

CAHIER 1



Equipements

# SOMMAIRE

<b>Actualisation</b> .....	<b>2</b>
CLES DE LECTURE.....	3
LES GRANDS INDICATEURS.....	4
<b>Observatoire</b> .....	<b>15</b>
NIVEAU D'EQUIPEMENTS .....	16
GAMME D'EQUIPEMENTS .....	17
CATEGORIES D'EQUIPEMENTS .....	18
<b>Gouvernance et plans d'actions</b> .....	<b>33</b>
3 LEVIERS POUR LES PROJETS TOURISTIQUES.....	34
L'ACCES AUX SERVICES ET AUX SOINS .....	37
LA REVITALISATION DES CENTRES BOURGS.....	37
LA COHESION SOCIALE.....	38
<b>Synthèse</b> .....	<b>39</b>
LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES .....	40
LES ENJEUX .....	40



- ACTUALISATION -



## CLES DE LECTURE

*Ce chapitre d'actualisation fait suite à l'évolution du périmètre du SCoT du Pays Sancerre Sologne ainsi qu'à la publication de nouvelles données statistiques depuis la rédaction du premier diagnostic abouti en 2019.*

- *Le 1er janvier 2021, la commune de Nançay a intégré le territoire du SCoT en adhérant à la Communauté de Commune de Sauldre et Sologne.*
- *Le premier diagnostic utilisait des données du Recensement Générale de la Population de l'Insee (RGP) les plus récentes disponibles qui à l'époque allaient jusqu'à la période intercensitaire 2010-2015.*
- *A la date de rédaction du présent document (1er semestre 2023), la plupart des données du RGP allant jusqu'à l'année 2019 sont disponibles.*

*Ainsi, ce chapitre a 2 objectifs :*

- *Actualiser et analyser les principales données statistiques et tendances d'évolution du territoire au prisme de ces nouvelles données et du nouveau périmètre du SCoT.*
- *Identifier les influences sur la trajectoire globale du territoire découlant de l'adhésion de Nançay au SCoT.*

*Pour cela l'actualisation s'attache à faire figurer des données passées et plus récentes à la fois à l'échelle de l'ancien et du nouveau périmètre du SCoT, tout en faisant ressortir celles relatives à la commune de Nançay. En effet, cette méthode permet de comparer les évolutions sur des périmètres similaires et de mieux comprendre les influences de l'adhésion de Nançay.*

*Comme on le verra, cette adhésion et l'actualisation des données ne remettent pas en cause les enjeux territoriaux et grands enseignements du diagnostic initial. Elles ne remettent ainsi pas en cause la pertinence des choix retenus pour le PADD du SCoT.*



## LES GRANDS INDICATEURS

- Une stabilité du nombre d'équipements sur la période récente

**Rappel :****Densité d'équipement en 2015**

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)

Territoires	Total		
	Équipements	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	666	57%	354
CC Sauldre et Sologne	502	43%	358
SCOT du Pays Sancerre Sologne	1 168		356
SCOT du Pays Giennois	1 353		306
SCOT Pays Gde Sologne	987		324
CC Loire, Vignobles et Nohain	931		356
Cher	9352		303
Centre-Val de Loire	75932		294

**Actualisation :****Densité d'équipement en 2021**

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

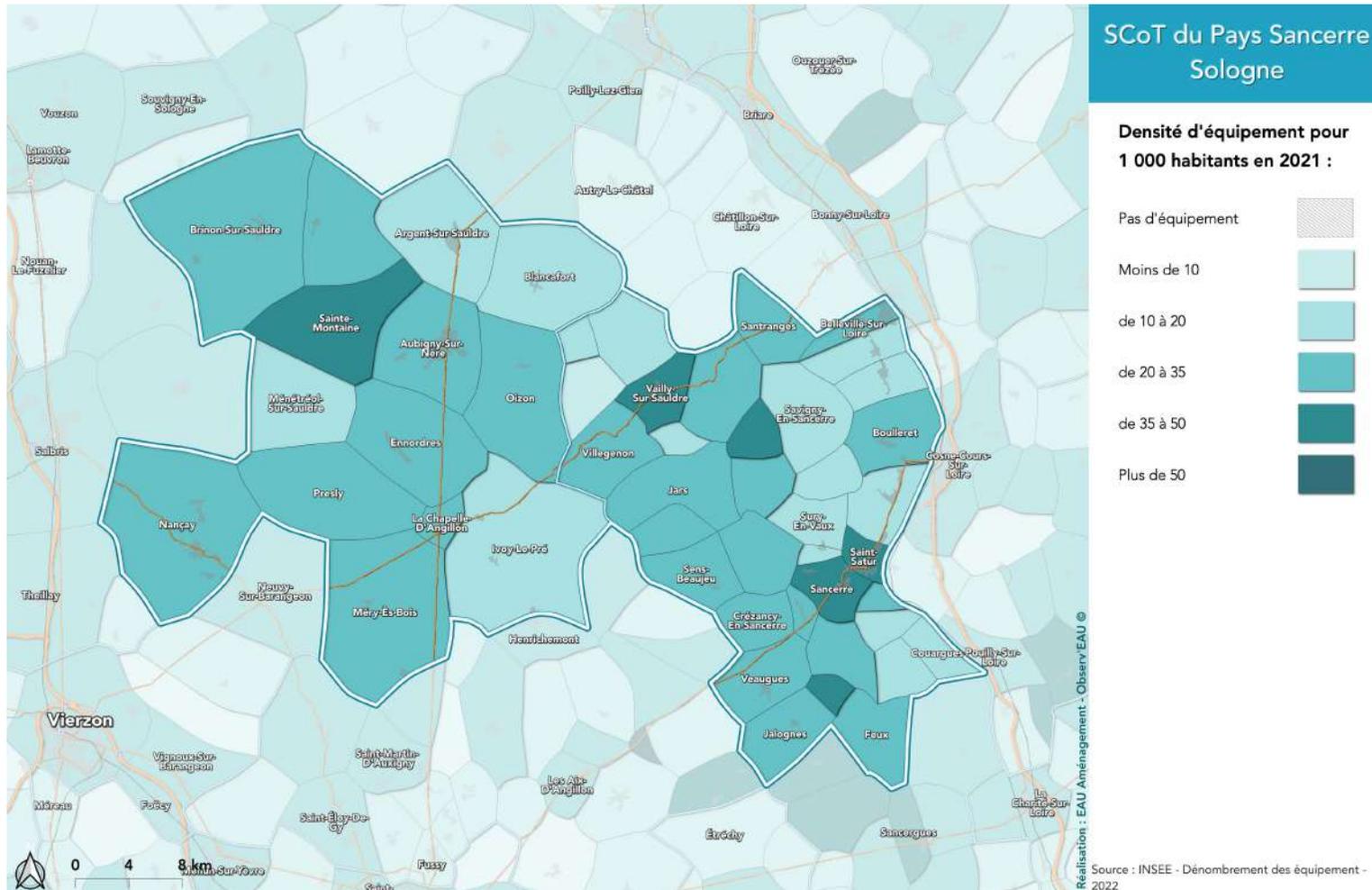
Territoires	Total		
	Équipements	Poids au sein du SCoT en 2021	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	596	56%	325
CC Sauldre et Sologne	459	44%	315
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nançay)	1 055		321
Nançay	28		341
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nançay)	1 027		320
SCOT du Pays Giennois	1 246		320
SCOT Pays Gde Sologne	980		330
CC Cœur de Loire	868		348
Cher	8735		289
Centre-Val de Loire	75352		293

Entre 2015 et 2021, on observe de manière générale une diminution du nombre d'équipements à l'échelle de la région, du département et des territoires de comparaison. Le territoire du SCoT s'inscrit lui aussi dans cette tendance : son nombre d'équipement total passant de 1 168 en 2015 à 1 055 en 2021. Pour autant on constate qu'il est dans la moyenne des territoires de comparaison en termes de densité, et au-dessus de celles de la région et du département (il est fréquent de voir que la densité diminue avec la taille des territoires), ce qui ne change pas fondamentalement les enseignements du premier diagnostic.

Ce phénomène de diminution des équipements et services s'observe aussi au niveau national. Les raisons en sont multiples (effet de mutualisation, etc.), et notamment le changement de source du recensement de l'INSEE qui a un impact sur les résultats. En effet, l'INSEE indique : « Suite à ce changement de source, on observe une baisse notable de 460 000 du nombre d'équipements de la BPE 2021 par rapport à 2020 [à l'échelle nationale]. Les types d'équipements les plus impactés sont notamment les restaurants, les maçons, les plâtriers-peintres et les agences immobilières ».



Densité d'équipements pour 1 000 habitants en 2021 dans le SCoT de Sancerre



La répartition entre les 2 EPCI reste plutôt stable, avec 56 % des équipements du SCoT localisés dans le Pays Fort Sancerrois Val de Loire et 44% en Saultre et Sologne en 2021.

La densité en équipements montre aussi une offre bien répartie spatialement. Le territoire dispose d'un maillage d'équipements qui a bénéficié de nombreuses actions menées par les collectivités.

Avec une densité d'équipements de 34 équipements pour 1 000 habitants, Nançay est que légèrement au-dessus de la moyenne du SCoT (qui compte 32 équipements pour 1 000 habitants).



## Équipements

### Rappel :

#### Répartition des équipements par gamme en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)

Territoires	Proximités			Intermediaires			Supérieurs		
	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	554	83%	295	94	14%	50	18	3%	10
CC Sauldre et Sologne	385	77%	274	97	19%	69	20	4%	14
SCOT du Pays Sancerre Sologne	939	80%	286	191	16%	58	38	3%	12
SCOT du Pays Giennois	981	73%	222	278	21%	63	94	7%	21
SCOT Pays Gde Sologne	780	79%	256	173	18%	57	34	3%	11
CC Loire, Vignobles et Nohain	663	71%	254	196	21%	75	72	8%	28
Cher	6982	75%	226	1886	20%	61	484	5%	16
Centre-Val de Loire	55072	73%	214	16203	21%	63	4657	6%	18

### Actualisation :

#### Répartition des équipements par gamme en 2021

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

Territoires	Proximités			Intermediaires			Supérieurs		
	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	496	83%	271	80	13%	44	20	3%	11
CC Sauldre et Sologne	362	79%	249	79	17%	54	18	4%	12
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nançay)	858	81%	261	159	15%	48	38	4%	12
Nançay	25	89%	305	1	4%	12	2	7%	24
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nançay)	833	81%	260	158	15%	49	36	4%	11
SCOT du Pays Giennois	833	67%	260	158	13%	49	36	3%	11
SCOT Pays Gde Sologne	784	80%	264	155	16%	52	41	4%	14
CC Cœur de Loire	629	72%	252	164	19%	66	74	9%	30
Cher	6541	75%	216	1654	19%	55	540	6%	18
Centre-Val de Loire	55073	73%	214	14912	20%	58	5367	7%	21

Le détail des gammes d'équipements montre une stabilité dans la répartition entre ces catégories sur la période 2015-2021 au sein du SCoT.

Alors que les équipements de gamme supérieure ont diminué dans la majorité des territoires de comparaison, ils se sont maintenus dans le SCoT au nombre de 38 entre 2015 et 2021. Le nombre et les densités des équipements de proximités et intermédiaires ont baissés, comme c'est le cas dans la majorité des territoires de comparaison, grandement expliqué par les raisons détaillées précédemment.

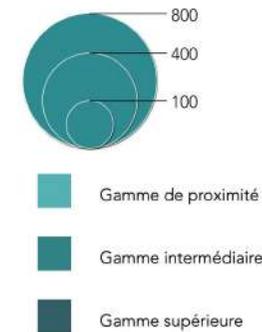
L'offre en équipement et services de la commune de Nançay est dominée par des équipements de proximité (25), elle dispose également d'un équipement de gamme intermédiaire (pressing/laverie automatique) et de deux dans la gamme supérieure (poissonnerie et centre d'hébergement pour enfants en situation de handicap).



Répartition des équipements par gamme en 2021 dans le SCoT de Sancerre Sologne

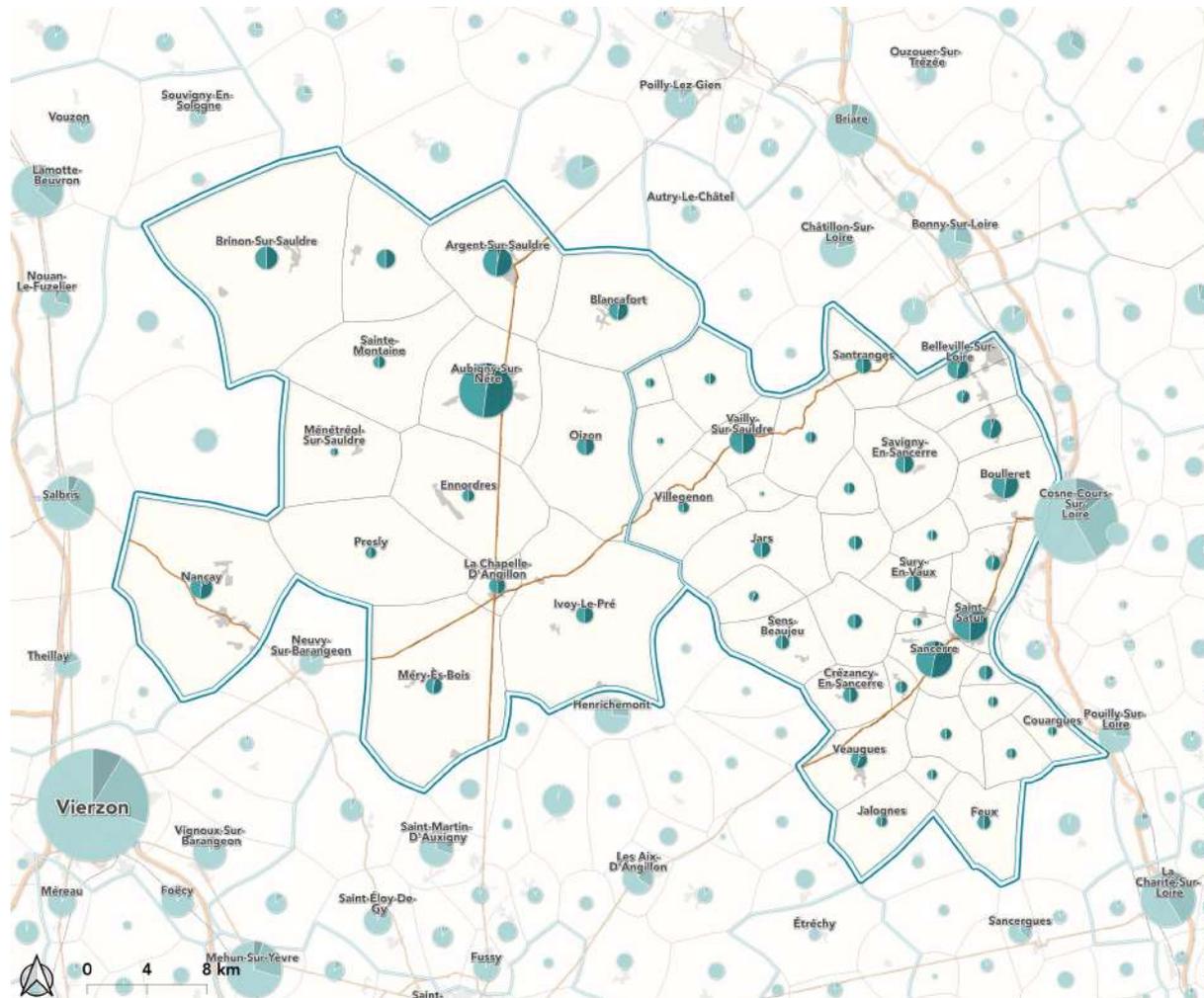
SCoT du Pays Sancerre Sologne

Répartition des équipements par gamme en 2021 :



La localisation des équipements par gamme a peu été influencée par la réduction du nombre d'équipements de proximité. En effet, les parts de chaque équipement ne changent pas fondamentalement depuis 2015.

