

Avoine, le 30 septembre 2022



Elaboration du plan de mobilité simplifié et d'un schéma directeur vélo

Présentation synthétique du PMS

Avec le concours financier de :



Sommaire



1. Rappel du contexte de l'étude et des apports de la concertation

2. Axe 1 : renforcer la desserte en transport public régulier

3. Axe 2 : développer l'offre de Transport à la Demande

4. Axe 3 : développer les mobilités solidaires

5. Axe 4 : développer le covoiturage et l'autopartage

6. Axe 5 : mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable

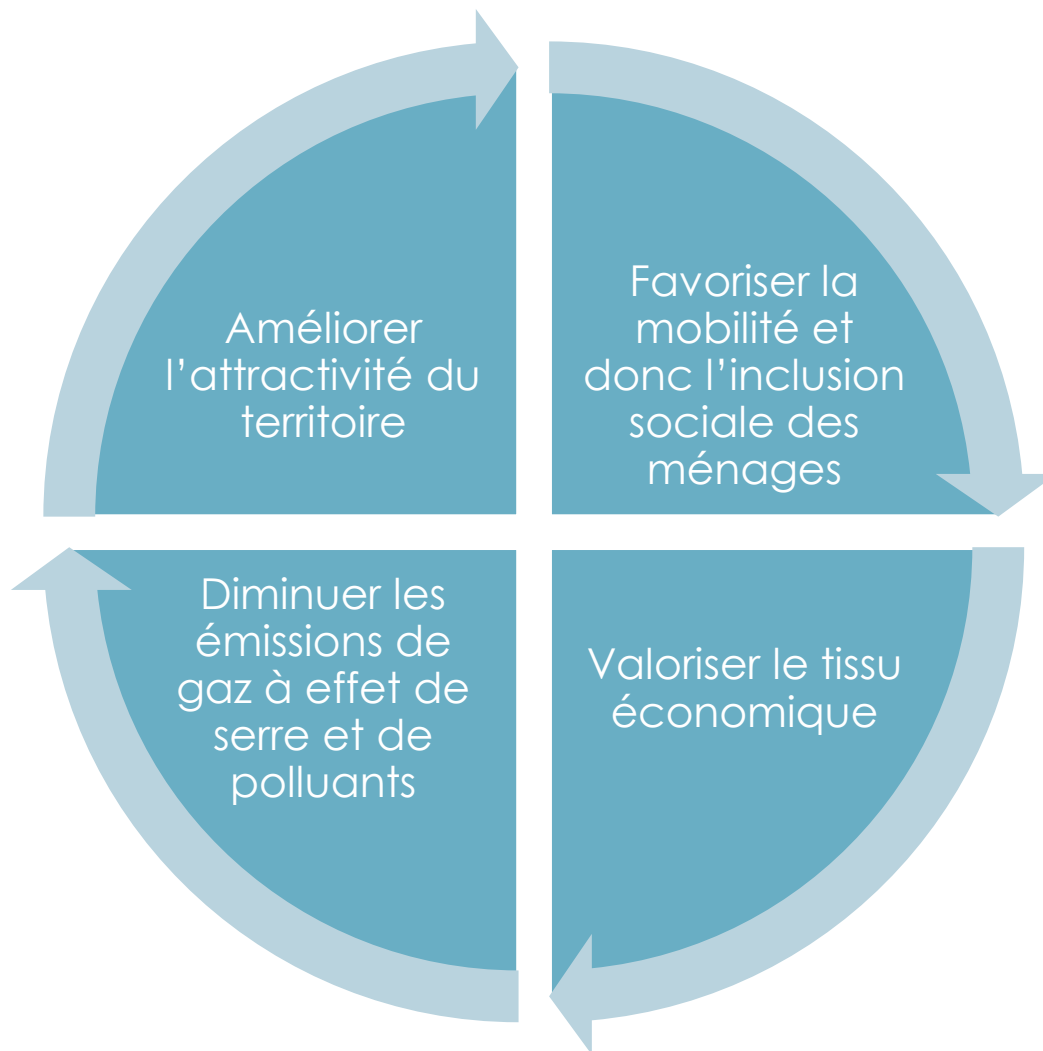
7. Versement Mobilité, gouvernance et mise en œuvre



01

Rappel du contexte de l'étude et des apports de la concertation

Pourquoi un Plan de Mobilité Simplifié ?



