

L'intégration de Touraine Vallée de l'Indre dans le SCOT de l'agglomération tourangelle : du diagnostic à la stratégie

Master 2 Management des territoires et urbanisme

Promotion 2021-2022

Etude réalisée par Julie Baptiste, Sandra Boutin, Michael Cavin, Blanche Courtois, Alexandre Dubois, Marlène Duperry, Modou Fall, William Gagnol, Iona Gaudin, Alexandra Girard, Constance Guimard, Julie Juet, Ngone Kébé, Mickaël, Latron, Clara Le Hot, Nicolas Montès, Anne-Gwen Morin, Emeric Peron, Valentin Saint-Jalmes, Léa Soury, Mélanie Sudrat.

Etude encadrée par Corinne Manson, Laurent Cailly, Hovig Ter Minassian.

Cette étude s'inscrit dans le cadre d'une convention signée entre le Master 2 Management des territoires et urbanisme (MTU) de l'université de Tours, et le Syndicat mixte de l'agglomération tourangelle (SMAT).

Présentation de l'étude

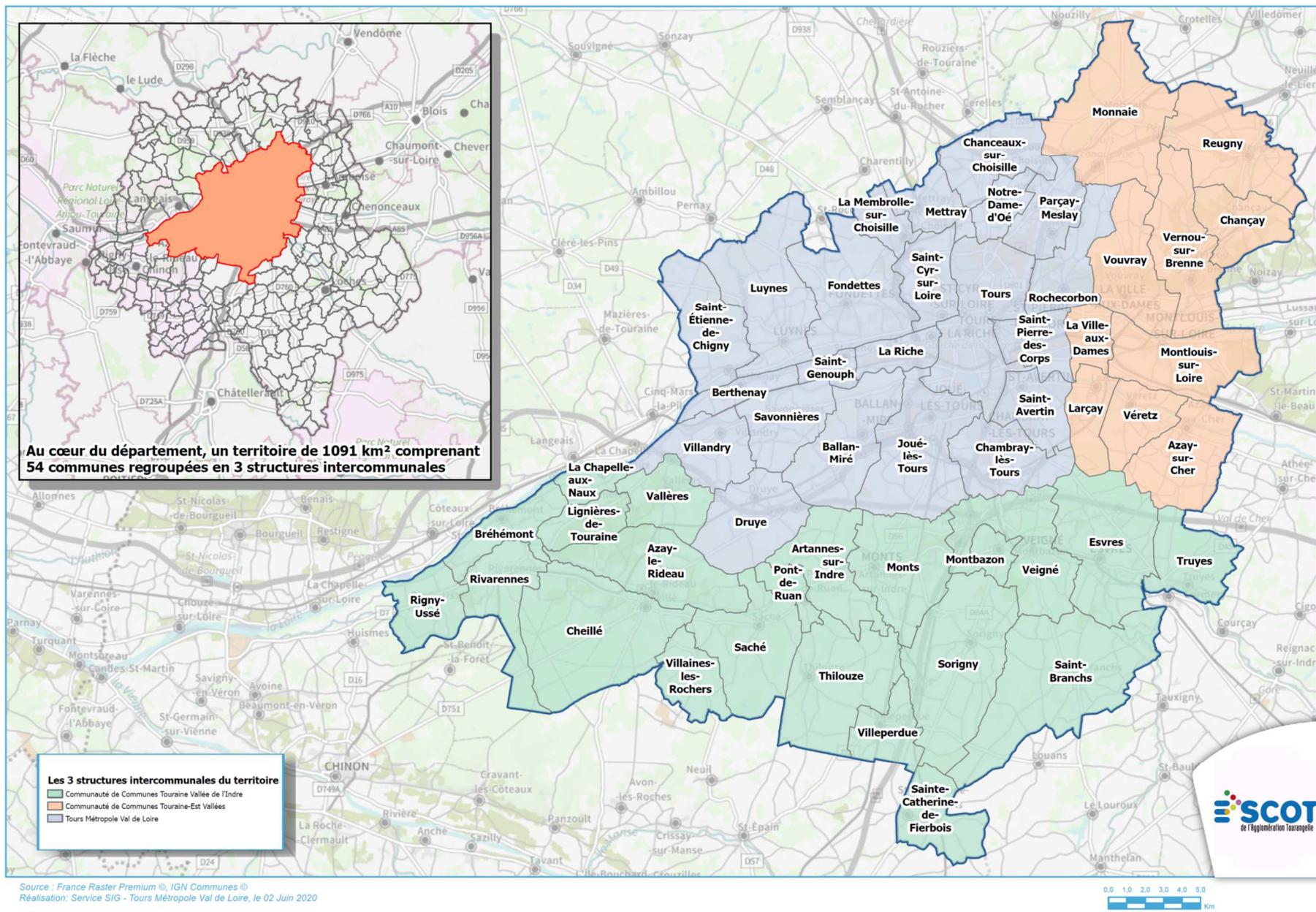
Par délibération du 24 mars 2017, le SMAT a enclenché la révision du SCOT de l'agglomération tourangelle, en vigueur depuis septembre 2013. Dans le même temps, le périmètre du SMAT est passé de 40 à 54 communes, englobant près de 400 000 habitants. Il couvre désormais trois établissements publics de coopération Intercommunale (EPCI) : Tours Métropole Val de Loire ; la communauté de communes Touraine-Est Vallées ; la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre.

La **communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (TVI)** est un établissement public de coopération intercommunale créé le 1^{er} janvier 2017 par fusion des anciennes communautés de communes du pays d'Azay-le-Rideau et du Val de l'Indre, complété par l'adhésion des communes de Sainte-Catherine-de-Fierbois et de Villeperdue. Elle regroupe aujourd'hui **22 communes et plus de 51 000 habitants** sur un territoire de 485 km².

La CC TVI constitue un cas d'étude intéressant pour analyser les enjeux de déplacements et de mobilités dans l'aire urbaine tourangelle. En position périurbaine, certaines de ses communes sont entrées récemment dans le périmètre du SCOT et sont confrontées au principe d'urbanisation limitée. La CC TVI offre donc un terrain d'étude à la fois complexe et original pour interroger les enjeux géographiques et réglementaires de la question des mobilités dans la perspective de la révision du SCOT.

Les étudiantes et étudiants de la promotion 2021-2022 du Master 2 MTU se sont vu confier la réalisation d'une étude sur les enjeux de l'intégration de la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (TVI) dans le périmètre du SCOT. Parmi les axes de travail définis dans le cadre de la révision du SCOT, les étudiants ont travaillé plus particulièrement sur l'axe « mobilités et systèmes de mobilité ».

Figure 1. Périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle au 1^{er} janvier 2017.



Source : SMAT

Méthodologie de l'étude

Pour réaliser le travail d'identification des enjeux du territoire de la CC TVI au regard des questions de mobilités et de transport, et de mise en débat de ces enjeux dans l'optique d'une intégration à la stratégie du future SCOT de l'agglomération tourangelle, l'étude a été organisée en plusieurs étapes.

Première étape (septembre 2021 – octobre 2021) : établissement d'un diagnostic à l'échelle de TVI d'un état des lieux mobilités dans la perspective de la révision du SCOT.

Deuxième étape (novembre 2021 – janvier 2021) : à partir des éléments de diagnostic de l'étape précédente, identification des enjeux de mobilités à l'échelle de l'EPCI TVI et propositions de pistes de réflexion mises en débat par les élus du territoire d'étude à l'occasion d'une table ronde organisée par les étudiants. Durant cette deuxième étape de la promotion du M2 MTU a eu pour tâche d'identifier les enjeux prioritaires de mobilité de l'EPCI au regard des différentes dynamiques (attractivité démographique, urbanisation, développement économique et activités, offre de mobilité etc.) du territoire, dans la perspective de la révision du SCOT et de la montée en puissance de l'objectif ZAN (zéro artificialisation nette).

Troisième étape (février 2022 - avril 2022) : organisation et animation d'une table ronde avec les élus des communes du SMAT (10 février 2022) afin de mettre en débat les enjeux prioritaires qui ont été identifiés pour le territoire de l'EPCI TVI par les étudiantes et étudiants du Master 2 MTU, et séance de restitution de ces débats (30 mars 2022).

Les résultats de ces discussions sont présentés dans le présent rapport écrit. Ils sont organisés autour de 3 thématiques, regroupant plusieurs sujets en lien avec les enjeux de mobilités du territoire de la CC TVI : « la ville des courtes distances » ; « la cohésion et la solidarité sociales et territoriales » ; enfin « les enjeux de gouvernance de la mobilité ».

Première partie. La ville des courtes distances

Les habitants de la CC TVI ont fortement recours à la voiture dans le cadre de leurs déplacements. Ainsi, en 2018, environ 57 % des ménages disposaient de 2 voitures ou plus sur ce territoire. Sur les 24 086 actifs de 15 ans ou plus répertoriés en 2018, 88 % utilisaient la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

Le territoire de la Communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre est donc marqué par une très forte présence de la voiture dans les déplacements alors que ce mode est source d'enjeux écologiques mais aussi économiques et sociaux avec l'augmentation du coût du carburant qui affecte plus les foyers les moins solvables. Il s'agit donc ici de s'interroger sur la possibilité de développer des pratiques de mobilités de courtes distances, afin de limiter le recours systématique à la voiture individuelle ou réduire la part de l'auto-solisme.

Sujet 1. Opportunité de développement de tiers-lieux sur le territoire de la CC TVI.

À ce jour, le territoire de la CC TVI ne compte aucun tiers-lieu. Pour autant, les échanges avec les élus du territoire ont montré leur volonté de développer ce type d'équipement, avec notamment la réalisation d'une enquête publique pour recueillir les besoins et les intentions des habitants face à ce projet. L'enquête a été réalisée par « Relais d'entreprises » en septembre 2020 et ses résultats ont été mis à disposition par les élus de la CC TVI. Cependant, malgré cette volonté, le projet d'installation d'un tiers-lieu est en attente depuis 5 ans.

1.1 Développer la dimension sociale des tiers-lieux

La volonté affichée par la CC TVI pour ce tiers-lieu est de rapprocher les habitants de leur lieu de travail avec une implantation dans des communes stratégiques au regard des temps de transport et des besoins des habitants. L'intérêt de ce tiers-lieu serait donc de développer le lien économique en priorité, et de réduire les déplacements automobiles. De cette enquête il ressort plusieurs points essentiels :

- il est important que le tiers-lieu soit implanté dans un bâtiment existant, et que son implantation permette la réhabilitation d'un bâtiment ;
- trois communes ont été retenues pour cette implantation : Azay-le-Rideau, Esvres et Sorigny ; car elles possèdent un potentiel d'utilisateurs et peu de travaux sont à prévoir pour 2 des 3 sites potentiels visités.

Au-delà des résultats de cette enquête, il nous a paru important de développer la dimension sociale du tiers-lieu au-delà de l'aspect financier. En effet, nous proposons que les tiers lieux comprennent des bureaux, des espaces de coworking, un *open space* et des salles de réunions de façon classique. Mais nous proposons aussi que cet espace puisse pallier des manques de la CC TVI et de développer la dimension sociale du tiers-lieu, comme la dépose de paniers de fruits et légumes locaux, la domiciliation d'entreprises avec la mise à disposition de boîtes aux lettres, l'installation d'un atelier de réparation de vélos (portée par des démarches privées ou associatives).

Nous nous sommes également interrogés sur la pertinence de l'installation de crèches dans les tiers-lieux afin de permettre aux actifs de déposer leur enfant pour des demi-journées ou

quelques heures. La CC TVI compte à ce jour cinq crèches, dont une à Esvres, deux à Sorigny et deux à Azay-le-rideau. Il serait donc intéressant d'identifier les besoins des habitants. Le but de la démarche est de développer le lieu et d'en faire un espace polyvalent.

Il serait peut-être aussi intéressant d'étudier la possibilité d'implanter un tiers-lieu dans une commune de la CC TVI qui ne possède pas de centralité afin de lui donner les moyens de se développer.

1.2 Exemples de tiers-lieux dans des territoires proches et aux caractéristiques similaires

Afin de nourrir les réflexions des élus de la CC TVI sur la forme et les missions définitives que pourrait prendre un tiers-lieu sur leur territoire, nous avons documenté quelques exemples concrets de tiers-lieux créés dans des communes périurbaines de la Région Centre Val-de Loire.

Brenne Box cœur de Brenne, Mézieres-en-Brenne, 1 042 habitants :

Le tiers-lieu, inauguré en 2016, a été co-construit avec des personnes intéressées, utilisatrices de tiers-lieux, en vue de répondre au mieux aux besoins. Dès l'ouverture, le tiers-lieu a été rempli.

C'est un petit tiers lieu, avec 100 *co-workers* par an environ, la fréquentation est très disparate dans l'année. Le taux de remplissage avoisine les 100 % surtout en période de vacances, avec la présence de beaucoup de vacanciers en télétravail.

Sur l'année cependant, il y a peu de personnes en télétravail mais beaucoup de *co-workers*. Le lieu est donc occupé par des salariés et des indépendants qui cherchent un lieu pour travailler. Ils sont en général issus d'un périmètre de 10 km environ à la ronde, mais aussi de la région parisienne, des touristes ou gens de passage. Le tiers-lieu s'est fait connaître par son site internet, par l'office de tourisme et la mairie, mais aussi par bouche à oreille.

Il y a eu 3 500 actes de « France Services » réalisés dans le tiers-lieu en 2021 et plusieurs formations et ateliers ont pu y être organisés.

Les financements ont été amené à varier depuis 2016, en fonction des subventions, et des divers investissements de fonctionnement. En plus des Contrats Régionaux de Solidarités Territoriales (CRST), la Brenne Box a aussi bénéficié des aides allouées par la Fabrique de territoire. Elle possède également une Mission de Service Au Public (MSAP), un service France Services, et WebOCentre.

Cité Richelieu, Richelieu, 1 700 habitants :

C'est un particulier à la retraite du nom de Philippe Naudeau qui a intégralement financé le tiers-lieu à hauteur de 300 000 €, tout a été refait à neuf, seuls les murs ont été conservés.

Selon Monsieur Naudeau, la viabilité économique de la Cité Richelieu dépend avant tout des séminaires. L'espace comprend 400 m² et 70 % du chiffre d'affaires provient des activités événementielles tandis que 30 % des revenus sont liés au coworking.

Relatif à la fréquentation et au type de public, 5 abonnements à l'année ont été prescrit en 2021. La location à la journée se veut quant à elle volontairement onéreuse car la location à la journée ou à l'heure constitue une contrainte pour Mr Naudeau au niveau de la gestion. La Cité Richelieu attire un public mixte et même international avec des utilisateurs originaires du Royaume-Uni, des Pays-Bas ou d'Israël, des entreprises réputées (comme des séminaires organisés par L'Oréal et Renault) ou également des établissements scolaires (à l'instar de l'École de Design parisienne). La Cité Richelieu est majoritairement fréquentée par des femmes et des utilisateurs utilisent également ce tiers-lieu en télétravail.

En ce qui a trait au chiffre d'affaires, celui-ci a doublé en janvier et février 2022 par rapport à 2021, conséquence d'un allègement des restrictions du COVID-19.

Également au cours de cet entretien, Mr Naudeau a souligné l'importance du nombre de personnes présentes et de l'implantation d'entreprises pour la viabilisation d'un tiers-lieu.

Remarques : Location à l'année c'est mieux! Utilisation de l'application WelcomeR pour les usagers. Exigence remarquée par Philippe pour avoir une décoration raffinée et des équipements à la pointe. Les subventions ne suffisent pas, citons l'exemple d'Avoines où le tiers-lieu n'a vécu que 4 ans car il était subventionné à 90% et les subventions ont baissé et aucun effort n'a été réalisé pour diversifier les investissements. Nécessité de faire des bénéfices à travers l'entrepreneuriat. Environ 75% des coworking sont subventionnés.

