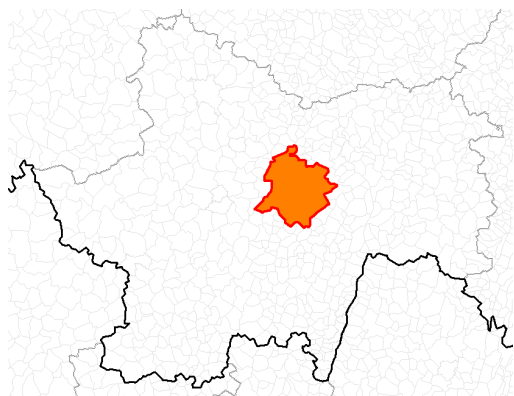


Diagnostic cc Sud Côtes Chalonnaises

Le territoire de la cc Sud Côte Chalonnaise – carte d'identité



Située au sud-ouest de Chalon-sur-Saône, la Communauté de Communes Sud Côte Chalonnaise regroupe **36 communes** depuis le 1er janvier 2017.

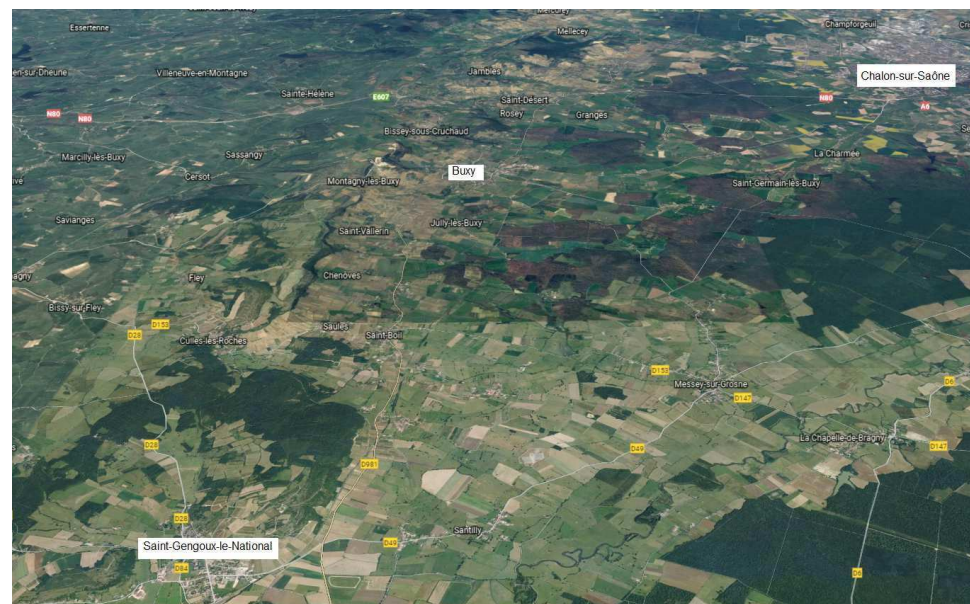
11 468 habitants avec une croissance démographique annuelle de 0,8 % sur 2007-2012 (Insee 2013)

2 pôles structurants : **Buxy** (2 172 habitants), **Saint-Gengoux-le-National** (1 041 habitants)

Territoire rural à dominante : viticulture, agriculture et artisanat

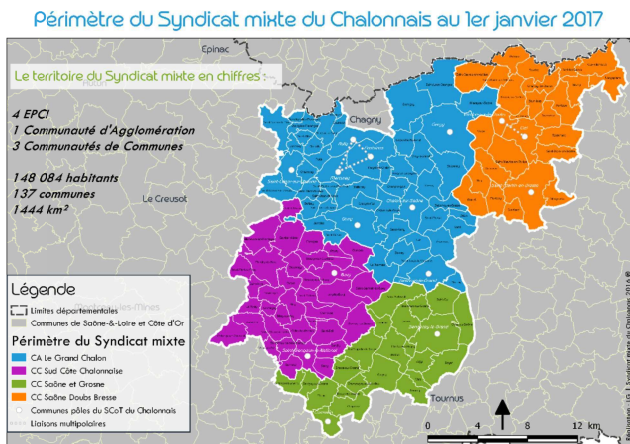
Démarche **TEPOS** engagée

Ce territoire est un lieu privilégié de dépendance à l'automobile (en possession et en usage) et pourtant un potentiel de développement d'alternatives de mobilité peut accroître l'attractivité et la dynamique de la communauté de communes.

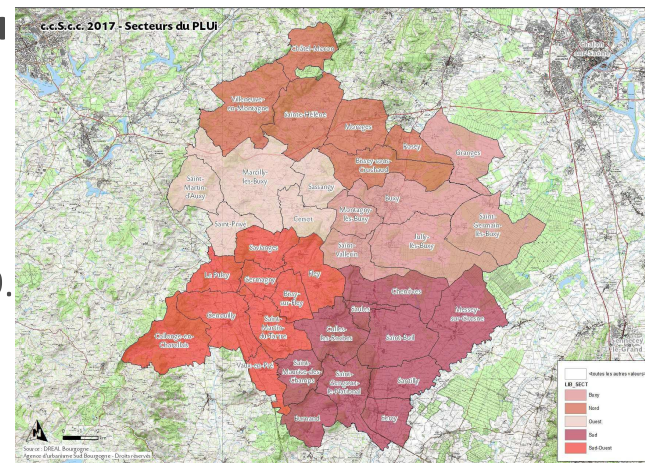


La gouvernance du territoire et la mobilité

SCOT du Chalonnais (en cours d'élaboration) incluant la CA Grand Chalons, la CC Saône-et-Grosne, la CC Doubs Bresse.



Élaboration du PLUi en cours (depuis février 2015) avec approbation prévue pour 2019.



Dont Habitat et Mobilité

Contrat de ruralité signé en mars 2017.