Une démarche partenariale donnant une place importante à la concertation

- Réalisation d'un **diagnostic complet** entre mai et octobre 2021 :
 - L'approfondissement des études préalables
 - Un important travail de terrain
 - Un diagnostic de territoire
 - Un diagnostic mobilité
 - Emergence d'enjeux circonstanciés, distinguant le PMS et le SDC
- Une **concertation** importante auprès des acteurs locaux et des usagers :
 - Une enquête en ligne auprès des habitants (454 réponses)
 - Des entretiens auprès des acteurs de la mobilité sur le territoire : élus, employeurs, Région, Office de Tourisme...
 - 4 tables rondes en phase 1, permettant de faire remonter du terrain les enjeux de mobilité du territoire
 - 4 tables rondes en début de phase 2, permettant de soumettre à concertation des actions pré-identifiées en matière de mobilité
 - L'ouverture d'une plate-forme citoyenne en ligne, permettant l'expression libre des habitants (synthèse en fin de document)

Présentation globale du PMS

Axe 1: Renforcer la desserte en transport public

Action 1 : améliorer l'offre actuelle du Sitravel

Action 2 : pérenniser l'expérimentation de navette électrique dans Chinon

Action 3 : désenclaver la rive gauche de la Vienne

Axe 2 : Développer l'offre de Transport à la Demande

Action 4 : développer une offre de TAD

Axe 3 : Développer les mobilités solidaires et soutenir le tissu économique

Action 5 : soutenir le tissu associatif local dans le développement de services de mobilité solidaire

Action 6 : soutenir le développement du transport solidaire

Action 7 : réflexion sur la desserte du CNPE et du PA du Véron

Action 8 : plan de déplacement des collectivités

Action 9 : soutenir le fonctionnement de la maison de la mobilité

Axe 4 : Favoriser le covoiturage

Action 10 : déployer des solutions pour développer le covoiturage

Axe 5 : Favoriser les modes actifs

Action 11 : mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable



AXE 1

Renforcer la desserte en
transport public régulier

Action 1 : améliorer l'offre actuelle du Sitravel

Objectif et description de l'action

- L'axe Chinon – Port-Boulet est un axe majeur de développement du territoire :
 - Il concentre 68% des habitants et 80% des emplois de la CC CVL
 - 56% des flux domicile-travail internes à la CC CVL y sont observés
 - Il relie deux gares, permettant l'accès au territoire depuis notamment les agglomérations de Tours, Saumur et Angers
- La desserte de cet axe est assurée par la ligne A du SITRAVEL :
 - 7 AR quotidiens du lundi au vendredi, 3 AR le samedi et le dimanche
 - Certaines correspondances avec le TER ne sont pas assurées

L'action consiste donc en un renforcement de la desserte, en créant des liaisons supplémentaires sur cet axe, de façon à favoriser :

- Les liaisons entre le territoire et les pôles extérieurs, et notamment les agglomérations tourangelle et saumuroise via l'offre TER
- La mobilité interne au territoire sur son axe de développement stratégique
- L'accès aux principaux pôles d'emploi et notamment le CNPE

Une telle action peut par ailleurs constituer une offre de ligne régulière propre à la CC CVL, et donc permettre la levée du Versement Mobilité.

Conformément au PCAET, la flotte de véhicules est décarbonée (BioGNV ou électrique).



Assurer une desserte fréquente et cadencée sur l'axe Chinon – Port-Boulet

- Afin de devenir une alternative forte à l'automobile et de multiplier les flux, une ligne cadencée à la demi-heure en heure de pointe, et à l'heure en heure creuse, est instaurée sur l'axe Chinon – Port-Boulet
- Une ligne complémentaire à la ligne A du SITRAVEL est créée, sur le même axe ; ou bien la ligne A est renforcée (selon devenir du SITRAVEL)
- La desserte passe ainsi de 7AR à 21AR par jour, soit un triplement d'offre. Une offre est également instaurée le dimanche.
- Offre complémentaire exploitable avec 2 véhicules supplémentaires mobilisés
- Verdissement de la flotte, conformément aux orientations du PCAET
- Projet à affiner en fonction des horaires SNCF et des différents besoins exprimés en vue d'améliorer les correspondances avec les TER en provenance et vers Tours et Saumur
- Coût prévisionnel d'environ 600 k€ par an
- Grille horaire de principe (horaires arrondis par rapport à l'existant) du lundi au vendredi :

