œuvre du schéma : 3 ans

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Réalisation du CCTP
- Attribution du marché
- Réalisation du SDIRVE

Indicateurs de d'évaluation :

- Part du marché des véhicules électrique
- taux d'occupation des bornes

1.2 Planter des bornes IRVE

Constat : Les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE), y compris les pour les vélos, répondent à une forte croissance de l'équipement des ménages (de 17 à 205 voitures immatriculées dans la CCRM de 2018 à 2023) et peuvent contribuer à développer la mobilité électrique. Elles peuvent aussi rendre possible une intermodalité décarbonée avec le train (CBA - SNCF).

Objectif : Favoriser et renforcer les motorisations alternatives pour réduire l'intensité carbone de l'énergie et répondre aux objectifs du PCAET du territoire.

1.2.1 Planter des bornes IRVE près des gares

L'implantation de bornes au niveau des principales gares permet de recharger son véhicule électrique en charge lente pendant la journée. Au vu de la fréquentation de la gare de Romorantin (276 168 voyageurs en 2023*), du nombre de véhicules électriques immatriculés dans la commune (130 en 2023) et du nombre de places du parking de la gare (plus de 20), l'implantation d'une borne IRVE (18 kW) est prioritaire pour faire face aux obligations réglementaires mais aussi pour favoriser l'intermodalité décarbonée des habitants qui souhaitent utiliser le train et possèdent une voiture électrique. Le **parking de la gare de Romorantin** est donc le lieu idéal compte tenu de sa fréquentation. En outre, l'implantation de bornes sur les **parkings des gares de Villefranche, Gièvres et Pruniers**, non soumis à l'obligation réglementaire, peut aussi favoriser l'intermodalité décarbonée des habitants de ces communes et de leurs voisines. Pour Pruniers, l'action est indissociable de la mise en valeur de la gare, de sa visibilité et de son accessibilité pour l'ensemble des modes, notamment motorisés (cf action 5.2).

* <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares>

1.2.2 Planter des bornes IRVE sur les axes routiers majeurs

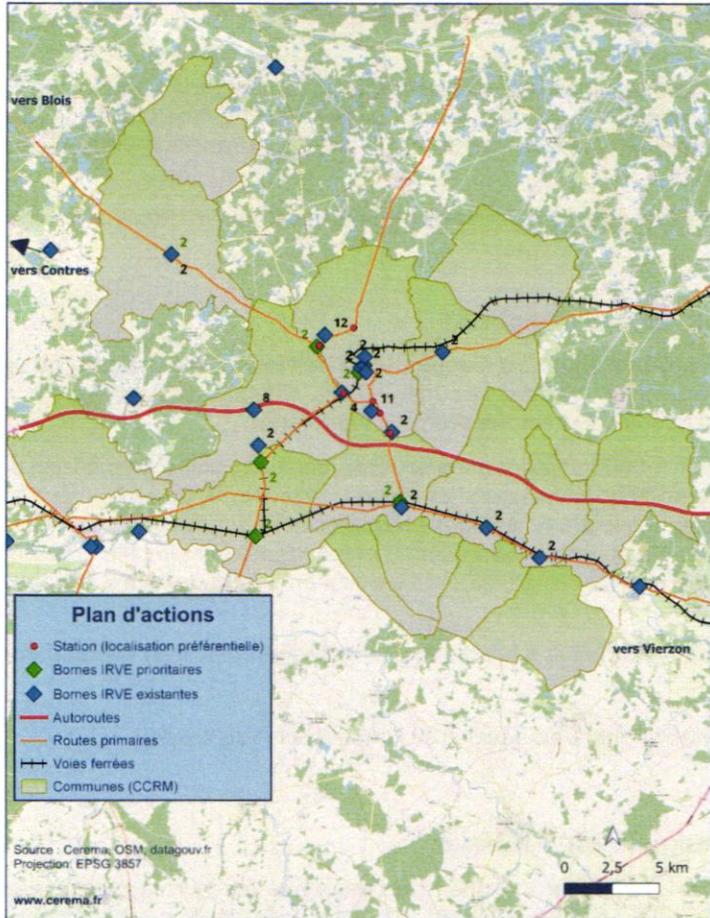
La CCRM compte des axes routiers majeurs et fréquentés avec, notamment, la route reliant Blois à Romorantin-Lanthenay passant par Mur-de-Sologne. La sortie nord-ouest de Romorantin, c'est-à-dire le **rond-point de la route de Blois**, est un lieu où les flux se croisent et où les espaces de stationnement sont nombreux (présence d'enseignes commerciales). Ces derniers étant concernés par l'obligation réglementaire d'implantation de bornes IRVE, il est donc prioritaire d'y planter des **bornes de recharge électrique rapide** (courte durée sur place à prévoir, le temps d'une course ou d'un repas).

1.2.3 Planter des bornes IRVE sur les parkings majeurs

En plus des parkings majeurs des **supermarchés périphériques de Romorantin** (Leclerc, Carrefour, Leclerc Brico), d'autres espaces de stationnement sont concernés à Romorantin (Place de la République, Place de la Libération, Place du général de Gaulle, Place de la Paix, etc.) mais aussi à Villefranche-sur-Cher (borne existante au 2 Rue Marcel Gère), à Gièvres (mairie) et à Pruniers (école maternelle). L'identification de toutes les poches de stationnement de plus de 20 places peut se faire via les PLU par exemple qui doit faire ce recensement (cf figure 2.1). Elle est nécessaire puisqu'au qu'au 1^{er} janvier 2025, l'obligation d'installer des bornes IRVE concerne « les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de vingt emplacements ». En outre, « ces bâtiments disposent d'un point de charge par tranche de vingt emplacements supplémentaires », c'est-à-dire 5 points de charge pour un parking de 200 places. Néanmoins, « si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation », l'obligation ne s'applique pas (« les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge »).



Axe 1
Les motorisations alternatives



- La gare de Romorantin présente un fort potentiel en raison d'une fréquentation élevée (209k voyageurs en 2022) et du nombre actuel de véhicules à Romorantin (130 en 2023).

- L'intermodalité train - voiture électrique présente aussi un potentiel au niveau des gares de Gièvres (73k voyageurs), Villefranche (24k) et Pruniers (20 VP immatriculés en 2023). Elles sont aussi situées à proximité de routes primaires à l'instar du bourg de Mur et du rond-point (route de Blois).



Figure 1.2.a – Exemple d'identification du nombre de place de stationnements dans le PLU de Villefranche/Cher approuvé en novembre 2018

Les acteurs

- Pilotes**
- CCRM (coordinateur)
 - Communes concernées
 - Enseignes grande distribution
 - Entreprises
- Acteurs incontournables**
- SIDELC ;
 - Maison des mobilités ;
- Acteurs majeurs**
- État (réglementation et subventions).
- Acteurs complémentaires**
- Usagers des bornes ;

Les investissements

Coût approximatif d'une borne :

- 12.000 € HT (borne STO achetée, posée et raccordée), dont 6.000 actuellement pour la collectivité

Les Phases

- Temps 0 :**
- Recherche d'aides financières (<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>)
- Temps 1 :**
- Contractualisation pour implanter les bornes.
- Temps 2 :**
- Implantation des bornes IRVE

Les indicateurs

- Indicateurs de suivi :**
- Nombre de bornes en projet installées / Objectifs du SDIRVE.
- Indicateurs de d'évaluation :**
- Nombre moyen de sessions de recharge quotidiennes / an
 - Durée moyenne des sessions de recharge réussies en minutes / an
 - Taux de disponibilité moyen
 - Taux d'équipement en véhicules électriques

1.3 Déployer des véhicules en autopartage

Constat : Face à l'isolement des habitants des communes les plus rurales de la CCRM exprimé pendant la concertation, l'autopartage est une solution visant à répondre à un **besoin ponctuel** notamment des ménages non équipés (11.1% en 2021), représentant une alternative à la possession et favorisant la transition vers d'autres pratiques de déplacement. Depuis septembre 2023,

Objectif : Favoriser et renforcer les mobilités partagées pour répondre à des enjeux environnementaux et sociaux.

1.3.1 Identifier les communes et les lieux à desservir

En termes d'implantation, le Cerema préconise l'implantation de **2 à 4 véhicules électriques en autopartage sur le territoire** (cf figure 3.1) là où l'alternative ferroviaire n'existe pas (par soucis d'équité territoriale), où les distances avec la ville-centre sont élevées et où la population est relativement importante.

Ainsi, en 2021, 3 communes de la CCRM dépassent 1.000 habitants et ne sont pas équipées d'une gare ferroviaire en activité : **Mur-de-Sologne, Châtres-sur-Cher et Billy**. Elles comptent respectivement 49, 59 et 16 ménages (en 2021) non équipés en voitures particulières. Par conséquent, les deux premières communes représentent des lieux privilégiés pour l'expérimentation d'un service d'autopartage en raison d'une demande potentielle prévisible (nombre significatif de ménages non équipés avec peu d'alternatives), mais aussi en raison de la **présence de services et commerces**.

Plus secondairement, les communes de Billy et de Courmemin peuvent aussi représenter des lieux d'expérimentation.

Toutefois, il reviendra à la CCRM et aux communes membre de décider de l'implantation du service.

1.3.2 Choisir le système d'autopartage le plus adapté

L'autopartage consiste en la mise à disposition, par un **opérateur**, d'une **flotte de véhicules terrestres à moteur pour des utilisateurs abonnés**. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour effectuer le trajet de son choix, pour une durée déterminée. Il existe 3 formes d'autopartage :

- « *en boucle fermée* », c'est-à-dire que le **véhicule est rendu à son lieu de prise en charge (station)**. Dès lors, la question du lieu de prise en charge est stratégique pour la réussite du service.
- « *en trace directe* », le véhicule est restitué à une autre station,
- « *en free-floating* », le véhicule est restitué sur un emplacement banalisé (système sans station).

L'autopartage « en boucle » est la forme la plus adaptée pour la CCRM, car cela nécessite moins de stations et donc moins d'investissements en infrastructures.

1.3.3 Gérer un service d'autopartage

L'AOM peut créer un **service public d'autopartage en cas d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée** (L. 1231-14 du code des transports) via une **délégation de service public (DSP), une régie ou une société publique locale (SPL)**. Dans ce cas, l'exploitation du service (réservation des véhicules, maintenance courante, suivi administratif, inscriptions/abonnements des usagers du service...) est assurée par les agents de l'AOM : 0,3 à 1,5 ETP sont généralement mobilisés.

Toutefois, **la gestion peut être confiée en totalité ou en partie à un opérateur, via un marché public**. Celui-ci peut par exemple assurer la gestion des inscriptions, des réservations et l'entretien des véhicules, tandis que la collectivité assure la communication du service et l'information auprès des usagers (cf Maison des mobilités). Le nombre d'ETP de la collectivité, dédié au service, est moins important que dans le cas d'une régie (entre 0,2 et 0,8 ETP selon les missions que conserve la collectivité). Dans le cas de l'externalisation de la gestion à un opérateur, les véhicules peuvent également appartenir (en totalité ou en partie) à l'opérateur.



- Les communes de Châtres-sur-Cher et de Mur-de-Sologne sont à la fois les plus peuplées dépourvues de desserte ferroviaire et relativement éloignées de Romorantin.

- Les gares de Gièvres, Villefranche et Romorantin présentent un potentiel d'intermodalité touristique : la première est à la croisée de deux lignes, la deuxième est située dans la ville-centre et la troisième est à la croisée d'une ligne SNCF et de deux projets de voies cyclables (voie verte, Cher à vélo).

Typologie du territoire	Nombre de véhicules en moyenne
Territoire ayant < 20 000 habitants	Entre 1 et 2 véhicules
Territoire ayant entre 20 000 et 35 000 habitants	Entre 2 et 4 véhicules
Territoire ayant entre 35 000 habitants et 50 000 habitants	Entre 3 et 5 véhicules
Territoire ayant > de 50 000 habitants	5 véhicules et +

Figure 1.3.a Nombre de véhicules en autopartage par type de territoire –Source : Cerema
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/04/fiche_autopartage_vf_0.pdf.1

Les acteurs

Pilote

- CCRM / Maison des mobilités ;

Acteurs incontournables

- Opérateur de service d'autopartage

Acteurs majeurs

- Communes membres ;
- Département ;
- État (réglementation et subventions) ;

Acteurs complémentaires

- Région (expérience en cours sur l'autopartage) ; La SNCF et la CBA
- Office du tourisme ;

Les investissements

Coût* approximatif d'achat d'un véhicule en autopartage :

- 12k à 20k€ (+ borne)

Investissement (hors véhicules) :

- 23 k€ pour communication de lancement, acquisition du logiciel, matériel de bureau, etc.
- 800€ à 900€ / véhicule / mois (y compris amortissement d'achat - 5 ans) en fonctionnement

*https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/04/fiche_autopartage_vf_0.pdf

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- S'informer sur les expériences d'autopartage
- Recherche de financements

Temps 1 (court terme) :

- Identification des sites (engagement de la concertation)
- Contractualisation avec un opérateur

Temps 2 (moyen terme) :

- Expérimentation de la location des véhicules en autopartage.

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Concertation aboutie / Sites identifiés
- Contractualisation
- Nombre de véhicules installés / programmés (4 véhicules cf figure 1.3.a)

Indicateurs d'évaluation :

- Part modale de l'autopartage
- Niveau d'utilisation des véhicules en autopartage.
- Taux de renoncement au déplacement

1.4 Valoriser les itinéraires existants des modes actifs

Constat : Les modes actifs (marche, vélo) représentent une alternative à la voiture à l'intérieur des bourgs (faibles distances à parcourir, plus faibles vitesses pratiquées par les voitures). Entre des communes limitrophes pour des trajets domicile-travail ou sur de plus longues distances pour les loisirs notamment, le vélo représente un potentiel à condition d'avoir un réseau continu et sécurisé.

Objectif : Favoriser et sécuriser la pratique de la marche et du vélo.

1.4.1 Recenser les liaisons cyclables existantes

Le **recensement des liaisons existantes** sur le territoire peut se faire en collaboration avec les associations locales telles que Sologne Cyclotourisme et/ou Vélo 41. Par ailleurs, des applications numériques dédiées aux vélos proposent de géolocaliser des cheminements cyclables, en collaboration avec les collectivités, pour proposer des itinéraires sécurisés et favoriser l'usage du vélo (ex : <https://geovelo.app/fr>). Comme pour les circuits de randonnées, la valorisation et la communication de ces itinéraires est nécessaire et doit répondre à une stratégie qui sera abordée dans le schéma directeur cyclable de la CCRM.

1.4.2 Garantir les continuités avec les voies en agglomération

Pour parfaire la sécurisation du réseau existant d'itinéraires pour modes actifs, faciliter son accès est primordial. À cet égard, il est essentiel de garantir des **continuités** des itinéraires en lien avec les agglomérations, en particulier celle de Romorantin, qui est un point de départ et d'arrivée majeur de plusieurs circuits. Il est recommandé pour cela de veiller à la bonne insertion des vélos dans la circulation en fin d'aménagement (cf figure 1.4.b). Concernant les itinéraires piétons, il est nécessaire de lutter contre le stationnement sauvage (cf. figure 1.4.c), de veiller à maintenir une largeur accessible de 1,4 m et si besoin, les sécuriser comme à Billy (cf. figure 1.4d).

Pour ce faire, des infrastructures **sécurisées et balisées** reliant les zones urbaines au réseau cyclable existant devront être développées. Cela inclut la création d'aménagements cyclables, des réductions de vitesse (cf figure 4.1) comme des zone 30, zone de rencontre, etc, ainsi que des sentiers piétons continus et dépourvus d'obstacles.

Enfin, une coordination entre les autorités locales et les associations de cyclistes et de marcheurs permettra de s'assurer que les trajets urbains vers les circuits soient pratiques, sûrs et attrayants, contribuant ainsi à une meilleure intégration des activités de plein air au quotidien des habitants

1.4.3 Mettre en valeur les chemins ruraux, les voies communales et le réseau secondaire départemental

Selon le Code Rural (Article L161), les chemins ruraux appartiennent à la commune et sont affectés à l'usage du public. Ils font partie du domaine privé de la commune et peuvent être acquis par des particuliers. Il conviendra de cibler les tronçons pertinents et vérifier leur disponibilité, afin de s'assurer qu'ils n'ont pas été acquis par des tiers et donc, que l'accès est toujours possible pour permettre des continuités.