Rubixco, Montlouis-sur-Loire, 10 866 habitants :

Le Rubixco est visité par 180 visiteurs par mois en moyenne soit environ 10 visiteurs par jour et une 20aine de résidents. Il s'agit principalement d'entrepreneurs, de télétravailleurs ou de travailleurs indépendants. Ce tiers-lieu est financé par la Communauté de communes Touraine Est Vallées, avec une subvention du FEDER (fonds européen de développement régional) En outre, au sein du Rubixco, les services proposés sont la domiciliation d'entreprise, l'espace de coworking, les bureaux privés, un espace événementiel et des lots d'hôtels d'entreprises.

1.3 Aides et subventions existantes pour l'installation d'un tiers-lieu

Comme l'ont bien montré les échanges avec les élus au cours des différentes rencontres et les retours d'expérience, la question du financement est cruciale pour la pérennisation et l'animation des tiers-lieux.

Des subventions existent pour soutenir ce type de projet. À titre d'exemples, on peut citer les CRST, les fabriques de territoire, les réserves spéciales de participation, les MSAP (Maison de service au public) et France Services, WebOCentre, mais aussi les fonds propres des collectivités. Ainsi, la communauté de communes Touraine Est Vallées a participé au financement de Rubixco à Montlouis-sur-Loire. Les subventions européennes du fonds FEDER peuvent également être sollicitées.

En ce qui concerne les subventions régionales, il serait possible de solliciter des financements à travers le dispositif « à vos ID ». Le cœur de cible de ce dispositif est le soutien aux initiatives coopératives porteuses de développement pour le territoire en termes d'activités, d'emplois, de services, etc. Un entretien avec Mme Aurore Simonneau, chargée de mission développement local à la région Centre Val-de-Loire, a permis de confirmer ces éléments : le dispositif « à vos ID » a ainsi déjà été mobilisé pour des investissements (aménagements, équipements de locaux) ou du fonctionnement (soutien à des postes en charge de la coordination/animation du tiers-lieu au démarrage et/ou de coordination pour la préfiguration du futur tiers-lieu).

Le dispositif « à vos ID » est adossé aux contrats CRST avec une enveloppe fixée à l'avance pour la durée d'exécution du contrat (6 ans). Il soutient surtout les phases liées à la mise en œuvre de projets complexes faisant intervenir différents acteurs et nécessitant une ingénierie de projet dédiée. Sur l'enveloppe globale dédiée dans le cadre de ce dispositif, 50 % au maximum peut être dévolus à des investissements. Ainsi, sur le territoire de la CC TVI, l'enveloppe « à vos ID » est de 350 000 € en début de contrat. Un maximum de 175 000 € peut donc être dédié à l'investissement.

« À vos ID » n'a cependant pas vocation à soutenir le fonctionnement pérenne d'un lieu mais bien la phase de préfiguration et de lancement (durée du projet 3 ans maximum). De même les subventions ne suffisent pas souvent pas à elles seules. Citons l'exemple d'Avoines où le tiers-lieu n'a vécu que 4 ans car il était subventionné à 90 % et lorsque que les subventions ont baissé, aucun effort n'a été réalisé pour diversifier les investissements. Pour le tiers-lieu de Richelieu, ce sont les abonnements à l'année qui se révèlent très intéressants financièrement pour équilibrer les comptes entre recettes et subventions.

1.4 Propositions pour le déploiement de tiers-lieux à l'échelle de la CC TVI

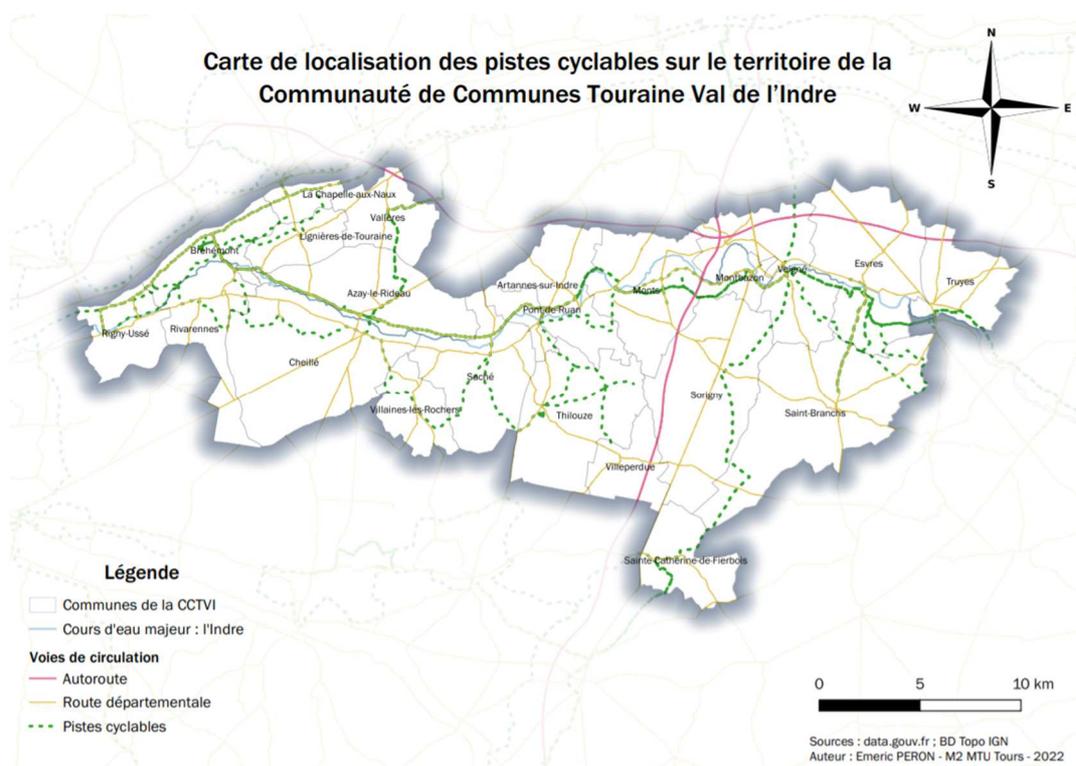
- création d'un tiers-lieu co-construit avec des utilisateurs pour répondre au mieux aux besoins. Noter l'importance du nombre de personnes et de l'implantation d'entreprises pour la viabilisation d'un tiers-lieu (et éviter de reproduire l'expérience malheureuse d'Avoines) ;
- installation d'un stand de réparation/ location de vélos pour inscrire ce tiers-lieu dans une démarche de promotion de mobilités durables ;
- permettre l'implantation de services de domiciliation d'entreprises, d'espaces de coworking, de bureaux privés, d'un espace événementiel (comme une salle polyvalente qui puisse accueillir des évènements tout au long de l'année) et pourquoi pas des lots d'hôtels d'entreprises ;
- faire connaître le tiers-lieu par son site internet, par l'Office de tourisme et la Mairie, mais aussi par le bouche-à-oreille ;
- mettre en place un accès au réseau « France Services » avec si possible la présence d'un animateur ;
- utilisation de l'application WelcomeR pour les usagers. Cette application permet notamment aux personnes désireuses d'utiliser un espace de co-working par exemple d'avoir les badges d'accès sur son portable, de manière dématérialisée. Cela permettrait d'améliorer les aspects logistiques liés au fonctionnement d'un tiers-lieu à dominante événementiel.

Sujet 2. Développement des mobilités cyclables sur le territoire de la CC TVI.

« On n'arrête pas le vélo, quand on devient vieux, on devient vieux quand on arrête le vélo » a déclaré Brigitte Bourguignon, ministre déléguée auprès du ministre des solidarités et de la santé, chargée de l'autonomie, le 17 mars dernier.

Au regard des enjeux propres à la CC TVI, c'est-à-dire notamment une omniprésence de la voiture, et suite aux échanges avec les élus, plusieurs sujets ont été évoqués permettant une amélioration de la politique cyclable de la communauté de communes. Le but de nos propositions n'est pas de faire disparaître l'usage de la voiture sur votre territoire mais plutôt de permettre une transition vers une utilisation hebdomadaire, occasionnelle mais régulière, du vélo pour aller faire ses courses, acheter son pain, etc. Cette idée de développer la politique vélo sur le territoire de la Communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre est présente chez les techniciens comme élus de la CC TVI.

Figure 2. Localisation des pistes cyclables sur le territoire de la CC TVI



Source : réalisation MTU 2021-2022

2.1 Les élus : premiers acteurs du changement des mentalités

Les élus sont les premiers acteurs de la promotion du vélo. Ainsi, autour de cette idée, nous avons pensé à plusieurs pistes pour promouvoir le vélo à travers le rôle des élus, notamment en partant d'expériences menées ailleurs :

- à Agen, la pratique des circuits cyclables par les élus avec des citoyens pour dresser un bilan des points d'amélioration du réseau cyclable ;

- à Boulogne-sur-Mer, l'organisation de la première Vélorution du Boulonnais par des citoyens adeptes du vélo pour faire découvrir les circuits cyclables de la commune.

Ces deux initiatives peuvent être reproduites sur le territoire intercommunal avec une impulsion des élus pour promouvoir le vélo.

Cependant, les différents échanges menés avec les élus de la CC TVI ont fait remonter la difficulté d'accompagner le changement de comportements de mobilités chez les adultes. C'est pourquoi nous suggérons l'idée d'un partenariat avec les associations cyclistes 37 et Roulement à Bill qui proposent sur l'agglomération de Tours des cours de vélos et ateliers de réparation pour adultes. Ces cours pourraient être expérimentés d'abord sur des centralités du territoire, comme les communes de Esvres, Sorigny et Azay-le-Rideau.

Concernant les publics plus jeunes, nous avons proposé la mise en place d'activités scolaires en profitant de l'infrastructure existante « l'Indre à vélo ». Ces activités pourraient impliquer l'association cycliste 37 qui propose déjà des accompagnements des 6 à 11 ans dans l'apprentissage du vélo à travers un programme avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette.

Par ailleurs, pour aider les plus jeunes à aller à l'école par des mobilités douces, la mise en place d'un « pédibus » pourrait être envisagée. L'enjeu de cette pratique étant de parvenir à la pérenniser sur les communes. Nous avons identifié comme possibilité d'impliquer dans le processus les personnes âgées qui le souhaiteraient et les élus. En effet, lors de sa mise en place à Azay-le-Rideau il y a une dizaine d'années, les élus participants avaient souligné l'opportunité que cela représentait pour eux de pouvoir constater par eux-mêmes l'état des voies douces sur leur commune. Cette initiative pourrait faire l'objet d'une expérimentation dans les points de polarités évoqués précédemment, ainsi que dans de plus petites communes tentées par cette initiative.

2.2 La sécurisation : vecteur de l'attractivité du vélo

La sécurisation des déplacements à vélo est un enjeu crucial pour développer les mobilités douces et notamment cyclables. Les échanges avec les élus ont permis de souligner que les infrastructures présentes ne suffisent pas. La communauté de communes n'est couverte que par un réseau cyclable, lequel comprenant « l'Indre à vélo », il ne s'agit aucunement d'un véritable réseau de pistes aménagées à proprement parler. En effet, le réseau que nous avons identifié via des données de SIG ne correspond qu'à des itinéraires indiqués, pas à de vraies voies vélo. Cela implique, en plus de renforcer le maillage de voies, de conforter l'existant par une concrétisation et une sécurisation de la place du vélo sur ces tracés. Ainsi, la création d'infrastructures est primordiale pour développer une culture du vélo, et chacune devra être sécurisée et praticable par tous, dans un ensemble cohérent et offrant un maximum de continuités.

Pour développer la pratique du vélo, encore faut-il d'abord disposer d'un réseau cyclable complet et fluide, ce qui implique de renforcer le maillage cyclable dans les villes les moins dotées, à l'image de Cheillé et Saint-Branches, dans leurs rues mais aussi entre communes. Mais il faut aussi et surtout que ces équipements soient sécurisés pour inciter les usagers à les utiliser. Il ne faut pas négliger plusieurs aspects auxquels les usagers sont particulièrement sensibles : la continuité, notamment aux intersections, l'espace réservé aux vélos, l'éclairage. Si l'aménagement est incomplet ou trop imparfait, il sera beaucoup moins utilisé, et donc moins rentabilisé.

Il s'agit également de faciliter la pratique du vélo par des équipements périphériques mais essentiels à celle-ci, par exemple :

- stationnement : l'installation de stationnements vélo sécurisés doit pouvoir répondre à plusieurs critères, comme la visibilité, la sécurité, l'accessibilité, la quantité et l'éclairage. Nous avons remarqué que la commune de Bléré s'était récemment posée la question du stationnement en investissant dans un abri de 16 emplacements (8 emplacements individuels et 8 emplacements vélos cargo / triporteurs) à sécuriser par anti-vols personnels. Nous avons aussi trouvé un système beaucoup plus ambitieux (notamment financièrement) récemment mis en place par la ville de Paris : ils sont sécurisés par smartphone ou carte bancaire mais sont soumis à un abonnement de 75 € par an. Ils peuvent être placés sur des points stratégiques du territoire, notamment à proximité des gares ou de certains arrêts du réseau de cars Rémi ;
- pompes et des bornes électriques voire à hydrogène ;
- la location de vélo sur le court terme ou le long terme pour encourager les citoyens à essayer cette mobilité dans leur quotidien en supprimant la contrainte du coût de l'investissement comme à Loches.

De plus, il a été clairement exprimé par les élu·e·s et technicien·ne·s, l'importance de la continuité des voies cyclables de la communauté de communes et de la métropole de Tours. Un raccordement cohérent de ces infrastructures permettrait, à l'avenir, de développer une politique vélo de grande ampleur, et, donc, cohérente sur le territoire du SMAT. Lors des échanges avec les élus, nous avons été informés du début de construction d'un schéma directeur vélo sur la collectivité. N'étant qu'au début de la démarche, il semble intéressant que le SMAT les accompagne et que les idées de création d'infrastructures sécurisées et continues et d'accompagnement des particuliers à la pratique du vélo soient reprises pour créer une politique incitative et cohérente avec le besoin de la collectivité.

2.3 Un futur SCOT prescriptif en matière de mobilités cyclables ?

Par ailleurs, lors de nos échanges avec le SMAT, les représentants de celui-ci nous avaient interrogés sur la possibilité de rendre le futur SCoT prescriptif pour le territoire de la CC TVI dans le domaine des mobilités.

La prescriptibilité des normes supérieures à leurs normes inférieures en Droit de l'urbanisme varie selon le support de ces normes. Dans notre cas, le SCoT s'impose aux documents qui lui sont inférieurs dans la hiérarchie des normes du Droit de l'urbanisme dans un rapport de compatibilité. Ainsi, doivent notamment être compatibles avec le Document d'Orientations et d'Objectifs (ci-après, DOO) du SCoT, au regard de l'article L. 142-1 2° du Code de l'urbanisme "les plans de mobilité prévus par le chapitre IV du titre premier du livre II de la première partie du code des transports". Et si le SCoT est approuvé après ce plan de mobilité, ce dernier doit être mis en compatibilité avec le SCoT dans un délai de 3 ans (L. 142-2 Code de l'urbanisme). Concernant le contrôle du juge sur le respect du SCoT par un document inférieur, celui-ci est un contrôle de compatibilité : c'est-à-dire que le juge s'assure que le document inférieur ne contredit pas le document supérieur (CE, 2017, ROSO).

Le DOO doit, au regard de l'article L. 141-7 du Code de l'urbanisme, définir des objectifs et des principes pour la politique de l'habitat. Ces objectifs doivent notamment prendre en compte les transports collectifs. Ce document décline ces objectifs par secteur géographique (al. 2, 1°), dans une démarche de baisse des émissions de gaz à effet de serre (al. 2, 2°). Plus particulièrement, le DOO fixe "les orientations de la politique de mobilité dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile" (al. 2, 3°). Le DOO dispose donc d'un pouvoir d'influence sur la mise en œuvre de l'aménagement de son territoire, notamment en ce

qui concerne les politiques de mobilité, mais celui-ci reste peu contraignant car ne constitue que la fixation d'objectifs.