	EXISTE		EXISTE		EXISTE		EXISTE		EXISTE		EXISTE		EXISTE		EXISTE		EXISTE				
CHINON	6h	7h	7h30	8h	8h30	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	16h30	17h	17h30	18h	18h30	19h	20h	21h
PORT-BOULET	6h25	7h25	7h55	8h25	8h55	9h25	10h25	11h25	12h25	13h25	14h25	15h25	16h25	16h55	17h25	17h55	18h25	18h55	19h25	20h25	21h25
PORT-BOULET	6h30	7h	7h30	8h	8h30	9h30	10h30	11h30	12h30	13h30	14h30	15h30	16h30	17h	17h30	18h	18h30	19h	19h30	20h30	
CHINON	6h55	7h25	7h55	8h25	8h55	9h55	10h55	11h55	12h55	13h55	14h55	15h55	16h55	17h25	17h55	18h25	18h55	19h25	19h55	20h55	
			EXISTE	EXISTE		EXISTE			EXISTE			EXISTE			EXISTE		EXISTE	EXISTE			




Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Projet technique à affiner (tracé, horaires, fréquences, calendrier...)
- Projet à définir selon l'évolution des discussions avec la Région
- Associer le tissu économique sur les horaires à proposer au bénéfice des salariés



Estimation financière (surcoût par an) :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

 **Ligne nouvelle**



NB : la ligne A du SITRAVEL sous son format actuel coûte déjà environ 80k€ par an à la CCCVL.

Action 2 : pérenniser la navette électrique estivale de Chinon dans le temps

Objectif et description de l'action

- ❑ La CC CVL et la Ville de Chinon ont mis en place durant l'été 2021 une navette électrique et gratuite interne à Chinon.
- ❑ Cette navette peut être pérennisée chaque été, éventuellement en adaptant son tracé et ses horaires lors d'évènements d'importance.



Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ❑ Ville de Chinon (politique de stationnement)
- ❑ Commerçants et habitants



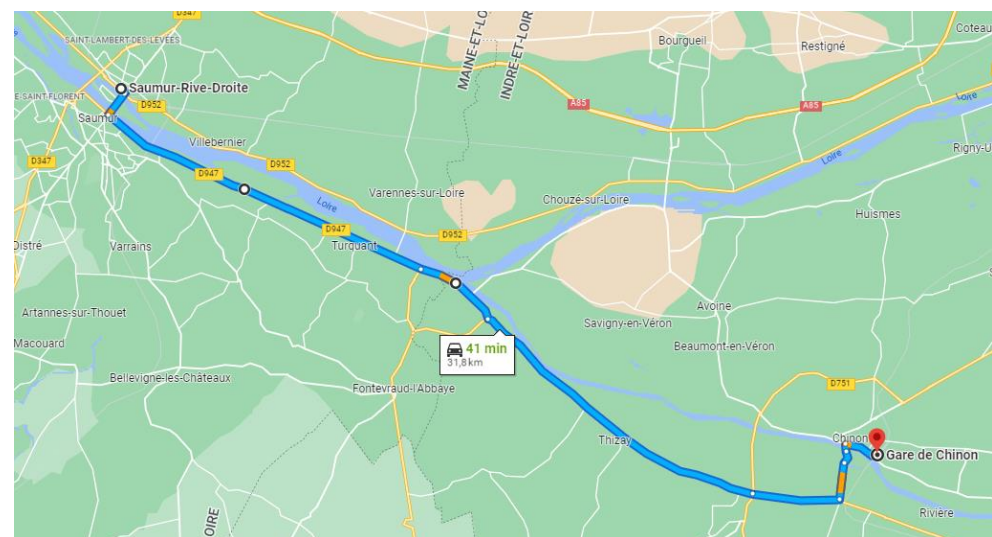
Estimation financière (Coût par an) :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

Sur base d'une pérennisation de la navette de l'été 2021, hors achat éventuel du véhicule

Action 3 : Désenclaver la rive gauche de la Vienne

- Hormis le quartier Saint-Lazare à Chinon et La Roche-Clermault (ligne RNA Loudun-Chinon), la rive gauche de la Vienne ne bénéficie d'aucune desserte en transport public.
- Il serait pertinent de conventionner une ligne en partenariat avec la CA Saumur Val de Loire, qui organise actuellement une ligne desservant Fontevraud l'Abbaye et Montsoreau, à hauteur de 5 AR par jour.
- Outre la CA Saumur Val de Loire, les Régions Centre Val de Loire et Pays de la Loire sont à associer au projet.
- Une ligne commune à la CCCVL et à la CA Saumur Val de Loire pourrait améliorer les liens entre les deux territoires, et desservir la rive gauche de la Vienne.
- Le projet est à réfléchir en lien avec le projet de création de gare routière à Saint-Lazare.
- Coût prévisionnel d'environ 300k€ par an pour toute la ligne, à partager entre la CCCVL et la CA Saumur Val de Loire.