Déplacements = renforcement de l'attractivité économique du territoire et la facilitation des mobilité (itinéraires doux, véhicules électriques, aires de covoiturage, transport à la demande)

Label TEPos et démarche TEPCV (depuis février 2015)

Des actions sur les mobilités douces et une enquête réalisée pour un diagnostic qualitatif des mobilité

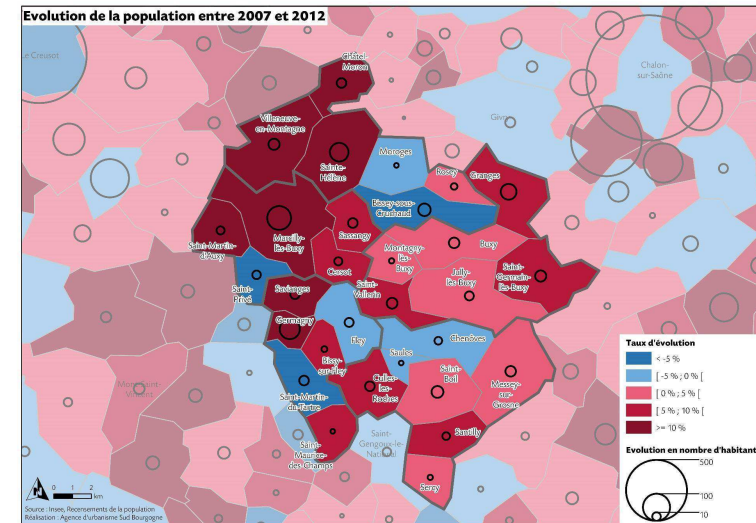
La population et l'habitat de la ccScc

11 468 habitants (Insee 2013)

Croissance de 0,8 % par an sur 2007-2012

Attractif pour les personnes âgées et les couples sans enfants

Buxy et Saint-Gengoux : 19 % et 9 % de la population du territoire



à prendre en compte dans le périmètre les communes de Saint-Gengoux, Collonge-en-Charollais, Genouilly, Vaux-en-Pré, Burnand et Le Pulcy

Vieillesse de la population

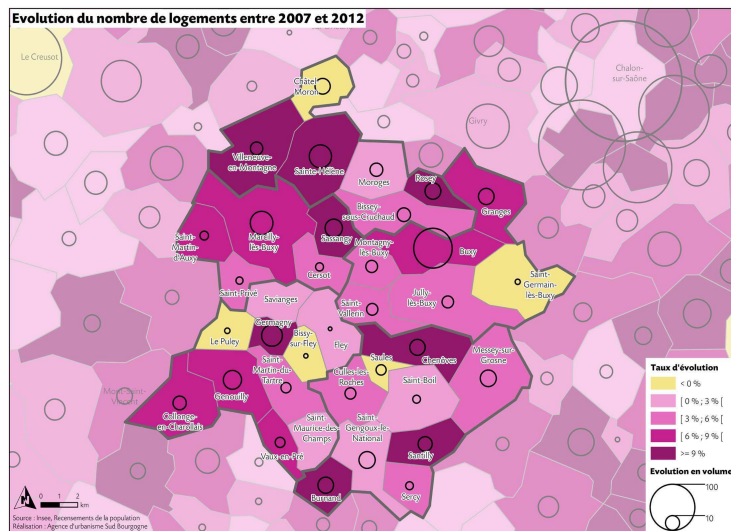
Evolution des modes de vie

⇒ **desserrement des ménages**

⇒ **besoin croissant de logement (habitat individuel)**

⇒ **étalement urbain (Nord et Est)**

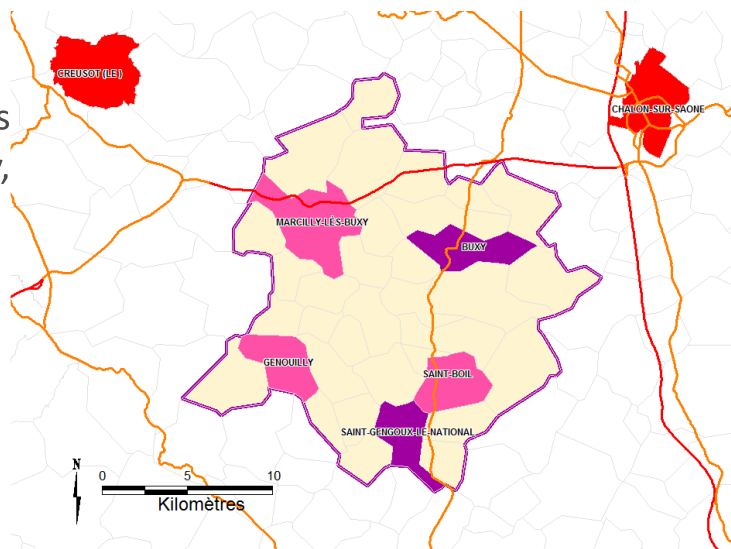
Propice aux déplacements en voiture



Les équipements et services au sein de la ccScc

A moins de 10 minutes en voiture des pôles principaux (Buxy, St-Gengoux) ou secondaires

15 minutes en voiture pour les communes les plus éloignées



Dynamique : création d'activités de services

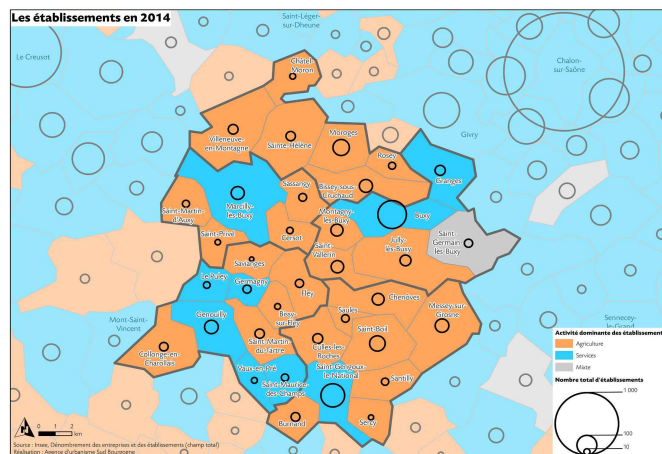
23 zones d'activités (Granges, Moroges, Buxy et Saint-Gengoux)... mais 1/3 inoccupées

... et 6 à vocation artisanales,

... le restant à vocation industrielle, commerciale ou mixte

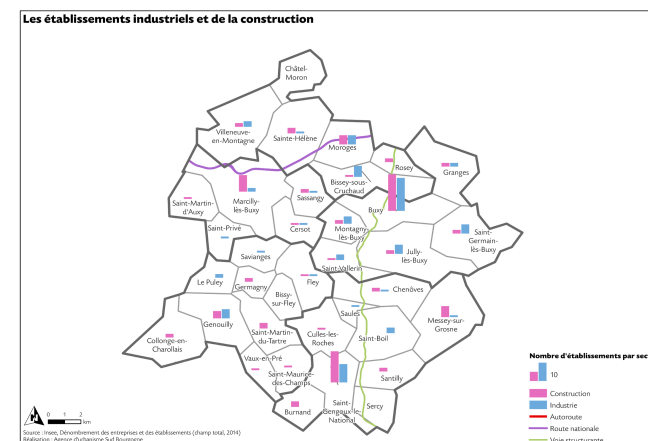
400 exploitations agricoles

Le poids de la viticulture



Saint-Gengoux et Buxy : 30 % et 27 % des équipements et services du territoire

Puis Genuilly, Marcilly-lès-Buxy et Saint-Boil (de 27 à 14 équipements)