En revanche, l'article L. 141-19 du Code de l'urbanisme prévoit pour le SCoT la possibilité de mettre en place un programme d'actions accompagnant sa mise en œuvre et qui peut être réalisé notamment par la structure élaborant le SCoT. Cet article offre donc la possibilité d'aller au-delà de la rédaction de simples objectifs pour le territoire en mettant en place directement des actions pour aider le territoire à suivre les objectifs de la structure élaborant le SCoT.

S'il n'est pas vraiment possible d'instaurer des prescriptions d'aménagement cyclable dans le SCoT, le SMAT dispose tout de même de la possibilité d'élaborer un programme d'actions avec la CC TVI afin d'entreprendre les aménagements souhaités.

Sujet 3. L'usage des technologies de déplacement à hydrogène

L'hydrogène vert est une ressource énergétique produite par électrolyse de l'eau, à partir d'électricité renouvelable. Cet hydrogène décarboné présente une potentielle solution énergétique pour décarboner les mobilités. En effet, les véhicules à hydrogène sont des véhicules zéro émission qui n'émettent que de l'eau. Les mobilités à hydrogène peuvent donc être un enjeu à mettre au cœur du nouveau SCoT de l'Agglomération Tourangelle.

Le développement des mobilités à hydrogène figure déjà dans le programme d'actions du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la collectivité. La Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre (CC TVI) s'est engagée dans le déploiement de cette nouvelle énergie. La proximité du Commissariat à l'Énergie Atomique et aux alternatives (CEA) représente un atout pour le territoire.

En février 2021, le projet HYSOPARC a été lancé. Il vise le développement et la démonstration d'une solution de compression innovante pour les stations de ravitaillement en hydrogène. Une station de distribution a ainsi été installée à Sorigny dans la zone d'activités Isoparc. Cette station distribue l'hydrogène pour alimenter les premiers véhicules à hydrogène du territoire : vélos, véhicules de la collectivité et prochainement une benne à ordures.

D'autres projets de déploiement de l'hydrogène ont été lancés dans la région. Ce mouvement a été notamment impulsé par les élus régionaux qui ont approuvé en 2021 une feuille de route régionale pour déployer l'hydrogène en Centre Val de Loire. Nos propositions visent plutôt à réfléchir à d'autres possibilités de développement, en accompagnement des projets déjà existants.

3.1 Propositions infrastructurelles

Ces premières propositions concernent la mise en circulation de nouveaux véhicules à hydrogène sur le territoire.

- Une ligne BHNS Sorigny-Tours

Situation actuelle : Le territoire est marqué par une forte dépendance à l'automobile. La plupart des habitants utilisent ce mode de déplacement pour se rendre au travail. En effet, 92 % des actifs utilisent la voiture pour les déplacements domicile/travail. L'offre de transport en commun n'est pas suffisante et pas assez adaptée pour les mobilités quotidiennes des habitants.

Opportunités : La création de cette nouvelle ligne permettra de nouveaux usages, notamment pour les déplacements domicile/travail. Par ailleurs, si la source d'énergie est issue d'une production locale et verte, c'est un mode de transport zéro émission. Cette nouvelle ligne participerait donc à la décarbonation des mobilités.

Menaces : Le coût moyen d'acquisition d'un bus à hydrogène est de 698 000 € HT et le coût de la maintenance est de 287 000 € HT. Pour un véhicule diesel, le coût moyen d'acquisition est de 273 000 € HT et le coût de maintenance est de 111 000 € (Rapport d'AGIR 2022). Le coût d'acquisition moyen d'un bus à hydrogène est donc supérieur de 61 % à celui d'un bus diesel.

Exemple : L'agglomération de Pau, avec son projet Fébus, a lancé en 2019 une ligne BHNS de bus à hydrogène. Ce projet s'est concrétisé par la mise en circulation de 8 bus à hydrogène. L'hydrogène vert est produit directement sur le site du centre d'exploitation des transports urbains de la ville. Le projet Fébus représente un investissement de 74 millions d'euros.

- Un train à hydrogène pour la ligne Tours - Loches

Situation actuelle : La ligne de train Tours - Loches est en cours de modernisation, cela pourrait être l'occasion de développer des trains à l'hydrogène sur cette ligne.

Opportunités : Le train à hydrogène constitue une alternative à l'électrification de la ligne. Ces trains ont l'avantage d'être plus performants et d'avoir une meilleure autonomie que les trains électriques (une autonomie allant jusqu'à 1000 km). Cette solution technologique présenterait donc un avantage écologique et économique à terme.

Menaces : Le coût d'investissement est en moyenne supérieur de 30 % à celui d'un train Diesel et de 20 % à l'électrification.

La mise en place de ces deux propositions pourrait permettre à la CC TVI de décarboner les mobilités et d'aller vers l'objectif du territoire zéro émission. Ce serait un défi pour ce territoire périurbain, des territoires que l'on associe plus traditionnellement à des territoires à fortes émissions. Le déploiement de l'hydrogène ne doit pas être considéré uniquement comme un facteur de développement économique mais davantage comme un modèle de développement pour le territoire.

3.2 Propositions de mise à l'agenda politique

Il pourrait être envisagé d'étendre les flottes existantes de la CC TVI (véhicules de la collectivité, flotte de vélos pour le tourisme et benne à ordures) au territoire du SCoT.

Le SCoT intégrerait ainsi, en même temps que d'ajouter ce nouveau territoire, un nouveau projet de territoire. Cela permettrait de partager et donc d'alléger les coûts. Il faudrait pour cela envisager d'autres stations de distribution à des lieux stratégiques dans les deux autres EPCI du SCoT. L'hydrogène pourrait figurer dans les contrats de réciprocité qui lient la métropole de Tours et les communautés de communes du SCoT. Le SMAT pourrait porter aux côtés des collectivités cette stratégie de déploiement de l'hydrogène, ce pourrait être l'objet d'un projet de territoire commun. Ce projet pourrait notamment s'appuyer sur trois axes de développement :

- Accompagner les entreprises pour le déploiement de flottes à hydrogène

Le territoire du SCoT est pratiqué par beaucoup d'étudiants qui sont des utilisateurs de moyens de déplacement doux comme le vélo. Le territoire est également maillé par d'importantes zones d'activités et des services publics (comme les hôpitaux) qui représentent près de 8 000 emplois. Le territoire du SCoT pourrait proposer aux entreprises de se mettre à l'hydrogène pour leurs véhicules (véhicules utilitaires, vélos, voitures de fonction). Il faudrait accompagner pour cela les entreprises en incitant à la création de Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) incluant l'hydrogène. Cela conduirait à décarboner les mobilités.

Une seule station de distribution ne suffirait pas pour approvisionner d'éventuelles flottes situées ailleurs sur le territoire. Afin de favoriser l'usage de l'hydrogène dans les entreprises, il faudrait créer des stations de distribution (en plus de celle de Sorigny) dans les pôles d'activités du territoire : La Ville-aux-dames, Parçay-Meslay, Joué-lès-Tours.

- Développer les vélos à hydrogène pour le tourisme

L'hydrogène peut être une opportunité pour le vélo et pour le tourisme. La CC TVI dispose déjà d'une flotte et d'une station de recharge à Bréhémont. Le vélo à hydrogène pour le tourisme a déjà été mis en place dans d'autres collectivités en France.

Exemple : L'Agglomération de Béziers a lancé en 2021 une flotte de vélos à hydrogène destinée aux touristes. Du 15 juin au 15 septembre, 322 touristes ont loué ces vélos et parcouru au total près de 8000 km. Cet équipement est plus autonome qu'un vélo électrique, il se recharge en seulement deux minutes et permet de bénéficier d'une assistance sur 150 kilomètres.

La mise en place d'une flotte de vélos à hydrogène a un coût. Le coût moyen d'acquisition d'un vélo à hydrogène est d'environ 7 000 €. Dans un premier temps, l'hydrogène pourrait être déployé pour les longues distances. Une flotte de vélos à hydrogène pourrait être mise à

disposition sur le territoire du SCoT pour les itinéraires suivants : la Loire à vélo, l'Indre à vélo. Cela nécessiterait également d'installer de nouvelles stations de recharge sur ces itinéraires :

- Montlouis-sur-Loire et Savonnières pour la Loire à vélo
- Azay-le-Rideau et Monts pour l'Indre à vélo

La ville de Béziers dispose de 10 vélos à hydrogène. Au regard de la population du territoire du SCoT par rapport à celle de Béziers, il faudrait une flotte de 50 vélos pour le territoire.

- Les mobilités du quotidien à hydrogène

D'ici à 2050, le SMAT pourrait envisager l'utilisation de l'hydrogène pour les mobilités du quotidien. Avec une production locale suffisante, le territoire du SCoT devrait pouvoir mettre à disposition une flotte de vélos à hydrogène pour les déplacements quotidiens. On peut espérer par la suite un développement plus large de l'hydrogène pour les déplacements quotidiens.

Exemple : Dans la Manche, à Saint-Lô et Cherbourg, des vélos à hydrogène sont utilisés pour le tourisme mais aussi par les entreprises locales pour les déplacements professionnels et domicile/travail de leurs salariés. Ils sont également utilisés à Cherbourg par une association qui accompagne à la réinsertion professionnelle.

3.3 Organisation d'un atelier sur les mobilités à hydrogène au sein du SMAT

Afin d'envisager une stratégie de développement de l'hydrogène à l'échelle du territoire du SCoT, un atelier sur les mobilités à hydrogène pourrait être organisé.

L'objectif d'un tel atelier sur les mobilités à hydrogène serait de donner aux élus les outils pour mener une réflexion locale et construire ensemble un projet. Un atelier rassemblant les élus et les acteurs de l'hydrogène pourrait s'organiser en trois temps :

- 1) Un temps d'information et de présentation : l'objectif est d'informer sur ce qui est déjà fait dans la région Centre-Val de Loire en matière de déploiement des mobilités à hydrogène (ex : Châteauroux). Cette approche comparative pourrait faire émerger le potentiel et les opportunités que présente le territoire.
- 2) Faire travailler ensemble les acteurs : il s'agit d'inviter les élus à mener une réflexion sur le déploiement de l'hydrogène.
- 3) Instaurer un débat : ce débat pourrait prendre la forme d'une discussion entre les acteurs sur les opportunités, les incertitudes, etc.

Deuxième partie. La cohésion et la solidarité sociales et territoriales

La loi d'orientation des mobilités place la question de la mobilité et du déplacement au cœur de l'action publique. Elle est devenue aujourd'hui un enjeu incontournable dans les politiques. À l'échelle nationale, certains territoires comme les espaces ruraux sont mal desservis par les transports alors que les territoires urbains sont plutôt bien desservis. Face à cette inégalité en matière de mobilité, les administrateurs en première ligne et les administrés essayent de trouver des solutions et ce dans une perspective de transition vers une mobilité plus propre et moins coûteuse. D'où la thématique Cohésion et solidarité sociale et citoyenne dont le but est de présenter des exemples de solutions pour aller vers une mobilité propre et moins coûteuse.

Sujet 1. Le transport à la demande

Le « transport à la demande » (TÀD) est un mode de transport qui peut être public ou privé, différent des transports en commun qui ont des itinéraires fixes. Le TÀD fonctionne sur demande des usagers par réservation selon l'organisation du service. Il est utilisé le plus souvent dans les territoires périurbains et ruraux peu ou pas desservis par les transports en commun. Le TÀD existe dans la région Centre-Val de Loire. La communauté de communes Touraine Ouest Val de Loire (37) est une illustration. Pour autant, ce service ne dessert pas le territoire de la communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre (CC TVI), située également dans le même département.

La mise en œuvre d'un TÀD répond à plusieurs enjeux. Un service de TÀD à l'échelle de la CC TVI peut contribuer à la limitation de l'utilisation de voitures personnelles tout en permettant à la communauté de communes de s'inscrire dans une démarche de décarbonisation des transports routiers avec la mise en service de véhicules électriques ou à hydrogène. L'objectif serait dans cette perspective de réduire la part des ménages disposant au moins une voiture ou plus dans la mesure où cette part est égale 94,3% en 2018 (cf. figure 2) et connaît une évolution de 1,1% par rapport en 2013.

Figure 3. La part des ménages disposant au moins une voiture dans la CC TVI (données INSEE)

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	18 094	100,0	19 902	100,0	21 654	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	14 253	78,8	15 819	79,5	17 386	80,3
Au moins une voiture	16 710	92,4	18 545	93,2	20 425	94,3
1 voiture	6 925	38,3	7 512	37,7	8 140	37,6
2 voitures ou plus	9 784	54,1	11 033	55,4	12 286	56,7

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Le Transport À la Demande s'inscrit également dans une démarche de réduction des embouteillages, d'accidents routiers et de sécurisation pour les personnes vulnérable

notamment durant les heures de pointe. Moins qu'il ait de voitures en circulation, moins qu'il ait d'accidents et d'embouteillages débouchant alors sur une diminution des rejets de gaz à effet de serre. La pandémie est une illustration.

En outre, le TAD se présente comme une opportunité pour permettre aux acteurs de pouvoir fournir, comme le souhaite l'article L.1111-2¹ du code des transports, une offre de transport et garantir le droit à la mobilité à des personnes qui sont partiellement ou totalement démotorisées, pour diverses raisons (vieillesse, handicap, précarité etc.).

1.1 Retour d'expérience de deux communautés de communes d'Île-de-France.

La mise en place d'un service de TAD demande la prise en compte de plusieurs paramètres afin d'avoir une offre plus optimale et viable. Eu égard à cette complexité, la CC TVI peut essayer de partir sur une démarche expérimentale afin d'étudier l'offre à l'image des exemples des communautés de communes (Pays de Limours, Haute Vallée de Chevreuse). Elles sont situées respectivement dans les départements de l'Essonne (91) et des Yvelines (78) en Île-de-France. Selon les données de l'Insee 2018, le Pays de Limours regroupe 14 communes avec une population de 26 739 habitants et la Haute Vallée de Chevreuse 10 communes pour 25 178 habitants, soit une population totale de 51 917 habitants. Ayant des difficultés de transport en commun, les deux EPCI en collaboration avec Île-de-France Mobilités ont mis en place des services de Transport À la Demande en 2020 en guise d'expérimentation. Ce sont « *les 20ème et 21ème services régionaux de Transport à la Demande dans la région*² ». Située en Île-de-France, le coût du service est supporté par Île-de-France Mobilités qui est compétente en matière de Transports à l'échelle de ladite région. Dans cette expérimentation, il y a également la participation du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse qui finance « *à hauteur de 80 % les trois bornes de recharge installées à proximité du parc-relais de Briis-sous-Forges*³ » ainsi que la participation de la société SAVAC⁴ qui, à son tour, assure l'exploitation des services.

La mise en service des transports à la demande dans les deux communautés de communes a été appréciée par les habitants. En effet, en deux mois de service, les chiffres de fréquentation confirment l'adaptation du service aux territoires. Ainsi, « *6 683 trajets*⁵ » ont été réalisés dont « *2 242*⁶ » dans la Haute Vallée de Chevreuse et « *4 441*⁷ » dans la communauté de communes Pays de Limours. Dans la même perspective, le service de réservation a également noté plus de 7 230 voyageurs ayant fait appel au TAD pour se déplacer. En outre, « *3 158 trajets (soit la moitié) ont permis de regrouper plusieurs voyageurs effectuant le même trajet*⁸ ». Aujourd'hui, les services du TAD continuent dans la même lignée. La communauté de communes Pays de Limours en est un exemple qui a mis en service un autre véhicule d'après l'entretien téléphonique que nous avons eu avec un personnel du service.

Par ailleurs, ces communautés de communes présentent des caractéristiques similaires à celle de Touraine Vallée de l'Indre (CC TVI) notamment du point de vue de la taille, de leurs

¹ « *La mise en œuvre progressive du droit à la mobilité permet à l'utilisateur de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* » (Légifrance).

² https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/92569c5a-1c79-4cf2-98a5-003f26c92cf5_CP_T%C3%80D+Haute+Vall%C3%A9e+de+Chevreuse+et+Pays+de+Limours.pdf

³ Ibid.