Un désenclavement de la rive gauche de la Vienne, et une amélioration du lien entre le Chinonais et le Saumurois.



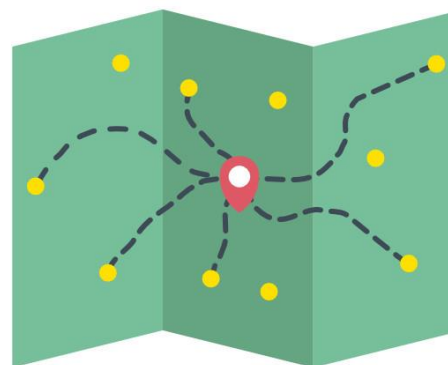
AXE 2

Développer l'offre de
Transport à la Demande

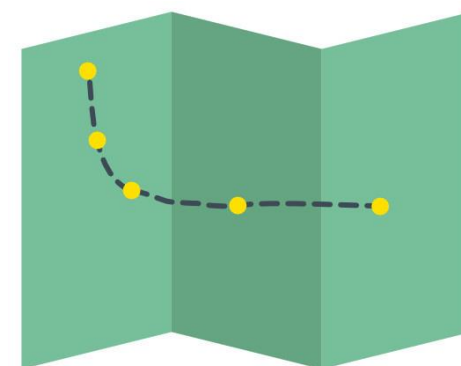
Le TAD : principes généraux

- Fonctionne uniquement sur réservation préalable
- Un outil adapté aux zones peu denses, à double fonction
 - Flux de proximité
 - Rabattement
- Il existe plusieurs modalités de fonctionnement pour les TAD :
 - Prise en charge des usagers
 - Horaires et zones de fonctionnement
 - Itinéraires et dessertes
 - Ayants droit et cas particuliers

◆ TAD zonal



◆ Ligne virtuelle



Une structure de coût différente du transport classique: **plus le TAD fonctionne, plus il coûte cher à la collectivité.**

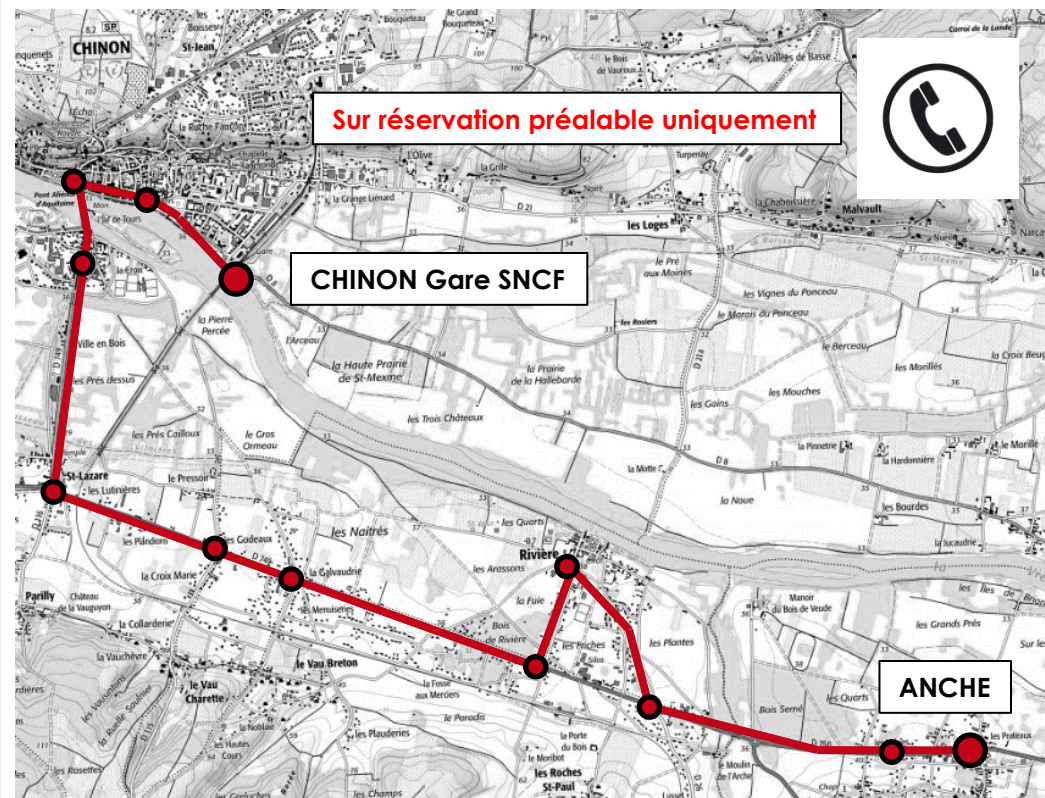
L'objectif est donc de rechercher la meilleure adéquation entre utilité sociale et coût du service.