Les voies communales, quant à elles font partie du domaine public et sont inaliénables. Il conviendra donc, en parallèle de l'élaboration du schéma directeur cyclable (cf Action 2.5) d'identifier des axes communaux susceptibles d'accueillir des cyclistes soit en mixité avec les véhicules motorisés, soit en axes dédiés. Pour un trafic cycliste modéré, les conditions de mixité étant les suivantes : Sur des voies limitées à 50 km/h, le trafic routier doit être inférieur à 1500 véhicules / jour ; A 70 km/h, ce trafic ne doit pas excéder 1000 véhicules / jour (cf figure 4.1).

Le réseau départemental secondaire peut aussi être fléché pour les cyclistes. En concertation avec le Conseil départemental, le travail d'identification et de valorisation peut s'opérer (cf figure 4.4).

Enfin, la communication est également importante et peut se faire par le biais de brochures disponibles à la maison des mobilités, à l'office du tourisme ou de sites internet dédiés (base de données des itinéraires avec des descriptions détaillées et des cartes téléchargeables, sites internet des associations de randonnées, telles que Romorando par exemple).

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélocue ou trafic mixte	Vélocue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Figure 1.4.a – Tableau d'aide à la décision en fonction des conditions de mixité ou non – Source : Cerema



Figure 1.4.b Extrémités de la piste cyclable à Villeherviers. La ligne discontinue (en rouge) est positionnée en face de l'entrée et non de la sortie - Photos : Cerema



Figure 1.4.c Occupation des trottoirs par du stationnement sauvage - Photos : Google



Figures 1.4.d - Sécurisation des cheminement piétons à Billy (en entrée d'agglomération) - Photos : Cerema



Figures 1.4.e - Requalification de la route départementale 535 en voie verte à Saint-Sauveur-Villages ©D. Daguier – Département de la Manche – Source : Vélo & Territoires

Les acteurs

Pilote

- CCRM

Acteurs incontournables

- Associations cyclistes ;
- Mobilité 41 ;
- Office du tourisme ;
- CCRM.

Acteurs majeurs

- Communes concernées ;
- État (réglementation et subventions) ;
- Conseil départemental 41 (routes).

Les investissements

- **Coût d'1 panneau** : entre 50 € et 200 €

- **Coût pour la pose avec la fourniture d'un mât** : entre 65 et 180 €, par unité

- **Coût moyen du marquage par peinture antidérapante, réfléchissante** : 2 € / mètre linéaire

- **Coût du marquage par résine** : 4 € / mètre linéaire

- **Coût moyen d'1 picto vélo par peinture antidérapante, réfléchissante** : 18 € / pictogramme

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Recenser les liaisons cyclables existantes
- Recenser les chemins communaux et ruraux pouvant être utilisés comme réseau cyclable secondaire
- Estimer les besoins en signalisation manquante ou effacée (en lien avec les associations)
- Estimer les besoins en aménagement
- Recherche de financements

Temps 1 (court terme) :

- Valoriser les liaisons existantes.

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- linéaire d'aménagement existant recensé
- linéaire de potentiel identifié
- linéaire de potentiel aménagé

Indicateurs d'évaluation :

- Nombre de discontinuités traitées
- Niveau de fréquentation des itinéraires valorisés

1.5 Créer une maison des mobilités

Constat : Les offres de transport disponibles sur le territoire ne sont pas toujours connues, ni facilement accessibles pour l'ensemble des usagers, ou efficaces pour l'ensemble des usages. Ainsi, la méconnaissance de l'offre est un frein puissant au changement des pratiques de mobilité, ainsi que le manque de lisibilité de l'offre et de coordination entre les services de transport collectif et partagés (cf ateliers du 11 mars 2024).

Objectif : Créer un guichet unique pour coordonner les acteurs de la mobilité afin de développer des solutions de mobilité durable adaptées aux besoins des habitants et des visiteurs et améliorer la communication relative à ces solutions.

1.5.1 Définir le lieu d'implantation de la maison des mobilités

Afin de définir le lieu d'implantation, il est nécessaire de prendre en compte plusieurs critères dont :

- 1) l'**accessibilité intermodale**, par exemple près d'une gare ferroviaire, d'un arrêt de bus structurant et/ou d'aménagements cyclables ;
- 2) la **fréquentation des lieux** et la **densité de population** pour maximiser l'utilisation des services offerts ainsi que leur visibilité ;
- 3) la **proximité avec d'autres services** comme les parkings, les centres administratifs, les commerces ou les agences de location de véhicules.

Pour la CCRM, le critère de la densité indique plutôt un intérêt pour une implantation dans le bourg de Romorantin-L. avec un accès aisé pour les modes actifs et attenant à un grand parking ou encore au niveau de la gare, par exemple. Le bâtiment lui-même doit bénéficier de caractéristiques fonctionnelles (espace d'accueil et bureaux), et peut être mutualisé avec d'autres services associatifs ou administratifs pour amortir les coûts.

1.5.2 Définir les objectifs et les services présents dans la maison des mobilités

Les objectifs principaux du PDMS, dont certains d'entre eux seront réalisés par la maison des mobilités sont présentés page suivante (cf figure 1.5.a).

Tous les services de mobilité proposés par la CCRM seront présents dans la maison des mobilités (autopartage, TAD). L'information des services organisés par d'autres structures doivent aussi figurer afin de proposer à l'utilisateur une offre complète sur le territoire (navette de Romorantin-L., Azalys, Remi, ...). Les associations de cyclistes, de mobilité solidaire ou de randonneurs ont également toute leur place dans cette maison des mobilités. Pour couvrir l'ensemble des besoins en termes de mobilité du quotidien, la maison des mobilités devra s'associer à plusieurs organismes tels que : Mobilité 41, les Maisons France-services pour organiser des tournées dans les communes plus isolées, la mission locale et France Travail. La maison peut aussi inclure un réparateur et un loueur de vélos (dont VAE), proposer un service de marquage de vélos, des informations relatives au covoiturage (primes, applications existantes), à l'autopartage et au projet sur le territoire (dont la voie verte et le Cher à vélo).

La maison des mobilités aura aussi la vocation d'animer le territoire autour des mobilités durables (cf Action 2.6).

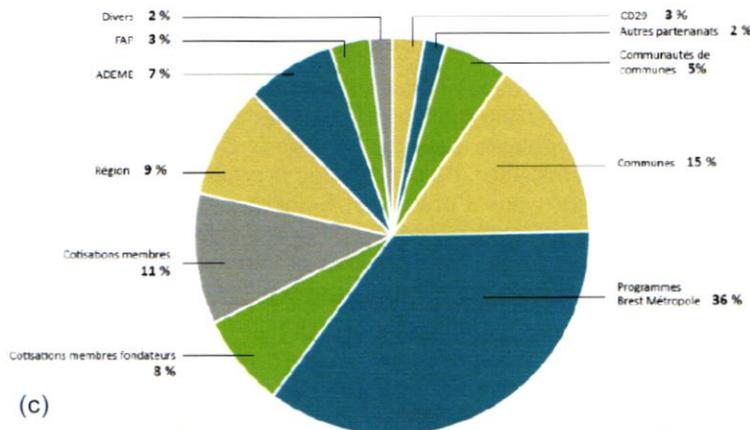
1.5.3 Définir la structure juridique et le mode de gestion de la maison des mobilités

La gestion de la maison peut se faire sous différentes formes :

- Régie directe (avec du personnel fonctionnaire ou contractuel de droit public) avec le recrutement d'un référent mobilité, en charge notamment de la coordination interne de la structure, de la communication et de l'animation, avec l'organisation d'événements autour de la mobilité durable, d'ateliers avec les habitants, et les entreprises.
- Etablissement public administratif (fonctionnement essentiellement sur subvention publique, personnel de droit public)
- Délégation de service public auprès d'une association (personnel recruté sur contrats de droit privé, fonctionnement essentiellement sur subvention publique + cotisations des adhérents)
- Délégation de service public auprès d'une société publique locale (SPL), d'une société d'économie mixte locale (SEML) ou d'un établissement public industriel et commercial (EPIC) local (personnel recruté sur contrats de droit privé). Dans ce cas, il peut y avoir ou pas une subvention de fonctionnement publique, mais les SPL / SEML / EPIC peuvent aussi se financer sur les tarifs pratiqués en contrepartie des services proposés.
- associative, composée de plusieurs collèges. C'est aujourd'hui la forme la plus courante dans les territoires.

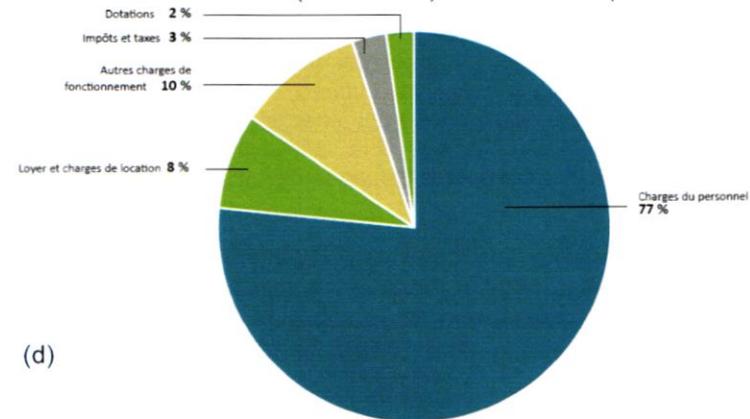
Axes	OBJECTIFS	OBJECTIFS OPERATIONNELS
Conforter des corridors de mobilité durable	Communiquer et animer le territoire sur les mobilités durables	<ul style="list-style-type: none"> Créer une maison des mobilités pour : <ul style="list-style-type: none"> > Coordonner les acteurs de la mobilité > Proposer un conseil en mobilité > Sensibiliser au changement de comportement > Améliorer la lisibilité et l'accessibilité de l'offre de mobilité > Développer l'éducation à la mobilité
	Proposer des solutions de mobilité alternatives	<ul style="list-style-type: none"> Développer des services aux usagers dont l'autopartage pour répondre aux besoins des habitants moins bien desservis en transports collectifs (TC) Conforter les liaisons cyclables existantes
	Réduire l'empreinte carbone du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Créer une station multi-énergies pour fournir un mix énergétique au territoire. Implanter des bornes IRVE
Favoriser les pratiques multimodales et intermodales	Améliorer l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Aménager la voie verte entre la gare de Villefranche/Cher et celle de Romorantin-L. Améliorer la signalisation et l'accessibilité des gares
	Favoriser le tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Prévoir des véhicules en autopartage près des gares
	Planifier un réseau cyclable	<ul style="list-style-type: none"> Elaborer un schéma directeur cyclable
Réduire la demande en déplacements et l'isolement des communes les plus rurales	Proposer des solutions de mobilité aux plus fragiles	<ul style="list-style-type: none"> Déployer l'itinérance des commerces et services Soutenir les actions de Mobilité 41
	Réduire l'isolement des communes les plus rurales	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un transport à la demande (TAD) Soutenir un transport d'utilité sociale (TUS)

Figure 1.5.a – Objectifs du PDMS de la CCRM sur les 3 axes



(c)

Figure 1.5.c et d – Exemple de Financements (c) et recettes (d) de la maison des mobilités (association) de Brest Métropole en 2016



(d)

Les acteurs

Pilote

- CCRM
- **Acteurs incontournables**
- Région ; CBA ;
- Mobilité 41 ;
- Ville de Romorantin-Lanthenay

Acteurs majeurs

- Communes membres ;
- Département ;
- État
- Entreprises, etc.
- La CCI
- Et l'ensemble des membres du comité des partenaires

Les investissements

Coût d'une maison des mobilités : En fonction du lieu (partagé ou non) et du nombre de services (de locataires).

- **Coût d'un référent mobilité :** au moins 1 ETP

- **Coût* des campagnes de communication autour du vélo :** 6 à 13 k€

- **Coût* pour l'organisation d'événements** (fête du vélo par exemple) : Entre 5 et 16 k€

* Source : ADEME - Développer le système vélo dans les territoires

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Confirmer les lieux potentiels d'implantation de la maison des mobilités ;
- Définir son mode de gestion ;

Temps 1 (court terme) :

- Structurer la maison des mobilités

Temps 2 (moyen terme) :

- Mettre au point une stratégie de communication sur les services de maison des mobilités

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Identification du site d'accueil
- Lancement de la démarche
- Ouverture de la MDM

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation de la maison des mobilités / an ;
- Nombre et typologie des services proposés
- Evolution des parts modales

1.6 Installer une station multi-énergies

Constat : Dans un contexte d'instabilité des coûts de l'énergie à l'échelle nationale et internationale, disposer d'une station multi-énergies permettrait au territoire une maîtrise des coûts et une sécurisation de l'approvisionnement de l'énergie. En outre, ce projet permettrait la réduction de l'intensité carbone des véhicules en proposant de l'électricité et du **BioGNV** pour les voitures particulières mais aussi pour les poids lourds.

Objectif : Proposer un mix énergétique et contribuer aux objectifs du PCAET du territoire.

1.6.1 Identifier les usagers et le site d'implantation

En conformité avec la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et le cadre d'action national pour le développement de ces infrastructures (définissant des objectifs de déploiement pour 2023 et 2028), les sources principales d'une station sont les points de recharge électrique, de ravitaillement en gaz (notamment GNV, bioGNV) et en hydrogène.

Pour s'assurer du bon fonctionnement de la station multi-énergie à Romorantin-Lanthenay (ville-centre idéale pour l'implantation en raison de la concentration de l'activité économique et des pôles générateurs de déplacement), il est nécessaire d'**identifier les usagers potentiels**, notamment les entreprises de transport et celles disposant d'une flotte conséquente de véhicules, pour les bornes électriques mais aussi la station à hydrogène et au BioGNV. Aussi, l'évolution du nombre de voitures particulières utilisant ces énergies alternatives, notamment l'électricité, met en évidence une forte croissance nationale de la demande dans les années à venir.

La station doit bénéficier d'une **forte visibilité**, c'est-à-dire d'une implantation dans une zone très fréquentée par des véhicules routiers, permettant d'assurer sa bonne utilisation (plutôt en périphérie de Romorantin-L.), et doit aussi pouvoir être raccordée au réseau local (dans l'idéal, plus le réseau local est grand, plus il est à même d'équilibrer les différences de consommations entre l'été et l'hiver) ; Si elle répond à ces critères, une friche industrielle ou agricole permettrait d'économiser du foncier (ZAN).

1.6.2 Favoriser les groupements d'acteurs pour faire émerger le projet

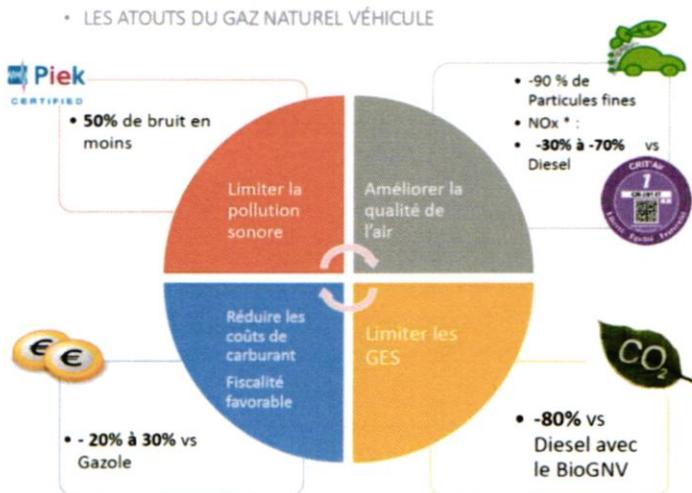
La CCRM aura le choix de confier la construction et l'exploitation de la station multi-énergies soit à un industriel, soit à un groupement d'acteurs locaux qui ont tous un intérêt à l'émergence de ce projet d'énergie alternative : agriculteurs, chambre d'agriculture, syndicats d'électricité (regroupés pour former EnerR Centre), collectivités, pour notamment maîtriser les coûts. Des associations peuvent aider les collectivités à créer ces groupements d'acteurs, comme le collectif « Energie-Partagée » situé au Controis-en-Sologne (cf <https://energie-partagee.org/monter-projet/se-faire-accompagner/les-reseaux-regionaux/energie-partagee-centre-val-de-loire/>). Des projets similaires ont vu le jour dans le Loir-et-Cher à Angé initié par des groupements d'agriculteurs (<https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/cere-la-ronde/loir-et-cher-a-ange-methycentre-pionnier-pour-l-utilisation-de-l-hydrogene>).