⁴ Services automobiles de la vallée de Chevreuse.

⁵ Cf. <https://www.parc-naturel-chevreuse.fr/une-autre-vie-sinvente-ici/deplacements/transport-la-demande-demarrage-reussi>

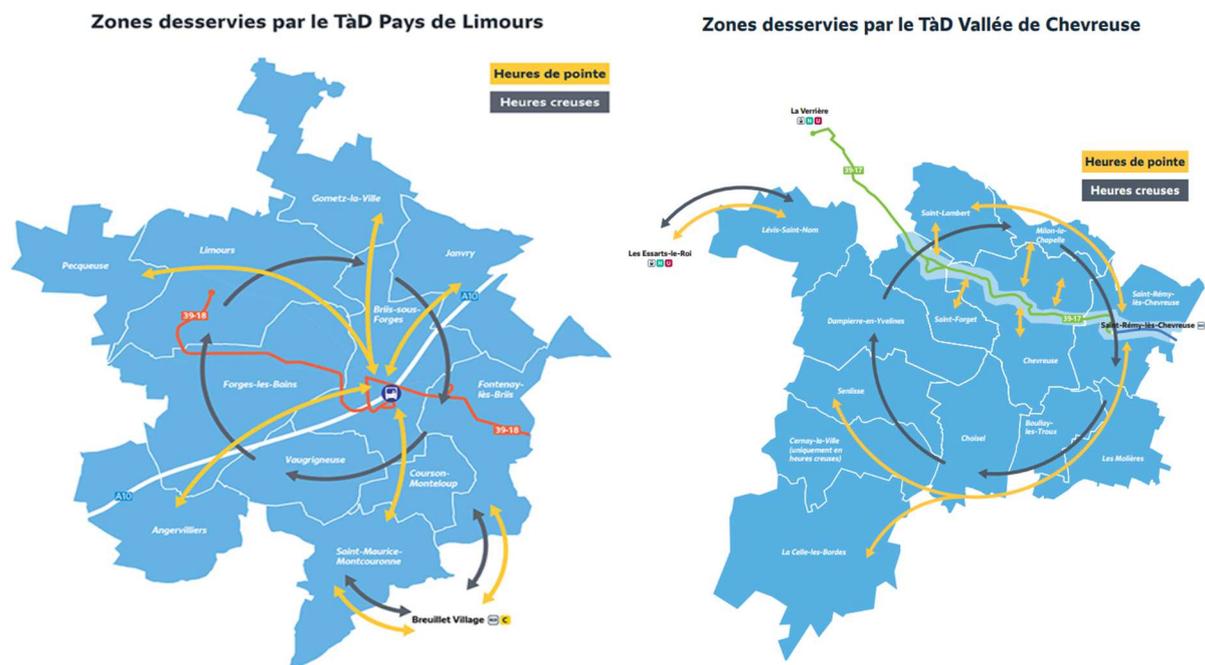
⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

caractères périurbains et ruraux etc. Eu égard à ces caractéristiques, il serait intéressant de mettre en expérimentation un service de TAD dans ladite communauté de communes.

Figure 4. Les zones des TAD dans les deux communautés de communes illustratives



Sources : Communautés de communes pays de Limours ; Haute vallée de Chevreuse.

1.2 Mise en place d'un service TAD dans la CC TVI

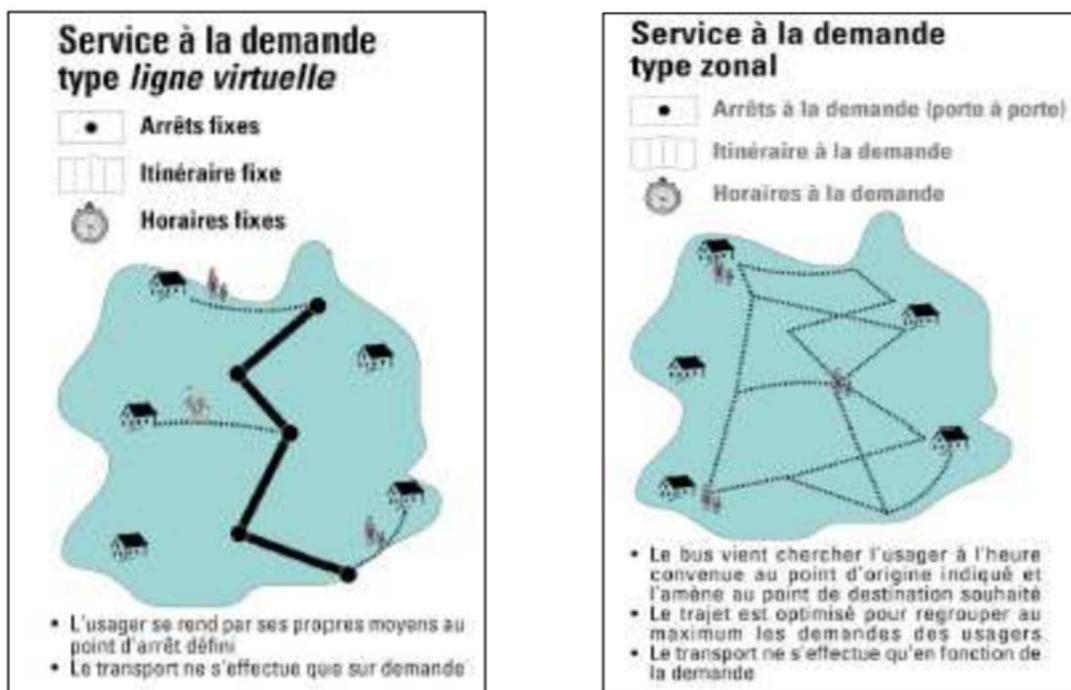
La mise en œuvre de ce service dans le territoire de la CC TVI peut être destiné à tout public. Néanmoins, compte tenu des contraintes liées à la réglementation limitant le nombre de place dans les Transports À la demande pour éviter toute forme de concurrence, les élus peuvent privilégier certains publics notamment les personnes à mobilité réduite, les personnes démotorisées, les personnes vulnérables (personnes âgées, personnes en situation de handicap) et les chômeurs. Le périmètre peut être établi à l'échelle de la CC TVI mais éventuellement pour des questions institutionnelles, il peut être élargi à l'échelle du SCoT tout en sachant qu'il existe deux AOT⁹ dans le territoire du SMAT à savoir Tours métropole et la Région Centre. En outre, il existe différents types de contrat que les élus peuvent utiliser pour mettre en place un service de TAD. Le contrat peut être un marché public, une délégation de service public, une régie, etc. Parmi ces contrats, le contrat de type marché public est plus souple. Il permet de conclure le marché avec un opérateur privé (y compris des regroupements de taxis), évitant ainsi certains frais d'investissement tout en soutenant les acteurs économiques locaux. Il est plus bénéfique en ce sens que l'opérateur privé va fournir des prestations de service et sera rémunéré par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) selon des critères conclus dans le contrat. Le matériel roulant ne sera pas non plus en charge de l'AOT. Ce qui entraîne un gel sur les frais d'entretien. Dans la perspective de montage de ce projet, la CC TVI peut solliciter un financement de la Région à travers le dispositif qu'elle a mis en place appelé « À vos ID »

⁹ Autorité Organisatrice des Transports

dont l'idée est de soutenir les initiatives locales pour favoriser les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle. En sus, comme l'ont fait les communautés de communes du Pays de Limours et de la Haute Vallée de Chevreuse, la CC TVI peut aussi s'associer avec le Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine qui développe des actions d'accompagnement des collectivités en raison de leur engagement pour la réduction de la consommation énergétique. En conséquence, ces propositions permettent de faciliter la mise en place du TAD en termes de coûts et de matériels.

Les lignes mises en service seront organisées en fonction des itinéraires prédéfinies (arrêt de départ, arrêt d'arrivée) avec des amplitudes horaires et des jours de circulation. Les itinéraires sont à définir selon l'importance des lieux desservis. C'est le TAD de type virtuel. Il peut y avoir également un TAD de type zonal qui permet de mieux prendre en compte les besoins de la population. Ce service est beaucoup plus flexible. Il n'y a pas d'arrêt prédéfini, ni d'itinéraires, ni d'horaires fixes.

Figure 5. Les TÀD de type virtuel et zonal



Source : Ludivine Allemand. *Le Transport à la Demande (TAD) en France*, 2007, Université Lyon 2 ENTPE.

Le service peut fonctionner du lundi au samedi et ce de 7h du matin à 19h le soir. La tarification peut être calculée selon les distances parcourues avec un plafond maximum de deux euros pour les lignes virtuelles. L'idée serait de faire des rabattements vers les gares routières situées dans le périmètre de la CC TVI ; vers les zones d'activités puisqu'elle en compte « 12 » ; vers les points d'information service emploi (Montbazou et Cheillé) pour aider les demandeurs d'emploi à se déplacer entre les points d'information ; vers les centres commerciaux et vers les services de santé etc. Ce mode de fonctionnement vise à éviter la circulation des véhicules à moitié vide. De plus, cela permettrait d'avoir plus de fluidité entre les bassins de vie et les zones d'activités à l'échelle du territoire de la CC TVI et d'avoir une continuité des offres de transport à l'échelle du SMAT. Pour autant, pour éviter certains risques qui peuvent paralyser le service, il faut envisager des solutions dès le début afin de les anticiper. Il s'agit de bien communiquer sur le lancement du service grâce à la création d'outils de marketing et de communication pour éviter le manque de visibilité du service. Il faut également bien adapter l'offre aux besoins des usagers en faisant des suivies et d'évaluations des besoins en fonction du service tout en jouant dans la flexibilité, dans la réactivité du service de réservation ainsi que dans la souplesse des horaires et des arrêts. Ce sont autant de facteurs qui concourent au succès d'un service de TAD.

Sujet 2. Les navettes de rabattement vers les gares ferroviaires

L'étoile ferroviaire tourangelle s'appuie sur trois principaux corridors situés sur les villes au Sud de la CC TVI : Loches, Port-de-Piles et Chinon.

Le premier corridor Tours–Loches concerne précisément 54 248 habitants dont 27 000 d'entre eux habitent dans une ville ayant une gare. La densité du trafic au cœur de ce corridor a été estimée à plus de 20 000 véhicules par jour.

Le second corridor Tours-Port-de-Piles concerne moins de 40 000 habitants dont 11 200 d'entre eux sont installés dans une ville ayant une gare. Par ailleurs, la ville de Monts regroupe la moitié de ces habitants. Les actifs empruntant ce corridor travaillent principalement au parc d'activités ISOPARC à Sorigny.

Le dernier corridor Tours-Chinon concerne environ 37 000 habitants. Les gares sont éloignées des principales centralités. Ce corridor s'appuie sur la ligne la plus longue du réseau puisqu'elle a une distance de 50 kilomètres entre les deux gares.

Lors de la table-ronde au siège de l'EPCI de la CC TVI à Sorigny, nous avons appris que le territoire avait déjà expérimenté l'usage des navettes de rabattement sur son territoire. Il en résulte que les coûts/bénéfices n'ont pas été viables pendant l'expérimentation selon le président de l'EPCI, Eric Loizon. A l'inverse, la maire de Villaines-les-Rochers regrette la fin de cette expérimentation qui n'a pas abouti vers la création de navettes de rabattement car au sein de sa commune, elle a recensé 8 abonnés inscrits en 4 mois d'expérimentation. Elle défend l'idée que les navettes de rabattement proposées fonctionnaient correctement et répondaient à une demande. Ensuite, le président de l'EPCI, Eric Loizon, s'intéresse aux résultats de l'exemple donné à Châteaubriant et plus précisément aux tarifs des billets proposés. Il a semblé séduit par le tarif proposé qui est peu onéreux, 2 €, et est sensible au développement de l'intermodalité en pratiquant un tarif préférentiel pour les usagers des navettes de rabattement.

2.1 Définition et fonctionnement d'une ligne de rabattement

Une ligne de rabattement ne se définit pas comme une simple ligne de transport. C'est la desserte d'une gare à des horaires qui sont coordonnés avec ceux de départ ou d'arrivée des trains. Si une gare est desservie mais que les horaires ne sont pas coordonnés, la ligne ne peut pas être définie comme une ligne de rabattement. On définit une ligne de rabattement selon trois possibilités comme :

- celle d'une ligne régulière qui passe à des horaires et sur des itinéraires fixes ;
- celle d'une ligne à déclenchement, qui ne se déclenche que si une réservation est passée par un usager ;
- celle d'un TAD qui est personnalisé et individualisé car les horaires, les itinéraires et les arrêts varient selon les demandes des usagers. (Inventaire des lignes de rabattement, 2012) ;

Au regard de notre territoire, celle qui peut répondre à la demande des usagers et qui semble le plus stratégique dans le développement territorial de l'étoile ferroviaire est celle de la ligne régulière à horaires et itinéraires fixes.

La mise en place de ces lignes de rabattement doit répondre à trois principaux objectifs : limiter l'encombrement voire la congestion des parkings de gares, en proposant une alternative à la voiture individuelle pour se déplacer jusqu'à la gare. Les projets de lignes de rabattement ont souvent pour origine des parkings saturés, qu'il est trop coûteux voire impossible d'agrandir ; encourager l'utilisation du train et délaissier l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires, en favorisant le plus possible le passage d'un mode à l'autre ; augmenter l'aire

d'attraction des gares et proposer un moyen de déplacement pour les habitants qui n'ont pas de moyen de transport pour rejoindre la gare.

Les lignes de rabattement visent majoritairement les navetteurs quotidiens, qu'ils soient actifs ou étudiants, qui partent en TER le matin et reviennent le soir, laissant leur voiture toute la journée sur le parking. Les lignes de rabattement peuvent également intéresser une population plus occasionnelle d'utilisateurs du TER. (Inventaire des lignes de rabattement, 2012)

Dans le cadre de ce projet tutoré, nous allons développer et optimiser la création de lignes de rabattement fixées autour de trois principaux corridors de la CC TVI, qui sont Tours - Loches, Tours - Port-de-Piles, et Tours- Chinon. Nous allons détailler ces futures navettes de rabattement en analysant tout d'abord leurs enjeux.

2.2 Propositions de navettes de rabattement pour trois corridors de transports de la CC TVI

Sur le modèle des lignes de rabattement de Châteaubriant (C'bus), ces lignes spécifiques régulières fonctionnent à horaires fixes, du lundi au samedi, et parcourent un itinéraire prédéterminé qui dessert en moyenne 2 à 3 communes et se rabat finalement vers une gare. Nous reprenons le même modèle que celui de Châteaubriant qui fonctionne correctement mais nous nous concentrons sur les communes de Monts et d'Esvres-sur-Indre qui disposent chacune d'une gare. Ce dispositif serait efficace principalement pour les communes de la première couronne de la métropole tourangelle car les coûts et l'espace-temps augmentent avec la distance kilométrique pour capter les habitants des bourgs ruraux.

Tarifification

L'objectif est de favoriser l'intermodalité avec d'autres réseaux de transport au sein de l'agglomération tourangelle. Ainsi, un ticket de 1,50 € par personne (gratuit pour les porteurs d'un titre de transport Loches/Port-de-Piles - Tours, les demandeurs d'emploi ou bénéficiaires du RSA et les accompagnateurs de personnes handicapées) serait appréciable selon un ratio coûts/bénéfices dans un premier temps.

Il s'agirait ensuite de développer des offres d'abonnements pour les utilisateurs réguliers afin de leur donner accès au réseau Fil Bleu à des tarifs privilégiés.