Les équipements supérieurs se situent plus principalement dans les centralités urbaines et d'emplois structurantes du territoire, les autres communes développent plutôt une offre d'équipements de proximités et intermédiaires.



Réalisation : EAU Aménagement - Observ'EAU ©

Source : INSEE - Dénombrement des équipements - 2022



## Équipements

### ► L'offre commerciale

#### Rappel :

#### Commerces selon la gamme d'équipement commerciaux en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total		Proximités		Intermédiaires		Supérieurs	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	80	43	52	28	26	14	2	1
CC Sauldre et Sologne	75	53	38	27	36	26	1	1
SCOT du Pays Sancerre Sologne	155	47	90	27	62	19	3	1
SCOT du Pays Giennois	208	47	83	19	118	27	7	2
SCOT Pays Gde Sologne	144	47	87	29	54	18	3	1
CC Loire, Vignobles et Nohain	169	65	64	24	101	39	4	2
Cher	1 418	46	593	19	767	25	58	2
Centre-Val de Loire	11 273	44	4 323	17	6 481	25	469	2

#### Actualisation :

#### Commerces selon la gamme d'équipement commerciaux en 2021

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

Territoires	Total		Proximité		Intermédiaire		Supérieurs	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	62	51	35	29	25	21	2	2
CC Sauldre et Sologne	64	48	34	26	29	22	1	1
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nançay)	126	49	69	27	54	21	3	1
Nançay	4	49	3	37	0	0	0	12
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nançay)	122	50	66	27	54	22	3	1
SCOT du Pays Giennois	189	50	80	21	99	26	10	3
SCOT Pays Gde Sologne	131	46	82	29	47	16	2	1
CC Cœur de Loire	133	66	52	26	79	39	2	1
Cher	1 223	49	506	20	653	26	64	3
Centre-Val de Loire	9 998	44	3 926	17	5 631	25	441	2

#### Variation des équipements de l'enseignement entre 2015 et 2021

Territoires	Total	Proximités	Intermédiaires	Supérieurs
	Variation absolue	Variation absolue	Variation absolue	Variation absolue
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	-23%	-33%	-4%	0%
CC Sauldre et Sologne	-15%	-11%	-19%	0%
SCOT du Pays Sancerre Sologne	-19%	-23%	-13%	0%
SCOT du Pays Giennois	-9%	-4%	-16%	43%
SCOT Pays Gde Sologne	-9%	-6%	-13%	-33%
CC Cœur de Loire	-21%	-19%	-22%	-50%
Cher	-14%	-15%	-15%	10%
Centre-Val de Loire	-11%	-9%	-13%	-6%

En 2021, le territoire dispose toujours d'une densité commerciale de 49 commerces pour 10 000 habitants, ce qui est comparable aux autres territoires de comparaison (mis à part la CC Cœur de Loire). Le nombre de commerce diminue d'une trentaine d'unité entre 2015 et 2021 en Sancerre Sologne. Il s'agit d'une réduction que l'on observe aussi aux échelles départementales et régionales, ainsi que dans l'ensemble des territoires voisins. Dans le SCOT elle correspond à une baisse de 19% sur la période, ce qui est certes plus important que dans le département (-14%), mais se rapproche de celle de la CC Cœur de Loire (-21%).

Entre mutations des commerces, des comportements d'achats, ou encore confinements liés au COVID, le contexte général n'est pas simple pour le commerce de détail qui s'en retrouve fragilisé.

Cette diminution concerne surtout les commerces de proximité en Pays Fort Sancerrois Val de Loire (-17 commerces de proximité dont -6 boucheries-charcuteries, -5 boulangeries, -3 fleuristes, -3 épicerie), et de façon modérée la Sauldre et Sologne (-7 commerces de proximité dont -2 épicerie, -1 superette, -2 boucheries-charcuteries, etc.). Par ailleurs, la densité en commerces de proximité se maintient sur la période (27/10 000 habitants).

Le commerce intermédiaire, quant à lui, se contracte de 8 unités, notamment dans les équipements à la personne en Sauldre et Sologne (7 unités). Toutefois, cette diminution est moins forte que celles observées dans les territoires de comparaison, (-13%, à égalité avec la Grande Sologne et la région Centre-Val de Loire).

En 2021, l'offre d'équipements commerciaux en gamme supérieure est similaire à celle de 2015 dans le territoire. A contrario, on note une baisse de 6% de ces commerces à l'échelle régionale.

La commune de Nançay dispose de 4 commerces en 2021 (1 épicerie, 1 poissonnerie, 1 boucherie-charcuterie, 1 boulangerie), qui viennent étoffer l'offre en CC Sauldre et Sologne.



- Une dynamique favorable aux métiers de la santé et de l'action sociale

**Rappel :****Équipements de santé selon les fonctions en 2015**

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Action sociale		Services de santé		Fonctions médicales et paramédicales		Ensemble santé	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	17	9	12	6	69	37	98	52
CC Sauldre et Sologne	16	11	12	9	49	35	77	55
SCOT du Pays Sancerre Sologne	33	10	24	7	118	36	175	53
SCOT du Pays Giennois	38	9	34	8	174	39	246	56
SCOT Pays Gde Sologne	30	10	22	7	104	34	156	51
CC Loire, Vignobles et Nohain	28	11	21	8	132	50	181	69
Cher	245	8	238	8	1 169	38	1 652	53
Centre-Val de Loire	2 095	8	1 827	7	10 856	42	14 778	57

**Actualisation :****Équipements de santé selon les fonctions en 2021**

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

Territoires	Action sociale		Services de santé		Fonctions médicales et paramédicales		Ensemble santé	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	23	13	11	6	75	41	109	59
CC Sauldre et Sologne	18	12	7	5	55	38	80	55
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nancy)	41	12	18	5	130	40	189	57
Nancy	1	12	0	0	0	0	1	12
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nancy)	40	13	18	6	130	41	188	59
SCOT du Pays Giennois	44	10	32	8	160	38	236	56
SCOT Pays Gde Sologne	34	11	20	7	110	37	164	55
CC Cœur de Loire	31	12	21	8	131	52	183	73
Cher	299	10	218	7	1 213	40	1 730	57
Centre-Val de Loire	2 565	10	1 702	7	11 743	46	16 010	62

De façon générale, les équipements et services de santé et de l'action sociale sont en hausse dans le Pays de Sancerre Sologne, passant de 175 en 2015 à 189 en 2021. La densité augmente également de 53 équipements pour 10 000 habitants en 2015 à 57 en 2021.

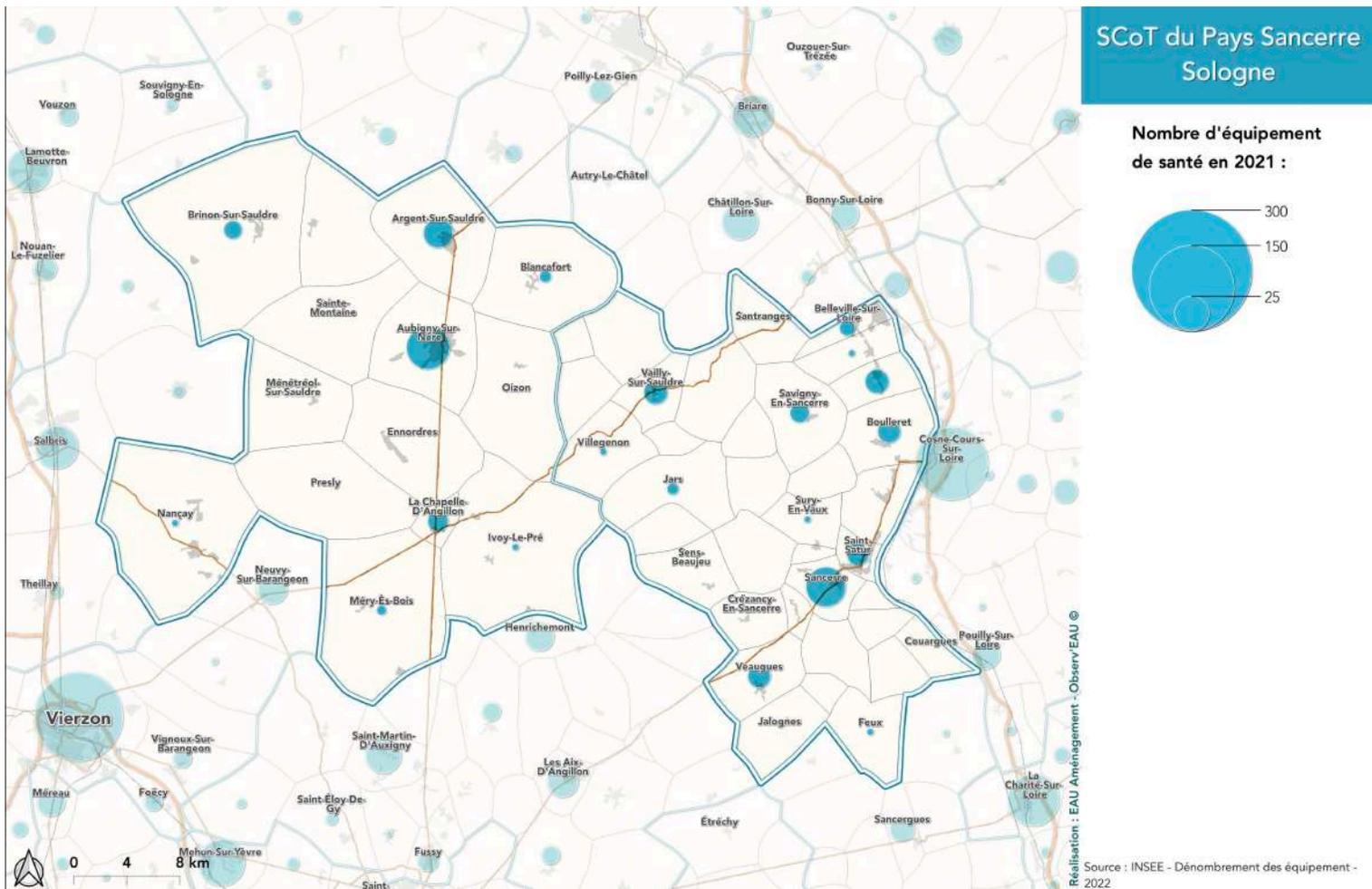
Le secteur de l'action sociale suit une dynamique favorable entre 2015 et 2021, avec l'augmentation du nombre d'établissement, à la fois au sein du SCoT (+24% d'équipements) que dans le département (+22%) et la région (+22%). On remarque une hausse homogène des équipements d'action sociale qui s'inscrit dans un contexte plus global.

Les services de santé sont légèrement en diminution avec la perte de 6 équipements entre 2015 et 2021 à l'échelle du SCoT. Cette diminution semble être alimentée dans le périmètre de la Sauldre et Sologne (services d'ambulances, pharmacie, etc.), alors que le Pays Fort Sancerrois Val de Loire se maintient. Au niveau régional, les pharmacies et les ambulanciers sont aussi en retrait, quand les maisons pluridisciplinaires de santé et les centre de santé connaissent une progression.

Les fonctions médicales et paramédicales sont en hausse passant de 118 en 2015 à 130 en 2021. Elles sont portées par les infirmiers (+7), les masseurs kinésithérapeutes (+4) et les podologues (+3). Cette dynamique positive, est à valoriser du fait de multiples démarche des collectivités du territoire en faveur du sanitaire et social.



## Répartition des équipements de santé en 2021 dans le SCoT de Sancerre Sologne



Les équipements de santé sont localisés en plus forte quantité dans les centralités de services et d'emplois comme Sancerre, Argentr-sur-Sauldre, et Aubigny-sur-Nère.

La commune de Nançay apporte au SCoT un hébergement pour enfants en situation de handicap.



► Une stabilisation des établissements d'enseignement

**Rappel :**

**Équipements de l'enseignement : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2015**

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Enseignement du premier degré		Enseignement du second degré		Enseignement supérieur, formation et services de l'éducation	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	30	16	1	1	1	1
CC Sauldre et Sologne	15	11	1	1	0	0
SCOT du Pays Sancerre Sologne	45	14	2	1	1	0
SCOT du Pays Giennois	32	7	12	3	3	1
SCoT Pays Gde Sologne	31	10	4	1	1	0
CC Loire, Vignobles et Nohain	31	12	10	4	2	1
Cher	329	11	58	2	46	1
Centre-Val de Loire	2 199	9	523	2	363	1

**Actualisation :**

**Équipements de l'enseignement : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2021**

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

Territoires	Enseignement du premier degré		Enseignement du second degré		Enseignement supérieur, formation et services de l'éducation	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	29	16	1	1	2	1
CC Sauldre et Sologne	15	10	1	1	0	0
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nancay)	44	13	2	1	2	1
Nancay	1	12	0	0	0	0
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nancay)	43	13	2	1	2	1
SCoT du Pays Giennois	31	7	12	3	2	0
SCoT Pays Gde Sologne	31	10	5	2	2	1
CC Cœur de Loire	32	13	9	4	2	1
Cher	320	11	56	2	49	2
Centre-Val de Loire	2 147	8	517	2	412	2

Variation des équipements de l'enseignement entre 2015 et 2021

Territoires	Enseignement du premier degré	Enseignement du second degré	Enseignement supérieur, formation et services de l'éducation
	Variation absolue	Variation absolue	Variation absolue
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	-3%	0%	100%
CC Sauldre et Sologne	0%	0%	0%
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nancay)	-2%	0%	100%
SCoT du Pays Giennois	-3%	0%	-33%
SCoT Pays Gde Sologne	0%	25%	100%
CC Cœur de Loire	3%	-10%	0%
Cher	-3%	-3%	7%
Centre-Val de Loire	-2%	-1%	13%

Entre 2015 et 2021, le nombre d'équipements d'enseignement de premier et de second degré est resté globalement stable dans le SCoT.

Comme c'était le cas en 2015, Sancerre Sologne dispose en 2021 d'avantage d'établissements de premier degré que ses territoires de comparaison, et à une densité supérieure (13 établissements pour 10 000 habitants, à égalité avec la CC Cœur de Loire).