1.6.3 Prévoir l'approvisionnement en électricité et en gaz

La mise à disposition de BioGNV (biocarburant constitué à plus de 97% de méthane), notamment pour les véhicules lourds (camions, bus, autocars, bennes à ordures, etc) sous forme liquide (GNL) ou comprimé (GNC) grâce à une station publique d'avitaillement serait un atout pour la CCRM et répondrait aux objectifs du PCAET du territoire. Pour les poids lourds, les utilitaires et les véhicules légers, la **station « à remplissage rapide »** avec un débit en GNC d'environ 2000 nm³/h, est plus adaptée (plein en 30 minutes – cf <https://qnvert.engie-solutions.com/2024/09/26/pose-de-la-premiere-pierre-de-la-nouvelle-station-multi-energies-biogmv-gaz-naturel-vehicule-et-recharge-electrique-de-laire-de-dardilly-sur-la-m6/>). Pour autant, si la collectivité souhaite mettre en place une station destinée aux flottes de bus ou aux bennes à ordures, les stations « à remplissage lent » sont les plus adaptées (plein pendant la nuit de 5 à 10 heures).

(cf https://www.methafrance.fr/sites/default/files/2021-07/75_guide_valorisation_biomethane_aurae_2018.pdf)

Pour l'électricité, en plus de l'alimentation provenant du réseau, la station peut être équipée de panneaux photovoltaïques sur le toit de la structure mais aussi sur des ombrières abritant les véhicules en charge. La gamme de puissances des bornes peut varier de 300 kW à 500 kW pour assurer une recharge très rapide.



Moteurs GNV plus simples, notamment au niveau des post-traitements

* Source données banc moteur et mesures en conditions réelles

Figure 1.6.a – Vertus du bioGNV – Ce carburant a un prix compétitif, puisqu'il se situe aux alentours 1.10€/kg TTC (1 Kg de GNV permet de rouler autant qu'avec 1.7 L d'essence).

Source : <https://terresdargentan.fr/vie-quotidienne/amenagement-territoire-developpement-durable/transition-energetique/developpement-energies-renouvelables/>



Station multi énergies (GNV/BioGNV + bornes IRVE) de Chatelaudren-Plouagat (22) dans la CC de Leff Armor Communauté (31 782 habitants en 2021 / Insee) :

- Ombrières recouvertes de panneaux photovoltaïques d'une puissance de 145 kWc (crête) au total ce qui équivaut à la consommation de 50 foyers (hors chauffage).

- 4 bornes GNV munies de pistolets NGV1 et NGV2 (fort débit)
 - 4 000 litres en bouteilles sous rack qui correspond aux besoins pour trois camions.

- 2 compresseurs 270 kW à quatre cylindres dotés d'un débit individuel de 720 Nm³ à l'heure permettent de faire monter la pression depuis les 3 bars du réseau jusqu'à 250 bars.

Mise en service : mars 2024 / Coût : 1 546 942 euros HT

Facteurs clés de succès Source :

<https://ccpmb.fr/uploads/2022/02/Rapport-d%C3%A9tude-globale.pdf>

- **Emplacement de la station** doit être au plus près des usages, avoir une bonne visibilité et avoir une facilité d'accès, mais éloigné des habitations.

- **Bon dimensionnement** de l'infrastructure et prise en compte de la montée en puissance de la station. Lors du choix du fournisseur / exploitant, il est recommandé de retenir un acteur proposant un taux de disponibilité élevé (par exemple 97%) et proposant des alternatives en cas de pannes et/ou de maintenance : mise à disposition d'une station mobile, redondance des compresseurs en cas de panne pour le GNC....

- **Sensibilisation auprès du grand public et des acteurs économiques** pour faire connaître le GNC.

Les acteurs

Pilote

- CCRM (mobilités, déchets, énergie);

Acteurs incontournables

- SIDELC ; EneR Centre
- GRDF ; Fournisseurs d'énergie
- Ville de Romorantin-L.

Acteurs majeurs

- Agriculteurs locaux ;
- Chambre d'agriculture
- Collectif Energie-Partagée
- État (réglementation et subventions) ;
- Région (subvention)
- ADEME (subventions)

Les investissements

Coût approximatif d'une station :

- de 1 à 3 M € (sans le foncier)
- Foncier : 2500 à 3000 m²

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- faire une étude de marché (dont le foncier)
- Identifier des lieux potentiels d'implantation

Temps 1 (court terme) :

- Rechercher les financements et les partenariats
- Préparation du dossier de demande e déclaration ICPE (si GNC)

Temps 2 (moyen terme) :

- Acquérir le foncier
- Construire la station multi-énergies

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Lancement de l'étude de marché
- Proposition de sites
- Lancement des travaux
- Mise en service de la station

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation de la station / an dont les poids-lourds et véhicules légers ;
- Part du mixte énergétique

AXE 2 – FAVORISER LES PRATIQUES MULTIMODALES ET INTERMODALES

2.1 Aménager la voie verte entre Villefranche-sur-Cher et Romorantin-Lanthenay

Constat : L'intermodalité entre les transports collectifs (train, cars) et les modes actifs présente un potentiel de décarbonation à l'échelle de la CCRM. Le projet phare de la CCRM d'aménager une voie verte sur l'ancienne voie ferroviaire entre la gare de Villefranche-sur-Cher et celle de Romorantin-L. prend toute sa place dans ce contexte, et pourra contribuer à améliorer les mobilités du quotidien en desservant notamment les zones d'activités et les écoles entre les 2 communes.

Objectif : Renforcer la place des modes actifs pour les déplacements courts du quotidien et l'intermodalité entre les trains de la Région et les modes actifs.

2.1.1 Aménager une voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et éventuellement des cavaliers (cf article R. 110-2 du code de la route). Toutefois, les riverains peuvent être autorisés à circuler, par dérogation du pouvoir de police, pour accéder à leurs terrains sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/h. La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte (cf figure 2.1 a et b).

Elle est réservée aux cas où les **densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles (cf Action 1.4).**

La note du Cerema (en annexe) rendue en juillet 2023 à la collectivité détaille les éléments suivants.

2.1.2 Prévoir la connexion entre la voie verte et le Cher à vélo

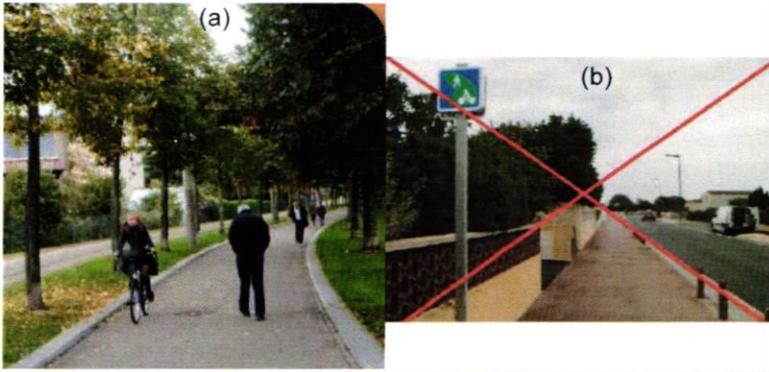
Les aménagements cyclables les plus structurants du territoire, en projet, sont la voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Romorantin-L. et Villefranche/Cher, ainsi que le parcours du Cher à vélo traversant cette dernière. Par conséquent, dans l'optique d'un schéma directeur cyclable (cf Action 2.5), la sécurisation et le jalonnement des déplacements des vélos entre le Cher et l'entrée de la voie verte devront être prévus.

D'après la note technique du Cerema sur la voie verte (p. 32), deux options sont identifiées pour la jonction entre celle-ci et la RD922, soit suivre le tracé de la voie ferrée jusqu'à la gare, soit passer par la rue des Chantelettes. Entre le sud de la voie verte et la véloroute le long du Cher, ce document identifie 3 options dont la moins coûteuse et la plus sécurisante est le passage par la rue André Dabert, la ruelle à Chabrolle et la rue de la Paix (cf figure 2.1.c et d), **parallèles à l'axe principal** très fréquenté par les voitures (avenue Aristide Briand). En outre, la traversée de la départementale pour assurer la liaison avec la voie verte « nécessite un traitement particulier » tels qu'un îlot central pour une traversée en deux temps et des marquages au sol en pictogramme vélo.

2.1.3 Prévoir la connexion entre la voie verte et Romorantin

La connexion entre la voie verte, le bourg de Romorantin et les aménagements cyclables internes à la commune (piste de Villeherviers, de l'avenue de Villefranche, de la rue de la Forêt, avenue de Salbris) exige d'identifier des axes routiers que les cyclistes peuvent emprunter en toute sécurité depuis et à destination du **boulevard Paul Boncour** lié à la gare (cf. figure 2.1.e et note technique du Cerema précitée). Ici, par exemple, la rue des Capucins est la voie la plus courte pour se rendre à la Place de la Paix, sachant que le passage en sens unique de la rue Clémenceau pourra être associé à de nouvelles bandes ou pistes cyclables.

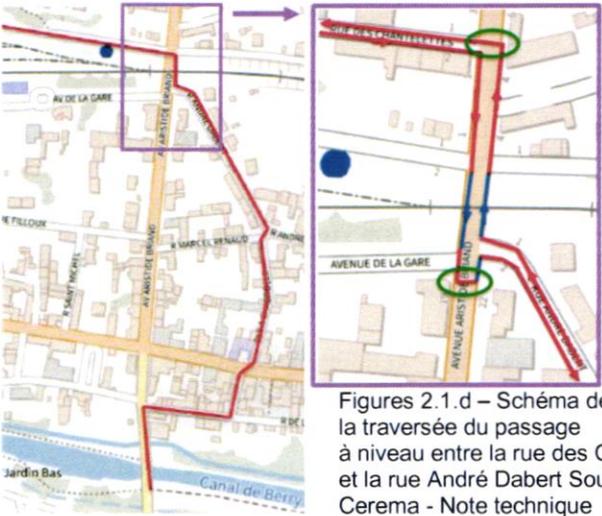
En outre, une attention particulière devra être portée à la continuité entre la fin de la voie verte, la rue de la Thibaudière et la zone commerciale située au nord-ouest de Romorantin.



Trafic cumulé piétons + cyclistes (nombres de passages par jour)	Largeur minimum de voie verte (en m)
1000 et moins	3 m
1 300	3,5 m
1 600	4,0 m

Tableau d'aide à la décision issu des recommandations allemandes (source : ERA)

Figures 2.1.a et b – Exemples d'aménagement de voie verte à suivre (a) et à proscrire (b) – Source : Cerema
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Annexe%203_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf



Figures 2.1.d – Schéma de principe de la traversée du passage à niveau entre la rue des Chantelettes et la rue André Dabert Source : Cerema - Note technique

Figures 2.1.c- Proposition de liaison entre le sud de la voie verte et le Cher à vélo – Source : Cerema - Note technique

Figure 2.1.e – Proposition de liaison entre l'extrémité nord de la voie verte et le parking de la gare Romorantin-L – Source : Cerema - Note technique sur le projet de voie verte



Les acteurs

- Pilote**
- CCRM
- Acteurs incontournables**
- Communes de Villefranche/Cher et Romorantin-L.
 - Le Département
 -
- Acteurs majeurs**
- État (réglementation et subventions) ;
 - Région (subventions)

Les investissements

- **Coût du démontage des voies:** 420 k€
 - **Coût des travaux d'aménagement :** 2,1 et 3,5 millions d'euros* pour 7 km de voie verte, comprenant :
 - Préparation du support,
 - Revêtement
 - Signalisation.
- * Note technique du Cerema – Juillet 2023

Les Phases

- Temps 0 (immédiatement) :**
- Finaliser les accords avec la SNCF
- Temps 1 (court terme) :**
- Rechercher les financements et les partenariats
 - Préparer le support : retirer ballast, traverses et rails.
- Temps 2 (moyen terme) :**
- Engager les travaux : revêtement et signalisation

Les indicateurs

- Indicateurs de suivi :**
- Signature de la convention avec la SNCF
 - Etablissement des travaux de Maîtrise d'œuvre
 - Lancement des travaux
 - Mise en service de la voie verte
- Indicateurs d'évaluation :**
- Evolution de la part modale vélo (mise en place de compteurs)
 - Evolution de la part modale piéton
 - Typologie de fréquentation (habitant, touriste ...)

2.2 Améliorer la visibilité et l'accessibilité des gares

Constat : Lors du diagnostic, le Cerema a pu identifier certaines haltes ferroviaires de la CBA qui passaient complètement inaperçues (Pruniers, Villeherviers, Mennetou et Loreux). Or, cette ligne ferroviaire traversant le territoire et les 9 haltes qui le desservent sont une véritable richesse. De plus, des travaux ont été engagés par la région depuis 2023 pour régénérer la ligne à hauteur de 8,8 M€. Par conséquent, une réflexion sur la mise en valeur des haltes mériterait d'être tenue en termes de signalisation et de mobilier, mais aussi en termes d'aménagement pour apaiser les vitesses et sécuriser les modes actifs aux abords.

Objectif : Accroître les pratiques multimodales et intermodales en améliorant la visibilité et l'accessibilité de certaines haltes.

2.2.1 Renforcer la visibilité des haltes

La **gare de Pruniers**, à l'angle de la **D724 et la D128**, est très peu visible depuis les axes routiers attenants. Le Cerema constate qu'**aucun panneau routier** n'indique la présence d'une halte ferroviaire et que les véhicules roulent à une **vitesse trop élevée** pour se rendre compte de son existence. Aujourd'hui, cette halte a été rachetée pour en faire un gîte (à l'instar du bâtiment de la halte de Loreux), mais les trains de la CBA peuvent toujours s'y arrêter (arrêt facultatif).

Par conséquent, la mise en place de panneaux directionnels (cf figure 2.1) en concertation avec le Conseil départemental depuis le bourg de Pruniers et sur la RD 724 sont indispensables au bon repérage de cette halte depuis la route. De la même façon, une signalisation depuis la D974 pour la **gare de Mennetou**, depuis la D724 pour la **gare de Villeherviers** ainsi qu'à proximité de la gare de **Loreux** serait nécessaire pour les rendre plus visibles. En plus des panneaux directionnels, la visibilité des gares peut être renforcée par l'emploi de mobilier, de matériaux, homogènes à l'échelle du territoire intercommunal.

2.2.2 Renforcer l'accessibilité des gares situées hors des bourgs

Les liaisons entre les bourgs et les gares de Pruniers, Mennetou et Loreux peuvent être facilitées par plusieurs outils dont la **réduction des limitations de vitesse** des véhicules motorisés sur les axes les reliant, permettant de réduire l'insécurité des modes actifs.

En outre, les axes secondaires assurant ces liaisons peuvent être **réservés à l'usage des modes actifs** (les riverains pourraient toutefois les emprunter - cf Action 1.4) à l'image, par exemple, de la rue des Prés Neufs à Pruniers. Si les dimensions de la voirie le permettent, l'aménagement de **voies cyclables** (bandes, pistes ou « chaucidous ») est envisageable sur ces tronçons.

Ces possibilités d'aménagements cyclables seront examinées dans le futur **schéma directeur** (cf Action 2.5) de la CCRM qui intégrera l'accessibilité des gares ainsi que les **connexions entre les gares et le parcours du Cœur de France à vélo** (Gièvres, Villefranche, Mennetou) et la voie verte entre la gare de Villefranche/Cher et celle de Romorantin-L, ainsi que les stationnements vélos.

2.2.3 Renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

L'apaisement de la circulation est primordial pour sécuriser les modes actifs aux abords des gares, mais ce n'est pas suffisant, notamment pour prendre en compte les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR).

La mise en accessibilité des différents éléments constituant l'intégralité de la chaîne de déplacement peut être abordée dans les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE – à la charge des communes de plus de 1000 habitants ou PAVE intercommunal).