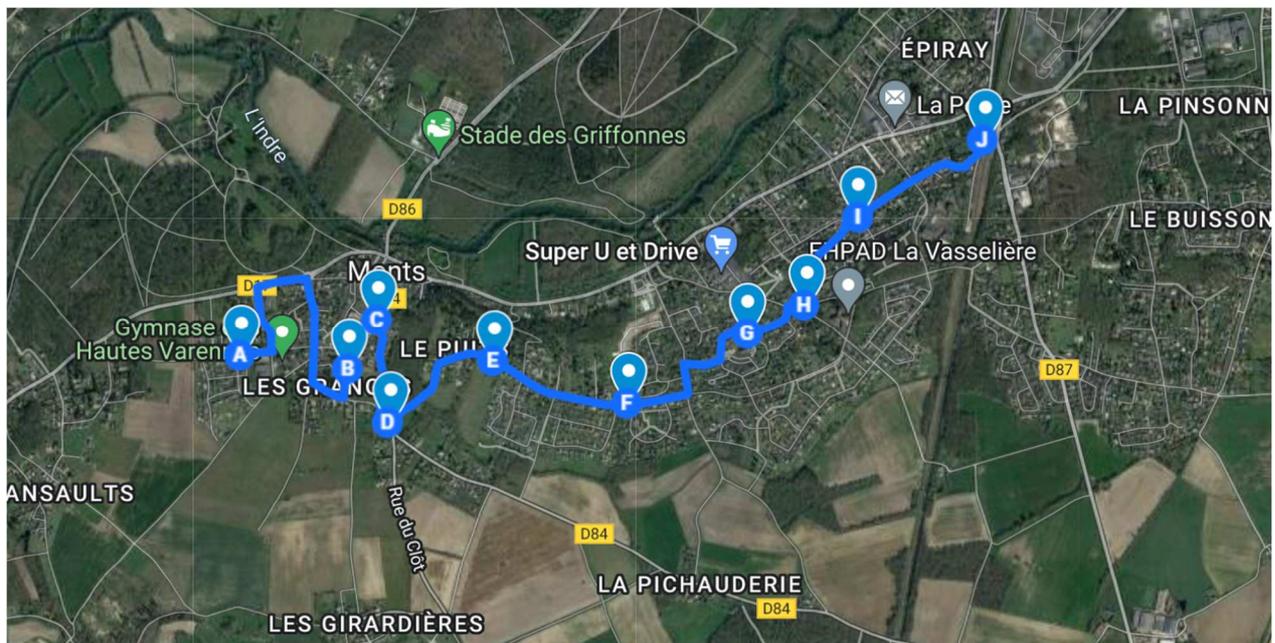
Publics-cibles et usagers principaux

Ces navettes de rabattement ciblent prioritairement un public d'usagers quotidiens, actifs ou étudiants. Ainsi, les horaires des navettes correspondent aux besoins de ces publics, puisqu'une densité importante de navettes (3 ou 4 en moyenne) peut être mise en place tôt le matin, à partir de 6h00 en direction de la gare, et tard le soir, à partir de 17h00, dans l'autre sens. Les navettes en journée étant moins demandées, cela n'est pas nécessaire de les développer sur le territoire. Il faudrait coordonner les horaires des navettes avec les horaires d'arrivée des trains en provenance de l'extérieur du territoire de la CC TVI pour répondre aux besoins des navetteurs. Ces navettes sont majoritairement utilisées par les navetteurs mais les utilisateurs non-actifs l'utilisent également de façon plus occasionnelle peut-être mais nous ne disposons pas de données suffisantes sur ces profils d'usagers.

Figure 6. Données sur les trois corridors ferroviaires de la CC TVI

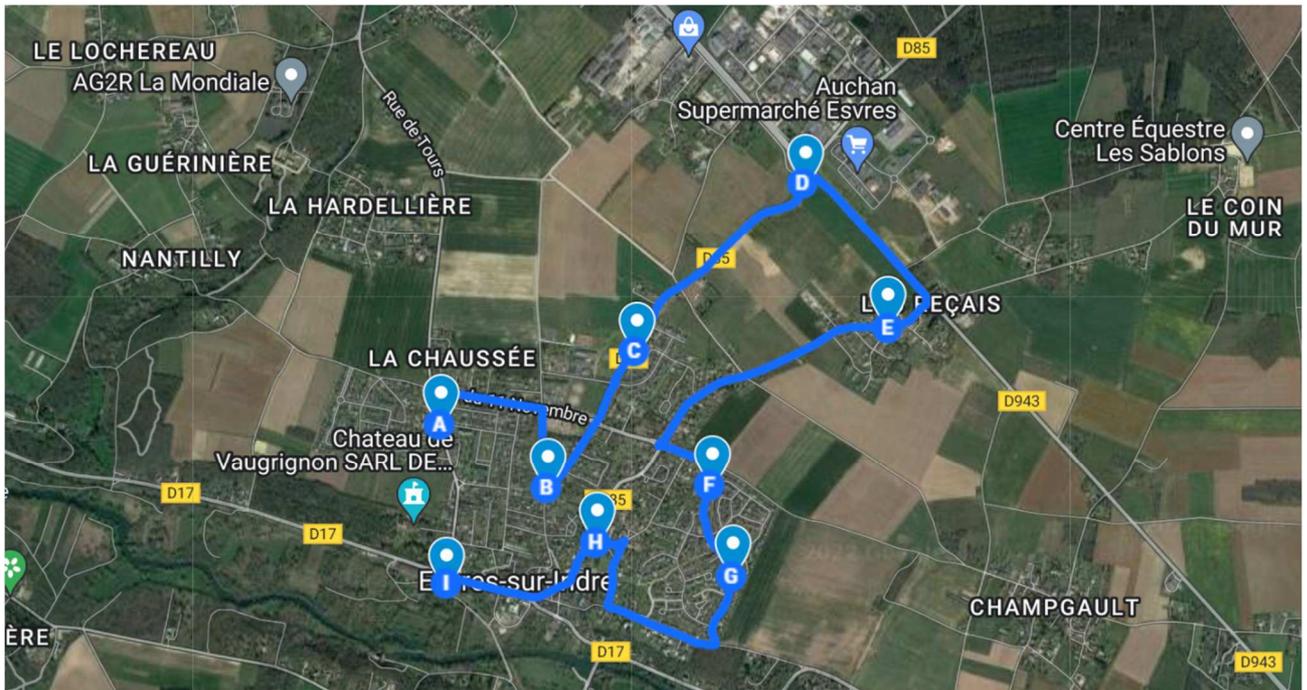
Corridor	Population sur le corridor	Kilomètres de ligne	Emplois Actifs
Tours - Loches	55 000 habitants	45 km	19 300 emplois 26 000 actifs
Tours - Port-de-Piles	Moins de 40 000 habitants	43 km	11 000 emplois 17 000 actifs
Tours - Chinon	37 000 habitants	42 km	16 000 emplois 15 500 actifs

Figure 7. Trajet de rabattement vers la gare de Monts



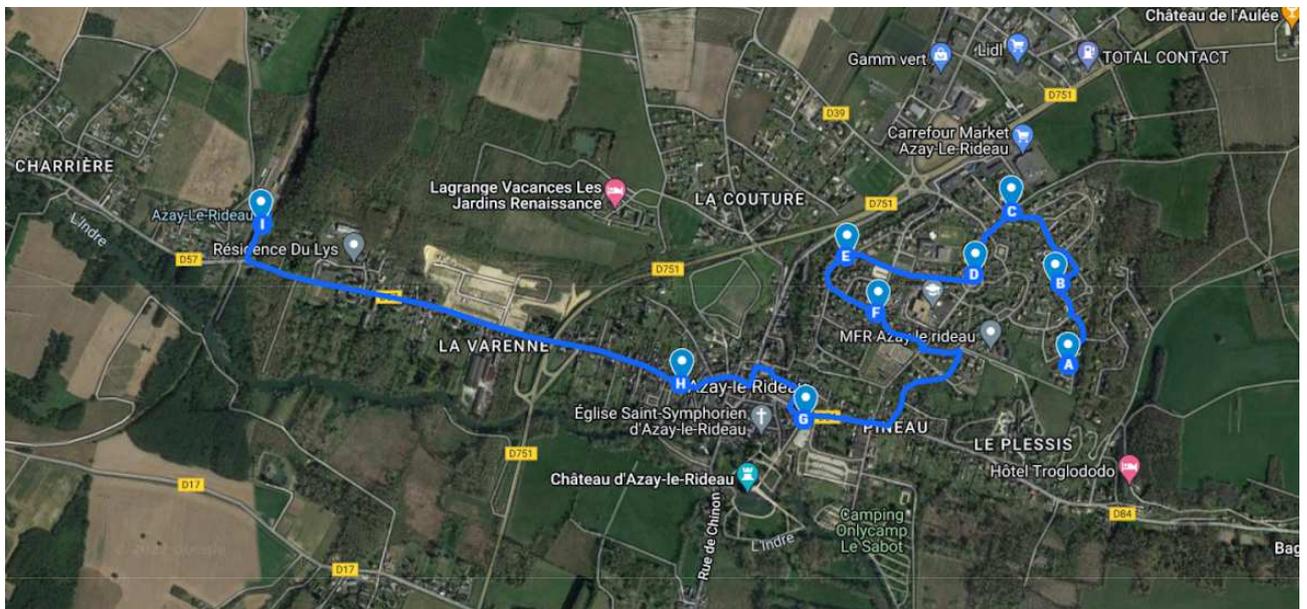
Réalisation : M2 MTU 2021-2022

Figure 8. Trajet de rabattement vers la gare d'Esvres-sur-Indre



Réalisation : M2 MTU 2021-2022

Figure 9. Trajet de rabattement vers la gare d'Azay-le-Rideau



Réalisation : M2 MTU 2021-2022

Les cartes et horaires ci-dessus (estimation des horaires du bus et horaires des trains) nous donnent la possibilité de confronter les exemples des communes de Monts et Esvres-sur-Indre. L'objectif est de mettre en avant un modèle viable économiquement pour la commune et l'intercommunalité, et pratique pour les usagers.

La commune de Monts, située à environ 20 kilomètres de Tours, en première couronne de la Métropole, peut justifier la mise en place d'une ligne de rabattement vers sa gare. Selon nos

estimations et les choix intermodaux, le trajet en bus et celui en train permet aux habitants de rejoindre le cœur de la métropole en seulement 30 minutes. Le même trajet en voiture est réalisable en 26 minutes mais pour un coût plus élevé. L'intermodalité bus/train permet un moindre coût car les porteurs d'un titre de transport SNCF auront la possibilité de voyager gratuitement puisque le billet de train Monts-Tours coûte seulement 3€.

Aussi, la commune d'Esvres-sur-Indre est dans la première couronne de la métropole de Tours, mais ne dispose pas des mêmes avantages pour justifier de la mise en place d'une navette de bus. Selon nos estimations et les choix intermodaux, le trajet en bus et celui en train permet de rejoindre le cœur de la Métropole en 1h30 environ. Le même trajet en voiture est réalisable en 29 minutes, mais avec un coût plus élevé pour l'utilisateur. Cet exemple montre les limites du projet et les craintes en matière d'utilisation (ou non-utilisation) d'une navette qui, faute de gain de temps, peut être délaissée par les usagers, et ce malgré un billet de train entre 3 € à 6 €.

Monts et Esvres-sur-Indre, situées à environ 20 kilomètres de Tours, ne sont pas égales dans l'utilisation des transports intermodaux. La première s'appuie sur un trajet de 30 minutes contre 1h30 pour la commune d'Esvres-sur-Indre. Ainsi, les navetteurs seront sûrement plus sensibles pour utiliser la navette de Monts que celle d'Esvres-sur-Indre.

La commune d'Azay-le-Rideau, située à 26 kilomètres de Tours, en deuxième couronne de la Métropole, peut justifier la mise en place d'une ligne de rabattement vers sa gare. Selon nos estimations et les choix intermodaux, le trajet en bus et celui en train permet aux habitants de rejoindre le cœur de la métropole en 50 minutes. Le même trajet en voiture est réalisable en 26 minutes mais pour un coût plus élevé.

L'intermodalité bus/train permet un moindre coût car les porteurs d'un titre de transport SNCF auront la possibilité de voyager gratuitement puisque le billet de train Azay-le-Rideau Tours coûte entre 3€ et 6€. Il s'agit d'informer les usagers et plus particulièrement les navetteurs afin d'utiliser le train dans un enjeu économique et durable. Ceci permettrait de désengorger le corridor vers Tours

Budgets envisagés

Nous nous sommes appuyées sur le budget engagé par Châteaubriant pour mettre en place son modèle C'bus afin de relier les usagers aux gares les plus proches. Suivant l'exemple C'Bus qui comprend 5 lignes de rabattement, les coûts se présentent de la manière suivante¹⁰ :

- **Les coûts de mise en place : 344 217 € HT**
 - 140 000 € : Conseil Régional des Pays de la Loire
 - 154 217 € de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval
 - 50 000 € : Programme LEADER (subvention de l'Union Européenne)
- **Coût de fonctionnement annuel : 135 051,40 € TTC**
 - 123 556,28 € : Conseil Régional des Pays de la Loire
 - 11 495,12 € : Communauté de Communes Châteaubriant-Derval

Ainsi, les communes de Monts et d'Esvre-sur-Indre peuvent prétendre à des aides de la part du Conseil Régional Centre-Val de Loire et de la Communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre afin de rendre possible ces navettes de rabattement. La subvention de l'Union Européenne est peut-être envisageable mais nous préférons ne pas nous avancer sur ce financement.

¹⁰ Source : https://www.cc-chateaubriant-derval.fr/fileadmin/documents/PDF/Transport/1-Diagnostic_pgd_cc_Chateaubriant-Derval_141119.pdf

Afin de réduire les coûts de fonctionnement, il est possible d'investir dans des bus électriques qui peuvent être porteurs du projet dans un sens responsable et durable.

Les acteurs publics porteurs du projet

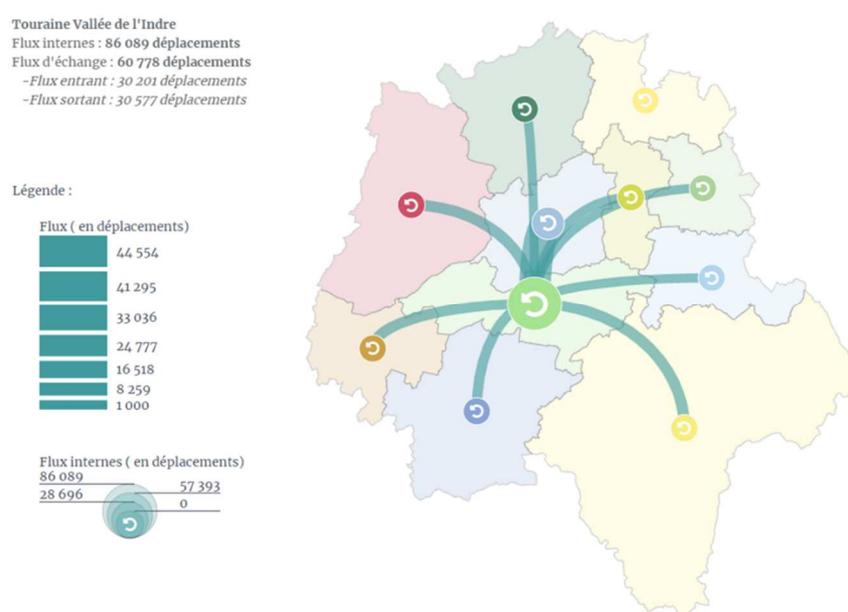
Les acteurs publics investis dans ce projet sont multiples. Nous pouvons en dénombrer quatre : la Région Centre-Val de Loire (compétence AOM), la Communauté de communes Touraine Vallée de l'Indre, les communes de Monts et d'Esvres-sur-Indre (dans le cas de nos exemples) ainsi que le Syndicat Mixte de l'agglomération tourangelle (SMAT).

Au regard de l'établissement du SCoT en cours, la gouvernance peut être gérée par le syndicat des mobilités de Touraine spécialiste des questions de mobilités afin de guider les communes dans l'établissement de ce projet de navettes de rabattement. Le syndicat des mobilités de Touraine exerce principalement sur le territoire de la métropole mais il serait opportun d'étendre son exercice vers les territoires ruraux afin de créer une synergie entre territoires urbains et territoires ruraux.