Les variations entre 2015 et 2021 montrent globalement une diminution moins forte que dans les territoires de comparaison concernant l'enseignement du premier degré.

L'offre en équipement du second degré du SCoT n'a pas évoluée, à la différence des territoire englobants et de la CC Val de Loire qui ont perdu quelques équipements, et de la Grande Sologne qui en a gagné. La question d'un renforcement de l'offre en établissements du second degré se rapproche à des enjeux d'attractivité, non négligeable pour le territoire.

Enfin, le SCoT a vu son offre d'enseignement supérieur, de formation et services de l'éducation se renforcer d'un équipement.



## Équipements

- Une contraction des services au particulier, qui s'observe dans le SCoT et aux échelles départementale et régionale

### Rappel :

**Services aux particuliers : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2015**

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total		Proximités		Intermédiaires		Supérieurs	
	Services aux particuliers	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	369	196	336	179	31	16	2	1
CC Sauldre et Sologne	267	190	233	166	30	21	4	3
SCOT du Pays Sancerre Sologne	636	194	569	173	61	19	6	2
SCOT du Pays Giennois	709	160	622	141	73	17	14	3
SCOT Pays Gde Sologne	506	166	451	148	51	17	4	1
CC Loire, Vignobles et Nohain	460	176	412	158	41	16	7	3
Cher	4 815	156	4 258	138	501	16	56	2
Centre-Val de Loire	38 757	150	34 177	133	3 945	15	635	2

### Actualisation :

**Services aux particuliers : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2021**

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

Territoires	Total		Proximité		Intermédiaire		Supérieurs	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	321	175	270	147	14	8	1	1
CC Sauldre et Sologne	238	164	198	136	23	16	3	2
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nançay)	559	170	468	142	37	11	4	1
Nançay	18	220	16	195	1	12	0	0
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nançay)	541	170	452	142	36	11	4	1
SCoT du Pays Giennois	640	152	543	129	54	13	12	3
SCoT Pays Gde Sologne	505	170	436	147	40	13	4	1
CC Coeur de Loire	455	182	382	153	36	14	7	3
Cher	4 478	148	3 773	125	352	12	58	2
Centre-Val de Loire	38 918	151	33 469	130	3 061	12	586	2

Comme l'indique l'INSEE, suite au changement de source de base de données de la BPE, il y a en 2021 moins de services de proximité associés à la restauration, au bâtiment, et aux agences immobilières. Ainsi, il apparaît difficile de faire une véritable comparaison entre les données de 2021 et 2015, selon l'INSEE : « Suite à ce changement de source, on observe une baisse notable de 460 000 du nombre d'équipements de la BPE 2021 par rapport à 2020 [à l'échelle nationale]. Les types d'équipements les plus impactés sont notamment les restaurants, les maçons, les plâtriers-peintres et les agences immobilières ».

A la lumière de cette évolution, nous pouvons toutefois constater les éléments ci-après.

Une diminution des services aux particuliers s'observe au sein du SCoT sur la période 2015-2021, avec une baisse d'une centaine d'équipements. Celle-ci est d'autant plus marquée entre 2020 et 2021, et impacte particulièrement l'artisanat avec par exemple la perte de 14 maçons et 13 plombiers. Pour autant, lorsque l'on compare les valeurs de densité, celle du SCoT est supérieure à celle des territoires de comparaison, sauf de la Grande Sologne et de la CC Cœur de Loire.

Il a été souligné par les élus que l'enjeu de soutenir et d'étoffer l'artisanat de proximité présente des difficultés, d'autant plus dans ce territoire rural où l'économie de proximité est importante de par les dynamiques de vie et la richesse économique qu'elle engendre. En outre, le soutien de cet artisanat de proximité, ainsi que les nécessités et perspectives économiques des métiers dans ce domaine liés à l'adaptation au changement climatique (bâtiment, rénovation, etc.), sont aussi des enjeux d'attractivité pour le territoire car ils participent à l'amélioration du cadre de vie.

L'offre en gammes intermédiaire, diminue aussi, comme c'est le cas dans l'ensemble des territoires de comparaison. L'offre de la gamme supérieure est globalement stable entre 2015 et 2017.



- Une augmentation des équipements dédiés au sports, loisirs et à la culture

**Rappel :**

Sports, loisirs culture : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total		Proximités		Intermediaires		Supérieurs	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	77	41	64	34	12	6	1	1
CC Sauldre et Sologne	58	41	46	33	8	6	4	3
SCOT du Pays Sancerre Sologne	135	41	110	33	20	6	5	2
SCOT du Pays Giennois	128	29	94	21	29	7	5	1
SCOT Pays Gde Sologne	131	43	105	34	20	7	6	2
CC Loire, Vignobles et Nohain	63	24	47	18	11	4	5	2
Cher	981	32	766	25	175	6	40	1
Centre-Val de Loire	7 465	29	5 726	22	1 447	6	292	1

Les équipements de sports, loisirs et culture connaissent une forte augmentation entre 2017 et 2021, en particulier dans la gamme de proximité qui passe de 110 à 142 équipements sur la période. Cette augmentation se caractérise notamment par la création de terrains multisports.

Nançay détient des marqueurs touristiques de qualité avec en premier chef « Pole des étoiles » au rayonnement national. La commune est également connue pour ses fameux « Sablés de Nançay » dont l'atelier et le magasin y sont implantés. Le Château de Nançay est également inscrit comme monument historique.

**Actualisation :**

Sports, loisirs culture : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2021

(Source : INSEE, BPE 2021, Traitement EAU)

Territoires	Total		Proximité		Intermédiaire		Supérieurs	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	116	66	84	47	11	6	2	1
CC Sauldre et Sologne	89	61	58	40	7	5	3	2
SCOT du Pays Sancerre Sologne (avec Nançay)	205	64	142	44	18	6	5	2
Nançay	7	85	5	61	0	0	0	0
SCOT du Pays Sancerre Sologne (sans Nançay)	198	63	137	44	18	6	5	2
SCoT du Pays Giennois	185	44	112	27	33	8	5	1
SCoT Pays Gde Sologne	164	55	124	42	20	7	5	2
CC Coeur de Loire	71	35	53	26	11	5	4	2
Cher	1 331	45	909	31	177	6	45	2
Centre-Val de Loire	9 782	39	6 546	26	1 500	6	331	1

Ainsi, Nançay apporte au territoire des points d'intérêt touristiques complémentaires, notamment concernant les thématiques culturelles, artisanales et gastronomiques.

Ces points d'intérêt s'ajoutent à l'offre touristique déjà importante de Sancerre Sologne qui s'appuie sur des qualités paysagères, patrimoniales, historiques, et de savoir-faire (produits du terroir, œnotourisme, etc.).



# Équipements

## Les attributs touristiques du SCoT de Sancerre Sologne

### VELOROUTES

- LOIRE À VÉLO
- COEUR DE FRANCE À VÉLO  
COEUR DE FRANCE À VÉLO, EN PROJET
- LOING BRIARE

### VOIES / SENTES VERTES

- SENTE VERTE PARIS BOURGES
- SENTE VERTE PARIS BOURGES, À L'ÉTUDE
- SENTE BLEUE BLANCAFORT LAMOTTE BEUVRON

### BOUCLES CYCLABLES DE PAYS (PRINCIPÉ DE LOCALISATION)

- PAYS SANCERRE SOLOGNE
- 1: "ENTRE LOIRE ET CANAL" DE BEAUREAU SUR LOIRE À BELLEVILLE SUR LOIRE
- 2: "LE VAL DE LOIRE EN HAUT BERRY" DE BELLEVILLE SUR LOIRE À LÈRE
- 3: "DÉTOUR DE LOIRE" DE LÈRE À BANNAVY
- 4: "ENTRE VIGNES ET PATRIMOINE" DE ST GEMMES À SANCERRE
- 5: "LA LOIRE ET SES COTEAUX" DE MENETREOL SOUS SANCERRE À ST BOUTZE

### EXTERNES AU SCoT

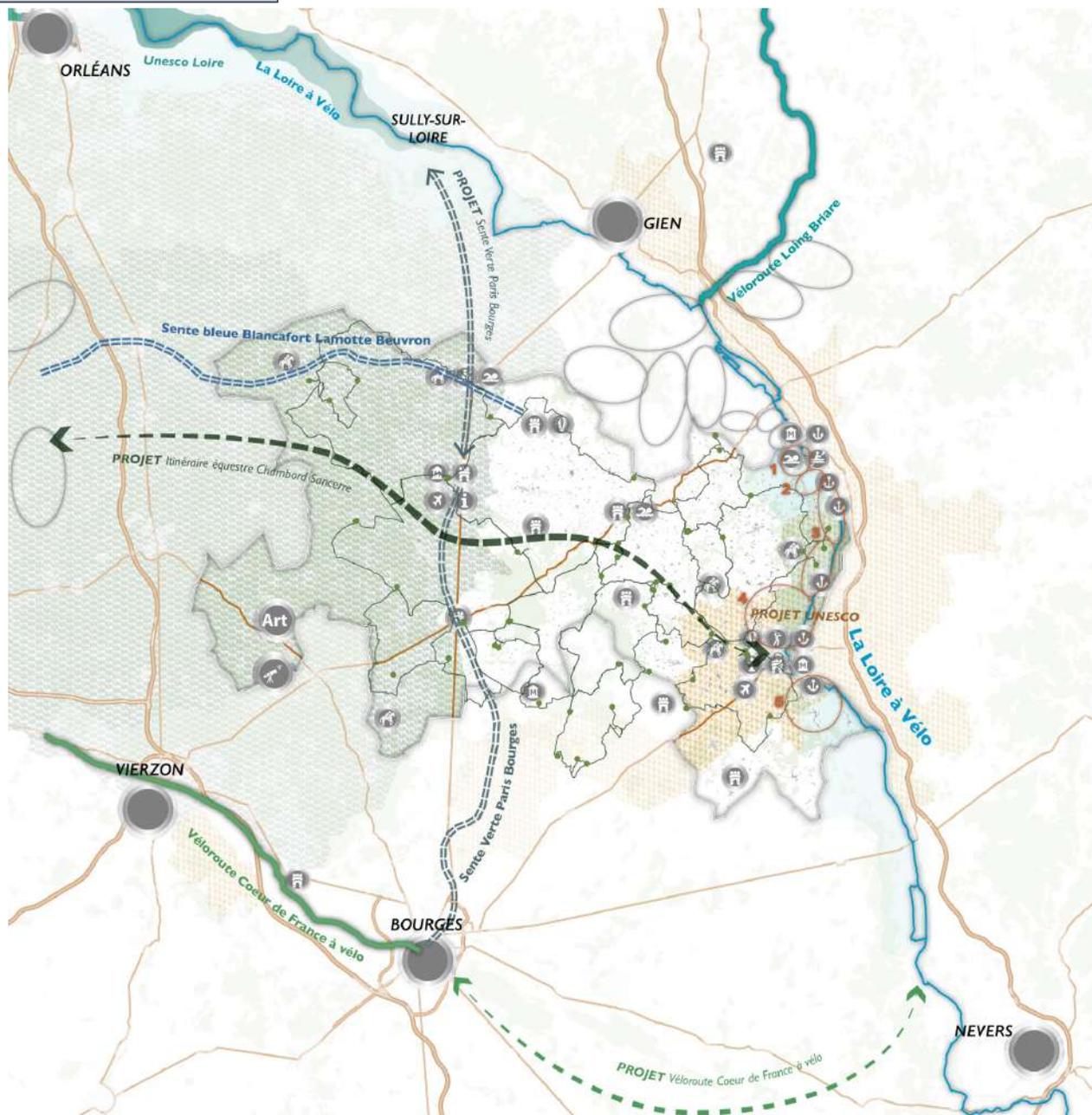
### ITINÉRAIRES ÉQUESTRES

- ITINÉRAIRES ÉQUESTRES EXISTANTS (SOURCES: GÉO-CHEVAL, PAYS SANCERRE SOLOGNE)
- POINTS D'INTÉRÊTS LIÉS AUX ITINÉRAIRES ÉQUESTRES
- PROJET D'ITINÉRAIRE CHAMBORD SANCERRE

### DÉCOUVERTE DU TERRITOIRE ET DES ENTITÉS PAYSAGÈRES CONSTITUTIVES DE L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE

- LA SOLOGNE
- LES VIGNES, ET AOC
- LA LOIRE, LES GRANDES RIVIÈRES ET LES CANAUX

- OFFICE DU TOURISME
- PATRIMOINE BÂTI ET CULTUREL
- CHÂTEAUX & JARDINS, CITES REMARQUABLES
- MUSÉES
- PATRIMOINE NATUREL ET ACTIVITÉS DE PLEIN AIR
- SITE NATUREL REMARQUABLE
- CENTRE ÉQUESTRE
- GOLF
- SENTIERS DÉCOUVERTES
- VOL EN MONTGOLFÈRE
- PARAPENTE ET SPORTS AÉRIENS
- PÔLE DES ÉTOILES
- ACTIVITÉS NAUTIQUES ET AQUALUDIQUES
- BASSIN DE NATATION - ACTIVITÉS AQUALUDIQUES
- CENTRE AQUATIQUE
- BASE NAUTIQUE
- HALTES NAUTIQUES



- OBSERVATOIRE -



## NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS

- Une offre d'équipements assez élevée par rapport aux espaces voisins

Cette offre équivaut à une densité de 356 équipements pour 10 000 habitants à l'échelle du SCoT, ce qui est supérieur aux territoires de comparaison. En effet, la densité d'équipements à l'échelle départementale est de 303 équipements pour 10 000 habitants, 306 sur le SCoT du Giennois. Elle est comparable à celle de la communauté de communes voisines de Loire, Vignobles et Nohain (356 équipements pour 10 000 habitants).

Un nombre et un poids plus important d'équipements (57%) sur la CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire, notamment sur les communes de Sancerre, Saint-Satur, Le Noyer et Vailly-sur-Sauldre. Néanmoins, la densité d'équipements pour 10 000 habitants est très similaire entre les deux intercommunalités qui composent le SCoT.

