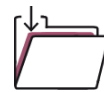




MESURE 29

Intégrer les nouveaux modes de déplacement et d'habiter dans les procédures d'aménagement



Mesures 3, 4, 5, 13, 14, 15, 17, 22, 23, 24, 28, 30, 32 et 33

Qu'il s'agisse de déplacements réalisés dans le cadre de ses activités professionnelles ou personnelles, l'usage de l'automobile est indispensable sur des territoires ruraux tels que le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine. Les politiques d'aménagement ont historiquement favorisé l'éloignement de l'habitat des lieux d'emploi, renforçant ainsi la dépendance à la voiture individuelle.

La relative proximité des agglomérations de Tours et Angers permet une desserte en transports en commun ; ceux-ci drainent essentiellement l'axe ligérien du territoire. Les périphéries nord et sud, à l'écart des principaux flux, sont moins bien desservies.

Désormais, l'évolution des modes de vie diversifie les motifs de déplacement, les loisirs culturels et sportifs ayant pris une grande importance dans la vie des citoyens. Toutefois, le poids de l'énergie et les incertitudes vont nécessairement avoir des conséquences sur ces habitudes.

Dans le cadre de l'élaboration des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les intercommunalités aux confins de l'Anjou, de la Touraine et du Poitou se sont saisies de cette problématique pour travailler à l'élaboration de solutions communes.

Dans sa politique énergie-climat, le Parc a eu l'occasion de travailler sur de nouvelles pratiques solidaires de mobilité. Il a ainsi modestement expérimenté des solutions alternatives à l'autosolisme*. Son animation de pédibus-vélobus* a permis de rationaliser certains déplacements de proximité. La généralisation et la pérennisation de ces dispositifs ne sont pas encore assurées.

Aujourd'hui, le Parc doit accompagner la systématisation de cette approche « mobilité » dans toutes les procédures d'aménagement, en s'attachant à la diversité des besoins et motivations qui guident les choix de vie.

Définitions


***Autosolisme** : fait de circuler seul dans son automobile pour répondre aux besoins de déplacement même s'il existe des alternatives comme les transports collectifs.

***Pédibus-vélobus** : correspond à un déplacement pédestre ou à vélo, principalement utilisé dans le cadre des allers-retours domicile – école le long d'une ligne définie chaque année entre parents, équipe enseignante et municipalité.

| Pour le territoire

 **Enjeux**

- Transition énergétique et adaptation des modes de vie.
- Nouvelles pratiques de mobilité rurale.
- Attractivité et vitalité des villages ruraux.

 **Objectifs opérationnels**

- Réduire les déséquilibres du territoire.
- Connaître et anticiper les incidences des nouveaux modes de vie.
- Être à l'écoute des habitants et usagers.
- Promouvoir la sobriété : outils et moyens pour minimiser les déplacements, professionnels comme personnels.

 **Rôle du syndicat mixte du Parc et propositions d'actions****Connaître**

Étude sociologique sur les motivations à habiter les territoires ruraux d'aujourd'hui et sur les pratiques de mobilités : montage de programmes de recherche avec les universités, collaboration à des études prospectives de territoire, ...

Compilation et synthèse de données sur les déplacements liés aux activités de loisirs et de tourisme (cf. mesures 24 et 25).

Partager

Diffusion des informations et expériences sur les nouveaux modes de déplacements.

Faire ensemble

Promotion d'outils et de moyens pour minimiser les déplacements : appui à la construction d'une offre de tiers-lieux* (cf. mesure 3), soutien au développement du télétravail...

Aide aux collectivités pour anticiper et traduire les enjeux de mobilité dans leurs projets de territoire : promotion d'un « urbanisme des courtes distances » dans la planification ; co-construction de scénarios d'évolution des mobilités rurales décarbonées : reconquête de transports en commun en sites propres, cadencement de lignes ferroviaires en tram-train, densification urbaine autour des nœuds de transports en commun, développement de transports hippomobiles...

Soutien aux expérimentations de mobilités douces et alternatives à l'autosolisme : organisation de mobilisations citoyennes pour adopter des modes de vie plus indépendants de l'automobile et s'approprier un nouveau rapport au temps proche de la mouvance « slow-city », montage d'expériences d'accompagnement de familles pour les aider à organiser leurs transports quotidiens pour économiser argent et émissions de gaz à effet de serre, ...

Engagements des signataires

dans le cadre de leurs compétences et moyens

État.

- Collaborer et diffuser les résultats des programmes d'action-recherche sur les mobilités rurales.
- Assurer le suivi et faciliter l'atteinte des objectifs de transitions énergétique et sociétale des territoires.

Régions.

- Soutenir les expérimentations dans le cadre de leurs domaines de compétence liées à la mobilité et au transport.
- Etudier la faisabilité d'encourager la sobriété dans les conditions d'attribution de leurs aides.
- Engager des expériences de rationalisation des mobilités dans les lycées.

Départements.

- Etudier la faisabilité d'encourager la sobriété dans les conditions d'attribution de leurs aides.
- Engager des expériences de rationalisation des mobilités dans les collèges.

EPCI et communes.

- Intégrer les nouveaux modes de déplacement et la sobriété dans leurs réflexions stratégiques d'aménagement du territoire.
- Expérimenter de nouveaux modes de gouvernance partagée avec la société civile dans le cadre de leur Plan climat air énergie territoire (PCAET) et des projets relatifs aux déplacements de leurs habitants.
- Promouvoir les tiers-lieux multifonctionnels, au-delà des espaces de coworking.

Partenaires potentiels

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)

Chambres consulaires

Écoles, universités et laboratoires de recherche

Collectifs citoyens

Réseau des Plans climat air énergie territoire (PCAET)

Bénéficiaires potentiels

Les habitants envisagent un rapport à la mobilité dépassant la seule recherche du confort individuel et bénéficient d'alternatives crédibles à la voiture individuelle.

Les collectivités optimisent leurs plans d'aménagement et gagnent en attractivité résidentielle.

Les entreprises anticipent les mutations du salariat et leurs besoins de mobilité.

Indicateurs de suivi du territoire et d'évaluation des mesures

- Taux de motorisation des ménages.
- Distance moyenne domicile-travail pour les habitants du territoire.