Sujet 3. Développer les comobilités : covoiturage et auto-stop organisé

L'automobile est le mode de déplacement le plus utilisé par les périurbains et notamment ceux de la CC TVI pour lesquels 75% de leurs déplacements sont réalisés par ce mode et où une large part d'autosolisme existe, selon l'Enquête Ménage Déplacement de 2019. L'attachement à l'automobile est causé par de multiples facteurs dont la problématique des derniers kilomètres entre l'arrêt et le domicile que causent les transports publics. Quant à l'origine-destination des habitants de la CC TVI, la majorité des flux se font en interne et une autre partie importante de ces flux ont pour origine-destination Tours Métropole Val de Loire. L'intérêt de s'appuyer sur les co-mobilités dans des territoires peu denses est de desservir les habitants là où aucun transport en commun n'est envisageable et où il reste la problématique des derniers kilomètres entre l'arrêt et l'habitation.

Figure 10. Flux journalier en provenance de la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre



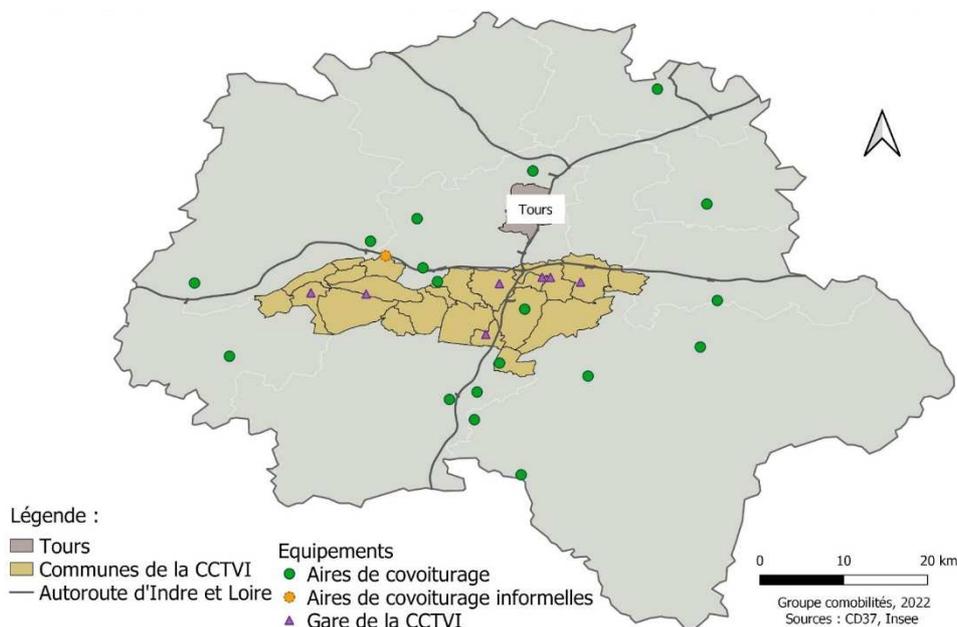
Source : Enquête Ménage Déplacement de Touraine, 2019

Pour engager une politique de covoiturage sur notre territoire d'étude nous avons relevé deux pistes de travail : la légalisation des aires informelles et le développement d'un réseau d'auto-stop organisé comme Rézo-Pouce.

3.1 Le développement des aires de covoiturage

Comme nous pouvons le voir sur la carte de la répartition des aires de covoiturage en Indre-et-Loire, il existe actuellement de nombreuses aires de covoiturage qui maillent le territoire. Celles-ci résultent d'une politique départementale en deux actions : la sécurisation des aires de covoiturage informelles et le lancement d'une plateforme *Covoiturons en Touraine* permettant de constituer des équipes de covoiturage. Néanmoins cet outil a été arrêté il y a quelques années faute de propositions suffisantes de trajets.

Figure 11. La répartition des aires de covoiturage dans le département de l'Indre-et-Loire



Source : Réalisation : M2 MTU 2021-2022

Sur le territoire du département, et plus particulièrement sur celui de la CC TVI, il existe encore un enjeu de création d'aires de covoiturage où il est primordial de rattacher celles-ci à d'autres modes de déplacement pour encourager la multimodalité (transports en commun, modes actifs). Il s'agirait aussi de sécuriser certaines aires informelles puisqu'elles constituent un danger tant pour l'utilisateur de l'aire que pour les usagers de la route. En augmentant la visibilité de l'aire, celle-ci se doterait d'un potentiel d'appel à la pratique pour les automobilistes.

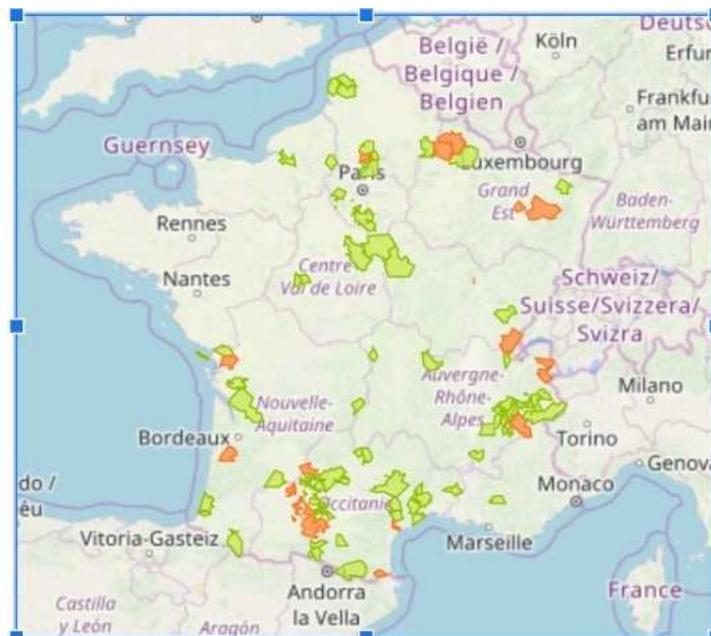
De plus, un traitement des parkings de centre-bourg pourrait être effectué en aménageant des espaces dédiés au covoiturage pour éviter une saturation des places devant les commerces, tout en luttant contre ce que l'on appelle « des voitures ventouses ».

3.2 Rézo-Pouce, ou l'auto-stop organisé

Concernant le bassin de mobilité des habitants de la CC TVI, une partie non négligeable des flux dits origine-destination se font à l'intérieur du périmètre de l'EPCI. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes intéressés à la mise en place du système Rézo-Pouce qui constitue une mobilité périurbaine. Son fonctionnement est relativement simple pour l'utilisateur puisqu'il reprend les codes de l'auto-stop classique, tout en lui octroyant une sécurité spatiale par des arrêts signalisés et une sécurité physique par une carte de membre.

Cette solution de mobilité est déjà installée dans de nombreux EPCI français dont dans deux Communautés de Communes de l'Indre-et-Loire : Val d'Amboise et Touraine-Est Vallée où les mises en place de ce système sont relativement identiques avec un agent qui en a la charge. Quant au prix, c'est un système peu onéreux. Le Val d'Amboise a opté pour un forfait de 4 200 € et 10 000 € de coût du matériel après les financements de 50 % par l'ADEME et 30 % par la Région, la communauté de communes a déboursé 4 800 € pour la première année de Rézo-Pouce.

Figure 12. La répartition des systèmes Rézo Pouce



Source : Rézo Pouce

Concernant l'efficacité de ce nouveau dispositif, le système attire de nombreux utilisateurs en particulier les publics précaires, les seniors et les jeunes. Sur les deux Rézo Pouce du département, nous avons interrogé un technicien de Touraine-Est Vallée où le système n'a pas encore réussi à prendre à cause d'une temporalité compliquée. Néanmoins, un travail de promotion du système est en train d'être mis en place pour encourager différents publics à utiliser le système. En ce sens pour créer une dynamique mobilitaire et pérenniser ce mode déplacement, il est nécessaire de mettre en place une campagne de promotion auprès des différents acteurs et publics du territoire. Cette stratégie pourrait s'articuler en action avec les centres communautaires, les réseaux de réinsertions ou encore des lycées.

Pour conclure, il est important de comprendre que l'on ne peut mesurer l'efficacité d'un service de mobilité mis en place sur une, voire deux années. Les changements mobilitaires se font sur une temporalité longue puisqu'il faut prendre le temps de comprendre les habitudes mobilitaires des habitants et démystifier les mobilités alternatives.

Troisième partie. Les enjeux de gouvernance de la mobilité

Dans cette dernière partie, nous allons nous intéresser aux enjeux de gouvernance. Lors de notre 1ère rencontre avec une grande partie de cette audience, nous avons échangé sur le besoin d'aller plus loin dans la démarche du Contrat de réciprocité. En effet, nous nous sommes questionnés sur les leviers possibles à mettre en œuvre et à approfondir afin d'assurer la réussite et le suivi des idées proposées. Ensuite, on a développé l'idée d'un dispositif qui est à ce jour absent de la communauté de communes à savoir l'implantation d'une maison des mobilités. A cela, nous avons également pensé à associer la question des initiatives d'usagers au sein de la partie sur les gouvernances car elles pourraient être portées par la maison des mobilités. Effectivement, cela semble nécessaire de réunir les acteurs publics autour de la table pour traiter des initiatives des habitants dans une démarche de gouvernance ascendante.

Sujet 1. Vers une refonte des contrats de réciprocité ?

Les contrats de réciprocité sont, pour la Métropole de Tours, des contrats bilatéraux signés entre le président de la Métropole et chaque président des communautés de communes ; les contrats ont été signés en 2019. Ces signatures sont issues de la candidature de Tours Plus au statut de métropole. L'organisation des rencontres et des signatures a été gérée par l'agence d'urbanisme de Tours (ATU) pour limiter le sentiment de domination de la métropole sur les communautés de communes signataires.

La CC TVI a été la dernière intercommunalité à avoir signé. Cette distinction s'explique par un contexte conflictuel entre l'agglomération tourangelle et le président au vu du projet avorté du village des marques de Sorigny.

Pour éviter le sentiment de coquille vide, pour ces contrats signés à la faveur de la « métropolisation » tourangelle, ceux-ci fixent des objectifs atteignables à court terme. Il semble également important de préciser que ces contrats ne disposent pas de fonds propres, ni de budget alloué. C'est aux communes de s'organiser en fonction de leur projet. Enfin, le caractère bilatéral de ces accords peut également être questionné. Les contrats sont signés entre la métropole et une communauté de communes, ils ne sont pas signés entre les communautés de communes elles-mêmes. Or certains champs d'application peuvent nécessiter l'intervention de plusieurs communautés de communes sans la métropole, il s'agit donc d'un « territoire à géométrie variable en fonction des sujets et projets » (Ghosn, 2019). Le thème de la mobilité peut parfaitement illustrer cela.

Pour suivre ces contrats, un comité de pilotage, un comité de suivi et des groupes thématiques de travail ont été mis en place. Le contrat entre Tours Métropole Val de Loire et la CC TVI repose sur plusieurs thématiques (neuf au total) et se concentre sur les six premières :

- Développement économique
- Stratégie d'attractivité
- Alimentation
- Déchets et Énergie
- Mobilités
- Tourisme
- Risque d'inondations
- Culture
- Couverture 4G

Ces thématiques sont mises en application via des fiches action-stratégie. Celles-ci sont au nombre de 21 pour l'ensemble des thématiques. Concernant la thématique mobilité, trois fiches action-stratégie ont été mise en place :

- programmation des services à associer aux têtes de lignes régionales ;
- renforcement des offres sur les axes principaux (périphéries-métropole) ;
- améliorer l'aménagement des portes métropolitaines.

Concernant la mobilité, on peut y voir dix objectifs donc trois nous ont semblés pertinents :

- La mise en place et l'animation d'un observatoire des mobilités : objectif qui permet de comprendre les dynamiques du territoire ;
- La création d'un ticket unique à l'échelle du département pour l'ensemble des modes de transport : objectif déjà mis en place sur le territoire ;
- La continuité des cheminements doux entre Touraine Vallée de l'Indre et Tours Métropole Val de Loire, dans une perspective de développement du vélo électrique.

1.1 Exemples de contrats de réciprocité

Afin de réfléchir aux moyens d'améliorer le contrat de réciprocité entre Tours Métropole Val de Loire et la CC TVI, nous nous sommes intéressés à d'autres territoires dans lesquels les contrats de réciprocité semblent avoir été organisés autour de projets concrets et structurants. Nous nous sommes arrêtés sur l'exemple du contrat de réciprocité de l'eurométropole de Strasbourg, signé en 2017. Ce contrat réunit la métropole, la communauté d'agglomération de Saint-Dié-Des-Vosges et la communauté de communes de la vallée de la Bruche. Il fait partie de la première génération de contrat signé suite au comité interministériel aux ruralités du 13 mars 2015. Ce contrat multilatéral, établi sur la base du volontariat, repose sur un élément structurant de ce territoire c'est -à -dire la vallée de la Bruche et la ligne TER qui relie Saint Dié à Strasbourg. Il est établi sur une durée d'un an et est reconduit tacitement tous les ans selon la volonté des participants. On retrouve des éléments identiques entre celui-ci et celui entre la CC TVI et la métropole de Tours :

- leur organisation a été orchestré par l'agence d'urbanisme de la métropole (ADEUS pour Strasbourg et ATU pour Tours) ;
- ils ne bénéficient pas de budget propre mais participent à une meilleure visibilité des projets ;
- structurés en comité de pilotage et comité technique.

Le comité de pilotage du contrat de réciprocité de la région de Strasbourg est composé d'élus des 3 intercommunalités mais également de techniciens de l'agence ADEUS.

Ce contrat vise trois objectifs principaux :

- améliorer les conditions de vie des résidents et des actifs, en misant sur le télétravail et en améliorant l'attractivité de la ligne TER Saint-Dié-des-Vosges/Eurométropole de Strasbourg pour favoriser l'accès aux emplois et aux services, attirer des actifs et des entreprises ;
- mutualiser l'offre tourisme/loisirs à l'échelle des trois intercommunalités et faire du train une porte d'entrée pour découvrir les territoires, et notamment la Vallée de la Bruche ;
- trouver des débouchés pour les filières locales, notamment le bois et l'agriculture.

Ces objectifs sont poursuivis par la mise en place d'un programme de travail opérationnel annuel.

Extrait du contrat de réciprocité entre l'eurométropole de Strasbourg, la communauté d'agglomération de Saint-Dié-Des-Vosges et la communauté de communes de la vallée de la Bruche (2017)

Objet du contrat	Améliorer les conditions de vie des actifs en misant sur le télétravail ou sur la mobilité pour améliorer l'accès aux emplois et aux services	Optimiser l'offre en transports collectifs	Rendre le territoire plus attractif pour y attirer des actifs et des entreprises et répondre aux besoins de main-d'œuvre des employeurs du territoire	Trouver des débouchés pour les filières locales, notamment le bois et l'agriculture.
Axes de coopération	La vie quotidienne et la mobilité	Le tourisme et les loisirs	L'agriculture de montagne	Les filières industrielles
5 actions retenues (parmi 20) pour 2019-2020	<u>Action 1</u> : entretiens mobilité, modes de vie et habitat en vue notamment d'améliorer l'usage de la ligne TER	<u>Action 2</u> : le train comme remontée mécanique pour les loisirs urbains (mutualiser l'offre de tourisme, Strasbourg Vosges, et découverte Vallée de la Bruche) <u>Action 3</u> : le train du Festival International de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges (FIG) (FIG comme vecteur de communication, promouvoir l'usage du train pour d'autre motif que le déplacement domicile-travail)	<u>Action 4</u> : l'approvisionnement en circuit court avec les acteurs locaux (en lien avec le PAT)	<u>Action 5</u> : la rénovation bois, mise en réseau des différents acteurs (vitrine de la transition énergétique, valoriser les savoirs faire locaux, assurer des débouchés)

Une des actions vise à la mutualisation de l'offre de tourisme sur le territoire du contrat et notamment la mise en valeur de la vallée de la Bruche. Une des idées qui ressort de ces actions est la promotion de l'usage du train pour d'autres motifs que le déplacement domicile-travail. Cet objectif peut être également pensé à l'échelle de la CC TVI.