S'agissant de l'accessibilité des points d'arrêt de transport collectif les desservant (gares, stations, arrêts...), ils font l'objet d'une programmation plus précise dans les Schémas directeurs d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (SD'AP* et Ad'AP* des réseaux de transport) à la charge des gestionnaires de réseaux de transport.

La CCRM peut avoir aussi son rôle à jouer en prévoyant notamment :

- Des places de stationnement équipée de bornes IRVE avec des emprises plus larges pour permettre aux personnes en fauteuil de se déplacer tout autour (cf figure 2.2);
- Des protections de bornes IRVE au plus proche de l'installation ;
- Des places sur la chaussée ou de plain-pied avec le trottoir (mais pas en pente).



Figure 2.2.a – Exemple de panneaux directionnels à Romorantin-L. – Photo : Google

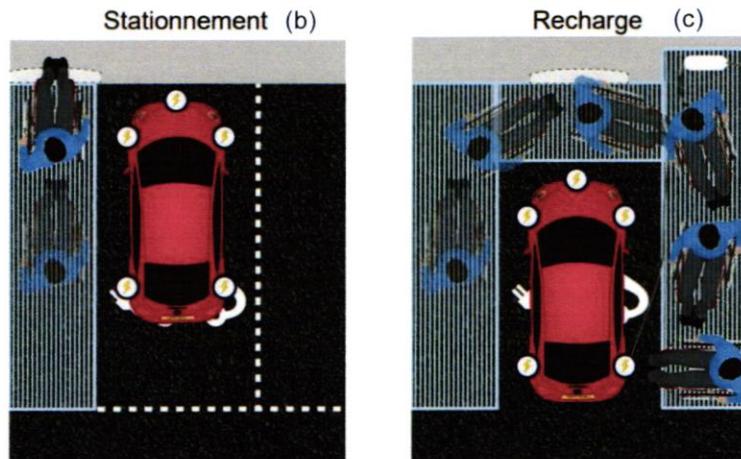


Figure 2.2 – Surlargement nécessaire pour permettre l'accessibilité PMR d'un stationnement (b) et d'un stationnement équipé d'une borne IRVE (c) – Source : Cerema
<https://www.cerema.fr/system/files/documents/2023/06/diaporama.pdf>

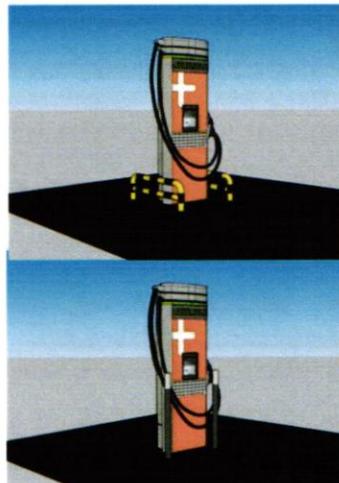


Figure 2.2.d – Accessibilité des bornes IRVE – Source : Cerema
<https://www.cerema.fr/system/files/documents/2023/06/diaporama.pdf>

Les acteurs

Pilotes

- Communes concernées

Acteurs incontournables

- CCRM
- SIDELC
- Le Département
- La CBA et son exploitant

Acteurs majeurs

- État (réglementation et subventions) ;
- Région (subventions)
- Les associations de PMR

Les investissements

- **Panneau directionnel** : 50 à 200 €/ unité
- **Pose de panneaux** :
 - o Avec mât existant : 10 à 30 € / unité
 - o Avec nouveau mât : 65 à 180 € / unité

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Concertation avec le département, les communes concernées, la CBA et son exploitant
- Identifier les haltes à valoriser

Temps 1 (court terme) :

- Rechercher les financements et les partenariats

Temps 2 (moyen terme) :

- Engager les travaux : signalisation, marquage au sol

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Lancement de la démarche
- Identification des haltes
- Lancement des procédures de marchés
- Lancement des travaux
- Fin des travaux

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation des gares réaménagées
- Evolution des parts modales des transports collectifs
- Nombre de titres de transport vendus

2.3 Renforcer l'intermodalité au niveau des gares

Constat : La présence d'un réseau de **10 gares ferroviaires** relativement bien fréquentées (plus de 276.000 voyageurs à Romorantin-L. en 2023), de lignes régionales de cars et d'un faible relief propice à la marche et au vélo (notamment, dans les communes équipées d'une gare), facilitent cette intermodalité. Mais cette dernière pourrait être améliorée. En effet, aujourd'hui, 1,8% de la population active occupée de la CCRM (Insee, 2021) empruntent les transports collectifs pour se rendre au travail, 2,7% font du vélo et 6,1% se déplacent à pied ou en roller.

Objectif : Améliorer l'intermodalité entre les trains de la SNCF et de la CBA, les cars et les modes actifs.

2.3.1 Organiser les abords des haltes ferroviaires comme des stations intermodales

Les stations intermodales (ou aires de mobilité) regroupent et connectent des services de mobilité dans des zones peu maillées en transports collectifs réguliers. Elles participent donc au désenclavement du territoire et à son attractivité. Pour développer leur usage et renforcer leur attractivité, ces aires peuvent également inclure ou être adossées à des services, des sanitaires et des commerces de proximité.

L'intérêt de ces petits pôles d'échanges tient aussi à la possibilité de les concevoir de manière évolutive et modulable, notamment pour le stationnement vélos et voitures. Les services de mobilité et les aménagements associés sont parfois ainsi faiblement dimensionnés, avec l'objectif de les adapter et d'augmenter le service offert, selon les usages et le succès des premiers mois. Ce principe implique nécessairement un suivi et une évaluation des usages.

Il est également important de flécher la maison des mobilités depuis les gares de Romorantin-L. et Faubourg d'Orléans, qui est susceptible de fournir aux visiteurs d'autres services.

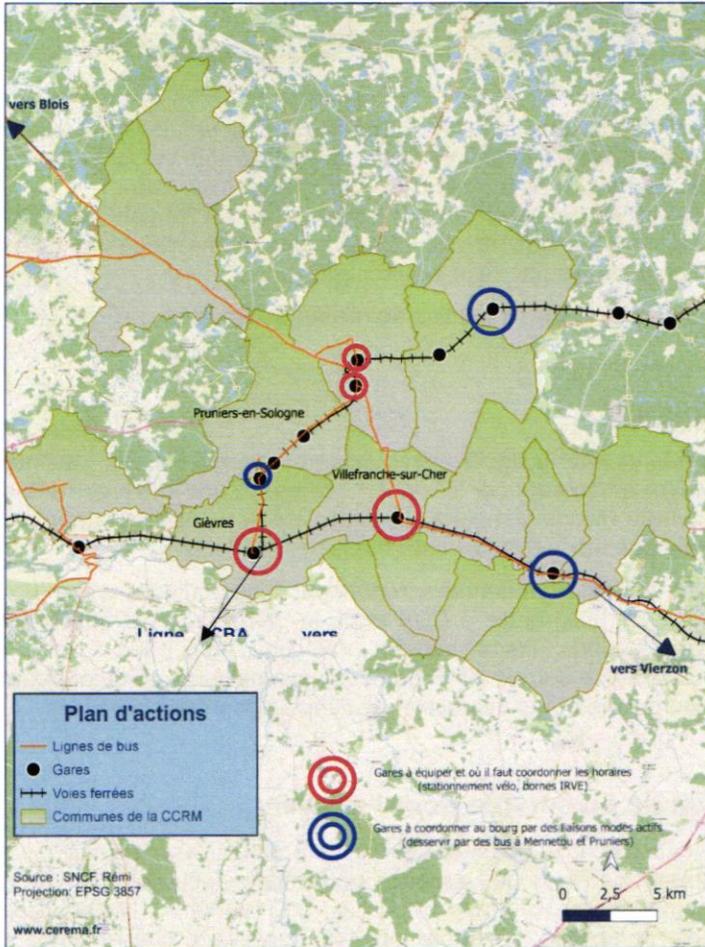
2.3.2 Compléter le dispositif régional de stationnements des vélos en gare

D'après une enquête nationale de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports), réalisée en partenariat avec l'IFOP en juin 2024, « 66% des Français pensent qu'il est difficile de garer son vélo à la gare de manière sécurisée » (<https://www.ifop.com/publication/attente-des-voyageurs-non-voyageurs-transports-ferroviaires-fnaut/>). Dans ce contexte, la CCRM pourrait compléter le dispositif régional obligatoire (cf décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 identifiant 10 stationnements sécurisés à la gare de Faubourg d'Orléans), au niveau des gares de Romorantin-L., Gièvres et Villefranche/Cher. Ainsi, une vingtaine de stationnements sécurisés (cf figure 2.3.a) pourraient être envisagés à Romorantin-L. afin d'être cohérent avec le dimensionnement des stationnements sécurisés de Faubourg d'Orléans. Pour mettre en place ce type d'équipements, les solutions de cofinancements à 60 % sont possibles grâce au programme Alveole Plus (cf https://alveoleplus.fr/ressources/alveole_plaquette_explicative.pdf) et <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/9a78-financer-vos-abris-velos-et-actions-de-sensib/>.

2.3.3 Permettre aux vélos à assistance électrique (VAE) d'être rechargés en gare

L'intégration de points de recharge pour les vélos à assistance électrique peut passer par un **système de casiers contenant des prises** pour recharger les batteries des vélos (cf figure 2.3.b), mais aussi des prises USB, un accès wifi, etc. Ce système existe en Maine-et-Loire avec onze stations de recharge sur La Loire à Vélo et La Vélo Francette. En raison de la proximité des gares de Villefranche (projet de voie verte) et de Gièvres (parcours touristique du **Cœur de France à vélo**) et du développement du tourisme à vélo à assistance électrique, l'implantation de bornes sur ces gares pourrait favoriser l'intermodalité avec le train. La mise en place de ces équipements devra se faire en concertation avec les acteurs locaux du tourisme.

Des financements sont possibles grâce au programme ADVENIR (cf <https://advenir.mobi/>). * <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/30/installer-bornes-vae-itinéraires-cyclables/>



- Les gares les plus fréquentées et desservies par des bus (Romorantin, Faubourg d'Orléans, Gièvres et Villefranche) sont situées en agglomération et présentent donc un potentiel élevé d'intermodalité avec le vélo et la marche.

- Les gares de Pruniers et de Mennetou ne sont pas desservies par des lignes de bus et sont situées hors des bourgs. Il faut agir sur ces freins pour favoriser l'intermodalité.

- Au cas où des transports à la demande (TAD) se développent sur le territoire (ou des TUS), il faudra coordonner les horaires avec les départs et les arrivées des trains en cas de desserte des gares (par exemple, via le comité des partenaires).



Figure 2.3.a – Exemple de stationnement sécurisé vélos adapté aux haltes ferroviaires / Consigne vélos individuelle en gare de Langeac (photo : Inddigo) – Source : <https://librairie.ademe.fr/qed/6481/stationnement-secure-velos-011573a.pdf>



Figure 2.3.b – Bornes de recharge pour VAE dans un casier – Source : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/30/installer-bornes-vae-itineraires-cyclables/>

Les acteurs

Pilote

- CCRM
- **Acteurs incontournables**
- Communes concernées
- SIDELC
- Le Département
- CBA, Gares et connexions

Acteurs majeurs

- Aménageurs ;
- État (réglementation et subventions) ;
- Région (subventions)
- ADEME (subventions – Programme AVELO, ALVEOLE +, ADVENIR)

Les investissements

- Coût d'une station intermodale :

- Consigne collective permettant le stationnement sécurisé de vélos, avec badge ou code d'accès : 1700 € à 2000 €

- Emplacement vélo, – abri vélo (couvert mais ouvert) : environ 800- 900 € / emplacement vélo;

- abri voyageur : 2000 € pour un abri de type Abribus simple à 20000 € pour un espace d'attente de 30 m2 ;

- Coût d'un panneau directionnel

- Entre 50 et 150 €

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Concertation avec le département, les communes concernées et la CBA

- Identifier les haltes à équiper

Temps 1 (court terme) :

- Rechercher les financements et les partenariats

Temps 2 (moyen terme) :

- Engager les travaux : signalisation, mobiliers

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Nombre de gares/haltes concernées
- Nombre de stationnements vélos, de bornes IRVE et/ou de casiers de recharges installés

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation des stations intermodales / an ;
- Taux d'occupation des parkings vélo
- Taux de fréquentation des TC
- Évolution de la part modale vélo

2.4 Déployer des véhicules en autopartage au niveau des gares

Constat : Le territoire de la CCRM se trouve à proximité de sites touristiques régionaux majeurs générant des flux importants : Le Zoo de Beauval (2 M de visiteurs en 2023), les châteaux de la Loire et notamment Chambord (1 M de visiteurs en 2023), et les espaces naturels solognots, notamment. En complément du **train**, la mise en service de véhicules en autopartage offre de perspective de desserte pour les touristes. La Région a d'ailleurs lancé en 2024 son service d'autopartage en gare ou dans les centres-villes. Dans le département du Loir-et-Cher, les communes de Bracieux et de Montlivault sont concernées par cette expérimentation.

Objectif : Contribuer au dynamisme touristique et améliorer l'intermodalité au niveau des gares.

2.4.1 Identifier les gares à fort potentiel

L'autopartage en intermodalité avec le train présente un intérêt significatif en matière de tourisme, pour les **non-résidents** du territoire qui souhaiteraient le découvrir en arrivant par le train. A cet égard, une **offre globale de transport** en rapport avec les attractions locales (vieille ville de Mennetou, circuits cyclables, vallée du Cher, etc.) peut être proposée pour réduire le recours systématique aux véhicules individuels des touristes.

Les gares de Romorantin, Gièvres et Villefranche, les plus fréquentées, répondent à ces critères (cf carte de l'Action 1.3). Pour Gièvres, gare située à la croisée de la ligne de la CBA et de la SNCF, elle est **accessible depuis plusieurs villes sans rupture de charge** (Salbris, Tours, Vierzon, Valençay, etc.). Pour assurer la pérennité du service, ces gares devraient être équipées de bornes IRVE dédiées aux véhicules en autopartage. Toutefois, il appartiendra à la CCRM et aux communes membres de décider de l'implantation des véhicules.

2.4.2 Prévoir un fonctionnement simple du service pour l'utilisateur

L'expérience montre que pour tout service proposé, le fonctionnement doit être simple, sinon il est délaissé. Celui-ci peut consister pour l'utilisateur en 1) s'inscrire au service (avec des données personnelles pour le paiement du service), via une application à télécharger sur smartphone (cf figure 6). En 2), de réserver la plage horaire souhaitée et d'accepter la caution. En 3), de régler le service. Il semble toutefois nécessaire que l'accès à ce service ne soit pas uniquement numérique, mais qu'il puisse y avoir une réservation possible depuis la maison des mobilités (cf Action 1.5).

Pour le reste, l'AOM ou l'opérateur doit vérifier les **créneaux horaires** de disponibilité et le **nombre maximal d'utilisations par personne** dans une durée définie. Celui-ci doit aussi définir le **coût du service** à la journée ou à la demi-journée, associé à une **caution** bloquée sur le compte de l'utilisateur pendant une durée définie. Le coût de la recharge électrique peut être inclus dans le service. A titre d'exemple, le service proposé par la région est tarifé à 6€ la ½ journée et 12€ la journée, incluant le coût de la charge électrique (cf <https://www.remi-centrevaldeloire.fr/category/services/#:~:text=Le%20Service%20client%20R%C3%A9mi%2B%20Autopartage.e.com%20pour%20toute%20demande.>

2.4.3 Adapter le service à des objectifs touristiques

Par rapport à l'autopartage visant à faire face à un déficit d'offres (cf. 1.3.2), il est nécessaire de penser le service en fonction des **pratiques touristiques**. En effet, ces dernières sont différentes des pratiques des résidents du territoire, notamment en termes de **durée de location qui peut être plus longue**, de **nombre plus élevé d'utilisations** par personne dans une semaine et de budget plus important selon le profil des touristes.