Action 4 : développer une offre de TAD

Description technique de l'action

- ❑ Objectif : compléter le maillage territorial en transports en commun par le biais de lignes virtuelles, à l'itinéraire et aux horaires prédéfinis, mais qui ne fonctionnent qu'en cas de réservation préalable.
- ❑ Apporter une offre de transport d'appoint aux employés des entreprises installées dans les ZI éloignées du réseau régulier
- ❑ Une étude préalable doit être menée afin d'interroger les éléments suivants : destinations desservies, itinéraires, points d'arrêts proposés, coûts à affiner.
- ❑ Le modèle économique du projet dépend principalement de la simultanéité possible ou non des trajets selon les lignes (dimensionnement en véhicules et en conducteurs à modéliser).
- ❑ L'hypothèse retenue ici est celle de 4 véhicules mobilisés : 2 sur chaque rive de la Vienne

A titre illustratif : exemple de ligne virtuelle envisageable pour desservir les communes de Rivière et Anché






Acteurs et partenaires à mobiliser :

- Etude à mener afin de définir précisément les besoins à couvrir et les modalités d'exploitation
- Définir le mode de gestion : Régie / Marché public / DSP
- Point de vigilance sur la coordination de la communication avec l'offre régionale



Estimation financière (coût par an) :

0€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€ 5m€

 **Lignes virtuelles (hyp 4 véhicules)**



AXE 3

Développer les mobilités
solidaires et soutenir le tissu
économique local

Action 5 : Soutenir le tissu associatif local dans le développement de services de mobilité solidaire

Objectif et description de l'action

- ❑ La CCCVL concerte le tissu associatif local et propose un soutien logistique et financier
- ❑ Ces associations proposent grâce au soutien de la CCCVL une solution de mobilité ponctuelle dans l'attente d'une mobilité adaptée (obtention du permis, réparation de son véhicule, solution alternative...)
- ❑ Le plus souvent, les usagers versent une caution et peuvent louer un véhicule pour une durée limitée à un coût peu élevé (environ 3€/jour ou 40€/mois). Il est envisageable de mettre en place une tarification différenciée entre l'accès au premier emploi pour les jeunes et le maintien de l'emploi dans le cas d'une absence ponctuelle de permis ou de véhicule.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Tissu associatif local (Entraides et Solidarité, Croix Rouge)
- Structures d'insertion professionnelle
- CLAAC



Estimation financière (coût par an) :

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€

Hypothèse 20 2RM

Hypothèse 20 voitures
sans permis

Action 6 : soutenir le développement du transport solidaire

Objectif et description de l'action

- ❑ Avec 34 bénévoles, 109 inscrits, et 4 500 kilomètres parcourus durant le premier semestre 2021, le transport solidaire du Chinonais est un succès.
- ❑ Aujourd'hui réservé aux plus de 60 ans, il ne couvre pas l'ensemble des besoins exprimés sur le territoire de CVL, certains publics moins âgés étant également éloignés de la mobilité.
- ❑ Le vivier de bénévoles peut être encouragé par la CCCVL, en augmentant les subventions directes ou indirectes : aide logistique accrue, rémunération des kilomètres à vide par la collectivité, etc.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Tissu associatif local
- Aides ponctuelles du CEREMA
- Eventuel suivi par la CCCVL