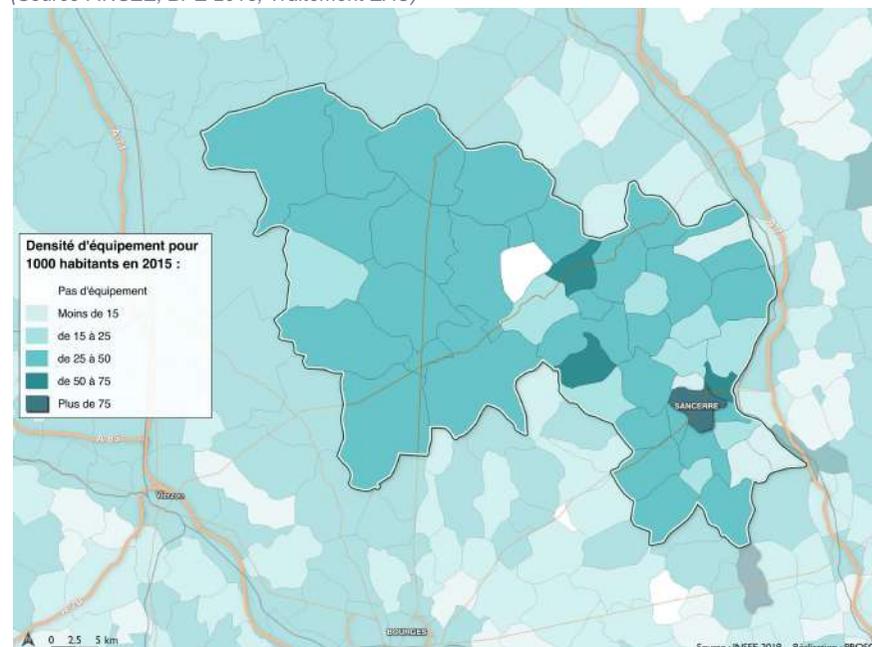
### Densité d'équipement en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)

Territoires	Total		
	Équipements	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	666	57%	354
CC Sauldre et Sologne	502	43%	358
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>1 168</b>		<b>356</b>
SCoT du Pays Giennois	1 353		306
SCoT Pays Gde Sologne	987		324
CC Loire, Vignobles et Nohain	931		356
Cher	9352		303
Centre-Val de Loire	75932		294

### Densité d'équipement pour 1 000 habitants en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)



## GAMME D'ÉQUIPEMENTS

- Un territoire qui offre avant tout des équipements de proximité

Le Pays de Sancerre Sologne dispose majoritairement (80 %) d'équipements de proximité. Suivent les équipements de gamme intermédiaire (16 %) et supérieurs (3 %).

Il propose une gamme d'équipements de proximité supérieure à celle du département, respectivement 80 % contre 75 %.

### La classification des équipements en gammes par l'INSEE :

Elle permet de refléter l'organisation hiérarchisée des territoires en termes de services à la population. Au sein de la Base Permanente des Équipements de 2015 répartis en 3 gammes : de proximité, intermédiaire, et supérieure.

Les équipements de proximité (école maternelle, pharmacie, boulangerie...) permettent de répondre aux besoins quotidiens des habitants et usagers.

Les équipements de gamme intermédiaire (orthophoniste, supermarché, gendarmerie...) répondent à des besoins moins fréquents, hebdomadaires par exemple.

Les équipements de gamme supérieure (maternité, agence Pôle Emploi, médecin, spécialiste...) se trouvent davantage dans les pôles urbains, et permettent de répondre à des besoins plus rares, et spécifiques.

### Répartition des équipements par gamme en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)

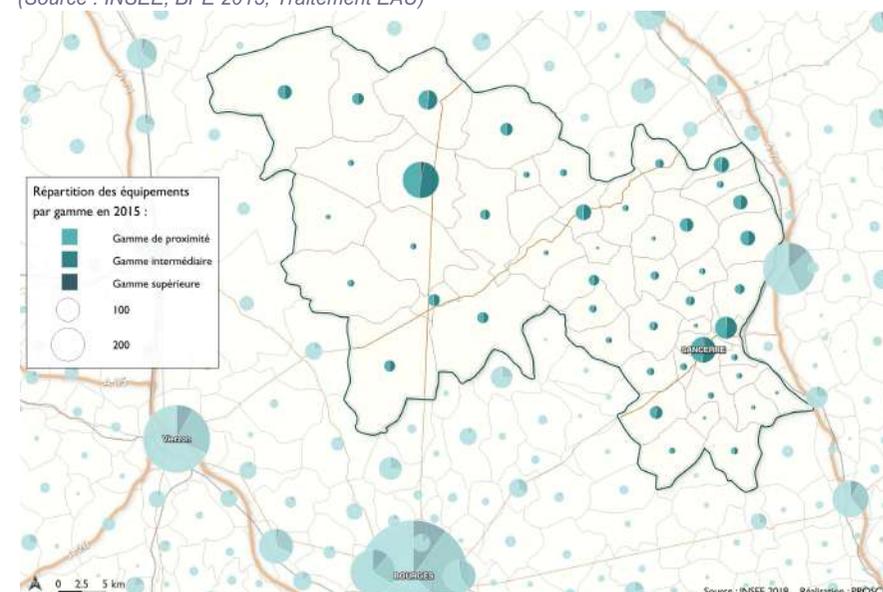
Territoires	Proximités			Intermédiaires			Supérieurs		
	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	554	83%	295	94	14%	50	18	3%	10
CC Sauldre et Sologne	385	77%	274	97	19%	69	20	4%	14
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>939</b>	<b>80%</b>	<b>286</b>	<b>191</b>	<b>16%</b>	<b>58</b>	<b>38</b>	<b>3%</b>	<b>12</b>
SCoT du Pays Giennois	981	73%	222	278	21%	63	94	7%	21
SCoT Pays Gde Sologne	780	79%	256	173	18%	57	34	3%	11
CC Loire, Vignobles et Nohain	663	71%	254	196	21%	75	72	8%	28
Cher	6982	75%	226	1886	20%	61	484	5%	16
Centre-Val de Loire	55072	73%	214	16203	21%	63	4657	6%	18

En revanche, l'offre de gamme supérieure (3%) est moins importante au sein du Pays Sancerre Sologne que sur le SCoT du Pays Giennois (7%) et la CC Loire, Vignobles et Nohain (8%).

Le Pays de Sancerre Sologne compte 38 équipements supérieurs, dont 17 se situent sur la commune d'Aubigny-sur-Nère et 7 sur la commune de Sancerre.

### Répartition des équipements par gamme en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)



## CATEGORIES D'EQUIPEMENTS

- Commerce : une offre taillée pour répondre aux besoins de la vie quotidienne

155 commerces sont comptabilisés en 2015 sur le territoire du SCoT du Pays Sancerre Sologne, ce qui représente 11% des équipements.

La densité des commerces pour 10 000 habitants est comparable à celle des SCoT voisins, et celle du département. La densité sur la CC de Loire, Vignobles et Nohain, est en revanche beaucoup plus élevée (65 commerces contre 47 sur le territoire).

Concernant la gamme des commerces sur le territoire, on note que 58% des commerces sont de gamme de proximité et 40% de gamme intermédiaire. Seulement 2% sont de gamme supérieure, ils correspondent à des commerces spécifiques comme les parfumeries, les magasins de décoration ou encore les enseignes de vente de produits surgelés.

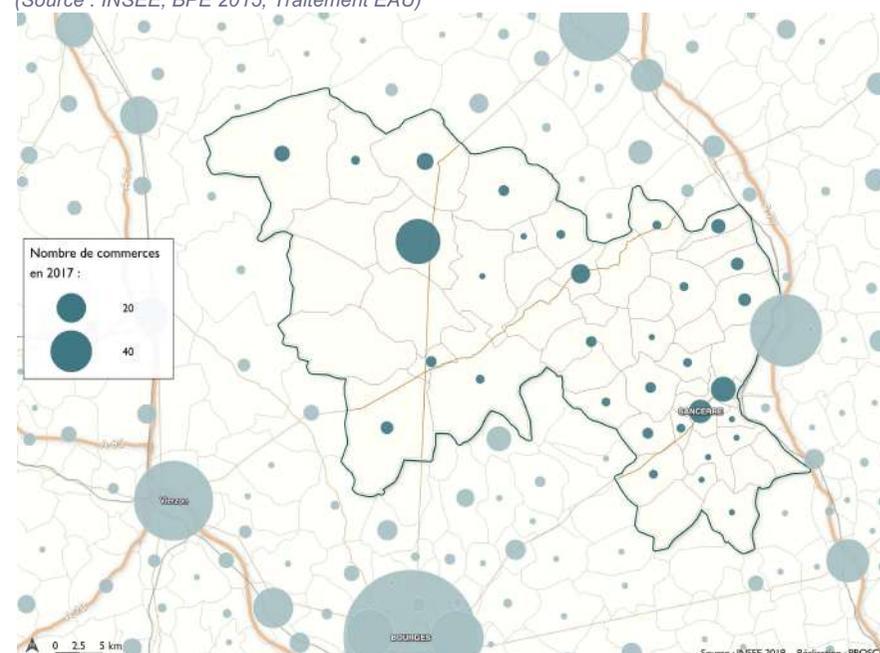
## Commerces : part et densité sur le territoire en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)

Territoires	Total		
	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	80	52%	43
CC Sauldre et Sologne	75	48%	53
<b>SCOT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>155</b>	<b>100%</b>	<b>47</b>
SCOT du Pays Giennois	208		47
SCOT Pays Gde Sologne	144		47
CC Loire, Vignobles et Nohain	169		65
Cher	1418		46
Centre-Val de Loire	11273		44

## Répartition du commerce sur le territoire en 2015

(Source : INSEE, BPE 2015, Traitement EAU)



### Commerces selon la gamme d'équipement en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total			Proximités			Intermediaires			Supérieurs		
	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	80	52%	43	52	58%	28	26	42%	14	2	67%	1
CC Sauldre et Sologne	75	48%	53	38	42%	27	36	58%	26	1	33%	1
<b>SCOT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>155</b>	<b>100%</b>	<b>47</b>	<b>90</b>	<b>100%</b>	<b>27</b>	<b>62</b>	<b>100%</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>
SCOT du Pays Giennois	208		47	83		19	118		27	7		2
SCOT Pays Gde Sologne	144		47	87		29	54		18	3		1
CC Loire, Vignobles et Nohain	169		65	64		24	101		39	4		2
Cher	1418		46	593		19	767		25	58		2
Centre-Val de Loire	11273		44	4323		17	6481		25	469		2

#### La classification des équipements commerciaux :

Les équipements commerciaux de proximité : boucherie, boulangerie, fleuriste, supérette, épicerie...

Les équipements commerciaux intermédiaires : Grande surface de bricolage, bijouterie, librairie-papeterie-journaux, magasin d'articles de sports et de loisirs, magasin de chaussures, magasin de meubles, magasin d'électroménager, magasin de vêtements, supermarché...

Les équipements commerciaux supérieurs : hypermarché, parfumerie, poissonnerie, produits surgelés...



# Équipements

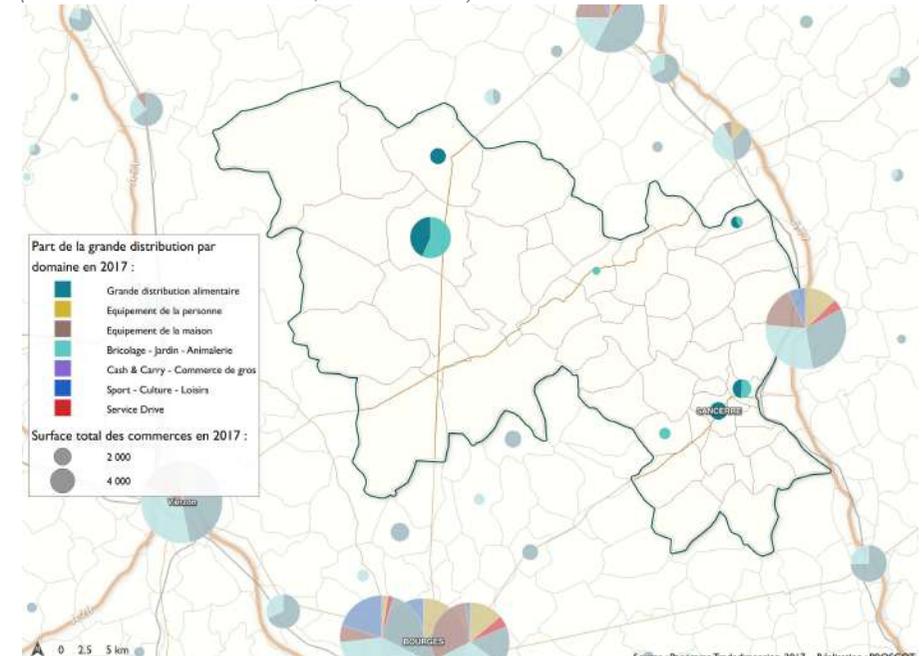
## Communes disposant d'au moins 5 commerces en 2015

(Source : BPE 2017, Traitement EAU)



## Principaux pôles commerciaux en 2015

(Source : Trade dimensions 2017, Traitement EAU)



### TYPE D'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL :

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| Boulangerie              | Equipements de la personne |
| Boucherie, charcuterie   | Equipements de la maison   |
| Fleuriste                | Epicerie, supérette        |
| Librairie, presse, tabac | Supermarché, hypermarché   |
| Pharmacie                |                            |

### NOMBRE D'ÉQUIPEMENTS :



Le territoire dispose d'un seul hypermarché recensé en 2017 sur la commune d'Aubigny-sur-Nère.

En revanche, il dispose de plusieurs supermarchés (entre 600 et 2 500 m<sup>2</sup> de surface de vente), ainsi que quelques grands commerces spécialisés (bricolage-jardinerie-animalerie).

L'évasion commerciale s'opère avec des pôles extérieurs qui présentent une diversité dans leur offre. Ainsi en va-t-il de Cosne-Cours-sur-Loire, de Bourges et de Gien entre autres. En effet, les commerces spécialisés de plus de 300 m<sup>2</sup> dans les équipements de la maison, de la personne et des sports-culture-loisirs ne font pas parti du référentiel offert aux habitants du territoire du SCoT, or cela influence les destinations d'achat.

#### Inventaire du commerce de plus de 300 m<sup>2</sup> sur le territoire du SCoT en 2017

(Source : Trade dimensions 2017, Traitement EAU)

<u>Commune</u>	Enseigne	Domaine	Surface (m2)
Argent-sur-Sauldre	Super U	Supermarché	1 800
Aubigny-sur-Nère	Market	Hypermarché	2 500
Aubigny-sur-Nère	Intermarché	Supermarché	1 800
Aubigny-sur-Nère	Aldi	Supermarché	736
Aubigny-sur-Nère	Bricomarché	Bricolage	2 210
Aubigny-sur-Nère	Weldom	Bricolage	2 935
Aubigny-sur-Nère	Gamm Vert	Jardinerie	995
Belleville-sur-Loire	Utile	Supermarché	615
Crézancy-en-Sancerre	Jardinerie des Bruyères	Jardinerie	950
Sancerre	Market	Supermarché	2 200
Saint-Satur	Colruyt	Supermarché	1 200
Saint-Satur	Brico Chertier	Bricolage	800
Vailly-sur-Sauldre	Quincaillerie Foucher	Bricolage	497



## Équipements

- Santé : l'existence d'une offre assez concentrée sur Aubigny-sur-Nère et Sancerre

Le territoire du Pays de Sancerre Sologne dispose de 175 équipements de santé dont :

- 118 liés aux fonctions médicales et paramédicales.
- 33 à l'action sociale.
- 24 aux services et établissements de santé.

La part des équipements de santé au sein des équipements du territoire du SCoT du Pays Sancerre Sologne représente 14 %, soit une part inférieure à l'échelle départementale. En revanche, la densité d'équipement de santé pour 10 000 habitants est semblable à celle du Cher (17 %).