Par conséquent, une concertation avec les acteurs locaux du tourisme (notamment l'**Office de Tourisme de Sologne Côté Sud** à Romorantin), mais aussi des acteurs du ferroviaire (SNCF - CBA) est nécessaire en amont de la mise en œuvre du service. Pour le reste, toutes les autres caractéristiques évoquées du service (identification d'un opérateur, installation de bornes IRVE, système de caution, prise en compte du coût de la recharge électrique, système de boîtier avec clés, stationnement sur une place identique, etc.) sont reproductibles pour ces véhicules en autopartage dans les gares (idéalement, 2 par site). Pour des **exemples de modes de fonctionnement des services d'autopartage et de coûts** : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/12/ensemble_vers_la_competence_mobilite_-_atelier_covoiturage-autopartage.pdf

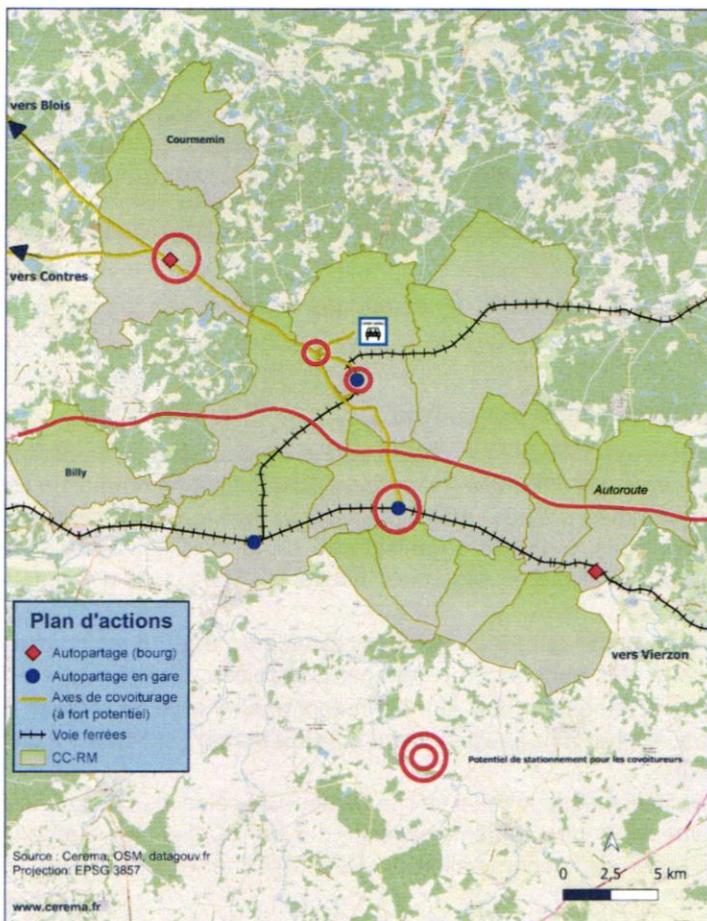


Figure 5 – Emplacements des 2 véhicules du service régional d'autopartage en gare d'Argenton sur Creuse (photo : Google) munies de bornes IRVE.

Les acteurs

Pilote

- CCRM / Maison des mobilités ;

Acteurs incontournables

- Opérateur de service d'autopartage

Acteurs majeurs

- Communes membres ;
- Département ;
- État (réglementation et subventions) ;
-

Acteurs complémentaires

- Région (expérience en cours sur l'auto-partage) ; La SNCF et la CBA
- Office du tourisme :

Les investissements

Coût* approximatif d'achat d'un véhicule en autopartage :

- 12k à 20k€ (+ borne)

Investissement (hors véhicules) :

- 23 k€ pour communication de lancement, acquisition du logiciel, matériel de bureau, etc.
- 800€ à 900€ / véhicule / mois (y compris amortissement d'achat - 5 ans) en fonctionnement

*https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/04/fiche_autopartage_vf_0.pdf

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Concertation avec le département et les communes concernées
- Identifier les haltes à équiper

Temps 1 (court terme) :

- Rechercher les financements et les partenariats

Temps 2 (moyen terme) :

- Engager les travaux : signalisation, mobiliers

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Identification des sites (engagement de la concertation)
- Contractualisation
- Nombre de sites programmés

Indicateurs d'évaluation :

- Nombre de sites réalisés
- Part modale en autopartage
- Nombre de renoncement au déplacement (via enquête auprès des habitants de la CCRM à réaliser 1 à 2 ans après la mise en service)

2.5 Elaborer un schéma directeur cyclable (SDC)

Constat : La CCRM dispose de quelques itinéraires cyclables dédiés essentiellement situés dans la ville centre (avenue de Salbris à Romorantin-L. jusqu'à Villeherviers, avenue de Villefranche, Route de Blois, rue de la Forêt, ...) mais l'ensemble manque de continuités. Avec l'arrivée de nouveaux itinéraires (Cher à vélo, voie verte entre Villefranche/Cher et Romorantin-L.), il est nécessaire de réfléchir à la façon de les relier entre eux, d'envisager d'autres liaisons pour compléter le réseau, et de les planifier dans le temps, pour à terme, accroître la pratique du vélo sur le territoire.

Objectif : Planifier un réseau cyclable sécurisé, continu, confortable, et adapté aux différents usages à l'échelle de la CCRM.

2.5.1 Constituer une gouvernance claire entre les acteurs

La gouvernance d'un schéma directeur d'aménagements cyclables s'articule autour de deux instances complémentaires : le comité de pilotage et le comité technique. En préalable à leur constitution, il est primordial de rencontrer l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire d'étude, afin d'optimiser la gouvernance du projet : gestionnaires des réseaux de voirie, maîtres d'ouvrages, autorités organisatrices de la mobilité, associations d'usagers, exploitants de services de transports publics, riverains des voies, habitants. Chacun de ces acteurs pourra utilement intégrer l'un ou l'autre de ces comités.

Le comité de pilotage (copil) est présidé par un(e) élu(e) garant du portage politique du SDC. Il est composé des **représentant(e)s des territoires concernés** et des partenaires pertinents à associer. C'est l'instance de décision relative au schéma. Il valide les différentes phases du SDC et il est notamment chargé **de valider les engagements financiers à la fin de la démarche, via un plan pluriannuel d'investissement (PPI)** avant d'engager l'adoption du schéma au sein de la collectivité.

Le comité technique (cotech) est chargé de la définition et de la mise en œuvre du SDC selon les objectifs fixés par le comité de pilotage. Il est composé de l'équipe projet directement impliquée dans le SDC et peut être élargi à tout contributeur jugé utile. Le comité technique assure la coordination du SDC et le met en place dans ses différentes phases.

2.5.2 Associer les habitants à la démarche

Cette concertation peut se faire via la mise en place d'un comité consultatif des usagers. Cette instance, qui vient en complément de l'articulation Copil / Cotech, aide l'équipe à évaluer le niveau de qualité des aménagements existants et leur adéquation aux besoins, ainsi qu'à identifier de façon plus fine les difficultés et secteurs à enjeux. Le comité consultatif des usagers peut être également mobilisé dans la phase de propositions d'itinéraires, de maillage et de choix des typologies d'aménagements à réaliser.

2.5.3 Fixer les grandes orientations et hiérarchiser le futur réseau

La première orientation à valider par le comité de pilotage est le rééquilibrage de l'usage de l'espace public au profit des modes actifs, ce qui implique moins d'espace pour les modes motorisés (circulation et stationnement) et l'amélioration ou au minimum le maintien des aménagements piétons. Cette orientation se concrétise en premier lieu par la hiérarchisation des réseaux cyclable et motorisé résultant du diagnostic préalable. Cette étape, indispensable pour travailler ensuite sur les scénarios, doit faire l'objet d'une validation explicite par le comité de pilotage.

Au-delà des continuités entre les grands projets cyclables (cf Action 2.1) et les aménagements cyclables à l'intérieur de Romorantin-L. (cf Cerema « Construction de scénarios pour l'élaboration d'un SLD » ou de Villefranche sur Cher, plusieurs **liaisons intercommunales** s'affirment comme **prioritaires** en l'absence de liaisons existantes, notamment entre le sud de Romorantin et le bourg de Pruniers (présence de la Base aérienne 273), entre le nord-ouest de Romorantin et le bourg de Mur-de-Sologne ou encore entre Villefranche-sur-Cher et Saint-Julien-sur-Cher (cf carte page suivante).

En complément de ce futur réseau structurant, le schéma devra identifier des voiries communales peu fréquentées qui peuvent constituer la trame secondaire de circuits cyclables reliant toutes les communes du territoire entre elles, en prenant en compte la présence de coupures importantes morcelant le territoire. Cela ne peut s'opérer qu'en coopération avec les associations locales et le Conseil départemental du Loir-et-Cher, qui a élaboré son proche schéma des mobilités douces (adopté en 2022).



Favoriser les modes actifs

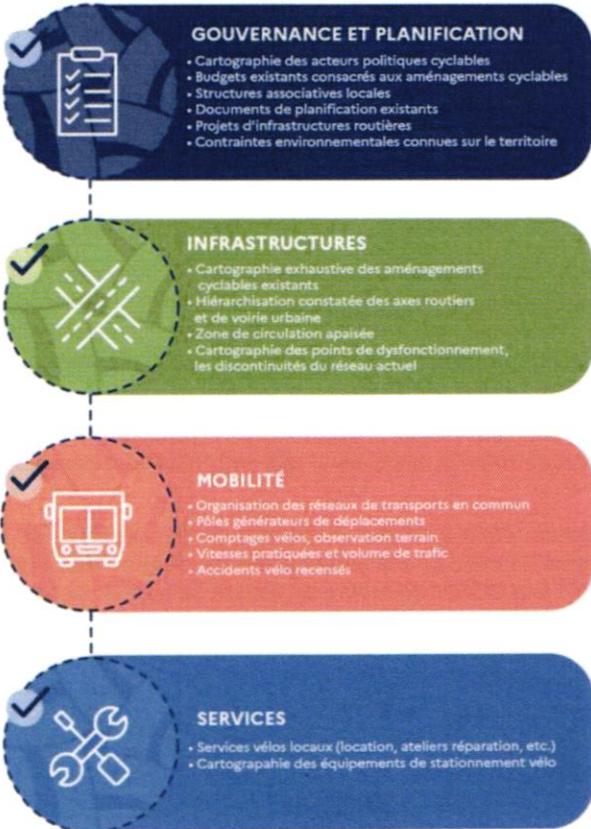
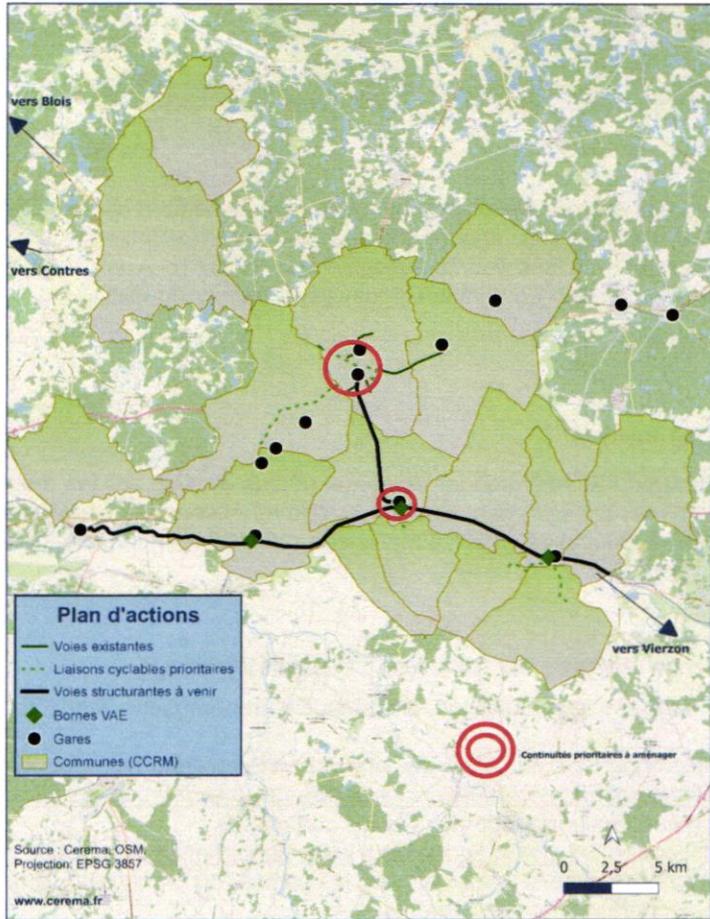


Figure 2.5.a - Check-list idéale des éléments à rassembler
 Source : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/597392/le-schema-directeur-des-aménagements-cyclables-planifier-un-reseau-cyclable-complet-continu-et-attra>

Les acteurs

- Pilote**
- CCRM : Maison des mobilités
- Acteurs incontournables**
- Communes membres
 - Les associations de cyclistes
- Acteurs majeurs**
- Le Département
 - Etat (subventions)

Les investissements

- Coût d'un SDC (étude) :**
- entre 30 à 50 k€

Les Phases

- Temps 0 (immédiatement) :**
- Recruter le chargé de mission Vélo
 - Préparer le marché d'étude
- Temps 1 (court terme) :**
- Recruter le bureau d'étude
- Temps 2 (moyen terme) :**
- Réalisation du diagnostic (3 mois)
 - Définition de la stratégie (2 mois)
 - Définition du plan d'actions (6 à 8 mois)
- Temps 3 (long terme) : 10 ans**
- Mettre en œuvre le schéma

Les indicateurs

- Indicateurs de suivi :**
- Lancement du marché
 - Mise en œuvre du SDC
 - Longueur d'itinéraires programmés
 - Nombre d'actions programmées (hors aménagement)
 - Nombre d'acteurs associés et mobilisés
- Indicateurs d'évaluation :**
- Linéaires cyclables aménagés / Linéaires prévus au SDC
 - Evolution de la part modale vélo (données Insee sur le domicile/travail et/ou via enquête auprès des habitants de la CCRM à réaliser dans les 10 ans après la mise en œuvre du SDC)
 - Nombre de vélo stationné sur des sites emblématiques
 - Evolution de l'équipement des ménages en vélo (enquête)

2.6 Animer un écosystème vélo

Constat : Actuellement, le territoire compte quelques lieux dédiés au vélo qui sont essentiellement concentrés à Romorantin-L. comme le magasin spécialisé « **Culture Vélo** » ou encore des associations Vélo Sport et Mobilité 41 ainsi qu'à Villefranche/Cher (cyclos sportifs francvillois). L'idée pour la maison des mobilités (cf Action 1.5), est de renforcer les partenariats avec ces structures, afin de créer un véritable écosystème autour du vélo.

Objectif : Accroître la visibilité, l'accès et l'apprentissage du vélo.

2.6.1 Multiplier des lieux destinés au vélo

La CCRM, par le biais de la maison des mobilités, pourrait développer des lieux dédiés au vélo sur les autres communes de l'intercommunalité, voire de créer des services itinérants autour du vélo (cf Action 1.5). Le bouquet de services proposés pourrait aller de la réparation à la location, voire le marquage des vélos, en impliquant les associations locales, les mairies et l'Office du Tourisme.

2.6.2 Animer, communiquer autour du vélo et en favoriser l'apprentissage

La politique vélo de la CCRM aura besoin d'être partagée et connue des habitants. De nombreuses actions de communication et d'animation sont possibles :

- A l'instar d'une initiative du service jeunesse de Romorantin-L. en 2023, des **ateliers vélo** peuvent être organisés (cf [https://www.lanouvelrepublique.fr/romorantin/romorantin-un-atelier-pour-apprendre-les-velos](https://www.lanouvelrepublique.fr/romorantin/romorantin-un-atelier-pour-apprendre-a-reparer-les-velos)). Ce type d'ateliers destiné aux jeunes peut être généralisé régulièrement à toutes les communes.
- Le « **Savoir Rouler à Vélo** » avant l'entrée au collège (<https://www.sports.gouv.fr/presentation-du-dispositif-611>) qui sont des séances d'initiation au vélo, peuvent être organisées par les écoles, les centres de loisirs, les mairies, les professionnels du cycle, ou les coordinations sécurité routière en préfecture
- L'apprentissage se faisant à tous âges, des **ateliers de remise en selle** pour les plus anciens peuvent aussi être organisés en partenariat avec des associations (cf <https://www.cc37.org/formation-remise-en-selle/>).
- L'organisation d'une **fête du vélo** est un évènement fédérateur autour du vélo qui permet de sensibiliser un grand nombre de personnes et de faire connaître la maison des mobilités.
- Pour favoriser la pratique, la CCRM peut aussi faire le choix de subventionner l'achat d'un vélo ou d'un VAE et de communiquer sur cette offre.