Estimation financière

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€



Action 7 : réflexion sur la desserte du CNPE et du Parc d'Activités du Véron

Objectif et description de l'action

- ❑ Le CNPE et le parc d'activités du Véron représentent le principal pôle d'emploi du territoire.
- ❑ Le CNPE est desservi spécifiquement par un système de 8 navettes dédiées à ses salariés, et dont 3 sont internes au périmètre de la CCCVL.
- ❑ Une étude peut être menée afin de transférer ces 3 lignes à CVL et d'en ouvrir l'usage au grand public, notamment aux salariés des autres entreprises du secteur.
- ❑ La desserte horaire peut également être étoffée, et le tracé modifié, afin d'intégrer pleinement ces lignes au réseau SITRAVEL.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- CNPE
- Voyages Archambault
- Les employeurs du Parc d'Activités du Véron



Estimation financière

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€

Coût de l'étude d'opportunité du transfert des 3 lignes à CVL

Coût de la reprise par CVL des lignes du CNPE

Les 3 lignes concernées par un éventuel transfert à CVL



Plan du réseau de desserte interne au CNPE

- 3 lignes de desserte interne au CNPE sont internes à CVL et pourraient faire l'objet d'une gestion par la CC
 - Savigny – CNPE
 - Huismes - CNPE
 - Chinon – Beaumont - CNPE
- Les 3 lignes fonctionnent selon le même principe : 3 rotations matin et soir, 1 rotation le midi
- Ces 3 lignes représentent un coût annuel de 200k€ pour le CNPE (le coût total du ramassage étant de 650k€ par an).

Un projet de desserte du CNPE et de la ZA du Véron à réfléchir en cas de transfert de lignes du CNPE vers la CCCVL.

Action 8 : Plan de déplacement des collectivités

Objectif et description de l'action

- ❑ Montrer une pratique exemplaire de la CC CVL en matière de déplacements (services et communes)
- ❑ Etape 1 : réaliser un diagnostic et évaluer les pratiques des agents
- ❑ Etape 2 : construction d'un plan d'actions en concertation, pour améliorer et réduire la mobilité

Cette action est inscrite au PCAET, en niveau de priorité 1.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Agents des collectivités
- Recrutement d'un service civique ou stagiaire



Estimation financière

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€

Budget prévisionnel : 1 000 €

Action 9 : Soutenir le fonctionnement de la maison de la mobilité

Objectif et description de l'action

- ❑ Depuis le vote du PCAET, un projet de maison de la mobilité a vu le jour, en gare de Chinon.
- ❑ La convention d'occupation de la SNCF est à la signature, et les travaux vont être engagés courant 2022.
- ❑ La maison de la mobilité a pour but de faciliter l'information sur les dispositifs de mobilité existants par la mise en place d'un guichet unique de la mobilité, coordonnant toutes les offres disponibles.
- ❑ Elle peut également être le support d'actions de sensibilisation en faveur du vélo.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- SNCF
- Ville de Chinon



Estimation financière

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€





AXE 4

Favoriser le covoiturage et
l'autopartage

Action 10 : créer de nouvelles aires de covoiturage

Objectif et description de l'action

Le covoiturage est une pratique en plein essor, conjuguant bienfaits pour l'environnement et pour le pouvoir d'achat des ménages.

Il n'existe actuellement que deux aires de covoiturage, en entrée de ville de Chinon.

La CCCVL a la possibilité de construire de nouvelles aires afin de sécuriser les pratiques de covoiturage, et de les inscrire dans le paysage quotidien.

Il peut s'agir d'un travail de signalétique et de sécurisation tenant compte de pratiques déjà constatées (covoiturage spontané à officialiser) ou bien d'un travail de création ex nihilo d'une nouvelle aire, selon les cas.

Les aires de covoiturage sont situées prioritairement à des carrefours stratégiques, ou bien au cœur des centres-bourgs.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Département
- Mairies (voirie)



Estimation financière (investissement par aire) :

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€



Variable selon la nature des travaux à engager

AXE 5

Mise en œuvre du Schéma
Directeur Cyclable



Action 11 : mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable

Objectif et description de l'action

La CCCVL a lancé l'élaboration de son Schéma Directeur Cyclable en même temps que le Plan de Mobilité Simplifié.

Le SDC a vocation à être annexé au PMS, dans la mesure où ils répondent aux mêmes enjeux :

- Facilitation des déplacements pour les habitants comme pour les touristes
- Atteinte des objectifs fixés par le PCAET

Le SDC se décline en itinéraires à aménager par ordre de priorité, ainsi qu'en actions d'accompagnement visant à favoriser la pratique du vélo sur le territoire.