Ces équipements de santé appartiennent majoritairement (65 %) à la gamme des équipements de proximité ; ce qui implique des déplacements contraints des patients vers des pôles extérieurs pour accéder à certains services médicaux et spécialités. En effet, la part des équipements de santé supérieurs dans le territoire est de 13 %, soit une part nettement inférieure aux territoires de comparaison, exception faite du SCoT de Grande Sologne dont la part est comparable à celle du Pays Sancerre Sologne.

Parmi ces équipements, le territoire du SCoT dispose notamment d'un centre hospitalier spécialisé en gériatrie à Sancerre et de 2 centres médicaux-psychologiques (à Sancerre et Aubigny sur Nère). Au-delà, de cette offre et du centre hospitalier de Bourges, le secteur sancerrois bénéficie de la proximité à des pôles externes de santé / soins hospitaliers (Cosne Cours sur Loire et Gien notamment), tandis que pour le secteur solognot les distances à parcourir sont plus importantes, vers Gien ou Vierzon.

**Action sociale :** garde d'enfant d'âge périscolaire, hébergement, service de repas à domicile, services d'aides pour personnes âgées, pour adultes handicapés, aide sociale à l'enfance et enfants handicapés avec hébergement, services à domicile ou ambulatoires.

**Établissements de santé :** ambulance, laboratoire d'analyses médicales, pharmacie, centre de santé dialyse, établissement psychiatrique, établissement de santé de court, moyen, et long séjours, maternité, structures psychiatriques en ambulatoire, urgences.

**Services médicaux et paramédicaux :** orthophoniste, pédicure-podologue, chirurgien dentiste, infirmier, masseur kinésithérapeute, médecin omnipraticien, audioprothésiste, orthopédiste, sage-femme, spécialiste en gynécologie, en ophtalmologie, en oto-rhino-laryngologie, en pédiatrie, en radiodiagnostic et imagerie médicale.

### Équipements de santé selon les fonctions en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Action sociale		Services de santé		Fonctions médicales et paramédicales		Ensemble santé	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	17	9	12	6	69	37	98	52
CC Sauldre et Sologne	16	11	12	9	49	35	77	55
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>7</b>	<b>118</b>	<b>36</b>	<b>175</b>	<b>53</b>
SCoT du Pays Giennois	38	9	34	8	174	39	246	56
SCoT Pays Gde Sologne	30	10	22	7	104	34	156	51
CC Loire, Vignobles et Nohain	28	11	21	8	132	50	181	69
Cher	245	8	238	8	1 169	38	1 652	53
Centre-Val de Loire	2 095	8	1 827	7	10 856	42	14 778	57



**La classification des équipements de santé selon la gamme :**

Les équipements de santé de proximité : infirmier, dentiste, médecin omnipraticien, centre de santé, hébergement pour personnes âgées, services de repas à domicile, ...

Les équipements de santé intermédiaires : orthophoniste, psychologue, pédicure-podologue, sage-femme, laboratoire d'analyses médicales, pharmacie, hébergement pour adultes handicapés, services d'aides pour personnes âgées, établissement d'accueil pour jeunes enfants, ...

Les équipements de santé supérieurs : diététicien, cardiologue, audioprothésiste, dermatologue, ophtalmologue, psychiatre, pédiatre, radiologue, dialyse, urgences, établissement de santé court-moyen-long séjour, établissement de travail protégé, soins à domicile pour personnes âgées...

**Équipements de santé selon la gamme en 2015**

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total			Proximités			Intermediaires			Supérieurs		
	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	97	56%	52	65	67%	35	19	20%	10	13	13%	7
CC Sauldre et Sologne	77	44%	55	48	62%	34	20	26%	14	9	12%	6
SCOT du Pays Sancerre Sologne	174	100%	53	113	65%	34	39	22%	12	22	13%	7
SCOT du Pays Giennois	238		54	128	54%	29	48	20%	11	62	26%	14
SCOT Pays Gde Sologne	154		51	93	60%	31	40	26%	13	21	14%	7
CC Loire, Vignobles et Nohain	178		68	94	53%	36	32	18%	12	52	29%	20
Cher	1 612		52	989	61%	32	332	21%	11	291	18%	9
Centre-Val de Loire	14 412		56	8 048	56%	31	3 429	24%	13	2 935	20%	11



## Équipements

La CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire comptabilise 97 équipements de santé, la CC Sauldre Sologne en dénombre 77.

Aubigny-sur-Nère avec 46 équipements de santé et Sancerre avec 34 sont les deux principales polarités en matière de santé à l'échelle du SCoT. Elles représentent près de 46 % du volume total de ce type d'équipements.

Avec 26 médecins sur le territoire du SCoT du Pays Sancerre Sologne, la densité de médecins généralistes est mieux orientée qu'au niveau départemental, respectivement 8 contre 7. Aubigny-sur-Nère et Sancerre concentrent 42 % de l'offre de médecins généralistes.

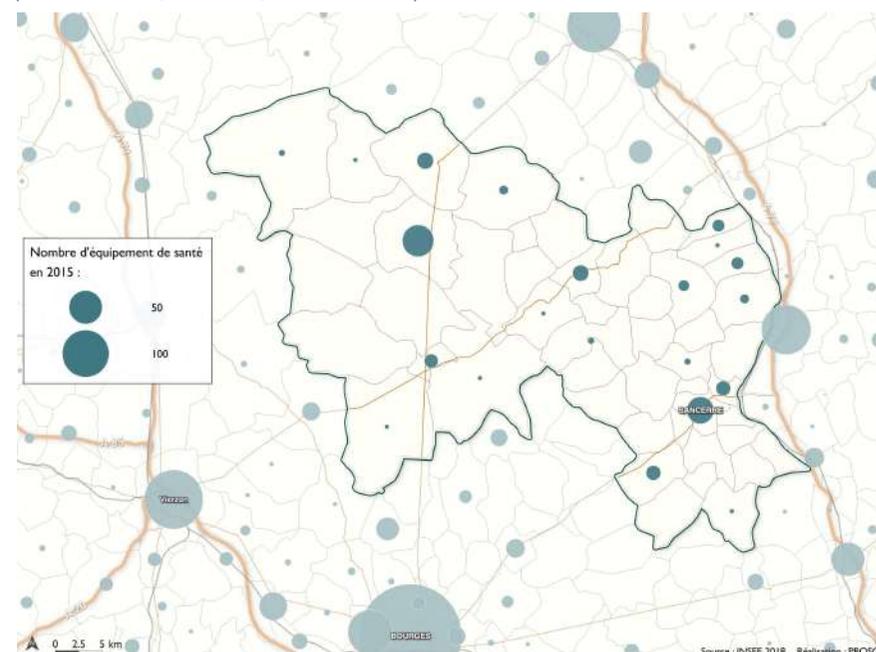
Le vieillissement des praticiens et leur remplacement reste une problématique majeure dans des espaces où l'accès au soin peut constituer un obstacle du fait des distances à parcourir.

Le territoire compte en outre 10 structures destinées à l'hébergement de personnes âgées et 5 hébergements pour adultes handicapés, ainsi qu'une maison de santé pluridisciplinaire.

Enfin, les centres hospitaliers les plus proches se situent à l'extérieur du territoire, à Cosne-Cours-sur-Loire, Vierzon ou Bourges notamment.

### Nombre d'équipements de santé en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)



### Nombre de médecins omnipraticiens et densité pour 10 000 habitants en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Médecin	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	14	7
CC Sauldre et Sologne	12	9
<b>SCOT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>26</b>	<b>8</b>
SCOT du Pays Giennois	30	7
SCOT Pays Gde Sologne	24	8
CC Loire, Vignobles et Nohain	18	7
Cher	228	7
Centre-Val de Loire	2 014	8



■ Enseignement : Peu de perspectives de formations au-delà du collège

Les équipements liés à l'enseignement se répartissent entre :

- L'enseignement primaire avec 45 établissements, dont 3 maternelles et 24 écoles élémentaires, ainsi que 18 établissements en regroupements pédagogiques intercommunaux.
- Le secondaire : 2 établissements dont 2 collèges situés à Aubigny-sur-Nère et Sancerre.
- L'enseignement supérieur avec 1 établissement à Sancerre (Formation taille et entretien des vignes).

L'absence de lycées et de formations post-bac pénalise l'attractivité du territoire auprès des jeunes et des familles. Les populations scolarisées quittent alors le territoire pour ne revenir qu'en de rares occasions une fois le diplôme acquis.

Aussi, pour trouver du personnel diplômé, les entreprises du territoire doivent élargir leurs zones de prospection.

### Équipements de l'enseignement : nombre et densité pour 10 000 habitants en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Enseignement du premier degré		Enseignement du second degré		Enseignement supérieur, formation et services de l'éducation	
	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants	Total	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	30	16	1	1	1	1
CC Sauldre et Sologne	15	11	1	1	0	0
<b>SCOT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>45</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
SCOT du Pays Giennois	32	7	12	3	3	1
SCOT Pays Gde Sologne	31	10	4	1	1	0
CC Loire, Vignobles et Nohain	31	12	10	4	2	1
Cher	329	11	58	2	46	1
Centre-Val de Loire	2 199	9	523	2	363	1



## Équipements

### Services aux particuliers : une offre centrée avant tout sur la proximité

Les équipements de services aux particuliers représentent 52% des équipements du territoire, soit près de 640 équipements. Globalement, ils maillent le territoire du SCoT.

Les services aux particuliers relèvent avant tout de la gamme de proximité (89%).

Il s'agit principalement :

- De restaurants (95).
- D'artisans et de services liés aux bâtiments : entreprises du bâtiment, maçons, électriciens, couvreurs, chauffagistes, etc. (266).

Les services de gamme intermédiaire comme supérieure sont en proportion assez similaires entre ceux du département, voire de la région et ceux présents sur le périmètre du SCoT.

#### La classification des équipements de services aux particuliers selon la gamme :

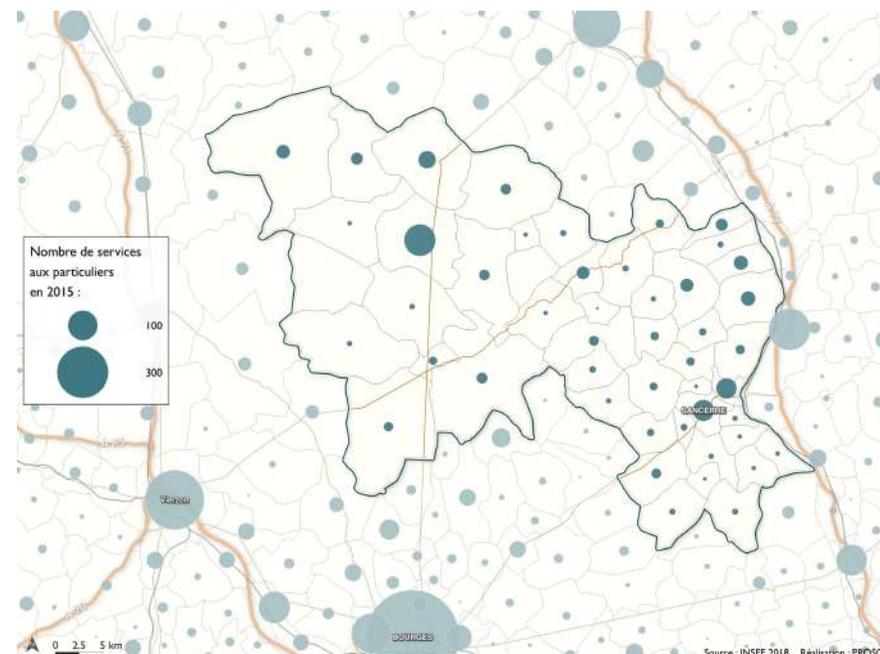
*Les équipements de proximité : agence immobilière, agence postale, entreprise générale du bâtiment, maçon, relais de poste, restaurant, soins de beauté, ...*

*Les équipements intermédiaires : électricien, banque, contrôle technique, école de conduite, gendarmerie, ...*

*Les équipements supérieurs : vétérinaire, pôle emploi, location automobile, agence de travail temporaire, ...*

### Spatialisation des services aux particuliers en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)



### Services aux particuliers selon la gamme en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total			Proximités			Intermédiaires			Supérieurs		
	Services aux particuliers	Poids au sein du SCoT	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	369	58%	196	336	91%	179	31	8%	16	2	1%	1
CC Saultre et Sologne	267	42%	190	233	87%	166	30	11%	21	4	1%	3
<b>SCOT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>636</b>	<b>100%</b>	<b>194</b>	<b>569</b>	<b>89%</b>	<b>173</b>	<b>61</b>	<b>10%</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>1%</b>	<b>2</b>
SCOT du Pays Glennois	709		160	622	88%	141	73	10%	17	14	2%	3
SCOT Pays Gde Sologne	506		166	451	89%	148	51	10%	17	4	1%	1
CC Loire, Vignobles et Nohain	460		176	412	90%	158	41	9%	16	7	2%	3
Cher	4 815		156	4 258	88%	138	501	10%	16	56	1%	2
Centre-Val de Loire	38 757		150	34 177	88%	133	3 945	10%	15	635	2%	2



- Sports-loisirs-culture / tourisme : une offre d'équipements très majoritairement dans la gamme de proximité, mais diversifiée et qui se déploie

Le territoire du SCoT détient 165 équipements (soit 13 % des équipements du territoire) dédiés aux sports, aux loisirs et à la culture. A l'exception de quelques communes localisées au centre du SCoT, ce type d'offre est proposée sur l'ensemble du territoire, avec cependant une concentration marquée autour de l'axe ligérien et des pôles d'Aubigny sur Nère et Argent sur Sauldre.

Ces équipements ont une double vocation : satisfaire une demande en provenance des habitants et des touristes.

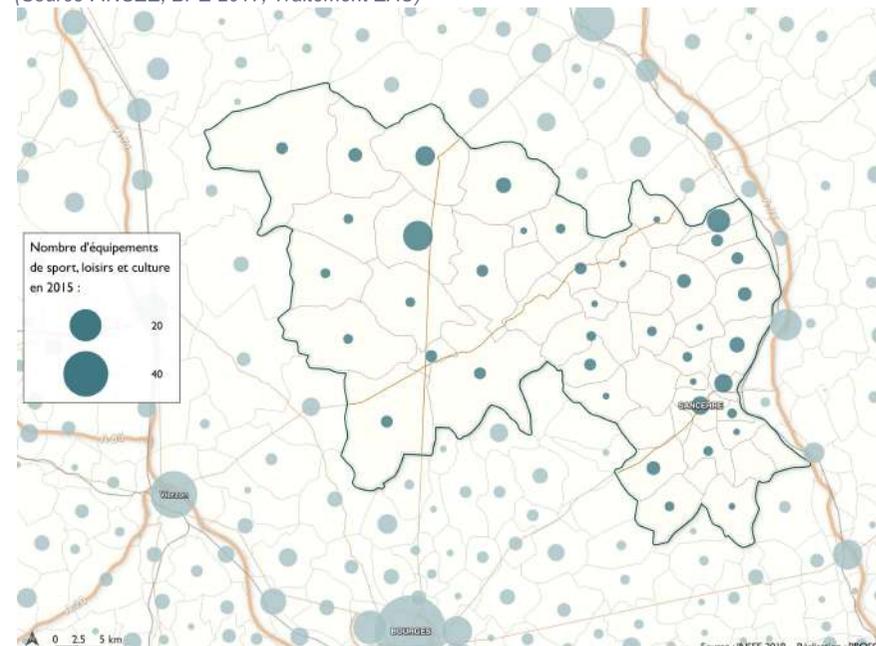
Ils sont l'occasion de créer de la dynamique sociale et de l'animation au sein des communes.