2.6.3 Mettre en place un service de location de vélo et/ou VAE longue durée

En déployant un service de Vélo en Location longue Durée (VLD), la CCRM permettrait à ses habitants de tester un vélo sans en assumer la propriété. D'après les retours d'expérience de collectivités, le Cerema préconise 10 vélos pour 10 000 habitants au lancement du service*. Toutefois, ce dimensionnement devra être évalué annuellement en fonction de la demande des usagers. Il pourra être nécessaire d'augmenter progressivement ce ratio pour trouver le bon équilibre, parfois jusqu'à 20 vélos pour 10 000 habitants.

En dehors des coûts matériels liés à l'achat des vélos, il convient d'envisager environ ¼ d'ETP pour la gestion des abonnements et de la liste d'attente, des opérations simples de maintenance ainsi que le montage des actions d'animation et de communication.

La gestion du service peut aussi être confiée à des structures relais à l'instar du service Kvélo du Pays de la Châtre en Berry, (cf <https://kavelo.fr/>). En raison du coût d'achat, la mise en place de ce service dépend **des aides et des subventions** accordées. L'axe 3 d'AVELO3 permettrait à la CCRM de mettre en œuvre ce type de services.

* https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/03/fiche_vld_vf_1.pdf



Figure 2.6.a : Ecosystème vélo vu par la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette).

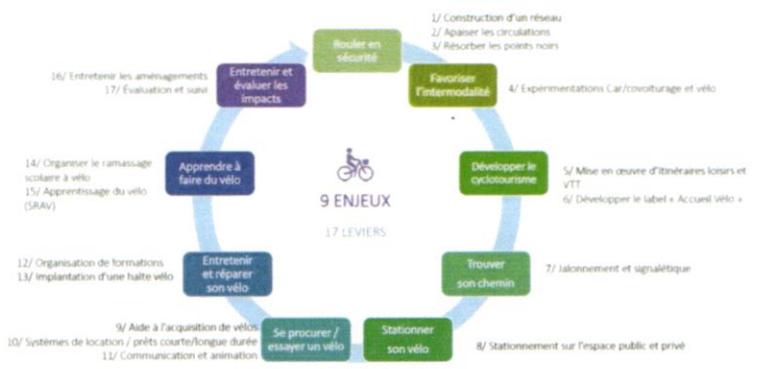


Figure 2.6.b : Le système vélo dans le SDMA de la CC des Cévennes Gangeoises et Suménoises



Figure 2.6.c : Service Kvélo du Pays de la Châtre-en-Berry disposé sur 3 points relais : Crozon-sur-Vauvre, Neuvy-Saint-Sépulchre et Nohant-Vic (Source : <https://www.aurorepaysanne.fr/ne-roule-kavelo-au-pays-de-la-chatre-en-berry>)

Les acteurs

Pilote

- CCRM / Maison des mobilités
-

Acteurs incontournables

- Communes
- Associations de cyclistes, Mobilité 41

Acteurs majeurs

- État (réglementation et subventions) ;
- ANCT (subventions)
- Ademe (subventions)
- Région (subventions)
- Les usagers

Les investissements

Coût d'un vélo

- 200€ à 350/ vélo classique
- 1 200€ à 2 500€ / VAE (hors frais de gestion et d'entretien).

Coût du service :

- Entre 3 000€ et 5 250€ pour 15 vélos classiques
- Entre 18 000€ et 37 500€ pour 15 VAE

Moyens humains : ¼ d'ETP

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Définition du type de gestion
- Estimation des besoins en terme de vélo (nombre, typologie...)
- Identification des sites

Temps 1 (court terme) :

- contractualisation pour la gestion
- achat des vélos

Temps 2 (moyen terme) :

- Mise en service
- Evaluation annuelle

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Réalisation de l'étude de faisabilité
- Contractualisation de gestion du service
- Achat des vélos

Indicateurs d'évaluation :

- par modale vélo
- Nombre et fréquence de location
- Durée des locations
- Taux d'incivilité
- Nombre de collégiens à vélo (enquête)

AXE 3 – REDUIRE LA DEMANDE EN DEPLACEMENT ET L'ISOLEMENT DES COMMUNES LES PLUS RURALES

2.7 Déployer l'itinérance des commerces et services

Constat : Face à l'éloignement des services et commerces dans les communes les plus rurales exprimé pendant la concertation, la maison des mobilités pourrait organiser en lien avec différents partenaires, des services et commerces itinérants.

Objectif : Répondre à l'isolement des habitants dans les communes les plus rurales.

3.1.1 Identifier des services locaux à intégrer dans la démarche d'itinérance

Pour les commerces, l'Association Romorantinaise des Commerçants et Artisans (**ARCA**) et ses adhérents (<https://www.commerces-romorantin.com/adherents>) représentent un interlocuteur privilégié comptant des métiers de bouche, de soins et de santé ou encore des acteurs de la culture et des loisirs, qui se concentrent à Romorantin.

Pour les autres acteurs de la culture et des loisirs, d'autres interlocuteurs peuvent exister pour développer des théâtres ou des bibliothèques ambulants, du cinéma avec la **Région**: <https://www.centre-valde Loire.fr/explorer/sortir-et-saerer/avec-cinemobile-le-cinema-vient-vous>, voire même des activités sportives, avec cette exemple de piscine mobile testée en Bourgogne-Franche-Comté, avec <https://www.aqwaitineris.fr/la-piscine-mobile/>

Sur l'aspect santé, le département du Cher a développé, par exemple, un cabinet médical itinérant : <https://www.departement18.fr/Cabinet-medical-itinerant>.

Enfin, des associations peuvent se charger d'amener les services, y compris la santé, les commerces et du lien social dans les zones rurales. Un exemple avec l'association « Ville à joie » <https://villeajoie.fr/>, qui peut contractualiser avec la collectivité pour l'animation du territoire (cf figure 3).

3.1.2 Identifier les modes de financement

En 2024, grâce à l'appel à manifestation d'intérêt « Aller vers » en France services, avec le soutien de la Banque des Territoires et de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), des financements ont été débloqués pour mettre en place un bus « France Service » (cf <https://www.banquedesterritoires.fr/ami-allier-vers-en-france-services>).

De plus, le programme « Reconquête du commerce rural » lancé en mars 2023, l'ANCT propose de soutenir notamment l'installation commerce itinérants (cf <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/accompagnement-l'installation-de-commerces-en-milieu-rural-1058>). Ce soutien prend la forme d'une subvention fixée à 50 % des dépenses d'investissement (essentiellement l'acquisition d'un véhicule professionnel de tournée), dans une limite de 20 000 euros, par projet de commerces itinérants desservant plusieurs communes rurales au cours de tournées hebdomadaires. La fin de ce programme est prévue pour 2026.

Par ailleurs, le Pays de la Vallée du Cher et du Romorantinais, via le fonds du programme européen LEADER est en mesure de cofinancer des initiatives publiques ou privées pour attirer des commerces, des événements culturels (cinéma ou théâtre ambulant, etc.) ou encore des services de santé. Le programme actuel court jusqu'en 2027 et la CCRM pourrait s'inscrire dans le dispositif suivant.

3.1.3 Identifier les lieux de desserte des services en itinérance

Les lieux de desserte dépendent de la répartition des **commerces et des services existants** mais aussi de la localisation de secteurs d'habitat isolé : Billy, Courmemin, La-Chapelle-Montmartin, Langon-sur-Cher, Loreux, Maray, Saint-Julien-sur-Cher, Saint-Loup et Villeherviers sont les **communes les moins dotées** et seraient à desservir prioritairement. En coopération avec les mairies, les lieux de desserte doivent permettre un accès facilité au plus grand nombre d'habitants (donc, plutôt au cœur du bourg, mais peuvent s'envisager aussi dans des hameaux structurés). Pour mutualiser les moyens, cette réflexion peut être menée à l'échelle du bassin de mobilité.

Les commerçants itinérants doivent posséder une carte de commerce ambulant pour se déplacer en dehors de leur commune de domiciliation professionnelle. Pour stationner, ils doivent demander des autorisations d'occupation temporaire l'espace public (<https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F21856>).

Il est important de veiller à l'accès à ces services (contact, commande, fonctionnement...) et à la communication.

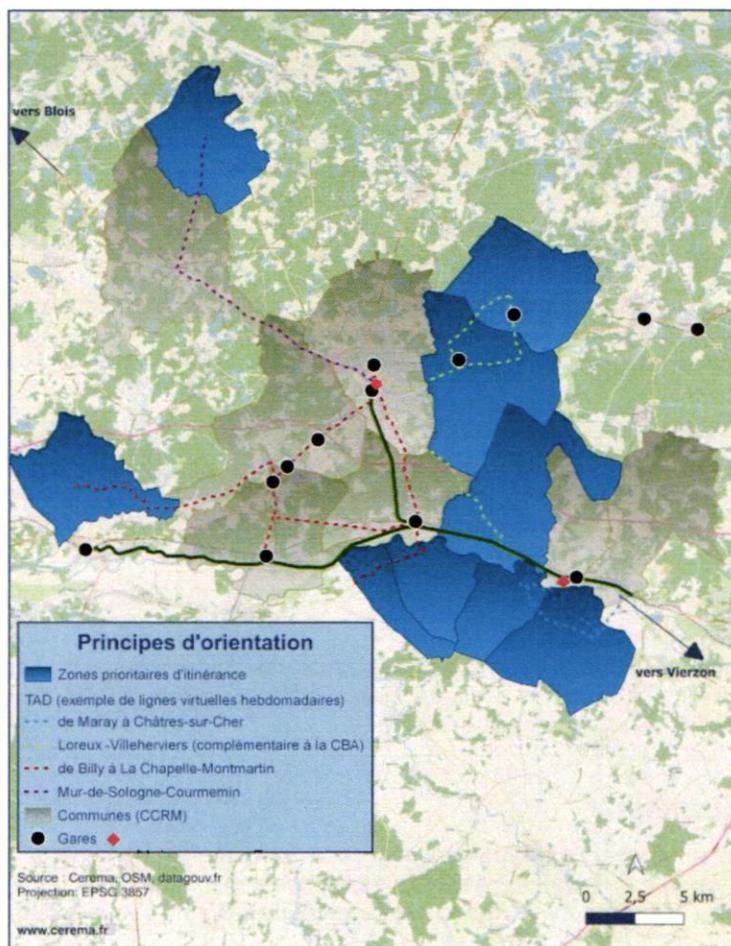


Figure 3.1.a – Test de vue réalisé par un professionnel via l'association « Ville à Joie »
 Source : <https://villeajoie.fr/>

- | | | | |
|---|---------------------------------|---|---|
|  | Tests de vue, de glycémie... |  | Buvette ! |
|  | Restauration et commerces |  | Aides aux démarches administratives |
|  | Aides à la rénovation thermique |  | Aide à l'utilisation des ordinateurs et smartphones |

Figure 3.1.b – Exemples de services itinérants proposés par l'association « Ville à Joie »
 Source : <https://villeajoie.fr/>

Les acteurs

Pilote

- CCRM

Acteurs incontournables

- Communes

Acteurs majeurs

- ARCA, autres associations professionnelles, services de santé
- État (réglementation et subventions) ;
- ANCT (subventions)
- Région (subventions)
- Les habitants

Les investissements

- **Coût approximatif d'un bus France service (achat - aménagement) :**

80.000 €

- **Coût d'une prestation de l'association :** Reste à charge pour les collectivités autour de 20%

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Concertation avec les communes identifiées / recueil des besoins
- Identification des services itinérants
- Réflexion sur la gestion des services et le mode d'itinérance

Temps 1 (court terme) :

- Recherche des financements et les partenariats
- Acquisition du matériel

Temps 2 (moyen terme) :

- Mise en service l'itinérance

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Identification et nombre de services
- Cartographie des territoires concernés
- Identification des itinéraires
- Mise en place du dispositif
- nombre d'itinéraires proposés

Indicateurs d'évaluation :

- Fréquentation du bus /an
- Fréquentation des services
- Kilomètres parcourus par les services
- Evaluation de l'impact sur les services/commerces non nomades
- Nombre de personnes cibles

2.8 Mettre en place un transport à la demande (TAD)

Constat : Toutes les communes de la CCRM ne sont pas desservies par le train ou les cars Rémi. Or les transports collectifs classiques ne sont pas adaptés en territoire peu dense. Le transport à la demande (TAD) organisé par la CCRM pourrait être une solution en complément du TAD Rémi ou d'autres dispositifs, notamment ceux mis en place par l'association Mobilité 41 (cf Action 3.3), ou bien encore d'un service d'autopartage (cf Actions 1.3 et 2.4).

Objectif : Développer du TAD en complément de l'offre existante et à venir.

3.2.1 Organiser et faire fonctionner un TAD

La CCRM en tant qu'AOM peut organiser un service de TAD. Comme pour les lignes régulières, l'exploitation d'un tel service est assurée, soit en régie (1/3 à 1/2 ETP), soit par une entreprise* ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice (délégation de service public, marché public...). L'AOM peut également faire appel à des taxis pour assurer le fonctionnement du service. * L'entreprise peut être notamment une association (cf [Article R3111-6](#) du code des transports).

Les véhicules utilisés pour des services de transport à la demande sont des véhicules d'une capacité de 4 places minimum. Le type de véhicule utilisé dépend notamment de la demande (transport récurrent d'une ou deux personnes seulement, ou transport de groupes de personnes).

Pour les usagers, la réservation est obligatoire de 48 h à au moins 1 heure avant le trajet. La réservation peut se faire par téléphone ou par internet. Toutefois, on assiste ces dernières années au développement du **transport à la demande dynamique**, un service dont : « les réservations et les itinéraires sont gérés automatiquement et de façon optimisée par des outils faisant appel à des algorithmes de routage. » (cf France Mobilités & CEREMA, 2020). Le TAD dynamique permet de dépasser certains problèmes liés à la réservation en rendant possible la réservation de dernière minute grâce à des calculs d'itinéraires en temps réel. Ce type de service permet une grande flexibilité pour l'usager, mais implique des coûts initiaux plus importants pour l'opérateur et la collectivité.

3.2.2 Estimer le besoin et définir l'offre de TAD

La CCRM pourra s'appuyer sur plusieurs services dont les CCAS communaux pour estimer les besoins des utilisateurs potentiels. Par ailleurs, une enquête auprès des habitants peut aider à affiner les besoins en termes de fréquence et de lieux à desservir (rabattement vers des gares, zones d'activités, zones commerciales, ou vers des professionnels de santé).

La définition de l'offre à mettre en place, par le biais d'une étude de faisabilité, s'appuie sur une analyse des besoins (recueil et analyse de données de mobilité) et la prise en compte des objectifs de l'AOM. Ce type d'études est généralement réalisée par des prestataires, recrutés par l'AOM à la suite d'appels d'offres. Après la mise en service du TAD, il est utile d'assurer un suivi et de réaliser une évaluation quantitative et qualitative du service. Cela permet d'identifier d'éventuelles modifications à apporter au service afin d'assurer l'adéquation entre l'offre proposée, la demande des usagers et les objectifs de l'AOM (cf figure 3.2.a).

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/07/fiche_tad_vf_1.pdf

3.2.3 Choisir le type de TAD

Ce type de transport est particulièrement adapté dans les zones peu denses en venant compléter l'offre de transport collectif régulier. Il existe 2 types de TAD :

- **Le TAD en ligne virtuelle**, qui est une ligne avec un itinéraire et des arrêts prédéfinis. Les horaires peuvent être prédéfinis, déclenchés uniquement sur réservation des usagers, ou sans horaires prédéfinis. (on parle dans ce dernier cas d'un TAD en « point-à-point »).

- **Le TAD zonal** fonctionne au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini. Les arrêts peuvent être prédéfinis ou non (on parle dans ce dernier cas d'un TAD en « porte-à-porte »).