Nous pouvons également évoquer deux autres exemples : le contrat de réciprocité entre Toulouse Métropole et le Pays des Portes de Gascogne, et le contrat de réciprocité entre la Métropole de Nantes et le Pays de Retz. Nous avons rassemblé ces deux contrats dans la mesure où les objectifs et les mesures mises en place sont semblables. L'idée principale de ces contrats en termes de mobilité est de favoriser la mobilité rurale ainsi que la coopération entre la métropole et les territoires aux alentours. A cette fin, plusieurs aspects sont développés :

- l'adaptation des infrastructures routières ;
- le développement d'itinéraires nouveaux entre la métropole et les territoires ruraux ;
- la mise en place de liaisons cyclables ;
- fluidifier l'accès à la métropole ;
- développer le covoiturage ;
- améliorer la lisibilité et la communication des services de mobilités.

1.2 Préconisations pour la CC TVI

A partir de cette étude des offres existantes, nous avons émis quelques préconisations :

- établir un contrat sur un élément structurant du territoire comme l'étoile ferroviaire ou bien la vallée de l'Indre, sous un angle plus touristique ;
- repenser la durée du contrat (3 ans) mais avec une évaluation annuelle pour un meilleur suivi des objectifs ;
- associer le SMAT à la signature du contrat ;
- utiliser le contrat pour mettre en œuvre la maison des mobilités ;
- coupler avec les objectifs de mobilité, ceux du tourisme qui peuvent y être associés.

L'évaluation du contrat peut sembler judicieuse dans la mesure où l'on peut considérer ce contrat comme une application locale du SCoT. C'est un document pivot en matière de mobilité et de tourisme. Il est donc opportun d'utiliser les indicateurs d'évaluation du SCoT pour celle du contrat de réciprocité. Cette évaluation permettrait de redonner un aspect opérationnel à ce dispositif. En effet, celui-ci semble diminué du fait d'orientations trop larges et de l'absence de budget alloué.

Le contrat est également perçu par les élus de la communauté de communes comme un outil qui doit être amélioré. En effet, la question de la réciprocité des échanges a été soulevée. Néanmoins, ce contrat est loin d'être une priorité pour les élus dans le contexte actuel.

La loi du 21 février 2021, aussi appelée loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration de l'action publique locale) tend à renforcer le pouvoir exécutif des collectivités. Parmi les champs d'action, on peut retrouver la question des mobilités et de la transition. On peut ainsi voir que les collectivités ont tout intérêt à être force d'initiative dans ce cadre d'action.

Cela peut être lié au programme d'actions associé au SCoT. En effet, ce document permet de prévoir l'application des grands principes et orientations du SCoT autour de projets structurants. Ceux-ci peuvent être la mise en place d'une navette de rabattement ou la création d'une maison des mobilités. Cela permet également de mettre en avant les leviers d'actions à différentes échelles concourant à des objectifs similaires (transition énergétique et écologique). Ainsi, le contrat de réciprocité pourrait être une des actions du programme d'actions du SCoT.

Cela permettrait une application locale des orientations du SCoT. On pourrait retrouver également la création de la maison des mobilités dans les objectifs du contrat avec l'idée d'une déclinaison par communauté de communes des maisons.

Un des grands objectifs ici est donc de redonner au contrat de réciprocité son caractère réciproque et opérationnel. C'est un outil, à notre sens, primordial dans l'intermédiation territoriale. Il permet une scène d'échange et de discussion à une échelle rarement mobilisée. Cette scène de dialogue permet ainsi de mettre en place une synergie territoriale : cette synergie était le but originel de la création des contrats de réciprocité, par le ministère de la cohésion des territoires, afin de dépasser les logiques d'opposition jusqu'à lors en place.

Sujet 2. Le développement des maisons de mobilité

Une maison des mobilités est une structure avec un fonctionnement et des parties prenantes propres à un territoire, et peut être portée et gérée par une association ou par un EPCI (exemple : maison des mobilités de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval qui est gérée par les agents de l'intercommunalité). Elle peut aussi résulter d'un partenariat entre des associations et les collectivités locales (exemple : plateforme des mobilités du pays de Morlaix). Les parties prenantes au projet dépendent des objectifs et des contraintes du territoire sur lequel s'inscrit la maison des mobilités : usagers, associations et acteurs locaux, salariés de l'association et adhérents, élus, Parc Naturel Régional (PNR), collectivités locales et territoriales, etc. Cette structure peut-être financée par les intercommunalités, l'ADEME (Contrat d'Objectifs Territorial Énergie Climat -COTEC), le département, la région, l'Europe (FEDER), le Parc Naturel Régional (partenariat) et les recettes correspondent aux salaires, la location des locaux, la sous-traitance, les frais courants et de fonctionnement etc.

De manière générale, une maison des mobilités accompagne à la transition au travers de démarches financières (accès au microcrédit, accès aux droits à la mobilité), sociales (accompagnement au passage du permis de conduire, orientation vers des auto-écoles sociales,...), matérielles et pédagogiques (location de vélos/deux-roues motorisés à tarif social, covoiturage, autopartage,...). La forme des démarches proposées diffère selon un diagnostic qui fait apparaître les problématiques d'un territoire donné.

2.1 Exemple de la maison des mobilités du Nord Isère

Afin de tenter de dresser une première ébauche de maisons des mobilités du SCoT, il s'agira de s'appuyer sur l'exemple de l'agence de mobilité Nord-Isère, dont le territoire se rapproche de celui du SCoT en termes de population et d'intercommunalités impliqués dans le projet. En effet, l'agence Nord-Isère émerge en 2012 à l'initiative de trois intercommunalités dans le cadre du contrat de développement durable de la région Rhone-Alpes (CDRA). Les EPCI initiateurs sont les suivants :

- CC Les balcons du Dauphiné : 47 communes et 79013 habitants en 2022
- CA Portes de l'Isère : Composé de 22 communes, le territoire totalise 110 742 habitants en 2022
- CC Vals du Dauphiné : composé de 36 communes et 64 908 habitants en 2022

Au total, les trois intercommunalités regroupent 105 communes pour 254 663 habitants en 2022.

	Exemple : Agence de mobilité Nord-Isère		Maison des mobilités du SCoT	
Pourquoi monter une maison des mobilités ?	<ul style="list-style-type: none"> - L'animation multimodale sur l'ensemble de l'offre de transport - Développer le covoiturage et l'auto-stop organisé - Mettre en place des animations pour développer le vélo, le vélo pliant et le vélo à assistance électrique - Développer l'écomobilité scolaire par l'intermédiaire d'actions dans les structures d'enseignement - Proposer une assistance conseil auprès des collectivités 		<ul style="list-style-type: none"> - Diffuser de connaissances sur les modes de transport alternatif et leur usage, informer sur les services existants ; - Prendre en compte des besoins des différentes populations (personnes âgées, demandeurs d'emplois, jeunesse, etc.) ; - Centraliser l'offre de modes de déplacement sur un support à échelle locale tentant de mettre en relation les habitants du territoire. - Impulser, soutenir et coordonner les initiatives pour une mobilité plus durable 	
Quel statut ?	Association loi 1901		Association loi 1901	
Quels partenaires ?	Région, Conseil départemental, FEDER, communes des EPCI, syndicat des mobilités		Région, Département, ADEME, FEDER, Syndicat des mobilités de Touraine, Parc Naturel Régional	
Où implanter les pôles d'accueil ?			3 maisons physiques réparties équitablement sur le territoire du SCoT : La Riche, Montlouis-sur-Loire et Azay-le-Rideau. Avec les mairies comme relais de communication et d'information	
Comment faire fonctionner la maison des mobilités ?	<p>Nombre d'employés : 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 directrice d'agence - 2 chargées de projet <p>+ étudiants en alternance sur les actions de communications si besoin est.</p>		<p>Nombre d'emplois à créer : 7</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 directeur/trice d'agence chargé(e) de la coordination des 3 maisons - 3 chargé(e)s de projet (1 par territoire) - 3 secrétaires d'accueil (1 par maison) 	
Quels financements, dépenses,	<p>Dépenses (2016) : 245 474 €</p> <ul style="list-style-type: none"> Postes de dépenses principaux - Frais de personnel : 63 % 	<p>Recettes (2016) : 262 581 €</p> <ul style="list-style-type: none"> - La moitié du financement est assurée par les 3 EPCI 	<p>Dépenses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frais de personnel - Frais de structure 	<p>Recettes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Région - EPCI membres

recettes ?	<ul style="list-style-type: none"> - Frais de structure : 6,1 % - Frais de communication : 3 % - Frais de fonctionnement : 6,4 % - Dotation aux amortissements : 4,5 % - Prestations : 11,5 % 	<ul style="list-style-type: none"> membres : 50 % L'autre moitié est assurée, entre autres, par : <ul style="list-style-type: none"> - La région : 6,1 % - Le conseil départemental de l'Isère: 19 % - Le FEDER sur les actions liées au covoiturage : 12 % - Le syndicat mixte sur la réalisation d'étude et les outils de communication : 2 % - Transfert de charge : 4,1 % + excédent : 17 107 € 	<ul style="list-style-type: none"> - Frais de communication - Frais de fonctionnement - Dotation aux amortissements - Prestations 	<ul style="list-style-type: none"> - Conseil départemental - Autres subventions envisageables¹¹ - Fondation Norauto : soutien financier pour les politiques en faveur d'une mobilité plus sûre, durable et solidaire - ADEME : Développer le système vélo dans les territoires : accompagnement à la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables (AVELO 2) - FEDER - Syndicat des Mobilités de Touraine
				Les données chiffrées sont adaptables selon l'importance qui serait accordée à cette démarche ainsi que les objectifs et actions mises en place par cette nouvelle structure
Quand mettre en place la maison des mobilités ?	La maison des mobilités fut lancée dans le cadre du contrat de développement durable de la région Rhône-Alpes (CDRA) en 2012.			La mise en place de la maison des mobilités se ferait dans le cadre de la révision du SCoT et du programme d'action qu'il serait possible de mettre en place.

¹¹ Certains exemples de subventions sont tirés du site aides territoires :

https://aides.francemobilites.fr/?integration=&apply_before=&call_for_projects_only=False&text=&perimeter=108164-cc-touraine-vallee-de-lindre&order_by=Trier+par%C2%A0%3A&action=search-filter

Compte de résultat et bilan simplifié pour l'année 2016 de l'agence de mobilité Nord-Isère

COMPTE DE RESULTAT SIMPLIFIE		2016	Rappel 2015
PRODUITS	Subventions BDR, IPA et VDD (cotisations)	138 450	150 000
	Subvention Région salaires	0	38 767
	Subvention CD 38 animations	50 000	45 700
	Subvention Région Challenge Mobilité	3 400	3 400
	Subvention Région + CD 38 covoiturage BDR	0	9 360
	Subvention Région CDRA BRD étude TAD	12 500	0
	Subvention SYMBORD étude TAD	5 000	0
	Subvention FEDER via Région Covoiturage	31 530	0
	Produits financiers	1 196	1 262
	Prestations de service	1 053	0
	Quote-part subventions d'investissement	2 350	2 371
	Transferts de charge	10 726	0
	Remboursements formation	6 376	1 316
TOTAL PRODUITS		262 581	252 176
CHARGES	Frais de personnel (y compris charges et taxes)	155 475	142 073
	Personnel intérimaire	1 171	0
	Formation	1 954	1 902
	Frais de structure (loyer, assurance, comptable, CaC)	14 896	20 633
	Frais de communication	7 414	14 632
	Prestations	28 296	4 104
	Aide achat vélo	6 225	10 000
	Frais de fonctionnement	15 690	18 419
	Charges except. (subv. réelles 2015 < celles enregistrées en 2015)	3 222	4 110
	Impôts	145	464
	Dotations aux amortissements	10 986	7 851
	TOTAL CHARGES		245 474
RESULTAT (Excédent)		17 107	27 988

BILAN SIMPLIFIE		2016	Rappel 2015
ACTIF	Immobilisations corporelles nettes	20 534	23 206
	Immobilisations financières	605	455
	Subventions à recevoir	141 745	104 460
	Disponibilités	210 977	227 781
	Autres créances	13 777	36
	Charges constatées d'avance	7 128	7 269
TOTAL DE L'ACTIF		394 766	363 207
PASSIF	Fonds associatif (report à nouveau)	130 832	287 419
	Réserves - Trésorerie	124 575	
	Réserves - Cofinancement	60 000	
	Résultat de l'exercice	17 107	27 988
	Subventions d'investissement nettes	2 348	4 698
	Concours bancaires	24 514	2 961
	Fournisseurs	12 309	16 160
Dettes divers	23 081	23 981	
TOTAL DU PASSIF		394 766	363 207

Source : Association Brest à pied et à vélo, 2013, *Maison des mobilités. Partie 2 : Montage de projet.*
https://www.bapav.org/wp-content/uploads/2013/10/Maison_des_mobilites_partie2_montage_de_projet.pdf

2.2 Une maison des mobilités à l'échelle de la CC TVI ou à l'échelle du SCoT ?

En premier lieu, se posait la question de l'intérêt d'une maison des mobilités au vu de l'implantation de « France Services » sur le territoire. Après recherches, il apparaît que la création d'une maison des mobilités sur le territoire de la CC TVI (ou du SCoT) reste pertinente tout d'abord car les missions de « France Services » ont plus trait aux démarches administratives quotidiennes. Deuxièmement, en termes d'implantation géographique, « France Services » n'est présent que dans une seule commune du territoire de la CC TVI (Montbazou) et, lorsqu'on regarde à l'échelle du SCoT, sur 5 communes au total (avec Saint-Avertin, Joué-lès-Tours, Tours, Montlouis, Vouvray).

De plus, la détention par la région Centre-Val de Loire, de la compétence mobilité et de son statut d'AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités), ne semble pas être un obstacle à la mise en place d'un réseau d'une maison des mobilités. En effet, outre le fait qu'il s'agirait ici pour le SMAT d'animer les objectifs que le SCoT proposerait en matière de mobilité, l'ordonnance du 17 juin 2020 précise que le SCoT peut comprendre un programme d'actions en termes de mobilité. Ainsi, un réseau de maisons des mobilités pourrait rentrer dans ce programme.

La création d'une maison des mobilités répondrait à des enjeux tels que la diffusion de connaissances sur les modes de transport alternatif et leur usage, mais aussi la prise en compte des besoins des différentes populations (personnes âgées, demandeurs d'emplois, jeunesse, etc.) et enfin de centraliser l'offre de modes de déplacement sur un support à échelle locale tentant de mettre en relation les habitants du territoire.

Partant de l'hypothèse d'une implantation à l'échelle du SCoT, il serait pertinent de créer un réseau des mobilités avec un pôle d'accueil central par EPCI et des antennes dans les différentes mairies, qui pourraient jouer le rôle de relais d'informations, pour permettre une diffusion plus large. Ainsi, on aurait la création d'un réseau à l'échelle du SCoT. L'implantation d'un pôle central par EPCI et le relais des informations par les communes répondraient à la problématique des différentes centralités sur le territoire de la CC TVI. Les maisons des mobilités auraient pour mission d'informer sur les services existants, mais aussi d'impulser, de soutenir et de coordonner les initiatives pour une mobilité plus économe et durable. De plus, elles seraient aussi un lieu de centralisation des informations sur les modes de transports alternatifs (covoiturage, TAD, etc.) ainsi que de sensibilisation à ces moyens. Enfin, elles pourraient avoir à leur charge la gestion d'un site web, ou d'une application, regroupant les informations essentielles en termes de mobilité alternative ; en offrant une mise en réseau des résidents du territoire selon le mode de déplacement alternatif qu'ils recherchent. Pour que cela fonctionne, il y a un important travail de communication tant sur la présentation de la possible maison des mobilités, au travers d'une communication par les mairies et le site du SMAT par exemple, mais aussi sur la sensibilisation à l'utilisation de modes de transport alternatifs, d'autant plus s'il est souhaité maintenir une vision claire de la situation pour l'ensemble de la population. Cependant, la présence d'un ou plusieurs lieux physiques reste essentiel notamment pour ceux dont l'accès aux ressources numériques est plus contraint.