Des équipements et services diffus / L'emploi et le tissu économique

Au-delà des polarités ⇒ équipements et services présents sur le territoire ... mais diffus

EHPAD

MSA, CAF, Pôle emploi

Relais d'assistances
maternelles

Service postaux

Services sociaux

Service de santé

Collèges

Activités culturelles
et artistiques

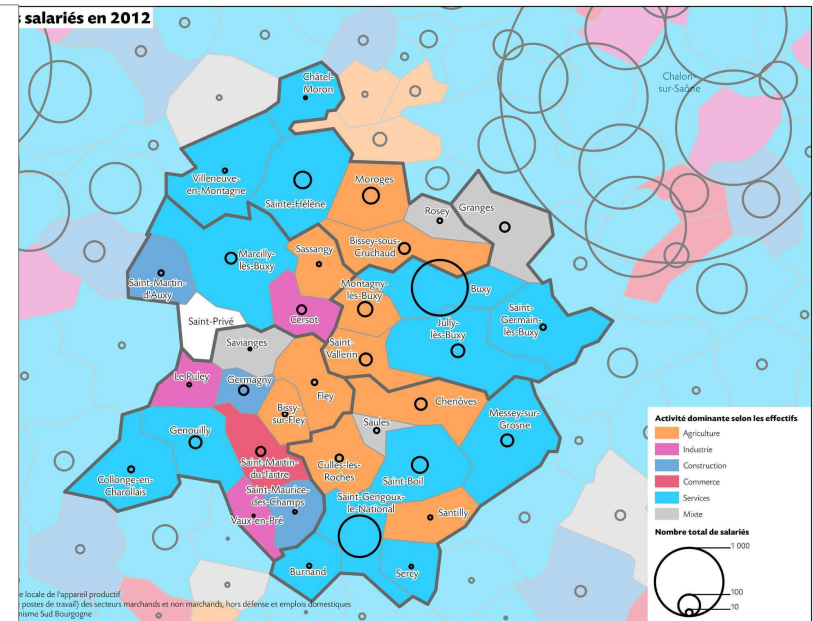
⇒ Des déplacements automobile !!!!

Très forte concentration de l'emploi sur Buxy et Saint-Gengoux
(emplois de services)

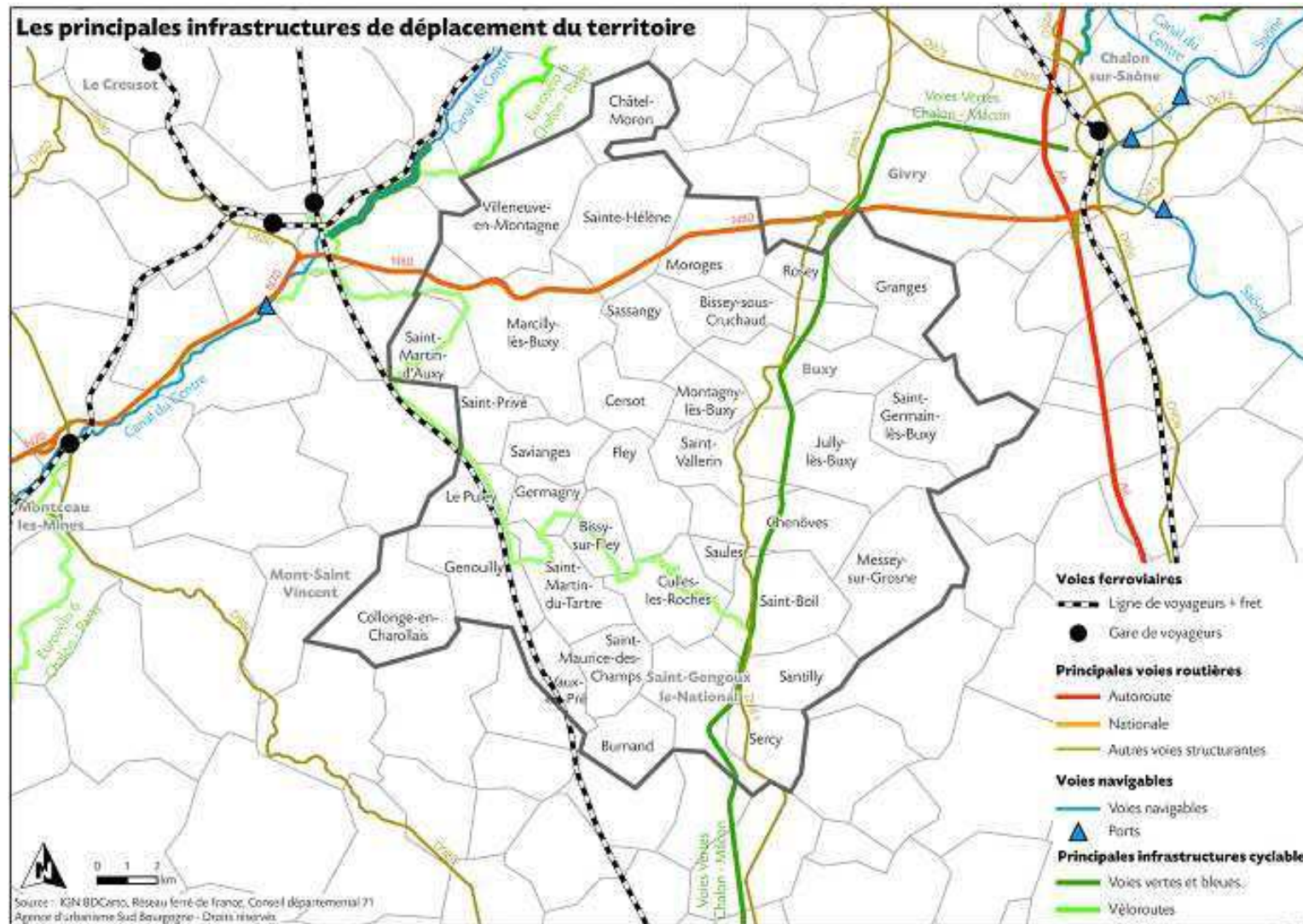
Autres activités les plus importants en termes d'emploi : **l'agriculture et l'industrie.**

Mais... Une grande partie des actifs du territoire pendulaire (Le Creusot et Chalon) ⇒ périurbanisation au Nord et à l'Est des résidences et des emplois à dominante de services.