Acteurs et partenaires à mobiliser

- Département
- Mairies (voirie)



Estimation financière (investissement / an) :

0€ 25k€ 50k€ 100k€ 200k€ 500k€ 1m€ 2m€





06

Gouvernance et mise en œuvre

Versement Mobilité : le taux applicable par CVL

- Le taux du VM est à la discrétion de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité dans la limite d'un taux maximum fixé par plusieurs critères :

Critère	Taux	Application CCCVL
Population de 10 000 à 50 000 habitants	0,55%	✓
Si l'AOM est un EPCI	+0,05%	✓
Présence de commune touristique (au sens de l'INSEE) sur le territoire	+0,2%	✓

- La CCCVL peut donc fixer un taux de VM allant jusqu'à **0,8%**
 - A titre indicatif, un territoire de moins de 50K habitants avec service de transport régulier fixe en général un taux de VM entre 0,2 et 0,6%

Versement mobilité : le produit estimé

- L'estimation du VM donne les résultats suivants :

Taux	Montant estimatif
0,1%	230K€
0,2%	460K€
0,3%	688K€
0,4%	920K€
0,5%	1,15M€
0,6%	1,37M€
0,7%	1,6M€
0,8%	1,83M€

- Impact annuel pour un employeur de 11 salariés
 - Masse salariale estimée : 350 650€
 - VM annuel :
 - 0,1% : 350€
 - 0,5% : 1 750€
 - 0,6% : 2 100€
 - 0,8% : 2 800€

- Cette simulation prend en compte une hypothèse d'exonérations à l'assujettissement de 16%, basée sur des missions précédemment menées.

Versement mobilité : le produit estimé

- L'estimation du VM donne les résultats suivants :

Taux	Montant estimatif
0,1%	230K€
0,2%	460K€
0,3%	688K€
0,4%	920K€
0,5%	1,15M€
0,6%	1,37M€
0,7%	1,6M€
0,8%	1,83M€

- Impact annuel pour un employeur de 50 salariés
 - Masse salariale estimée : 1 593 850€
 - VM annuel :
 - 0,1% : 1 595€
 - 0,5% : 7 970€
 - 0,6% : 9 560€
 - 0,8% : 12 750€

- Cette simulation prend en compte une hypothèse d'exonérations à l'assujettissement de 16%, basée sur des missions précédemment menées.

Versement mobilité : le produit estimé

- L'estimation du VM donne les résultats suivants :

Taux	Montant estimatif
0,1%	230K€
0,2%	460K€
0,3%	688K€
0,4%	920K€
0,5%	1,15M€
0,6%	1,37M€
0,7%	1,6M€
0,8%	1,83M€

- Impact annuel pour un employeur de 250 salariés
 - Masse salariale estimée : 7 969 260€
 - VM annuel :
 - 0,1% : 7 970€
 - 0,5% : 39 850€
 - 0,6% : 47 815€
 - 0,8% : 63 760€

- Cette simulation prend en compte une hypothèse d'exonérations à l'assujettissement de 16%, basée sur des missions précédemment menées.

Axe	Action	Fourchette basse	Fourchette haute
1	1. Renforcer l'axe Chinon – Port-Boulet	500k€	650k€
	2. Pérenniser la navette électrique de Chinon	70k€	100k€
	3. Désenclaver la rive gauche de la Vienne	150k€	200k€
2	4. Développer des lignes virtuelles (TAD)	150k€	300k€
3	5. Mettre en place de la location de 2RM	25k€	50k€
	6. Soutenir le développement du transport solidaire	5k€	10k€
	7. Réflexion sur la desserte du CNPE et du PA du Véron	10k€ (étude)	300k€ (transfert)
	8. Plan de déplacement des collectivités	1k€	2k€
	9. Soutenir le fonctionnement de la Maison de la Mobilité	10k€	15k€
4	10. Créer de nouvelles aires de covoiturage	20k€ à 100k€ par nouvelle aire	
5	11. Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	800 k€	1 000 k€

Rappel

- Le potentiel de VM sur le territoire de la CCCVL a été estimé entre 230 et 1830k€ par an.
- Il est prélevé sur l'ensemble des employeurs, publics ou privés, de plus de 11 salariés.
- Lever le VM est conditionné à l'organisation d'un service régulier.
- La CCCVL est libre de fixer le taux de VM qu'elle souhaite et de le réviser chaque année.
- Les actions du PMS peuvent être financées aussi et pour partie par le budget général.