La forme de TAD qui sera choisie va dépendre du nombre d'usagers à desservir, des fréquences des trajets et des distances parcourues. Selon les territoires, d'autres types de TAD, hybrides entre une ligne virtuelle, TAD zonal ou ligne régulière, peuvent être mis en place, comme du TAD zonal fonctionnant en rabattement vers une destination fixe (appelé aussi « Porte-à-point »). Des exemples de coûts de fonctionnement sont donnés en figure 3.2.c.

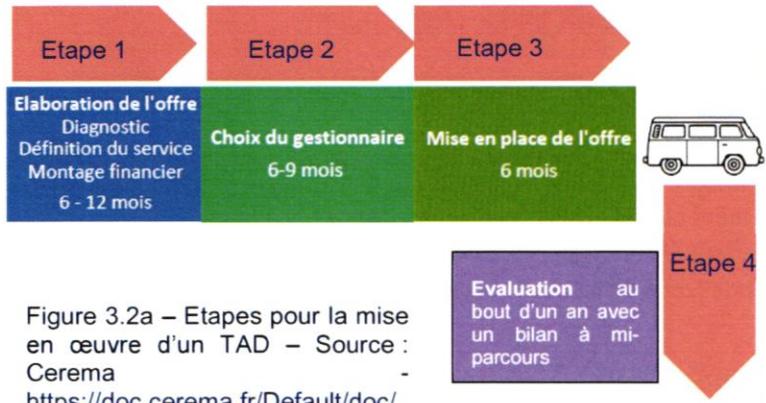


Figure 3.2.a – Etapes pour la mise en œuvre d'un TAD – Source : Cerema
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596036/fiche-n-2-le-transport-a-la-demande-en-zones-peu-denses? lq=fr-FR>

FINANCEMENT

Les ressources mobilisables pour financer un service de TAD sont :

- Les recettes tarifaires : elles ne couvrent qu'une partie des dépenses de fonctionnement. En effet, les tarifs proposés aux usagers sont souvent attractifs, de l'ordre de 1 à 3 € pour un titre unitaire. Des tarifs adaptés peuvent être proposés pour certaines catégories de population (selon l'âge, le statut, etc.) ainsi que des abonnements ou carnets de 10 titres. Dans certains cas, notamment pour du TAD « porte-à-porte », le tarif peut être plus élevé et dépendre de la distance parcourue.
- Le budget général de l'AOM (locale ou région).

D'autres sources de financement plus ponctuelles, notamment des appels à projets, peuvent être mobilisées.

En sus, les AOM locales peuvent s'appuyer sur les ressources suivantes :

- Le versement mobilité, qui peut être prélevé uniquement par les AOM locales (hors Région) organisant un service régulier de transport public de personnes (au moins une ligne régulière de bus³, hors transports scolaires) peut financer tout investissement et fonctionnement de services de mobilité, comme un service de TAD par exemple.
- Les Régions peuvent également participer au financement de projets de TAD.

Figure 3.2.b – Ressources mobilisable pour financer un TAD
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596036/fiche-n-2-le-transport-a-la-demande-en-zones-peu-denses? lq=fr-FR>

Caractéristiques du service	Offre		Moyens			Coûts (€)			Usage	
	Arrêts	Km réalisés	Véhicules	Personnel (ETP)	- dont roulants	Coûts (k€)	Par km	Par véhicule	Voyages (en milliers)	Remplissage (voyages/km)
Ligne virtuelle par taxi	7	3 682	1	1	1				0,19	0,05
TAD zonal (5 zones)		856 619	27	39	27	2 563	2,99	94 926	108	0,13
TAD zonal (5 zones)	574	1 291 731	29	49	41				171	0,13
Lignes virtuelles	175	352 292	16	12	10	487	1,38	30 438	47	0,13
Ligne virtuelle par navette	4	21 515	4	5	4	48	2,23	12 000	2	0,09

Source : enquête annuelle 2016 sur les TCU – DGITM-Gart-UTP-Cerema

Figure 3.2.c – Exemple de coût de fonctionnement d'un TAD
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596036/fiche-n-2-le-transport-a-la-demande-en-zones-peu-denses? lq=fr-FR>

Les acteurs

- Pilote**
 - CCRM / Maison des Mobilités
- Acteurs incontournables**
 - Communes
- Acteurs majeurs**
 - Associations
 - État (réglementation et subventions) ;
 - ANCT (subventions)
 - Région (subventions)
 - Les habitants

Les investissements

- Coût approximatif d'un bus France service (achat - aménagement) : 100 k €

Les Phases

- Temps 0 (immédiatement) :**
 - Concertation avec les communes identifiées
 - Lancement de l'étude de faisabilité
 - Diagnostic
- Temps 1 (court terme) :**
 - Choix du gestionnaire
 - Rechercher les financements et les partenariats
 - Acquérir le bus
 - Identifier les services itinérants
- Temps 2 (moyen terme) :**
 - Mise en service du TAD

Les indicateurs

- Indicateurs de suivi :**
 - Réalisation de l'étude de faisabilité
 - Mise en service expérimentale
 - Nombre d'itinéraire mis en service
 - Nombre de TAD proposés (fréquence, amplitude...)
- Indicateurs d'évaluation :**
 - Fréquentation du TAD /an
 - Evolution de la part modale TC/TAD
 - Taux d'occupation des lignes proposées
 - Taux de sollicitation du service
 - Taux de mobilité des publics cibles

2.9 Renforcer les actions menées par Mobilité 41

Constat : L'association Mobilité 41 est située à Romorantin-Lanthenay et intervient sur tout le département du Loir-et-Cher. Elle propose des solutions de mobilité en partenariat avec des prescripteurs comme le Conseil Départemental du Loir-et-Cher, les centres de formation, les employeurs, les agences d'intérim, Pôle Emploi ou encore les CCAS/CIAS.

Objectif : Compléter le bouquet de mobilités du territoire et répondre aux attentes d'un public en insertion professionnelle.

3.3.1 Accompagner Mobilité 41 dans le ciblage des publics bénéficiaires

L'association **Mobilité 41** s'adresse aux intérimaires, saisonniers, bénéficiaires du RSA, jeunes de moins de 26 ans, demandeurs d'emploi, ou personnes en formation. Elle propose un service de la location solidaire de voitures, scooters, trottinettes électriques, minibus et vélos pour leur permettre d'accéder à un emploi ou une formation.

La CCRM en partenariat avec les services sociaux communaux peut contribuer à aider l'association à identifier les publics cibles en fournissant des données sur les populations en recherche d'une solution de mobilité, mais aussi en diffusant l'information via des **campagnes de communication ciblées**. Elle peut également organiser des rencontres avec des partenaires locaux pour affiner l'identification des **bénéficiaires potentiels** et faire le lien avec les entreprises via le comité des partenaires.

3.3.2 Aider au fonctionnement de l'association

La location de vélos est proposée pour l'ensemble des profils à 1 € par jour pour une période de 3 mois, renouvelable une fois par an, avec la possibilité de devenir propriétaire du vélo après 90 jours sans coût supplémentaire, mais sans l'entretien inclus.

La location de scooters, elle, est proposée à 2 € par jour pour une période de 3 mois, renouvelable une fois par an, avec des frais de maintenance de 0,50 € par jour et une adhésion forfaitaire annuelle de 10 €. Elle est destinée aux jeunes de moins de 26 ans, aux bénéficiaires du RSA, aux personnes en insertion professionnelle, aux intérimaires, aux saisonniers et aux demandeurs d'emploi.

Enfin, les trottinettes électriques sont exclusivement destinées à l'intra-muros pour les jeunes de moins de 25 ans, au RSA, en insertion professionnelle, intérimaires, saisonniers, demandeurs d'emploi à 2 € par jour pour une période de 3 mois avec une caution de 150 € et une adhésion forfaitaire de 5 € par année civile.

Pour ces services, la collectivité peut apporter un **soutien technique et financier** en fournissant des subventions pour l'achat et l'entretien des véhicules, en participant à la prise en charge de la location, en mettant à disposition des locaux pour le stockage et la maintenance ou en aidant à la gestion administrative et logistique. Elle peut également faciliter des partenariats avec des entreprises locales et des institutions pour maximiser les ressources et l'impact du programme et soutenir les futurs projets de l'association (garage solidaire à venir, notamment).

3.3.3 Intégrer l'association à la maison des mobilités

En intégrant Mobilité 41 comme membre de la maison des mobilités aux côtés d'autres associations et services, la CCRM renforcerait la synergie et la coordination des initiatives de mobilité sur le territoire. Ainsi, en regroupant d'autres offres telles que le transport à la demande, le transport d'utilité sociale, les transports régionaux Rémi (bus, train, cars scolaires), ou en valorisant les itinéraires de modes actifs, la maison serait en mesure de répondre à des **publics aux besoins variés** (travail, études, achat, soins, loisirs, etc.).

Cette collaboration permettrait une gestion plus efficace des besoins en redirigeant les habitants vers les services compétents, tout en **optimisant les ressources et les compétences** disponibles. Ensemble, les différents services de la maison pourraient mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants, assurer un reste à charge minimal pour les bénéficiaires, et soutenir le développement de projets locaux. Cette intégration faciliterait également la **centralisation** du soutien technique et financier pour les actions de mobilité solidaire, mais aussi de la communication pour promouvoir tous les services, auprès des employeurs, des centres de formation ou des publics cibles potentiels.



Une solution clé en main

Du conseil le plus adapté jusqu'à l'entretien du véhicule. Mobilité 41 vous accompagne tout le long de votre mobilité



Réponse sous 48h

Mobilité 41 s'engage à vous apporter les réponses demandées sous 2 jours ouvrés

Figure 3.3a – Services proposés par l'association Mobilité 41 - <https://mobilite41.fr/>



Entretien inclus

Tous les mois, nous prenons rendez-vous afin de nous assurer du bon état de fonctionnement du véhicule



Scooter



Velo



Voiture



Minibus*

Figure 3.3b – Types de véhicules proposés par l'association Mobilité 41. A noter que les *minibus ne sont accessibles qu'aux associations sportives, sous convention et selon conditions* - <https://mobilite41.fr/>



Figure 3.3c – Véhicule proposé par Mobilité 41 en location solidaire – Source : Mobilité 41 (Facebook)

Figure 3.3d – Les actions de Mobilité 41 dépassent le territoire de la CCRM. Ci-contre un scooter de l'association repéré à Vendôme – Source : Cerema



Les acteurs

Pilote

- CCRM / Maison des Mobilités

Acteurs incontournables

- Mobilité 41

Acteurs majeurs

- Associations
- État (réglementation et subventions) ;
- Les usagers

Les investissements

- Subvention accordée à Mobilité 41

Les Phases

Temps 0 (immédiatement) :

- Echanges avec Mobilité 41 pour affiner le besoin de l'association et définir le montant de la subvention

Temps 1 (court terme) :

- Intégrer Mobilité 41 au fonctionnement de la Maison des Mobilités

Les indicateurs

Indicateurs de suivi :

- Engagement des négociations avec M41
- signature d'une convention bi-partite (M41 et CCRM) fixant les domaines d'intervention et les missions

Indicateurs d'évaluation :

- Evolution du nombre de bénéficiaires
- Nombre de km parcourus avec les différents véhicules en location
- Evolution du niveau de renoncement au déplacement (enquête)

2.10 Développer un transport d'utilité sociale (TUS)

Constat : L'isolement des habitants des communes les plus rurales a été exprimé lors des phases de concertation de l'étude. En effet, certains habitants ne sont pas ou plus en capacité de conduire et sont éloignés des services du quotidien. En contribuant à développer un transport solidaire, la CCRM pourrait compléter son bouquet de mobilités, réduire ce sentiment d'isolement et recréer du lien social.

Objectif : Proposer un moyen de déplacement pour les personnes les plus éloignées de la mobilité.

3.4.1 Identifier une association pour porter le projet

Les associations régies par la loi du 1er juillet 1901 ou inscrites au registre des associations peuvent organiser un transport d'utilité sociale (cf décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale). La collectivité peut identifier une association pour porter ce projet de transport en se rapprochant **d'associations locales ou affiliées** à des fédérations nationales (comme Familles Rurales représentée à Mur-de-Sologne, comptant 70 familles adhérentes et qui œuvre déjà dans un service similaire au Pays de la Châtre-en-Berry – cf figure 3.4.a) ou départementales. Elle peut également solliciter des associations nationales implantées localement, telles que la **Croix Rouge** ou le **Secours Catholique**. Établir des partenariats avec des centres communaux ou intercommunaux d'action sociale (CCAS ou CIAS) et explorer les collaborations avec opérateurs privés pour l'animation et la mise en relation des bénévoles est aussi essentiel.

3.4.2 Identifier les publics et leurs besoins

Les **résidents d'une commune rurale ou les bénéficiaires d'une couverture maladie universelle ou justifiant de minima sociaux** (cf décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale) qui ont besoin de se déplacer quel que soit le motif (achat, santé, services, culture, ...) dans un rayon inférieur à 100 km sont les cibles privilégiées de ce type de service, qui vient en complément des actions mise en place par l'association Mobilité 41, visant plutôt un public en insertion professionnelle ou en formation.

Comme pour les précédentes actions de l'axe 3, la CCRM et l'association porteuse du TUS devront établir des partenariats avec des centres communaux ou intercommunaux d'action sociale (CCAS ou CIAS) pour affiner les besoins du public cible.

3.4.3 Faire fonctionner le service

Le principe du service repose sur un système incluant 3 personnes : l'usager, l'animateur référent et le conducteur bénévole (cf figure 1). Un réseau solide de bénévoles est nécessaire (au minimum **1 conducteur pour 3 bénéficiaires**) pour éviter de laisser s'essouffler l'élan des conducteurs volontaires. Ces derniers peuvent utiliser leurs propres véhicules ou ceux de l'association pour effectuer les trajets.

Le conducteur récupère le **bénéficiaire** à son domicile après que ce dernier a contacté le référent pour commander un trajet. Le paiement de 0,32 €/km (cf décret n°2019-850 du 20/08/2019) s'effectue directement ou via l'association. Dans le but d'encourager l'engagement des conducteurs, un défraiement du trajet entre leur domicile et celui du bénéficiaire peut être envisagé à la charge de l'association. Il est également essentiel d'élaborer des chartes, vérifier les permis et assurances, organiser des formations et des événements conviviaux pour renforcer le lien social et maintenir la motivation des bénévoles. Enfin, l'association peut chercher des partenariats financiers et techniques du département du Loir-et-Cher, compétent en matière sociale, de la Région, de l'État (dans le cadre d'un appel à projet), et/ou de l'Europe pour soutenir le projet.

L'**animateur** ou le référent qui est **salarié de l'association**, est chargé de mettre en relation les bénéficiaires et les conducteurs, de fixer le montant du défraiement et de coordonner les rendez-vous. Il est recommandé de consacrer 1 ETP au poste de référent pour gérer le service dans de bonnes conditions.

L'AOM, quant à elle, peut apporter un **soutien logistique et/ou financier** à l'association (en mettant à disposition un local ou du personnel) et relayer les **campagnes de communication** nécessaires pour porter à la connaissance du public l'existence d'un tel service. Cette communication peut cibler élus, CCAS, CIAS, associations caritatives et cabinets médicaux notamment.