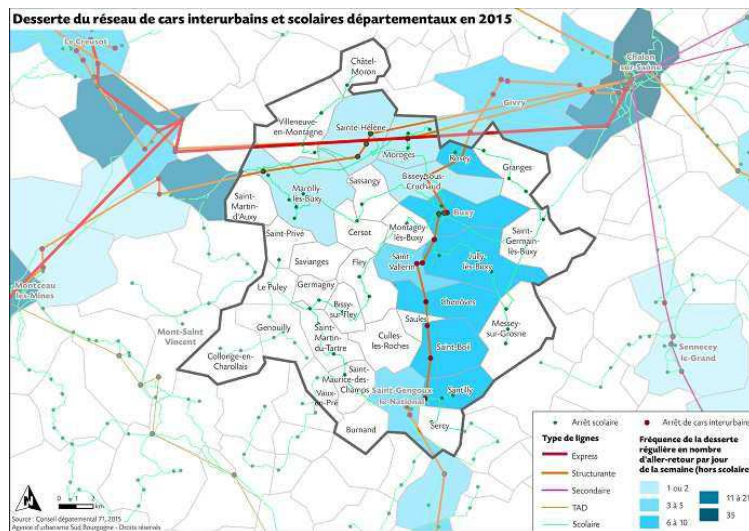
Dynamique et attractivité territoriale : croissance de 13 % de l'emploi salarié privé entre 2007 et 2014.



L'offre de transport et les services de mobilité - Les infrastructures et équipements



L'offre de transport et les services de mobilité - Les transports collectifs



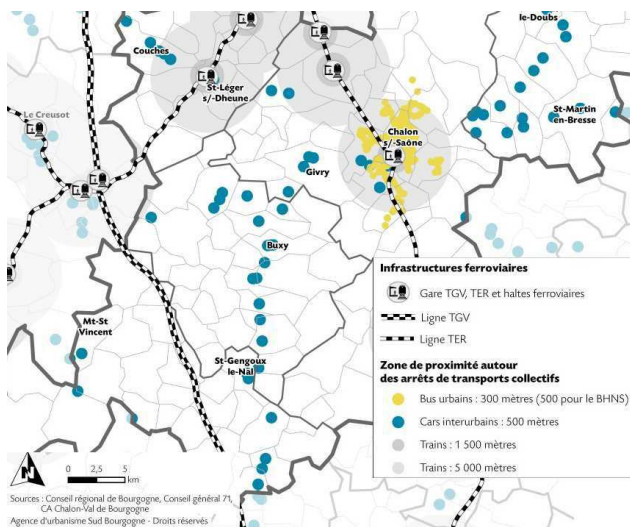
3 lignes de bus départementales (seule la ligne 7 a des services et une desserte)

Pas de TAD

Une offre de taxi

Un transport scolaire

Pas de car SLO



Une qualité de service très faible, peu d'accessibilité

La voiture reste le mode principal des déplacements des résidents !

L'offre de transport et les services de mobilité - La marche et le vélo

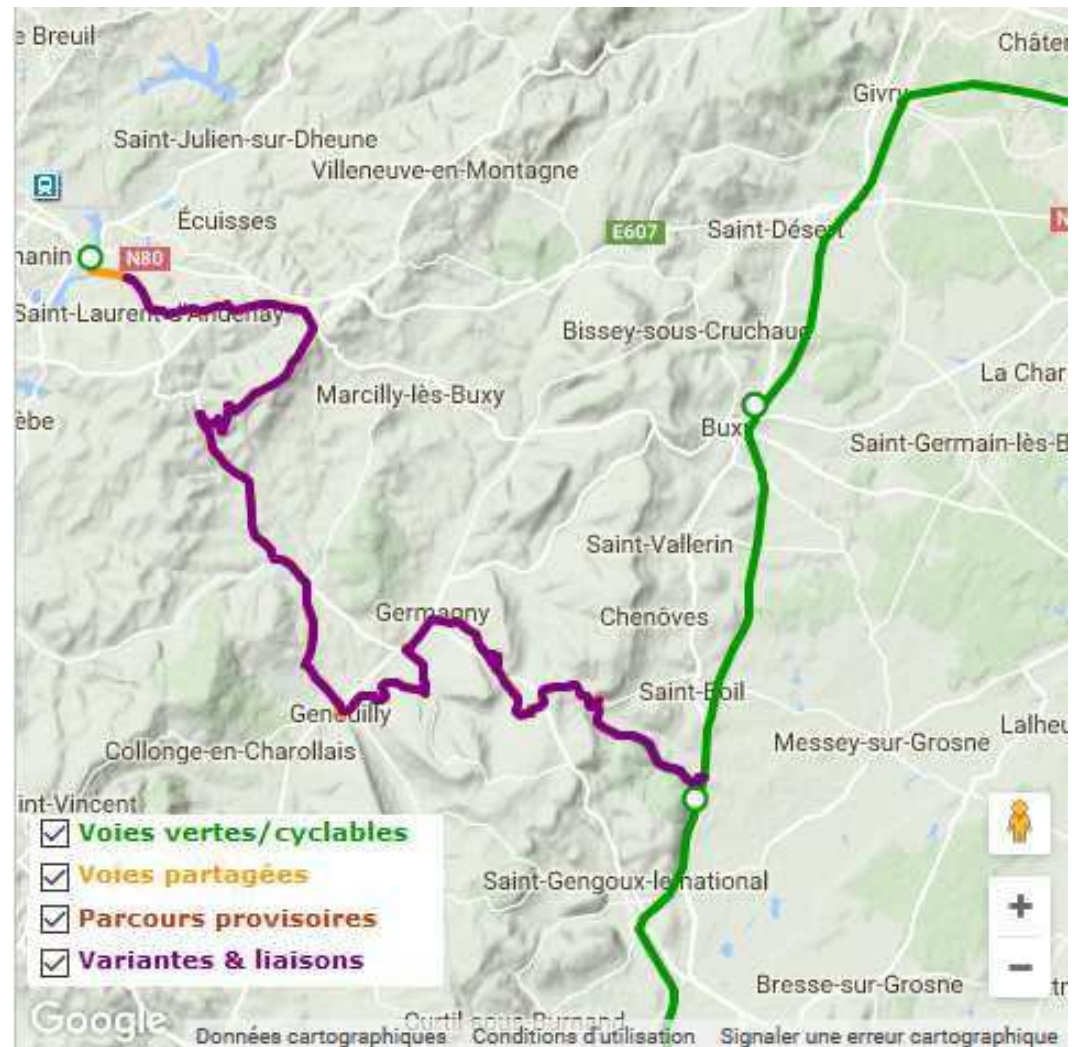
Une VVV et une véloroute

Mais, la nécessité de réfléchir les liaisons à vocation utilitaire (SCOT)

Mobilier urbain peu présent (peu de stationnement vélo)