Il est à noter que la densité d'équipements de sports, loisirs et culture est sensiblement supérieure à celle constatée à l'échelle départementale et régionale. Les efforts de mise en tourisme du territoire ne sont pas étrangers à cela.

Bien que la majorité des équipements soient de gamme de proximité, les équipements de gamme supérieure représentent une part (4%) des équipements du territoire comparable au niveau départemental et régional.

### Spatialisation des équipements de sports, loisirs et culture en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)



### Équipements de sports, loisirs et culture selon la gamme en 2015

(Source : INSEE, BPE 2017, Traitement EAU)

Territoires	Total			Proximités			Intermediaires			Supérieurs		
	Total	Poids au sein du SCoT en 2015	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants	Total	Part (%)	Densité pour 10 000 habitants
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	77	57%	41	64	83%	34	12	16%	6	1	1%	1
CC Sauldre et Sologne	58	43%	41	46	79%	33	8	14%	6	4	7%	3
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>135</b>	<b>100%</b>	<b>41</b>	<b>110</b>	<b>81%</b>	<b>33</b>	<b>20</b>	<b>15%</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4%</b>	<b>2</b>
SCoT du Pays Glennois	128		29	94	73%	21	29	23%	7	5	4%	1
SCoT Pays Gde Sologne	131		43	105	80%	34	20	15%	7	6	5%	2
CC Loire, Vignobles et Nohain	63		24	47	75%	18	11	17%	4	5	8%	2
Cher	981		32	766	78%	25	175	18%	6	40	4%	1
Centre-Val de Loire	7 465		29	5 726	77%	22	1 447	19%	6	292	4%	1



## Équipements

### La classification des équipements de sports, loisirs et culture selon la gamme :

Les équipements de proximité : boudrome, équipement de cyclisme, tennis, terrains de grands jeux, ...

Les équipements intermédiaires : bassin de natation, salle de combat, terrain d'athlétisme, ...

Les équipements supérieurs : cinéma, musée, parcours sportif / de santé, théâtre, golf, ...

Le territoire est un espace à trois dimensions touristiques bénéficiant des marques « Sologne » et « Sancerre » :

- Espace de saveurs qui s'articule autour de 3 AOP, de la présence de gibier, du Sancerre, d'une culture gastronomique...
- Espace de nature et de ressourcement : l'authenticité intacte des paysages, la Sologne et ses bois, les canaux et plans d'eau, la Loire Sauvage, les itinéraires pédestres, cyclistes et équestres, le vignoble et son appartenance au label « Vignobles et Découvertes », les plans d'eau,...
- Espace de curiosités / de découverte qui au travers de l'art, des granges pyramidales, des châteaux, etc., donnent à voir des localités atypiques, aux charmes et sensibilités qui se dévoilent à ses visiteurs.

Les activités proposées dans le territoire sont souvent reliées à la nature et aux paysages auxquels sont associées des pratiques sportives, récréatives, de détente, de découverte : le golf de Sancerre, les activités de pêche et de chasse, les randonnées (à pied, à vélo, à cheval), le centre aquatique des Presles (Belleville sur Loire),...

Mais aussi, des infrastructures comme l'aérodrome à Aubigny-sur-Nère permettent de multiplier les expériences insolites et de découvrir le territoire « autrement » ; ou bien par le canal latéral à la Loire grâce aux ports et haltes nautiques qui ont été mises en valeur comme à Belleville-sur-Loire (capacité totale de 18 places), Sury-Pré-Léré, Léré, Bannay, Saint-Satur (capacité de 50 places), Ménérol-sous-Sancerre (8 places pour bateaux).

### Les sites et monuments les plus fréquentés

(Source : Tourisme & Territoires du Cher, 2016)

Sites / monuments	Commune	Fréquentation
Maison de Sancerre	Sancerre	12 090
Maison de Loire du Cher	Belleville-sur-Loire	10 200
Tour des Fiefs	Sancerre	5 820
Château de La Chapelle-d'Angillon	La Chapelle-d'Angillon	5 000
Château de La Verrerie	Oizon	3 890
Maison Victorine	Aubigny-sur-Nère	2 580
Grange Pyramidale	Vailly-sur-Sauldre	1 276

L'offre se diversifie également dans les activités sportives à sensation (Montgolfière, spéléologie, Parc'Aquaplouf, VTT, descente en rappel...) ; ce qui permet de prendre de nouvelles marques dans une gamme élargie d'activités autour du tourisme vert et expérientiel, mais aussi de mieux s'inscrire dans les nouvelles aspirations des populations et mutations globales du tourisme :

- l'aspiration croissante pour le ressourcement et le bien être,
- le tourisme familial et multigénérationnel (pour tous les goûts et les rythmes),
- l'itinérance, les pratiques du vélo et de l'équitation,
- l'accès au terroir (agritourisme,...) et aux patrimoines...

Les atouts et potentiels tout particulier du territoire dans ce registre, au-delà de la qualité de ses paysages, s'appuient sur :

- Ses façades solognotes et ligériennes qui sont des appuis forts pour le développement et la mise en valeur de parcours touristiques entre elles, et notamment d'itinéraires à vélo (Loire à vélo), de randonnées et équestres (avec l'enjeu de la continuité et de la lisibilité de l'offre). Le développement du vélo à assistance électrique offre également de nouvelles perspectives.
- Ses marques reconnues « Sancerre » et « Sologne », signe qualité et d'art de vivre ;
- Sa proximité à l'Île de France ;
- Sa tradition de territoire de villégiature ;



- L'œnotourisme et plus généralement le marqueur « Vin » dont les potentiels sont importants pour développer plus encore l'attractivité du territoire et des activités culturelles et touristiques ;
- Les patrimoines (bâti et naturels) avec l'enjeu de poursuivre leur mise en valeur, via un aménagement adapté à la sensibilité des sites, mais aussi des activités culturelles et récréatives qui peuvent s'y greffer ;
- Ses savoir-faire associés aux produits du terroir, ses activités primaires (viti-viniculture, légumes anciens, crottin de Chavignol...).

La candidature du Sancerrois à l'UNESCO, le projet de la CC Sauldre et Sologne reconnu pôle d'excellence rurale pour le développement du tourisme vert, la politique mise en œuvre par le Pays en matière de filières cyclotourisme et d'œnotourisme notamment contribuent à rapprocher toujours avec plus d'acuité les sites et activités de cette richesse naturelle mais aussi des patrimoines qu'ils soient bâtis, naturels ou liés aux savoir-faire.

### Activités recensées en Sancerrois

(Source : Petit Futé)

A faire	Types d'activités	Commune
L'Etape Buissonnière	Restauration / location de vélo / étape de la Loire à Vélo	Bannay
Galerie Garnier Delaporte	Galerie d'art	Chavignol
Cabaret Sancerrois	Spectacle	Menetou-Râtel
Les Iles de la Gargaude	Espace Naturel Sensible	Ménétroul-sous-Sancerre
Abbatiale Saint-Guinefort	Monument classé	Saint-Satur
Cyclorail du Sancerrois	Découverte insolite	Saint-Satur
Loire Nature Découverte	Découverte insolite en canoës et kayaks	Saint-Satur
Port	Nautisme / plaisance	Saint-Satur
Le Rabolot	Découverte insolite sur une embarcation traditionnelle ligérienne	Saint-Satur
Le Beffroi	Monument classé	Sancerre
Eplanade Porte-César	Vue panoramique	Sancerre
La Tour des Fiefs	Monument	Sancerre
La Maison des Sancerre	Découverte du Sancerre	Sancerre
Aérodrom Sancerrois	Aréodrome (ULM, montgolfière, aérostat)	Sury-en-Vaux

### Activités recensées en Champagne Berrichonne

(Source : Petit Futé)

A faire	Types d'activités	Commune
Parc cet jardins du Château de Pesselières	Monument	Jalognes

### Activités recensées en Val de Loire

(Source : Petit Futé)

A faire	Types d'activités	Commune
Canal latéral de la Loire	Plaisance	Belleville-sur-Loire
Centre d'information du public sur la centrale nucléaire	Tourisme industriel	Belleville-sur-Loire
Maison de Loire du Cher	Centre d'interprétation / découverte	Belleville-sur-Loire
Centre aquatique des Presles	Activités sportives / bien-être	Belleville-sur-Loire
Château de Buranlure	Monument	Boulleret
Collégiale Saint-Martin	Monument classé	Léré

### Activités recensées en Pays Fort

(Source : Petit Futé)

A faire	Types d'activités	Commune
Fait des marnes	Découverte	Assigny
Poney-club de la Vallée	Équitation	Assigny
Château de Blancafort	Monument	Blancafort
Eglise Saint-Etienne	Monument religieux	Blancafort
Vol en montgolfière	Découverte insolite	Blancafort
Eglise Saint-Aignan	Monument religieux	Ivoy-le-Pré
Eglise Saint-Aignan	Monument religieux	Jars
Chèvrerie la Brissauderie	Loisirs	Jars
Château de Broucard	Monument	Le Noyer
Manoèvrerie de la Gravière	Monument / loisirs	Le Noyer
Château de la Verrerie	Monument	Oizon
La Ferme du Pays Fort	Loisirs / découverte	Sens-Beaujeu
Grange pyramidale	Monument	Vailly-sur-Sauldre

### Activités recensées en Sologne

(Source : Petit Futé)

A faire	Types d'activités	Commune
Les anciennes fortifications	Monument	Aubigny-sur-Nère
Château des Stuarts	Monument classé	Aubigny-sur-Nère
Couvent des Augustins Noirs	Monument religieux	Aubigny-sur-Nère
Eglise Saint-Martin	Monument religieux	Aubigny-sur-Nère
Galerie François 1er	Exposition / salon	Aubigny-sur-Nère
Maison Victorine - Musée du Vieil Aubigny	Musée	Aubigny-sur-Nère
Musée Pierre Rateau	Musée	Aubigny-sur-Nère
hippodrome Antoine de Vogüé	Équitation	Aubigny-sur-Nère
Piscine des Etangs	Activités sportives / bien-être	Aubigny-sur-Nère
Salle de spectacle la Forge	Culture	Aubigny-sur-Nère
Canal de la Sauldre	Découverte	Argent-sur-Sauldre
Etang du Puits	Loisirs / découverte / sports	Argent-sur-Sauldre
Musée des métiers	Musée	Argent-sur-Sauldre
Parc 'Aqua-plouf'	Loisirs	Argent-sur-Sauldre
La Maison de la Forêt	Centre d'interprétation	Brinon-sur-Sauldre
Eglise Saint-Barthélémy	Monument religieux	Brinon-sur-Sauldre
Club hippique de Brinon	Équitation	Brinon-sur-Sauldre
Eglise Saint-Etienne	Monument religieux	Clémont
Château de la Chapelle-d'Anguillon	Monument	La Chapelle-d'Anguillon
Domaine du Simouët	Découverte	Ménétroul-sur-Sauldre
Musée Marguerite Audoux	Musée	Sainte-Montaine



## Équipements

En outre, la capacité d'accueil existe et, elle aussi, est variée. Entre les gîtes, les hébergements collectifs, l'hôtellerie classique, les chambres d'hôte, etc., les séjours plus ou moins longs sont possibles au gré des éventuelles itinérances.

### Hôtels recensés

(Source : Berry Province et Booking)

Nom	Etoile	Etoile
La Chaumière	3	Aubigny-sur-Nère
L'Esterille		Bué
La Buissonnière	2	Bannay
Le Laurier	2	Saint-Satur
Auberge de la Fontaine	2	Aubigny-sur-Nère
Brit Hôtel Clos Saint-Martin	3	Sancerre
La Solognote	2	Brinon-sur-Sauldre
Le Panoramic		Sancerre
Hôtel de la Loire	3	Saint-Satur
Hôtel du Rempart	2	Sancerre
Auberge de Saint-Thibault		Saint-Satur
Le Relais du Coq d'Argent		Argent-sur-Sauldre
Le Floroine		Ménétréol-sous-Sancerre
Les amis de Diane		Ennordres
La Côte des Monts Damnés		Sancerre
Le Verger Fleuri		Saint-Satur
Terre de Loire	3	Belleville-sur-Loire

### Campings recensés

(Source : Berry Province)

Nom	Etoile	Etoile
Les Portes de Sancerre	3	Saint-Satur
Les Etangs	4	Aubigny-sur-Nère
L'île	3	Bannay
Paradis Nature	2	La Chapelle-d'Anguillon

### Hébergements collectifs recensés

(Source : Berry Province)

Nom	Capacité	Etoile
Centre régional jeunesse et sports	54	Aubigny-sur-Nère
Gîte de groupe de la Balance	14	Jars
Relais loisirs Campo Vital	34	Santranges
Gîte de groupe de Jars	12	Jars
Gîte de groupe de la Vallée	29	Assigny
Azureva		Sainte-Montaine

Enfin, l'entrée culturelle constitue un enjeu renouvelé des territoires tant pour les pratiques touristiques que dans l'offre en services aux habitants. Au-delà de la culture liée directement au patrimoine bâti, l'offre d'événements et pratiques culturelles / artistiques deviennent en effet des facteurs importants pour l'attractivité résidentielle, mais aussi à l'égard des investisseurs économiques (image, qualité du cadre de vie pour les salariés...).