Figure 3.4.a et b – Transport solidaire 36
 Source : Familles Rurales 36
<https://centre-val-de-loire.famillesrurales.org/154/service-de-transport-solidaire>

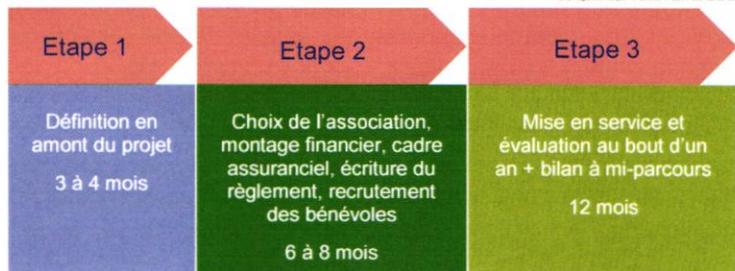


Figure 3.4.c – Etapes pour la mise en œuvre d'un TUS – Source : Cerema
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596424/fiche-n-8-le-transport-d-utilite-sociale-s-appuyant-sur-les-vehicules-de-benevoles?lg=fr-FR>



Figure 3.4.d – Principe de fonctionnement d'un TUS - Source : Cerema
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596424/fiche-n-8-le-transport-d-utilite-sociale-s-appuyant-sur-les-vehicules-de-benevoles>

Les acteurs
Pilote
- CCRM
Acteurs incontournables
- Associations
- CCAS communaux
Acteurs majeurs
- Conseil Départemental 41 (Subventions)
- ANCT (subventions)
- Région (subventions)
- Les habitants
Les investissements
Coût du service :
Moyens humains (Poste de référent) : 1 ETP
Les Phases
Temps 0 (immédiatement) :
- Etude de potentiel (Définition du public cible)
- Concertation avec les associations
Temps 1 (court terme) :
- Identification de l'association qui portera le TUS
- Définition des modalités de fonctionnement
- Définition du cadre assurantiel
- Recrutement des bénévoles (1 conducteur pour 3 bénéficiaires)
Temps 2 (moyen terme) :
- Mise en service d'une phase test de 6 mois + évaluation
- Mise en service du TUS + évaluation au bout d'un an
Les indicateurs
Indicateurs de suivi :
- Réalisation de l'étude de potentiel
- Choix de l'association porteuse du TUS
Indicateurs d'évaluation :
- Nombre de bénévoles recrutés
- Nombre de bénéficiaires
- Nombre et motifs des trajets
- Nombre de kilomètres parcourus

AXE 4 - PRISE EN COMPTE DU RISQUE D'INONDATION

4.1 Penser des infrastructures résilientes

Constat : Le territoire de la CCRM est fortement exposé et a subi de nombreuses inondations, de la crue historique de 1910 à la dernière crue exceptionnelle de la Sauldre, survenue en 2016, qui a inondé plusieurs quartiers de Romorantin-Lanthenay et a conduit à l'évacuation de 500 habitants. Romorantin dispose d'un quartier résilient aux inondations, construit sur l'ancien site de Matra en bord de Sauldre qui a fait ses preuves puisqu'il a été touché en 2016 mais a subi des dégâts peu importants et une évacuation plus rapide des eaux. Disposer de réseaux d'infrastructures de transport résilients est aujourd'hui fondamental pour la viabilité environnementale, sociale et économique de nos territoires : [Changement climatique : Gérer des infrastructures résilientes | Cerema](#).

Objectif : Intégrer le risque inondation dans la stratégie du territoire et développer des aménagements qui contribueront à la résilience face aux inondations.

4.1.1 Développer les usages adaptés à l'environnement

Concernant le réseau existant, il est important de développer une approche systémique de la route en réalisant une analyse de vulnérabilité aux aléas actuels et à leur évolution (débordements de cours d'eau, ruissellement) pour mettre des mesures relatives aux infrastructures (structuration, adaptation et conception), à la gestion des risques en période de crise et post-crise, à l'entretien et l'exploitation et à la gouvernance. Par exemple, sur la cartographie ci-dessous (figure 4.1.a), on identifie la RD765 comme axe structurant non vulnérable aux inondations et les aménagements cyclables existants sont également situés hors des zones inondables.

Concernant les aménagements futurs, il est important d'intégrer tous les paramètres environnementaux du territoire concerné par le projet (paysage, occupation des sols, milieux, biodiversité, risques) pour définir les tracés des aménagements, choisir les structures et les revêtements adaptés aux usages et aux objectifs choisis, tout en réduisant leur vulnérabilité aux inondations ou autres risques. Il est nécessaire également d'adapter les aménagements en évitant l'artificialisation des sols selon l'environnement urbain, rural ou naturel (figure 4.1.b).

4.1.2 Limiter les impacts environnementaux des aménagements cyclables

Penser la résilience de l'aménagement sur une portion stratégique est primordial et doit s'accompagner d'une réflexion sur l'ensemble de l'itinéraire ; L'objectif est d'assurer la continuité cyclable malgré les aléas du quotidien ou à la suite d'évènements climatiques.

Par exemple, ce sont avant tout les abords des infrastructures qui présentent un vrai potentiel pour la préservation de la biodiversité, d'autant que l'eau de la piste s'écoule sur les côtés et ne stagne pas sur le revêtement (figure 4.1.c).

Concernant le choix des revêtements, le maître d'ouvrage doit prendre en compte les critères environnementaux, économiques, d'usages et géographiques. Par exemple, il faut savoir que le bilan carbone de la production et la mise en œuvre de l'enrobé est en moyenne inférieur à celui d'autres types de revêtement (figure 4.1.d). Le choix des sables stabilisés ne permet pas de limiter plus l'imperméabilisation des sols mais est plus adapté à des usages de loisirs, en milieu naturel et rural.

4.1.3 Sensibiliser les habitants et les services

La commune est responsable de l'information sur les risques aux habitants et acteurs du territoire et de la gestion de crise en cas d'évènement, ce qui nécessite une bonne préparation pour assurer la sécurité des habitants et limiter les dommages sur les biens en cas d'évènement.

L'habitant est aussi responsable de sa propre sécurité. Il doit s'informer, notamment grâce à Vigicrues qui définit des seuils de vigilance et la radio qui envoie des consignes à respecter. Il doit adopter les bons comportements en cas d'évènement (se mettre à l'abri, ne pas se déplacer, ne pas aller chercher les enfants à l'école...). Il peut également réduire la vulnérabilité de son habitation ou logement situé en zone inondable en réalisant des travaux ou en s'équipant pour se protéger de l'intrusion d'eau.

Par ailleurs, il est également important de renforcer le lien entre services voirie et service risque pour une approche plus intégrée.

Hiéarchisation des routes des communes du Romorantin-Lanthenay et de Pruniers-en-Sologne

Limites des communes
 Aménagements cyclables
Sauldre Aval
 Crue Mai-Juin 2016 - Emprise du niveau d'inondation
Hiéarchisation des routes
 Liaisons entre départements
 Liaisons entre villes
 Circulation en agglomération
 Circulation en ville
 Circulation mode doux

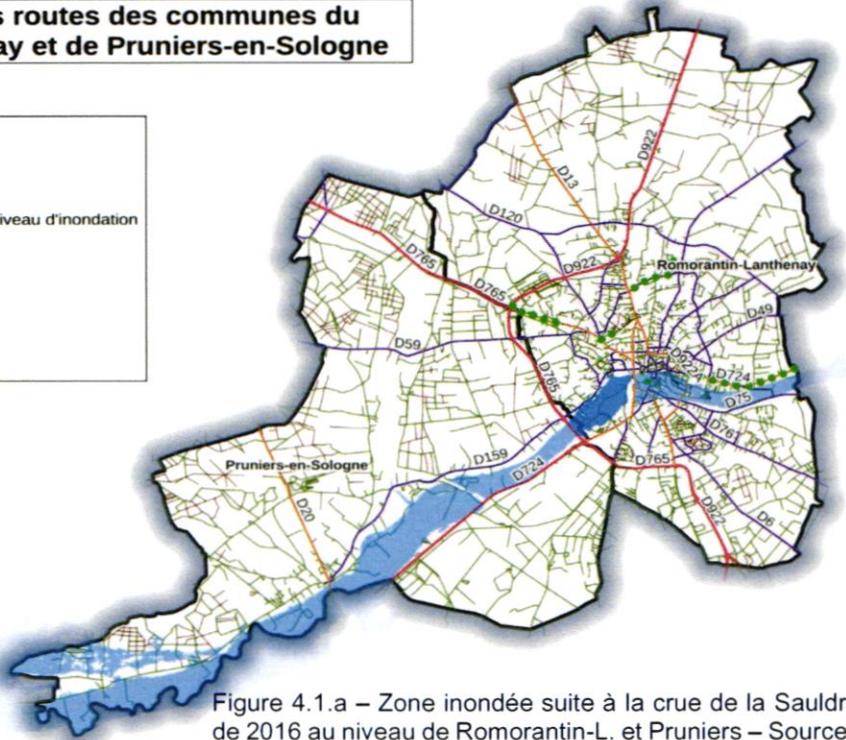


Figure 4.1.a – Zone inondée suite à la crue de la Sauldre de 2016 au niveau de Romorantin-L. et Pruniers – Source : Cerema 2024



Figure 4.1.b : réseau cyclable de l'île de Noirmoutier (milieu naturel) – Source : <https://af3v.org/les-voies-vertes/>



Figure 4.1.c Piste cyclable des bords de la Seine et de la Marne en enrobé (milieu urbain) - Source : <https://af3v.org/les-voies-vertes/>

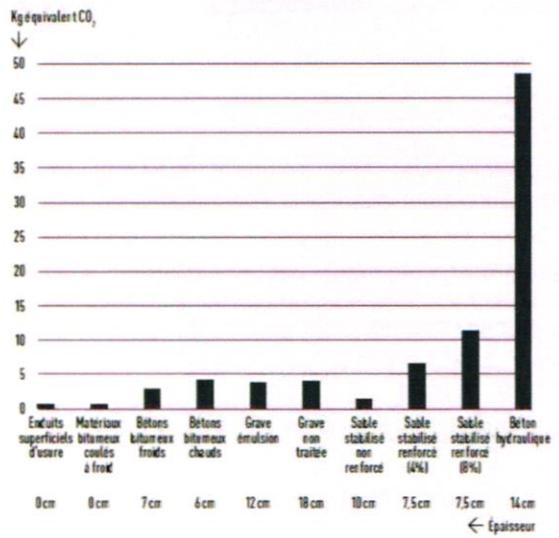


Figure 4.1.d Production de GES des différents types de revêtements par m2 mis en œuvre – Source : <https://www.velo-territoires.org/>

Ces calculs sont obtenus d'après une approche environnementale de la construction. Ces résultats sont à analyser séparément car une chaussée se compose de plusieurs couches de matériaux et la durée de vie de l'aménagement, non intégrée dans ces calculs, doit également être prise en compte. Ces hypothèses peuvent être ajustées en fonction des enjeux locaux (proximité des carrières, des cimenteries ou raffineries, optimisation en vue d'être plus performant sur GES (gaz à effet de serre), énergie, acidification, ressources, ...). Le choix du liant hydraulique pour le sable stabilisé impacte fortement l'empreinte environnementale. Les résultats ont été obtenus via l'éco-comparateur Ecorce2 qui inventorie les données des cycles de vie et des indicateurs environnementaux pour la réalisation de travaux routiers.

REFERENCES

Accessibilité PMR :

Cerema, Mai 2023 : <https://www.cerema.fr/system/files/documents/2023/06/diaporama.pdf>

Autopartage :

Cerema : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/12/ensemble_vers_la_competence_mobilite_-_atelier_covoiturage-autopartage.pdf

Cerema, Avril 2022 : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/04/fiche_autopartage_vf_0.pdf

Région Centre-Val de Loire : Autopartage Rémi :

<https://www.remi-centrevaldeloire.fr/category/services/#:~:text=Le%20Service%20client%20R%C3%A9mi%2B%20Autopartage,e.com%20pour%20toute%20demande.>

Bornes IRVE :

Vélo & Territoires : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/30/installer-bornes-vae-itineraires-cyclables/>

Légifrance : Obligation au 1^{er} janvier 2025 de bornes IRVE dans des parkings non résidentiels de plus de 20 places (Article L113-13 du code de la construction et de l'habitation) - https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000041563729

Cartographie des itinéraires cyclables :

Geovélo : <https://geovelo.app/fr/>

Coût des politiques cyclables

Club des villes & territoires cyclables, 2020 : Guides « Le coût des politiques cyclables » - [https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-\(interactif\).pdf](https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf)

Données de fréquentation des gares :

SNCF : https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/information/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal

Financements :

Aide territoires : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

Infrastructures cyclables :

Association Française des Véloroutes et voies vertes (AF3V) : <https://af3v.org/les-voies-vertes/>

Vélo & Territoires : <https://www.velo-territoires.org/>

Cerema, Mai 2021 : https://maiavelo.fr/wp-content/uploads/2021/05/cahier_du_cerema_vdef_num_bd.pdf

Ministère de la transition écologique/ Cerema :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Annexe%203_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf

Itinérance des commerces et services

Association « Ville à Joie » : <https://villeajoie.fr/>

Services publics : <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F21856>

Région Centre-Val de Loire : Cinéma ambulant <https://www.centre-valdeloire.fr/explorer/sortir-et-saerer/avec-cinemobile-le-cinema-vient-vous>

Conseil Département du Cher : <https://www.departement18.fr/Cabinet-medical-itinerant>

Location solidaire :

Mobilité 41 : <https://mobilite41.fr/>

Maison des Mobilités

Association Brest à Pied et à Vélo : Partie 1 - Diagnostic

https://www.bapav.org/wp-content/uploads/2013/10/Maison_des_mobilites_partie1_diagnostic_territorial.pdf

Partie 2 – Montage de projet: <https://www.bapav.org/wp-content/uploads/2016/12/Annexe-3bis-Etude-Maison-des-mobilit%C3%A9s-partie-2.pdf>

Services de location de vélos :

Cerema, Février 2022 : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/03/fiche_vld_vf_1.pdf

Transition énergétique :

Communauté de communes des Terres d'Agentan (61) : <https://terresdargentan.fr/vie-quotidienne/amenagement-territoire-developpement-durable/transition-energetique/developpement-energies-renouvelables/>

Communauté de communes de Bièvre Est : <https://www.bievre-est.fr/blog/les-travaux-de-la-station-multi-energies-ont-debute/>

Résilience face au risque d'inondation :

Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/changement-climatique-gerer-infrastructures-resilientes>

Schéma directeur cyclable :

Cerema, 2023 : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/597392/le-schema-directeur-des-amenagements-cyclables-planifier-un-reseau-cyclable-complet-continu-et-attra>

Station multi énergie :

Enerka, Akajoule, 2021 : Rapport d'étude d'opportunité pour la création d'une station de recharge multi énergies pour véhicules GNV et hydrogène pour la communauté de communes du Pays du Mont-Blanc
<https://ccpmb.fr/uploads/2022/02/Rapport-d%C3%A9tude-globale.pdf>

Gaz-Mobilité, Avril 2024 : Station multi énergie de Châtelaudren-Plouagat : <https://www.gaz-mobilite.fr/actus/la-station-multi-energies-de-ch-acirc-telaudren-plouagat-mise-sur-l-apos-economie-circulaire-3867.html>

MéthafFrance : Guide à l'attention des collectivités – « Produire du biométhane et savoir le valoriser en BiogNV sur son territoire »

https://www.methafrance.fr/sites/default/files/2021-07/75_guide_valorisation_biomethane_aurae_2018.pdf

Engie : <https://gnvert.engie-solutions.com/2024/09/26/pose-de-la-premiere-pierre-de-la-nouvelle-station-multi-energies-biogNV-gaz-naturel-vehicule-et-recharge-electrique-de-laire-de-dardilly-sur-la-m6/>

La Nouvelle République, Novembre 2022 : <https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/cere-la-ronde/loir-et-cher-a-ange-methycentre-pionnier-pour-l-utilisation-de-l-hydrogene>

Energie-Partagée : <https://energie-partagee.org/monter-projet/se-faire-accompagner/les-reseaux-regionaux/energie-partagee-centre-val-de-loire/>

Stationnement vélo

Ademe, 2021 : <https://librairie.ademe.fr/qed/6481/stationnement-securise-velos-011573a.pdf>

Alvéole : https://alveoleplus.fr/ressources/alveole_plaquette_explicative.pdf

IFOP : <https://www.ifop.com/publication/attente-des-voyageurs-non-voyageurs-transports-ferroviaires-fnaut/>

Transport à la demande

Légifrance : Article R3111-2 du code de transports

https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000033449591/2024-02-27

Cerema : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596036/fiche-n-2-le-transport-a-la-demande-en-zones-peu-denses?lg=fr-FR>

Cerema, Juillet 2022 : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/07/fiche_tad_vf_1.pdf

Transport d'utilité sociale (TUS) :

Légifrance : Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000038939847>

Cerema : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596424/fiche-n-8-le-transport-d-utilite-sociale-s-appuyant-sur-les-vehicules-de-benevoles?lq=fr-FR>

Familles Rurales 36 : <https://centre-val-de-loire.famillesrurales.org/154/service-de-transport-solidaire>