Location de vélo (St-Gengoux et Buxy)

Pas d'ateliers de réparation le long des itinéraires



L'offre de transport et les services de mobilité - les nouveaux services à la mobilité

Nouveaux services à la mobilité (véhicule électrique, autopartage, covoiturage, hub de coworking...) **pas encore pleinement développé.**

- Absence d'infrastructures pour accompagner l'usage des véhicules électriques (borne de recharge)
- Pas d'initiative publique sur l'autopartage / une faible offre sur les sites Internet Privée (Drivy, Deways, Koolicar...) difficile à évaluer
- Plate-forme Mobigo (département) = covoiturage. Mais peu d'offres au niveau de la ccScc.
- Des aires de covoiturage « sauvage » ou sous une appellation « non standard » (parking relais)
- Pas d'espace de coworking

Pratiques de mobilité sur le territoire

- multipolarité du territoire

65 % des déplacements domicile-travail en direction du Grand Chalon et/ou de la CU Creusot-Montceau

34 % des déplacements (tous motifs) sortent du territoire (1/3 achats/loisirs, et 1/4 démarches/accompagnement)

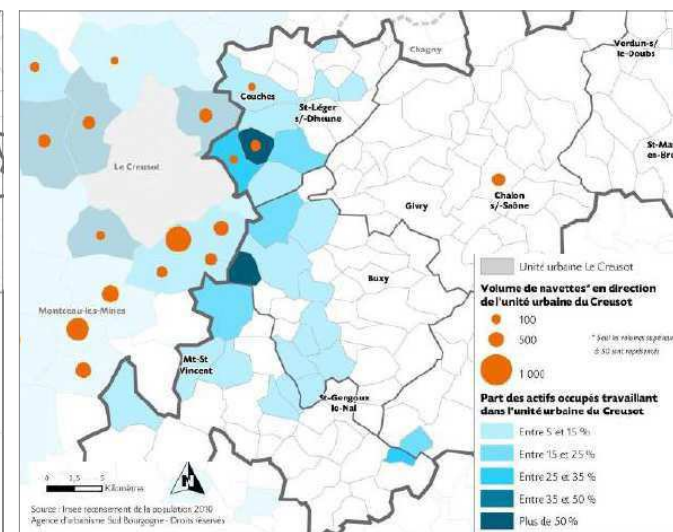
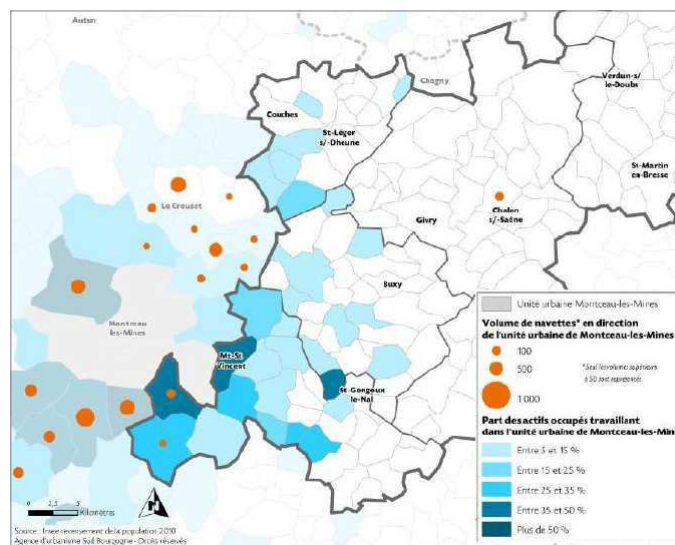
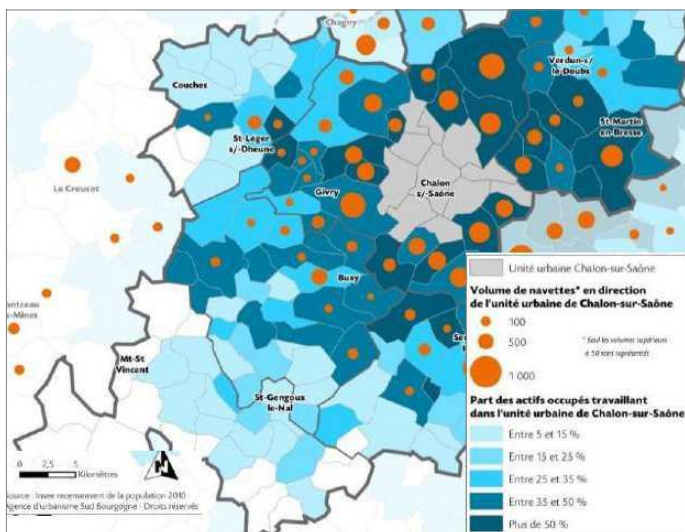
Proximité des agglomérations portes (30 min)

Part des actifs occupés se déplaçant

Vers Chalon-sur-Saône

Vers Montceaux les Mines

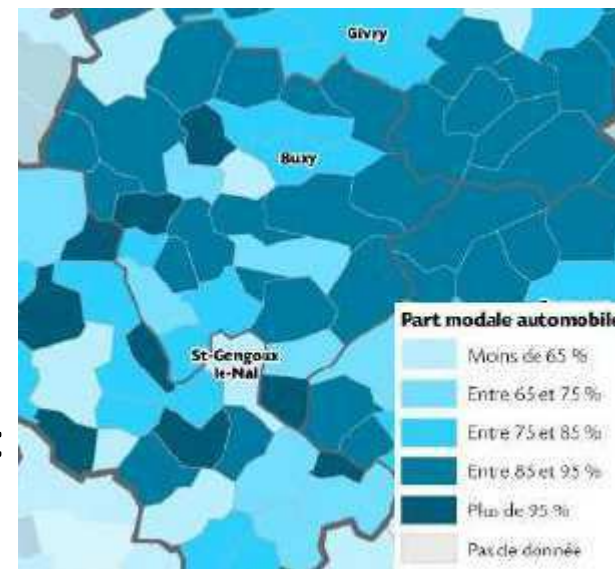
Vers Le Creusot



Pratiques de mobilité sur le territoire - la dépendance à la voiture

Forte dépendance en possession

53 % des ménages sont multimotorisés (taux d'équipement de 0,83/hab) (au niv. SCOT, on a 39 % et 0,73/hab)



Forte dépendance en usage

85 % des déplacements domicile-travail en voiture (80 % au niv. SCOT)

La voiture pour tous les déplacements >1km (Marché et TC faibles)

Des distances de déplacements automobile en augmentation : de 14,6km en 1999 à 18,2km en 2010 (domicile – travail) (sup. à celles du SCOT)