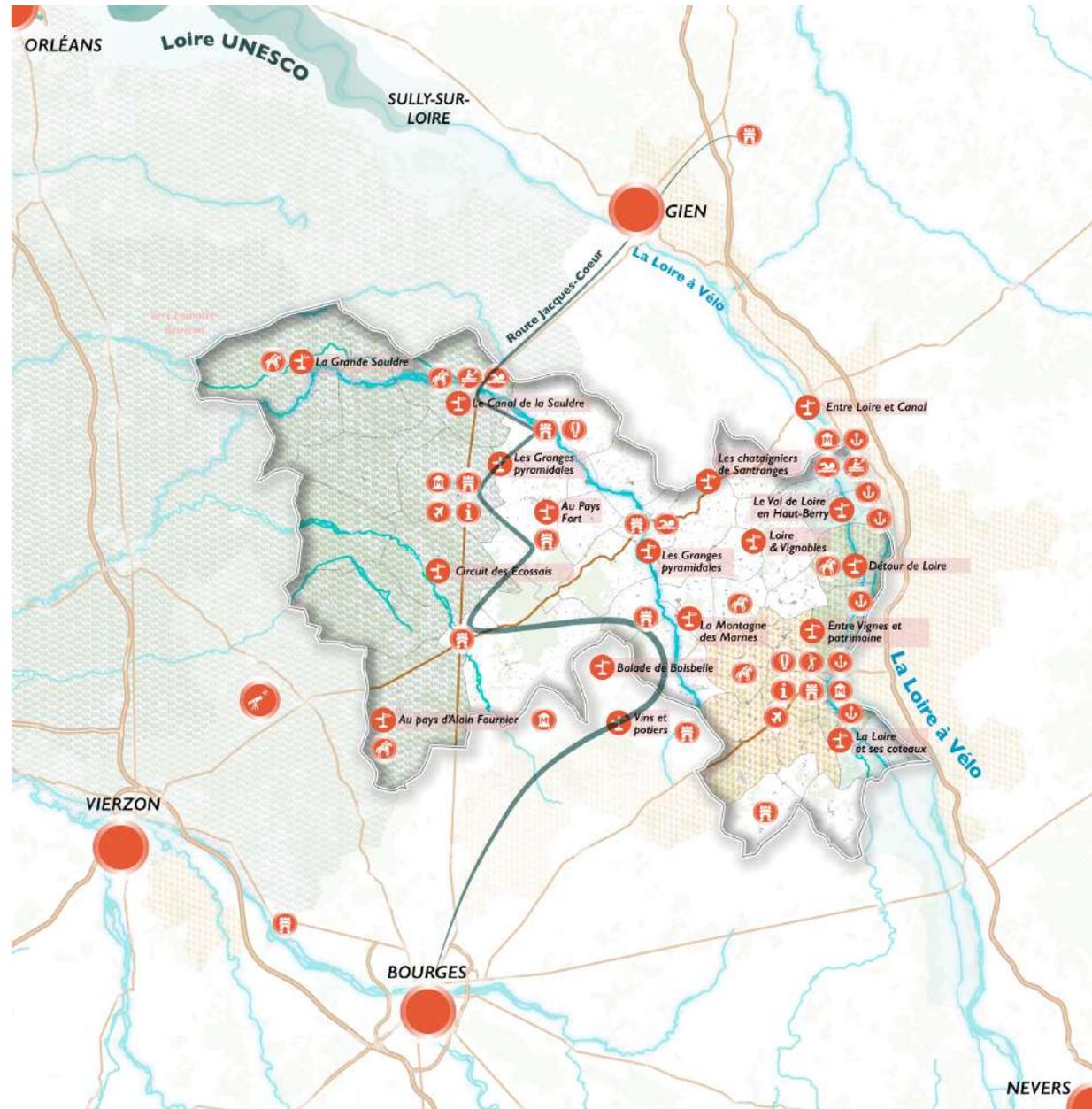
Le territoire du SCoT propose de multiples événements notamment en lien avec ses « valeurs sûres » (histoire, vin, art de vivre, etc.) et des saisons culturelles recherchant la diversité et à se densifier (concerts, expositions, mises en scène et théâtre, Rallyes Selfies, festivals, Crime au château...). Parmi les événements majeurs, on retrouve notamment :

- Les Fêtes Franco Ecosaises d'Aubigny sur Nère,
- La Fête médiévale de La Chapelle-d'Anguillon,
- Les Foires aux vins à Sancerre,
- Les Festivendanges à Sancerre.



Synthèse des activités et des espaces de découverte touristiques  
(Traitement EAU)

-  OFFICE DU TOURISME
-  PATRIMOINE BÂTI ET CULTUREL
-  CHÂTEAUX & JARDINS, CITÉS REMARQUABLES
-  MUSÉES
-  PATRIMOINE NATUREL ET ACTIVITÉS DE PLEIN AIR
-  SITE NATUREL REMARQUABLE
-  CENTRE ÉQUESTRE
-  GOLF
-  SENTIERS DÉCOUVERTES
-  VOL EN MONTGOLFIÈRE
-  PARAPENTE ET SPORTS AÉRIENS
-  PÔLE DES ÉTOILES
-  ACTIVITÉS NAUTIQUES ET AQUALUDIQUES
-  BASSIN DE NATATION - ACTIVITÉS AQUALUDIQUES
-  CENTRE AQUATIQUE
-  BASE NAUTIQUE
-  HALTES NAUTIQUES
-  DÉCOUVERTE DU TERROIR ET DES ENTITÉS PAYSAGÈRES CONSTITUTIVES DE L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE
-  LA SOLOGNE
-  LES VIGNES, ET AOC
-  LA LOIRE, LES GRANDES RIVIÈRES ET LES CANAUX



## Les réseaux cyclables et équestres (Traitement EAU)

### VÉLOROUTES

-  LOIRE À VÉLO
-  COEUR DE FRANCE À VÉLO
-  COEUR DE FRANCE À VÉLO, EN PROJET
-  LOING BRIARE

### VOIES / SENTES VERTES

-  SENTE VERTE PARIS BOURGES
-  SENTE VERTE PARIS BOURGES, A L'ÉTUDE
-  SENTE BLEUE BLANCAFORT LAMOTTE BEUVRON

### BOUCLES CYCLABLES DE PAYS (PRINCIPE DE LOCALISATION)

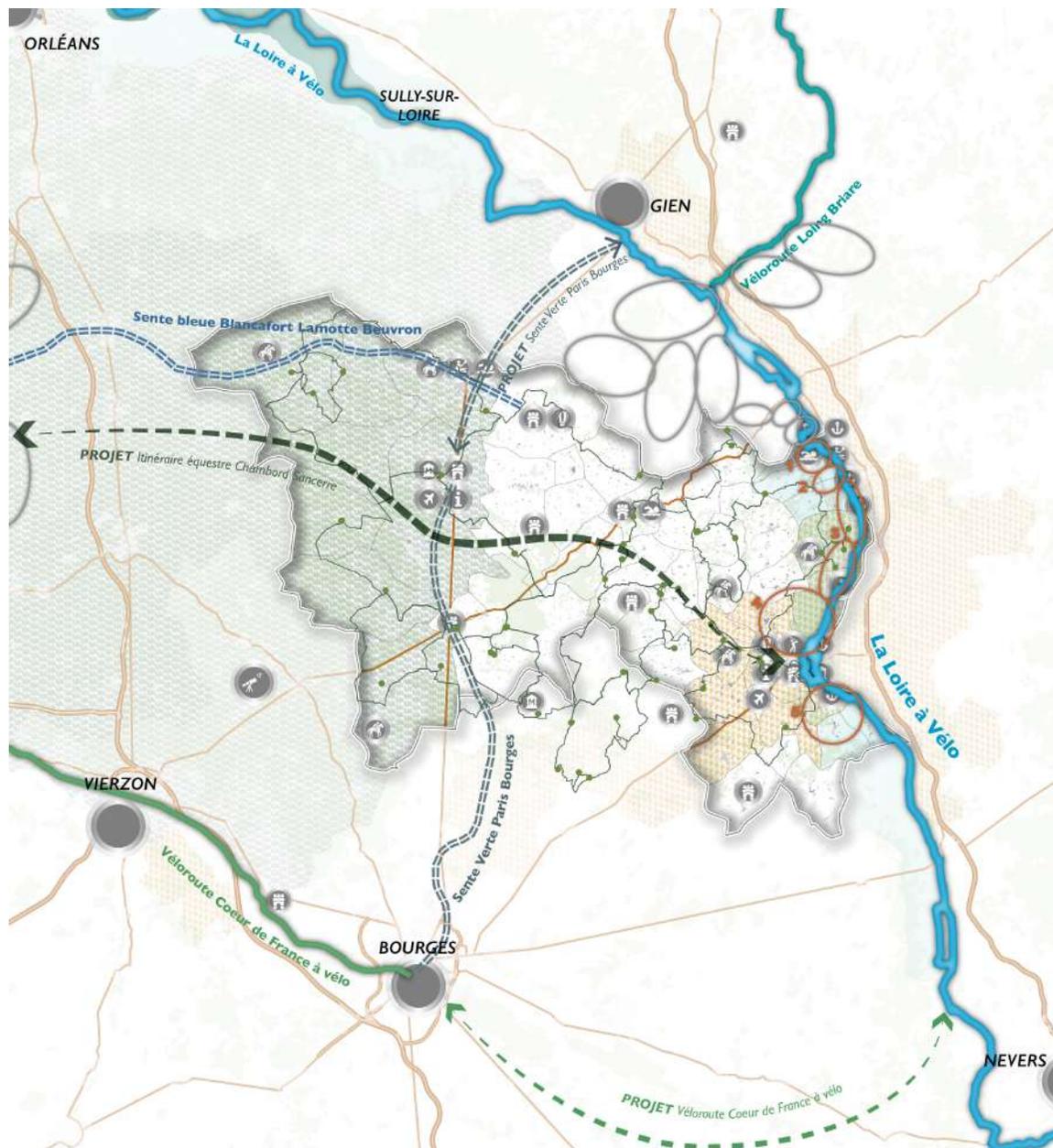
-  PAYS SANCERRE SOLOGNE

- 1 : "ENTRE LOIRE ET CANAL" DE BEAULIEU SUR LOIRE À BELLEVILLE SUR LOIRE
- 2 : "LE VAL DE LOIRE EN HAUT BERRY" DE BELLEVILLE SUR LOIRE À LÉRÉ
- 3 : "DÉTOUR DE LOIRE" DE LÉRÉ À BANNAY
- 4 : "ENTRE VIGNES ET PATRIMOINE" DE ST GEMMES À SANCERRE
- 5 : "LA LOIRE ET SES COTEAUX" DE MÈNÉTRÉOL SOUS SANCERRE À ST BOUIZE

-  EXTERNES AU SCoT

### ITINÉRAIRES ÉQUESTRES

-  ITINÉRAIRES ÉQUESTRES EXISTANTS (SOURCES: GÉOCHEVAL, PAYS SANCERRE SOLOGNE)
-  POINTS D'INTÉRÊTS LIÉS AUX ITINÉRAIRES ÉQUESTRES
-  PROJET D'ITINÉRAIRE CHAMBORD SANCERRE



- Gouvernance et plans d'actions -



### 3 LEVIERS POUR LES PROJETS TOURISTIQUES

#### ► Candidature LEADER 2014-2020 / GAL / Berry Val de Loire

Le tourisme est considéré au travers de cette candidature comme un secteur prometteur qui s'articule en résonance des atouts remarquables ( naturels, paysagers, culturels, associatifs, architecturaux, historiques) qui sont présents.

Le tourisme, en tant que secteur économique est un relais de croissance devant être valorisé. C'est parce qu'il est transversal, le tourisme impacte directement le cadre de vie, l'aménagement du territoire et l'économie, donc l'attractivité.

Il est ainsi reconnu comme un axe de développement pour les deux Pays composant le GAL : le Pays Sancerre Sologne et le Pays Loire Val d'Aubois.

La stratégie visée par le Gal entend faire du tourisme la pierre angulaire d'une approche globale du développement à l'aide des objectifs suivants :

- Faire évoluer le « tourisme de passage » en un tourisme de séjour en invitant les visiteurs à découvrir le territoire.
- Structurer les acteurs du tourisme et, au-delà, l'ensemble des acteurs qui gravitent autour de l'accueil afin de construire une offre touristique à l'échelle du territoire.
- Proposer une offre touristique en capacité de diffuser le plus largement les impacts économiques directs et indirects sur d'autres filières.
- Faire du patrimoine naturel et paysager un facteur d'attractivité via une mise en valeur et des actions de préservation.
- Faire bénéficier les habitants du territoire des actions touristiques dans une logique d'amélioration du cadre de vie.



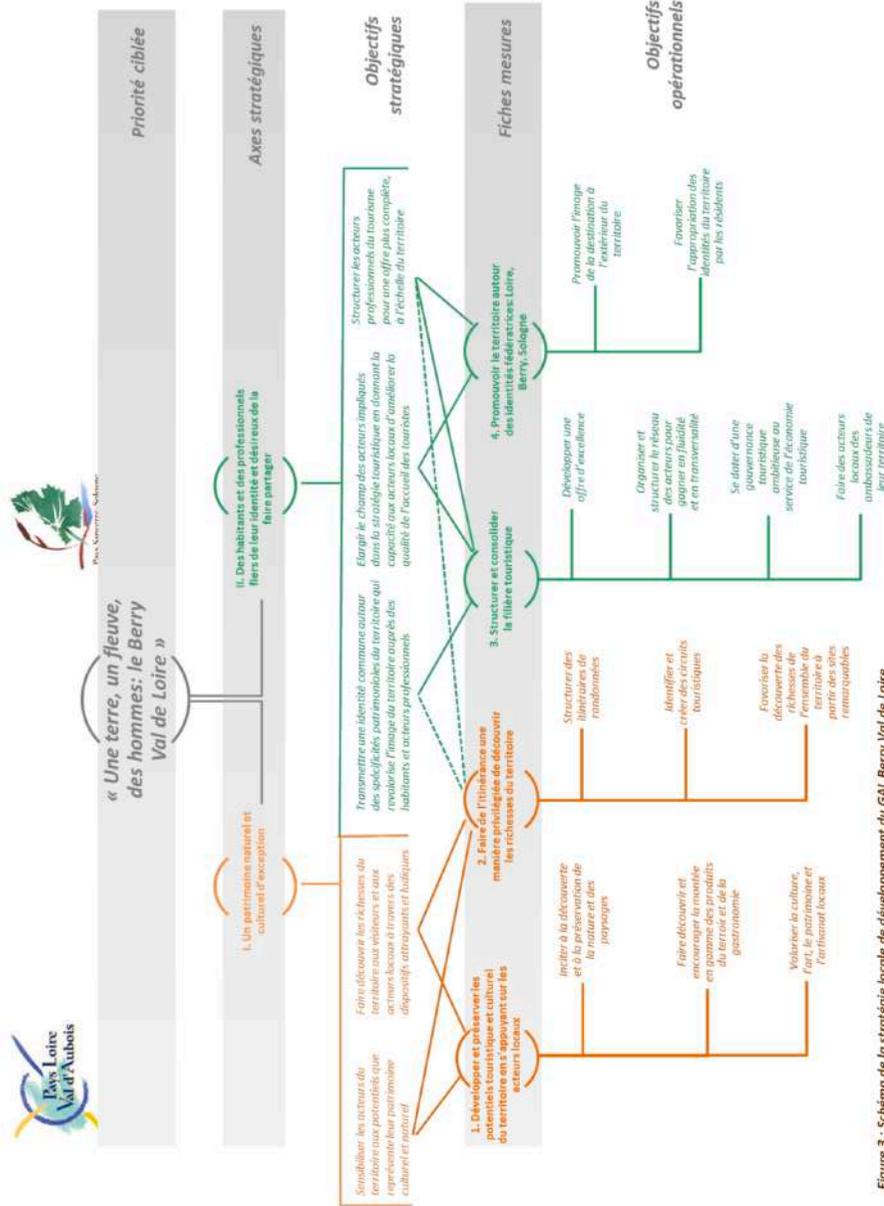


Figure 3 : Schéma de la stratégie locale de développement du GAt Berry Val de Loire

► Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2015-2021

Un axe A6 est consacré spécifiquement à l'économie touristique. Des plans d'actions concernent alors les Pays à Vélo, l'itinérance touristique équestre, l'œnotourisme et les sites et accueils touristiques.