2.3 La COP régional du Centre-Val de Loire, un intermédiaire pour la création d'une maison des mobilités

La COP (Conférence des Parties) est un processus participatif qui vise à impliquer l'ensemble des acteurs de la région Centre-Val de Loire autour du défi climatique. S'inscrire dans ce dispositif revient à prendre des engagements autour de six thématiques. Dans le cadre d'un EPCI, participer au dispositif permettrait de valoriser et aider à la mise en place d'une action ou d'une initiative. Pour cela, il suffirait de créer un compte sur la plateforme www.cop.centre-valde Loire.fr et d'enregistrer son projet.

Pour donner un exemple de projet, on peut citer la maison des mobilités de l'agglomération de Blois, mise en place par la collectivité dans le cadre de la COP¹². Ayant pour objectif de favoriser tous les modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle, cette démarche est portée uniquement par la communauté d'agglomération de Blois dans le cadre de son PCAET. Localisé à proximité de la gare, ce lieu unique aura pour objectif de centraliser les informations et services liés aux modes de déplacements alternatifs pour les rendre plus facile d'accès au public local mais aussi touristique. À l'heure actuelle, cette structure n'est pas encore en service, son ouverture au public étant prévue en septembre 2023.

Pour conclure cette présentation sur les maisons des mobilités, il s'agira de développer en s'appuyant sur un exemple, des premières pistes de réflexion pour construire la maison des mobilités à mettre en place sur le SCoT. Et pour ouvrir la réflexion, si lors de sa mise en place, la maison des mobilités orienterait ses actions vers les questions de mobilité, il serait possible de réfléchir à son évolution vers une maison de l'énergie prenant en compte les enjeux de gestion des déchets, de développement durable et d'énergie.

¹² <https://cop.centre-valdeloire.fr/engagement/4424/>

Sujet 3. Accompagner les initiatives citoyennes : l'exemple de « PetitBus »

Nous souhaitons pour conclure cette réflexion sur l'évolution de la gouvernance de la mobilité, interroger la manière dont les acteurs publics peuvent accompagner des initiatives citoyennes en faveur des mobilités alternatives ou de changements de comportement de mobilité. Nous prendrons pour cela l'exemple d'une application téléphone, « Petit bus », développée à partir d'une initiative privée.

Petit bus se présente comme une application collaborative de mise en relation d'usagers. À l'origine imaginée pour le développement de pédibus dans le Sud de la France, cette application a suscité auprès des parents un intérêt particulier.

Elle peut être vue comme une plateforme de covoiturage axée sur le transport d'enfants, sans contrepartie financière.

Ainsi, pour répondre aux différents enjeux rencontrés au sein de la Communauté de Commune Touraine Vallée de l'Indre (CCTVI) concernant les mobilités, tels que l'autosolisme qui est inhérent au territoire du fait de sa faible densité et dans lequel les transports en commun ne peuvent absorber toutes les demandes, PetitBus peut s'avérer être une bonne alternative à moindre frais pour développer une offre de transport complémentaire à mi-chemin entre transport à la demande, covoiturage et taxi.

De plus la plateforme reste malléable, on peut donc imaginer son utilisation hors du cadre scolaire, pour les activités sportives, culturelles des ménages de la CC, voir même des seniors.

Figure 13. Utilisation de PetitBus dans le périurbain Toulousain

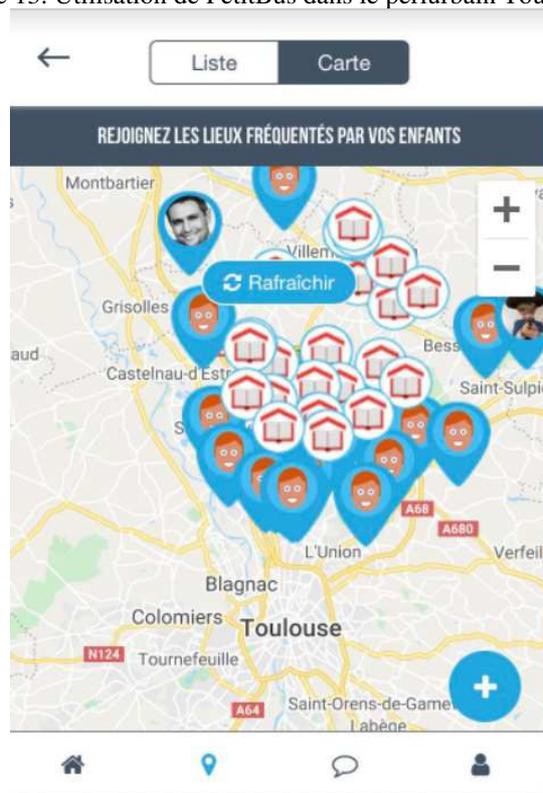


Figure 14. PetitBus au sein du territoire de la CCTVI



Nous pouvons constater au travers de l'exemple du périurbain toulousain que de nombreux usagers utilisent l'application. Nous pouvons donc imaginer que celle-ci peut également être déployée au sein du territoire de la CCTVI. Les écoles y sont déjà répertoriées, cela n'implique donc aucun travail ou coût en amont de la part des équipes de la CCTVI.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> - Gratuité pour les usagers - Gratuité pour la CCTVI - Pas de frais de gestion - Facilité de mise en œuvre - Encourage et facilite des pratiques existantes - Génère du lien social et des liens de solidarité - Permet de diminuer l'autosolisme en mutualisant les trajets - Soulage l'emploi du temps des parents 	<ul style="list-style-type: none"> - Illectronisme, fracture numérique et sociale (concerne 17% de la population française selon l'INSEE) - Téléchargement d'une application supplémentaire, ce qui peut être un frein pour certaines personnes
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Possibilité d'élargir ce type d'application pour des activités sportives et culturelles - Possibilité de décliner son usage pour élargir sa destination à toutes les catégories d'âges, dont les personnes âgées et les plus vulnérables pour de multiples usages - Possibilité de sortir du « tout numérique » en instaurant des points d'informations en mairie ou dans une maison des mobilités - Possibilité de pousser l'application pour la mise en place d'un pédibus ou d'un vélo-bus 	<ul style="list-style-type: none"> - Traçage des parcours - Partage de données - Promotion d'une application privée : quel portage ?

Lors de nos différents échanges avec les élus, nous avons remarqué un intérêt particulier pour cette application, dû notamment à sa gratuité et sa facilité de mise en œuvre sur le territoire. Le principal point à développer est la communication autour d'un tel projet. Est-ce aux élus locaux de communiquer et de promouvoir une application privée ? Peuvent-ils le faire alors même qu'ils n'ont pas la compétence « mobilité » ? Quant au SCoT, ce document peut-il intégrer cette application ? Est-il pertinent que le SMAT instaure des indicateurs de suivi ?

Il nous semble intéressant que ce projet soit directement intégré à la maison des mobilités. Ainsi, les animateurs pourraient servir de relais pour présenter l'application comme une alternative à l'offre existante si nécessaire, ou encore pour former les personnes qui ne comprendraient pas le fonctionnement de celle-ci (notamment pour les seniors si l'usage de l'application évolue dans ce sens).

Il est aussi envisageable de directement communiquer auprès des écoles maternelles et primaires afin que les parents puissent s'inscrire et s'organiser entre eux de manière plus informelle. De cette manière, les élus pourraient avoir un premier aperçu de l'intérêt porté à PetitBus afin de s'en emparer s'ils le désirent par la suite et, éventuellement, de contractualiser un partenariat afin d'aller plus loin dans les possibilités que l'application propose (pédibus, vélo-bus...)

Quant à l'intégration de l'application dans le SCoT, il ne nous semble pas pertinent d'intégrer des indicateurs de suivis car cela pourrait ajouter une lourdeur à la démarche. En revanche, l'intégrer dans le document pour communiquer sur les moyens de se déplacer autrement dans le périurbain et pour promouvoir les mobilités douces et les bonnes pratiques permettant de limiter l'autosolisme pourrait être tout à fait envisageable et plus approprié.

Bibliographie de l'étude

Ouvrages, articles et documents

Association Brest à pied et à vélo, *Maison des mobilités. Partie 2 : Montage de projet*, 2013, https://www.bapav.org/wp-content/uploads/2013/10/Maison_des_mobilites_partie2_montage_de_projet.pdf

ATU37, *Etoile ferroviaire de Tours, analyse du potentiel humain de chaque corridor*, 2017.

Banque des territoires, *Prise de compétence Mobilité par les communes et ECPI : quelles alternatives à la voiture individuelle en zone peu dense ?*, 2021.

CEREMA, *Développer le vélo en périurbain et interurbain. Quels leviers d'actions ? Retour sur la journée technique du 28 mars 2019 à Montpellier*, 2019.

Communauté de communes Châteaubriant-Derval, *Plan global de déplacement 2020-2025*, 2019.

Contrat de réciprocité entre l'Eurométropole de Strasbourg, la Communauté d'agglomération de Saint-Dié-des-Vosges et la Communauté de communes de la Vallée de la Bruche, ADEUS (Agence d'Urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur), 2019, https://www.paysportesdegascogne.com/wp-content/uploads/2019/04/Contrat-de-r%C3%A9ciprocit%C3%A9-sign%C3%A9_compressed.pdf

Contrat de réciprocité entre Toulouse Métropole et le Pays des Portes de Gascogne, 2017, https://www.adeus.org/wp-content/uploads/12558_addfile_0_contrat_reciprocite.pdf

Demazière C., Desjardins X., Sykes O., *La gouvernance des métropoles et des régions urbaines*, 2020, PUCA.

Familles rurales, *Comment créer un tiers-lieu rural ?*, 2020.

Ghosn L., *La réciprocité des territoires : nouveau référentiel et mode de construction de l'action publique métropolitaine ? Etude des « contrats de réciprocité » conclus en Indre et Loire du point de vue des intercommunalités de Tours Métropole et de Loches Sud-Touraine* mémoire de Master, École d'urbanisme de Paris, 2019.

Relais d'entreprises, *Étude de faisabilité pour la création d'un réseau de tiers-lieux sur la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre*, 2020.

Schéma directeur des aménagements cyclables et services vélo du programme Luberon - Labo Vélo pour le Parc naturel régional du Luberon (diagnostic), 2020.

Wallonie Mobilité SPW, 2018, *Communication et mobilités. Quelle stratégie adopter ? Le CeMatelier. Notes méthodologiques*, n° 6, 2018.

Articles de presse

Calmeilles P., « L'axe ferroviaire Tours-Loches est le plus peuplé d'Indre-et-Loire », *La nouvelle République*, 24 février 2018.

« Courcelles-de-Touraine. Deux tiers-lieux en projet », *La nouvelle République*, 11 mai 2021.

« Des abris à vélos sur le parking de l'Europe », *La nouvelle République*, 22 avril 2021.

De Chalup A.-L., 26 novembre 2021, « Un parcours, avec les élus, dans l'agglo pour pointer les difficultés des cyclistes », *La Dépêche*.

De Foucaud I., « PetitBus, l'appli qui permet de s'entraider entre parents pour accompagner les enfants à l'école », *Le Figaro*, 14 mai 2016.

De Sol E., « Les 70 de la mobilité : PetitBus, les trajets d'écoliers partagés entre parents », *L'usine digitale*, 4 octobre 2016.

Fortin F., « Projet de loi Climat et résilience : le vélo fait son entrée », *Localtis*, 12 avril 2021.

Zapalski E., « Un quatrième contrat de réciprocité signé entre Nantes Métropole et le Pays de Retz », *Localtis*, 12 avril 2019.

Webographie

<https://www.brenne-box.fr/>

<https://www.cc37.org/>

<https://www.centre-valdeloire.fr/agir/valoriser-le-territoire/contrats-regionaux-de-solidarite-territoriale/vos-id>

<https://citerichelieu.com/>

<https://cop.centre-valdeloire.fr/engagement/4424/>

<https://coudepoucevelo.fr/auth/home>

https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/la-mobilite-dans-les-epci/touraine-vallee-de-lindre?type=depci&id=epci_03

<https://lerubix.co/>

<https://www.petitbus.com/>

<https://velo41.fr/velo-ecole/>

<https://www.rezopouce.fr/page/Collectivites>

<https://www.wimoov.org/plateforme-centre-val-de-loire>

Table des illustrations

Figure 1. Périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle au 1 ^{er} janvier 2017.....	3
Figure 2. Localisation des pistes cyclables sur le territoire de la CC TVI	6
Figure 3. La part des ménages disposant au moins une voiture dans la CC TVI (données INSEE)	13
Figure 4. Les zones des TAD dans les deux communautés de communes illustratives.....	15
Figure 5. Les TAD de type virtuel et zonal.....	17
Figure 6. Données sur les trois corridors ferroviaires de la CC TVI.....	20
Figure 7. Trajet de rabattement vers la gare de Monts	20
Figure 8. Trajet de rabattement vers la gare d'Esvres-sur-Indre	21
Figure 9. Trajet de rabattement vers la gare d'Azay-le-Rideau	21
Figure 10. Flux journalier en provenance de la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre	24
Figure 11. La répartition des aires de covoiturage dans le département de l'Indre-et-Loire.....	25
Figure 12. La répartition des systèmes Rézo Pouce.....	26
Figure 13. Utilisation de PetitBus dans le périurbain Toulousain.....	39
Figure 14. PetitBus au sein du territoire de la CCTVI	39

Table des matières

Première partie. La ville des courtes distances	2
Sujet 1. Opportunité de développement de tiers-lieux sur le territoire de la CC TVI.....	2
1.1 Développer la dimension sociale des tiers-lieux	2
1.2 Exemples de tiers-lieux dans des territoires proches et aux caractéristiques similaires ...	3
1.3 Aides et subventions existantes pour l’installation d’un tiers-lieu	4
1.4 Propositions pour le déploiement de tiers-lieux à l’échelle de la CC TVI	5
Sujet 2. Développement des mobilités cyclables sur le territoire de la CC TVI.....	6
2.1 Les élus : premiers acteurs du changement des mentalités	6
2.2 La sécurisation : vecteur de l’attractivité du vélo	7
2.3 Un futur SCOT prescriptif en matière de mobilités cyclables ?	8
Sujet 3. L’usage des technologies de déplacement à hydrogène	10
3.1 Propositions infrastructurelles	10
3.2 Propositions de mise à l’agenda politique	11
3.3 Organisation d’un atelier sur les mobilités à hydrogène au sein du SMAT	12
Deuxième partie. La cohésion et la solidarité sociales et territoriales	13
Sujet 1. Le transport à la demande	13
1.1 Retour d’expérience de deux communautés de communes d’Île-de-France	14
1.2 Mise en place d’un service TÀD dans la CC TVI	15
Sujet 2. Les navettes de rabattement vers les gares ferroviaires	18
2.1 Définition et fonctionnement d’une ligne de rabattement	18
2.2 Propositions de navettes de rabattement pour trois corridors de transports de la CC TVI	19
Sujet 3. Développer les comobilités : covoiturage et auto-stop organisé	24
3.1 Le développement des aires de covoiturage	24
3.2 Rézo-Pouce, ou l’auto-stop organisé	25
Troisième partie. Les enjeux de gouvernance de la mobilité	27
Sujet 1. Vers une refonte des contrats de réciprocité ?.....	27
1.1 Exemples de contrats de réciprocité	28
1.2 Préconisations pour la CC TVI	30
Sujet 2. Le développement des maisons de mobilité.....	32
2.1 Exemple de la maison des mobilités du Nord Isère	32

2.2 Une maison des mobilités à l'échelle de la CC TVI ou à l'échelle du SCOT ?.....	36
2.3 La COP régional du Centre-Val de Loire, un intermédiaire pour la création d'une maison des mobilités.....	36
Bibliographie de l'étude.....	42
Table des illustrations	44
Table des matières	445