Mais aussi... 7 % des ménages non motorisés = situation de vulnérabilités pour l'accès à l'emploi, les biens et les services

Pratiques de mobilité sur le territoire

- des TC poussifs et la marche « prend le pas »

TC : 5 % des déplacements des habitants

Principalement vers Chalon-sur-Saône (Ligne 7 du réseau Buscéphale, quasiment pas d'arrêts des lignes 3 & 4 – qualité de services très faibles)

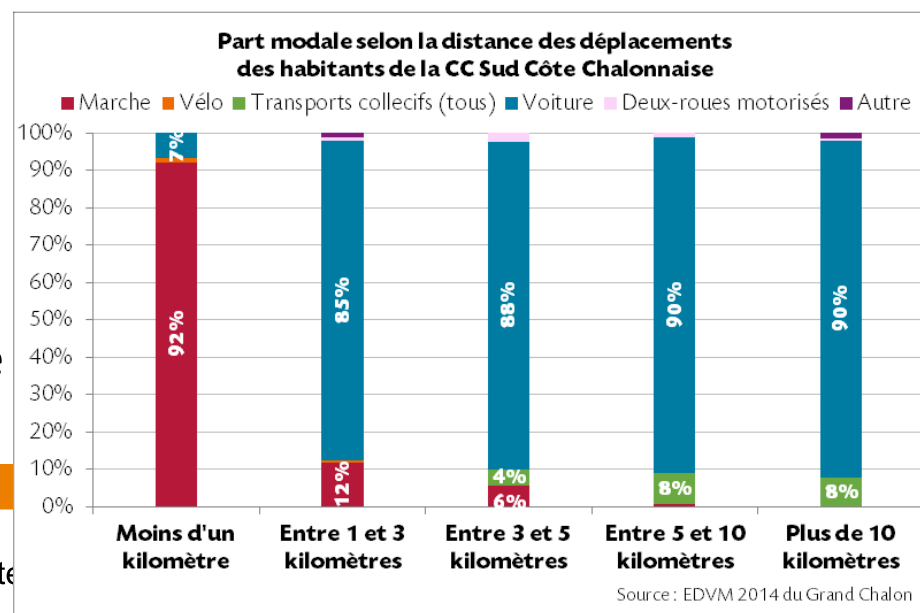
Pas d'offre TRV

Des distances de déplacement en TC > à distances de déplacement en voiture (40/50 min contre 30 min vers les agglomérations portes)

Marche à pied pour les courtes distances : le second mode de déplacements (92 % des déplacements < 1km) (niv. SCOT 92%)

Vélo : quasi-inexistant ! La seule pratique est celle des touristes (VVV)

Intermodalité : quasiment pas pratiquée (2,5 % des habitants) – synonyme de perte de temps



Des besoins de mobilité et déplacement exprimés sur le territoire

1) Le maintien de l'accès aux commerces et aux services, dont de santé, pour tous
(non seulement sur les polarités, mais aussi hors des polarités... avec un maintien si ce n'est une amélioration de l'accessibilité pour)

2) La prise en compte des populations vulnérables et âgées contre l'isolement et l'immobilité

(vieillesse de la population et nouveaux besoins de services ; difficulté de déplacements = déménagement en polarités ou à proximité des familles ; immobilité ; en situation sous contrainte, des centaines de personnes pas aidées et près de 30 % des salariés sans travail)

3) La réduction de la facture énergétique de la mobilité

(réaliser des économies d'énergie notamment sur l'usage de la voiture)

4) La réduction de la dépendance à la voiture

(augmentation du taux d'occupation des voitures, mutualisation des déplacements dans les polarités, gestion du stationnement, aménagement de l'espace public pour tous)

Des besoins de mobilité et déplacement exprimés sur le territoire

5) Le développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture

- optimisation et développement des TC

(redéfinition de l'offre, développer le réseau pour tous, mutualiser les offres avec l'ouverture des transports scolaires, des services à la carte/demande, réduire les coûts de fonctionnement et les coûts pour l'utilisateur)

- des infrastructures et équipements pour les mobilités douces

(espaces publics et cheminement piétons et vélos sécurisés, connexion à la VVV, équipement, mobilier urbain, visibilité et clarté de la signalétique, accompagnement et éducation à la mobilité) : attractivité touristique

- les usages partagés de la voiture

(besoin implicite de réduire les coûts de la voiture via le covoiturage et l'autopartage, visibilité et lisibilité sur les modes de faire, information, plateforme locale)

- éviter et réduire les mobilités

(développement du très haut débit, l'usage des NTIC, espaces partagées (coworking))

Mais ... les changements de pratiques de mobilité ne sont pas perçus comme immédiats et nécessaires par les habitants du territoire ... qui se confortent dans la situation actuelle : le tout voiture.

Une difficile adéquation entre les besoins, les pratiques et les offres de transports

Pas d'adéquation / réponse très partielle des services de mobilité aux besoins ... mais des marges de manœuvre

⇒ **l'accessibilité au territoire** (biens, services et équipements) très bon en voiture (et ponctuellement de ci ou de là à pied, taxi ou TC)

⇒ **populations vulnérables et âgées** : pas de maison de santé, pas de maison des services publics (Genouilly ?), peu de services d'accès à l'emploi ⇒ des déplacements longs en voiture = contradictoire avec le faible taux d'équipement de ces ménages. Soutien d'assistance et d'associations locales fragiles. Covoiturage et autopartage « officieux » et peu adapté pour ces ménages.

⇒ **réduire la dépendance à la voiture** : jouer sur la gestion du stationnement, via les obligations dans les PLUi... mais réponse très partielle (vue l'abondance du stationnement sur le territoire)

⇒ **optimisation et développement des TC** : déséquilibre territorial (ligne 7 et le vide), pas d'expérimentation de mutualisation, pas de déspecialisation des transports scolaires, pas de TAD

⇒ **infrastructures et équipements modes doux** : pas de réponses concrètes (peu de cheminements piétons sécurisés, pas d'itinéraires vélo, pas de mobiliers urbains, pas d'accompagnement à la pratique de ces modes de déplacements appréciés uniquement pour le loisirs)

⇒ **usages partagés de la voiture** : réponses informelles, pas de communication et information. Mais des possibilités (par ex. via les associations – la maison des terroirs à Genouilly).