NB : l'estimation financière varie selon la volumétrie envisagée ainsi que les conditions de mise en œuvre.

ACTION	COÛT ESTIMATIF		2022	2023	2024	2025	2026
Renforcer l'axe Chinon - Port-Boulet	Fonctionnement/an	650k€		X			
	Investissement	Faible					
Pérenniser la navette électrique de Chinon	Fonctionnement/an	100k€	X				
	Investissement	Faible sauf si achat du véhicule					
Désenclaver la rive gauche de la Vienne	Fonctionnement/an	200k€			X		
	Investissement	Faible					
Développer le TAD	Fonctionnement/an	300k€			X		
	Investissement	25k€ (étude technique)					
Mettre en place de la location de 2 RM	Fonctionnement/an	50k€		X			
	Investissement	Faible					
Soutenir le développement du transport solidaire	Fonctionnement/an	10k€	X				
	Investissement	Aucun					
Développement de la desserte du CNPE et du PA du Véron	Fonctionnement/an	300k€			X		
	Investissement	10k€ (étude d'opportunité)					
Plan de déplacement des collectivités	Fonctionnement/an	2k€	X				
	Investissement	Aucun					
Soutenir le fonctionnement de la Maison de la Mobilité	Fonctionnement/an	15k€		X			
	Investissement	Faible					
Créer de nouvelles aires de covoiturage	Fonctionnement/an	Faible		X			
	Investissement	20k€ à 100k€ par nouvelle aire					
Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable	Fonctionnement/an	30k€		X			
	Investissement	1 000 k€					
TOTAL FONCTIONNEMENT			110k€	855k€	1 655k€	1 655k€	1 655k€
Taux de VM nécessaire pour couvrir les frais de fonctionnement				0,4%	0,8%	0,8%	0,8%
TOTAL INVESTISSEMENT			0 €	1 050k€	1 085k€	1 050k€	1 050k€
TOTAL DEPENSE CCCVL			110k€	1905k€	2740k€	2705k€	2705k€
Produit estimé du VM			0 €	920k€	1830k€	1830k€	1830k€
RESTE A CHARGE CCCVL			110k€	985k€	910k€	875k€	875k€

Une montée progressive des besoins en financement, correspondant à des ambitions croissantes. Le produit du Versement Mobilité ne couvre que les frais de fonctionnement et pas les investissements.

Les remarques reçues sur la plate-forme citoyenne

68 inscrits, 3 espaces de discussion + 1 boîte à idées

Thème	Mesure suscitant le plus d'intérêt	Réponse
Covoiturage/ Autopartage	Autopartage avec des véhicules électriques	Mise en place de location de 2RM à visée sociale
Transports en commun	Nouvelles lignes TAD Desserte de la rive gauche	Figurent dans le PMS
Mobilités solidaires	Soutien aux Plans de Mobilité Entreprise	Amélioration des principales zones d'emploi

- 9 idées dans la boîte à idées
 - Véhicules électriques en autopartage
 - Application locale de covoiturage
 - Diffusion du carburant E85
 - Amélioration des correspondances SITRAVEL et de la desserte interne à Chinon
 - Plusieurs remarques sur le TER
 - Aide à l'achat de Vélos à Assistance Electrique

Les étapes de l'adoption du Plan de Mobilité Simplifié

=> Pas de portée juridique / pas de caractère opposable

SOUSSION POUR AVIS

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés » (Code des transports, L1214)

- Envoi du PMS : au Conseil Régional, au Conseil Départemental, aux Conseils municipaux (et aux EPCI limitrophes préconisé)
- Retour : favorable / défavorable / observation (NB: l'absence de retour au-delà des 3 mois vaut avis favorable).

PARTICIPATION DU PUBLIC

« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public » (Code des transports, L1214)

- Mise à disposition du public : par voie électronique (papier à la demande) 21 jours minimum
- Retour : observations / propositions à retourner par voie électronique ou papier
- Synthèse des observations et prise en compte : nécessaire avant l'adoption, publication électronique pendant 3 mois

ADOPTION DU PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

« Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité » (Code des transports, L1214)

- Consultation du Comité des partenaires

tecurbis
le conseil technique indépendant

CONTACT :

Vincent BART

Directeur de mission

Tel. : + 33 (0) 5 57 59 11 33

Vincent.bart@tecurbis.fr