Des pistes d'amélioration déjà envisagées dans les documents de planification

Schéma d'aménagement durable chalonnais (2012) : réduire les motifs de déplacements (équilibre démographique/économique, urbanisation, densité et desserte TC)

Contrat de ruralité (2017-2020) :

- accès aux soins et services publics :

- maison de santé, télémédecine ; maison de services au public ; maintien de services existants ;
- ⇒ réduire les distances de déplacements
- ⇒ développement des pédibus et cyclo-bus, des TC, et THD
- ⇒ communication adaptée et formation

- attractivité du territoire :

- Offre foncière économique adaptée par des ZA
- Télé-travail et coworking
- Renforcer l'offre touristique en développant les aménagements et équipements permettant aux populations de se déplacer à pied ou en vélo en sécurité

Des pistes d'amélioration déjà envisagées dans les documents de planification

Contrat de ruralité (2017-2020) :

- Favoriser la mobilité :


- Favoriser les modes doux par le développement d'infrastructures de qualité et sécurisé
- Développer le parc de véhicules électriques
- Développer les aires de covoiturage et les parking-relais
- Développer les formes de TAD

Plan local d'urbanisme intercommunal :

- la loi ALUR => avoir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos dans les parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. ==> Fixer des obligations minimales en termes de stationnement vélo, de nombre maximum de places de stationnement automobile pour les bâtiments à usages autres que l'habitation, tout en favorisant les modes actifs et réduisant la consommation foncière






Recommandations en termes d'actions opérationnelles ou de démarches de planification

Synthèses des préconisations/recommandations

 = outil plutôt très simple

 = outil plutôt simple

Approche thématique : management de la mobilité

 <p>Plans de déplacements entreprises avec les établissements générateurs ou récepteurs de déplacements sur l'intercommunalité</p>	<p>Combinés aux offres et services de mobilité recommandées = effets de leviers pour limiter l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail Pet les déplacements du quotidien</p>	<p>Réflexion et coordination avec les entreprises de plus de 10 salariés</p>	<p>Gouvernance = rôle moteur de l'intercommunalité</p> <p>Pas d'inscription directe dans PLUi</p> <p>Inscription d'actions dans PMRu</p>
  <p>la communication, la mise à disposition et la pérennité de l'information sur la mobilité pour tous à l'échelle intercommunale</p>	<p>Notamment avec l'accompagnement de la plateforme C'Mobil</p>	<p>Élargissement à l'ensemble des acteurs locaux pour avoir une approche intégrée de la communication, de l'animation et l'information</p>	
  <p>Éducation à la mobilité, de formation et d'accompagnement pour toutes les populations du territoire</p>	<p>afin d'encourager les changements de comportements</p>		

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : Mode de gouvernance et management de la mobilité

Recommandations sur les besoins liés à une gouvernance rationalisée.

La collectivité = motrice pour ouvrir la discussion systématiquement avec les parties prenantes, ainsi qu'avec les différentes instances ou acteurs locaux.

Gouvernance à 5 :

- Les collectivités et la puissance publique
- Les associations
- La société civile (ou représentant de la société civile)
- Les acteurs du privés, porteurs de projets, opérateurs
- Les acteurs experts mobilité/aménagement du territoire

Association large et orientée en fonction des enjeux/thématiques des actions = coopération, synergie

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : usages partagés des véhicules

<p>Recensement des aires informelles de covoiturage et des parcs relais</p>	<p>Mise œuvre d'un identification officielle et unique (signalétique, aménagement et « nom » unique,</p>	<p>Coordination avec le Conseil départemental et Mobigo</p>	<p>Contrat de ruralité</p>
<p>Développement des aires de covoiturage officielles (avec signalétique appropriée)</p>			<p>Identification des aires dans PLUi, yc emplacement réservé</p>
<p>Autres formes de covoiturage</p>	<p>Événementiels, loisirs, jeunes, etc.</p>	<p>Coordination Mobigo et associations du territoire, porteurs de projets</p>	<p>Expérimentation</p> <p>Action possible via PMRu</p>
<p>Mise en place d'une plateforme internet de covoiturage</p>	<p>Attention aux doublons et aux échelles territoriales de proximité</p>	<p>En lien avec les territoires voisins (Chalon, Macon, Le Creusot...), le département</p>	
<p>Mise en œuvre de l'autopartage</p>	<p>Entre particuliers (privés), et/ou organisé à l'échelle intercommunale (stations d'autopartage et véhicules...)</p>	<p>Coopération avec opérateur d'autopartage (gestion de flotte et services)</p>	<p>Expérimentation</p> <p>Action possible via PMRu</p> <p>Complément à l'achat de véhicules électriques par la collectivité</p> <p>Identification des lieux sur l'espace public où station autopartage (PLUi) yc emplacement réservé</p>

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : usages partagés des véhicules

Les usages partagés des véhicules ne sont pas dans le champ des compétences des AOT, mais des AOM.

La communauté de communes n'ayant pas la compétence transports

- travail étroit avec les autorités compétentes (Conseil Départemental et la/les Région(s))
- Travail avec les opérateurs.

prescription et avis dans le cadre des PLUi (yc si D) :

- La gestion du stationnement (obligation d'inscription dans les PLUi, conformément à la loi ALUR)
- La gestion de l'espace public (réserve foncières, mobilier urbain)

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : usages partagés des véhicules

Possibilité de prise en compte d'actions sous forme concrète ou d'expérimentation dans le cadre de la mise en place d'un PMRU

- Étude d'opportunité : qui / quand / où / comment
- Opérateurs
- Expérimentation en milieu rural (pas de modèle économique établi pour le moment)

- CcScc ⇒ pointé dans SCOT, des possibilités, mais pas inscrite dans le contrat de ruralité, ni TEPCV

Synthèses des préconisations/recommandations


Approche thématique : amélioration des conditions de mobilité

<p>Gestion du stationnement sur l'espace public et la voirie</p>	<ul style="list-style-type: none"> évaluation des capacités de stationnement restriction de stationnement dans les centre-bourgs pour redistribuer la voirie et l'espace public aux modes doux de déplacements limitation du stationnement sur les lieux et bâtiments à usage autres que l'habitation 		<p>obligation d'inscription dans les PLUi, conformément à la loi ALUR</p>
<p>développement d'un plan schéma vélo pour les touristes et pour les déplacements du quotidien</p>	<p>un schéma vélo avec des itinéraires cyclables connectés au VVV, permettant, à la fois, d'irriguer le territoire et de connecter les lieux de vie et les principaux d'habitations</p>	<p>Coordination à l'échelle intercommunale et avec les acteurs départementaux</p>	<p>Identification des réserves foncières (PLUi) Gestion de la voirie, police de sécurité Contrat de ruralité PMRu = action</p>
<p>mise en place d'équipements et de mobiliers urbains favorables au développement de la pratique du vélo</p>	<p>itinéraires sécurisés, éclairage public, arceaux, box vélo, ateliers de réparation de vélo, atelier de location/vente de vélo ou vélo à assistance électrique</p>		<p>Réflexion SCOT = liaison à vocation utilitaire (ccScc)</p>



Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : amélioration des conditions de mobilité

 Plans de circulation piéton et/ou une politique d'aménagement de l'espace public visant à sécuriser les cheminements piétons pour tous		Coopération avec le conseil départemental	Identification des réserves foncières (PLUi) Gestion de la voirie, police de sécurité
Identification et la mise en oeuvre de lieux d'intermodalité	en combinant les offres et services de mobilité : vélo, cheminement sécurisé, bus et covoiturage ou autopartage, principalement dans les grandes polarités des intercommunalité	En coopération avec conseil départemental, région, exploitant et opérateurs de mobilité	Identification des réserves foncières (PLUi) Expérimentation Actions via le PMRu

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : amélioration des conditions de mobilité

Passe par les enjeux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

Obligation via la loi ALUR = gestion du stationnement dans les PLUi

Mobilier urbain, aménagement espace public (vélo, piéton), réserves foncières = PLUi

Mais aussi des réflexions SCOT et contrat de ruralité, des expérimentations ou actions via PMRu (sur les objets plus modes doux)

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : évitement ou réduction des mobilités

<p>Identification du potentiel et des réserves foncières à l'échelle intercommunale</p>	<p>pour développer des espaces de coworking, des maisons de services, des maisons de santé, des espaces mutualisés de services accessibles à tous.</p>	<p>En collaboration avec le conseil départemental, les employeurs ou entreprises, les associations</p>	<p>ZAU dans les PLUi Aménagement de l'espace public (cheminement modes doux) dans PLUi</p>
<p>les solutions de services itinérants à l'échelle intercommunale</p>	<p>(halte-garderie, médico-bus, services administratifs) faisant la « tournée des villages »</p>	<p>avec les partenaires du Conseil départemental (actions sociales), les associations et personnels des services d'aide à la personne</p>	
<p>plan d'action de connexion du territoire au très haut débit</p>	<p>n'aura d'effet sur les mobilités que si les actions d'espaces partagés et mutualisés mis en place + applications services mobilité</p>	<p>Partenariat collectivités, opérateurs</p>	<p>Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDAN) SCoT, PLU et Cartes Communales, contrat ruralité (L.121-1 Grenelle II) (Diag, PAN, ZAU, ZRU)</p>
<p>les zones d'implantation de commerces, infrastructures et développement de services via le PLUi et la hiérarchisation des ZAU</p> <p>Nouvelles constructions résidentielles</p>	<p>priorisation à la densification autour des principales centralités, afin de « canaliser » les flux vers les polarités</p> <p>Lutter contre le desserrement urbain, densité et mixité fonctionnelle, requalification centre-bourg, friches...</p>	<p>Prendre en compte la dimension transports collectifs, usages partagés des véhicules et cheminement modes doux : effets de leviers avec les acteurs concernés</p>	<p>ZAU dans PLUi, et PLH</p> <p>Loi ALUR : SCOT doit intégrer de nouveaux éléments comme une étude de densification (il doit identifier les espaces dans lesquels les PLU doivent analyser les capacités de densification et de mutation)</p>



Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : évitement ou réduction des mobilités

Passer par les enjeux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

Des outils : SDAN, SCOT, PLUi avec comme prescription et avis :

- Densification et mutation des zones au sein du PLUi (loi ALUR)
- ZAU, ZRU, prise en compte du plan d'aménagement numérique

Mais, pour des effets de leviers,

- Un travail de coopération avec les opérateurs, entreprises et associations dans l'implantation des services itinérants, les offres de transports et les services de mobilité
- Animation et accompagnement territorial (ex. PIMMS)
- Articulation et interface urbanisme et déplacement

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : offres et services de transports collectifs

Déspecialisation des transports scolaires à l'échelle intercommunale	En lien avec le Conseil départemental et la Région (dérogation, délégation de compétences)	Coordination d'acteurs ayant les compétences au sein de la loi NoTRE	
Mutualisation des offres à l'échelle intercommunale	Recensement à l'échelle intercommunale des navettes et minibus existants (scolaire, et associatif) et par les modalités de mise en partage (association, SCI, expérimentation).	Coordination des acteurs publics et privés concernés	Expérimentation Action potentielle du PMRU
Nouvelles formes de transport à la demande (TAD)	tout en associant les sociétés de taxis (taxi à la demande) et nouveaux services de véhicules de tourisme avec conducteurs (VTC, Uber...)	Coordination d'acteurs ayant les compétences au sein de la loi NoTRE Et des opérateurs privés	Expérimentation Cadrage avec la délégation de compétences région sur le TAD Contrat de ruralité (ccScc)
Optimisation des offres et services existants	Connaissance fine de la demande, des usages	Coordination AOT et exploitant du/des réseaux dans le cadre des DSP en œuvre Prise en compte de la répartition des compétences décrite dans la loi NoTRE	Cadrage avec la délégation de compétences région sur les TC (notamment bus)

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : offres et services de transports collectifs

La communauté de communes n'ayant pas la compétence transports :

- elle ne peut pas être autorité organisatrice de la mobilité
- exceptée sur l'exercice des compétences déléguées par la Région (loi NOTRE)
- travail étroit avec les autorités compétentes (Conseil Départemental et la/les Région(s))
- Travail avec les acteurs locaux et opérateurs.

Pas de transcription ou prescription dans le cadre des PLUi (yc si D)

Des propositions d'actions via le contrat de ruralité (sur les formes de TAD ccScC)

Synthèses des préconisations/recommandations

Approche thématique : offres et services de transports collectifs

Possibilité de prise en compte d'actions sous forme concrète ou d'expérimentation dans le cadre de la mise en place d'un PMRU

- Les CC (ccScc et CCLCCB) couvertes par SCOT
- SCOT et/ou PETR entité compétente pour mettre en œuvre un PMRu selon les termes de la loi NOTRe
- À la discrétion des acteurs SCOT

Quels outils mobilisables par les territoires ?

Différents outils de planifications mobilisables :

- SCOT
- PLU(i)-H-D
- Contrat de ruralité
- Démarche TEPCV
- Plan de mobilité rurale

Mais aussi et surtout, le rôle de la collectivité dans la mise en œuvre d'actions mobilité ne passe pas que par les outils de planifications

- Engagement et volonté politique
- Coordination des acteurs locaux
- Mode de gouvernance
- Animation, information, accompagnement des usagers

L'accompagnement de la collectivité, quant à elle, passe par :

- l'expertise mobilité / aménagement
- La mise en regard des solutions, préconisations aux attentes et volontés exprimées par les acteurs locaux et décisionnels : du sur-mesure, de la haute couture (la singularité territoriale)