L'axe B2 dédié au développement de l'accès à la culture participe aussi, indirectement, à la structuration d'une filière touristique bénéficiant aux touristes et également aux habitants du territoire.

Au titre du bilan pour l'axe A6 :

- Tourisme à vélo : sur les 10 itinéraires identifiés, 5 sont balisés et ont fait l'objet de documents de communication.

Les actions engagées sont à poursuivre et une étude devra définir un réseau de boucles sur la partie centrale du territoire afin de relier les boucles cyclables autour de la Loire à vélo et celle de la Sologne.

Le développement des services aux cyclotouristes, et plus généralement aux touristes itinérants sera également être encouragé.

- Itinérance pédestre : la section Sancerre-Bourges est valorisée dans le topoguide « de gare en gare » par la Fédération de Randonnées Pédestre.
- Itinérance équestre : 400 km d'itinéraires balisés, brochures de communication éditées, organisation d'une randonnée annuelle comptent parmi les actions réalisées.

L'action de communication et d'aménagement et d'équipement des itinéraires équestres est à maintenir en s'appuyant sur l'étude régionale « pour le développement touristique de l'itinérance équestre autour du Canal de la Sauldre et du Parc Équestre Fédéral de Lamotte Beuvron en Sologne ».

- Œnotourisme : L'AOC Sancerre bénéficie du label national Vignobles et Découvertes est une réalisation qui a abouti en 2016.



## Équipements

D'autres projets sont amenés à bénéficier du concours technique et financier régional :

- L'aménagement d'une place, Agora, halte nautique et accueil Loire à Vélo à Ménétrol-sous-Sancerre.
- Création d'une liaison équestre « Sancerre-Chambord ».
- Étude globale d'aménagement et de développement touristique de l'Étang du Puits.

Au titre du bilan pour l'axe B2 :

- 2 projets de restauration ont été soutenu par le CRST : une grange pyramidale à Oizon et un pigeonnier à Léré.
- Création du centre d'interprétation de l'Auld Alliance à Aubigny-sur-Nère.
- 

D'autres projets sont amenés à bénéficier du concours technique et financier régional :

- L'aménagement de la Forge à Aubigny-sur-Nère.
- La réfection d'une grange à Feux.

### ■ Contrat de Ruralité Sancerre Sologne

En matière d'attractivité du territoire, l'objectif 12 entend soutenir le développement touristique.

Il s'agit de :

- Encourager le développement du tourisme de nature et l'œnotourisme.
- Valoriser et développer les sites touristiques.
- Favoriser la rénovation des hébergements.
- Soutenir le développement des itinérance douces.

Quelques opérations étaient alors pressenties :

- Aménagement d'une aire d'accueil nautique en bord de canal latéral à la Loire sur la commune de Ménétrol-sous-Sancerre.

- Aménagement de 16 places au droit de l'aire de camping-car à Saint-Bouize.
- Aménagement touristique du Canal à la Loire au niveau du port de Saint-Satur.
- Aménagement d'un parcours cyclo de la cathédrale de Bourges à l'Étang du Puits (Méridienne verte).
- Aménagement du 1<sup>er</sup> étage du château des Stuarts avec une scénographie sur Aubigny-sur-Nère (Espace thématique du château des Stuarts).
- Réhabilitation du gîte d'étape et du camping du site de la Balance.



## L'ACCES AUX SERVICES ET AUX SOINS

### ► Contrat de Ruralité Sancerre Sologne

Les objectifs au nombre de 3 visent à :

- Garantir l'accès aux services publics.
- Améliorer la démographie médicale et faciliter l'accès aux soins.
- Améliorer la prise en charge des personnes âgées.

Quelques opérations étaient alors pressenties :

- Création d'un cabinet médical à Jars.
- Aménagement d'un cabinet médical à Savigny-en-Sancerre.
- Réhabilitation des anciens locaux de l'école Moreux en Maison de Services Publics à Aubigny-sur-Nère.
- Mutualisation et agrandissement des EHPAD de Saint-Satur et de Sancerre.
- Réhabilitation de la mairie avec installation de l'agence postale à Ennordres.

### ► Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2015-2021

Au titre du bilan pour l'axe B1 « Services aux populations » :

- Plusieurs projets ont reçu le concours du CRST : projet d'accueil des activités périscolaires de Concessault ; constitution d'une Maison de Santé Pluridisciplinaire à Sancerre et son satellite à Veaugues.

D'autres projets sont amenés à bénéficier du concours technique et financier régional :

- Création d'un cabinet médical avec logement, satellite de la MSP de Sancerre à Jars.
- Création d'un cabinet médical satellite de la MSP de Sancerre à Savigny-en-Sancerre.

## LA REVITALISATION DES CENTRES BOURGS

### ► Contrat de Ruralité Sancerre Sologne

- L'objectif est de maintenir l'attractivité commerciale en soutenant la modernisation, la mise aux normes, l'accessibilité de l'offre aux habitants.

Quelques opérations étaient alors pressenties :

- Aménagement d'un commerce à Bué.
- Construction d'une boulangerie et d'une épicerie à Blancafort.
- Restructuration / extension du restaurant de Villegenon.

### ► Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2015-2021

Au titre du bilan pour l'axe B1 Services aux populations :

- Plusieurs projets ont reçu le concours du CRST : projet d'installation d'une épicerie – dépôt de pain à Bué : réhabilitation du café de Crézancy-en-Sancerre.

Des projets sont amenés à bénéficier du concours technique et financier régional :

- Extension et restructuration du restaurant communal de Villegenon.
- Constriction d'une boulangerie-pâtisserie artisanale à Sury-Près-Léré.
- Construction d'une boulangerie et d'une épicerie à Blancafort.
- Rénovation du cinéma l'Atomic à Aubigny-sur-Nère.



### LA COHESION SOCIALE

#### ► Contrat de Ruralité Sancerre Sologne

Les objectifs au nombre de 3 visant à :

- Proposer une offre culturelle structurée.
- Proposer une offre sportive structurée.
- Développer et renforcer l'offre d'accueil « enfance-jeunesse ».

Quelques opérations étaient alors pressenties :

- Construction d'un ensemble école maternelle, restaurant scolaire, centre de documentation à Boulleret.
- Création d'un pôle loisirs à Aubigny-sur-Nère.
- Création d'un local associatif à Saint-Satur.

#### ► Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2015-2021

Des projets sont amenés à bénéficier du concours technique et financier régional :

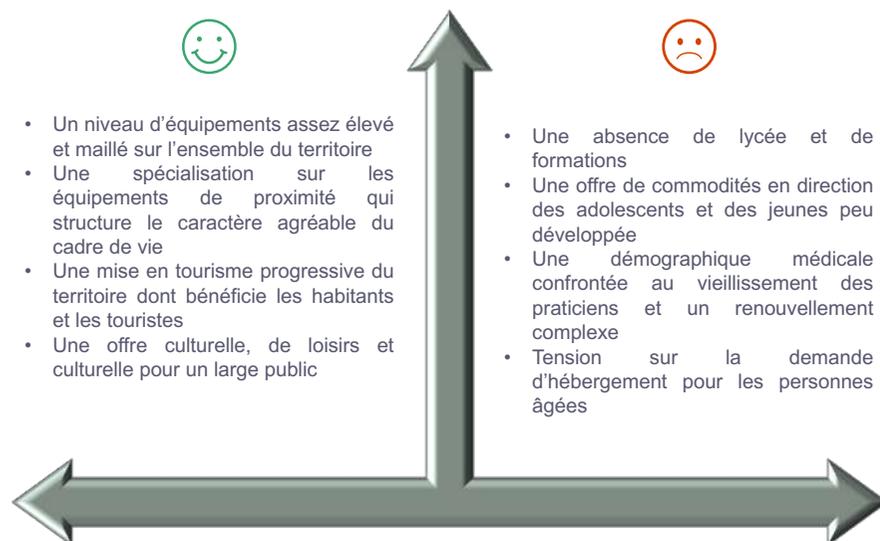
- Ouverture d'une antenne du Secours Populaire Français à Argent-sur-Sauldre.
- Construction d'un plateau sportif à Boulleret.
- ...



- Synthèse -



### LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES



### LES ENJEUX

- **Un enjeu de montée en puissance et de déploiement de certains services et équipements.** Le vieillissement tendanciel de la population dans le territoire implique d'assurer dans la durée les capacités d'accueil et les niveaux de services d'aides adaptés aux personnes âgées. Les structures et réseaux d'accueil et hospitaliers existants sont des atouts, mais il s'agit aussi d'être attentif à l'évolution des attentes des personnes (formes innovantes d'hébergements non médicalisés, de services à domicile etc.) et de soutenir l'attractivité du territoire pour les actifs du secteur des services à la personne.

Par ailleurs, si le souhait est d'attirer des actifs avec enfants, l'accueil des jeunes enfants est à penser à l'échelle du territoire du SCoT afin de faciliter l'agilité de l'offre au regard de la diversité des besoins et notamment la mobilité des travailleurs (la mobilité dans le territoire mais aussi en lien avec l'extérieur). A l'image du

Kangouroule sur Aubigny-sur-Nère, ce type d'action est à même de permettre l'employabilité d'une certaine partie de la population active et résidente.

De même, le jeune public et les ménages avec et sans enfants aspirent à des aménités locales de proximité attrayantes, renouvelées, qu'elles soient d'ordres culturels, commerciaux (en lien avec les circuits courts et de proximité), ou autres comme la restauration, les équipements sportifs... La dynamique que génèrent ces équipements est essentielle pour cette catégorie de public très sensible à une vie locale active, sans avoir à se déplacer sur de longues distances pour cela.

- **Un enjeu de maintien des équipements médicaux.** L'attractivité territoriale dépend pour partie de la présence de médecins généralistes notamment. Cette problématique touche tous les publics : personnes âgées, jeunes, bas-âge... Or, l'absence ou l'essoufflement de l'offre (non renouvellement des praticiens, etc.) oriente les choix de résidence des populations.
- **Un enjeu de création de centre de formation.** L'absence de lycée et de formations post-bac renforce l'évasion scolaire des jeunes de manière relativement précoce ; ce qui à la fois peut contrarier les projets de vie des familles et ne facilite pas la fidélisation / le retour de jeunes dans le territoire après l'obtention de leur diplôme à l'extérieur.

Par ailleurs, ce manque de formation obère des chances de recrutement « sur place » pour les entreprises locales. Ne trouvant pas de qualification correspondant à leurs besoins, elles élargissent leur bassin d'emploi, ce qui accentue potentiellement le volume des flux domicile-travail, mais aussi tend à insécuriser les chefs d'entreprises et les projets d'investissements des acteurs économiques.

- **Un enjeu de déploiement des équipements et produits touristiques.** Clairement le territoire détient de multiples atouts pour poursuivre le développement de l'offre touristique sur des thèmes porteurs et contribuer à sa dynamisation dans l'espace régional proche. Notamment, le territoire est un maillon d'une chaîne de valeur touristique en développement et détenant de multiples potentiels entre Loire, Sologne, Bourgogne, Orléans,



Bourges... aux « portes » de l'Île de France. Les actions et initiatives du Pays, des EPCI, des communes et d'acteurs (OT, associations, Région, Département, etc...) enrichissent toujours plus la diversité des activités touristiques et culturelles, l'offre d'animations, les outils de communications et supports de promotion (film, site internet, livre, guide touristique...).

Au plan territorial, le développement et le déploiement sur tout le territoire du SCoT d'une offre lisible d'équipements et activités touristiques, culturelles, sportives et de loisirs, doit contribuer à une attache plus profonde encore au territoire des habitants et entreprises. « Tourisme et culture » convergent en effet avec le champ des services à la qualité de vie et aux entreprises toujours plus recherchés (salle de séminaire, accès à la culture,...). Ils sont aussi des leviers pour une attractivité globale du territoire, résidentielle et économique, à même de rentrer en résonance et soutenir les marques reconnues « Sologne » et « Sancerre ». La mise en tourisme est enfin un vecteur potentiel d'emplois convergeant sur certains aspects avec le secteur plus général des services à la personne.

Plusieurs enjeux ressortent :

- Les enjeux de visibilité du territoire dans la mosaïque touristique interrégionale et de la lisibilité de l'offre pour valoriser l'itinérance et la diversité des formes et durées de séjour. L'enjeu est aussi de se démarquer et faciliter les coopérations externes.
- L'enjeu de préserver dans le temps / renforcer une offre d'hébergement attractive, intégrant les besoins de la continuité d'une offre suffisante, notamment en saison estivale, mais aussi pour des séjours d'affaires, en groupe, en famille (multigénération), atypiques...
- L'enjeu de poursuivre le maillage interne des parcours et itinéraires tourisme-culture, notamment les parcours doux et cavaliers.
- L'enjeu de poursuivre la mise en valeur de la Loire « Sauvage » et de l'oenotourisme dont les potentiels de rayonnement son important et peuvent plus encore être exploités.

- L'enjeu de « faire briller » les patrimoines, support de points d'étape ou de départ d'itinéraires culturels ou touristiques.
- L'enjeu renouvelé d'innovation dans les pratiques et les services : e-tourisme, réalité augmentée, etc.
- **Un enjeu de structuration de l'armature territoriale.** L'offre commerciale et globale fait ressortir nettement les communes d'Aubigny-sur-Nère, Argent-sur-Sauldre, Sancerre et Saint-Satur comme des polarités. Elles sont en capacité par rapport à la densité de leurs équipements de rayonner à leur échelle, voire d'être en complémentarité de polarités externes comme Cosne-Cours-sur-Loire. Toutefois, certaines parties, notamment centrale (Pays Fort) ou en frange doivent être irriguées afin de réduire les temps de déplacements pour répondre à certains besoins du quotidien notamment.

La présence ou l'absence de certains équipements est un facteur discriminant pour l'attractivité globale des territoires. En fonction des populations ciblées par le projet de territoire et des nouveaux comportements en matière de consommation et d'usage des équipements et services privés comme publics, le choix de la proximité semble être un atout pour les espaces de vie du SCoT du Pays Sancerre Sologne. En effet, face à des « consomm'acteurs » les territoires ruraux ont un avantage certain que leur confère leur terroir et leur cadre de vie. Cela à condition de mener des politiques publiques actives en termes d'aménagement et de mise en réseau de ces services et équipements. Ce à quoi le Pays et les collectivités tendent au travers de leurs actions.



CAHIER 1



## Déplacements - mobilités

# SOMMAIRE

<b>ACTUALISATION</b> .....	<b>2</b>
CLES DE LECTURE .....	3
LES GRANDS INDICATEURS.....	4
PLAN DE MOBILITE RURALE SUR LE TERRITOIRE DU PAYS DE SANCERRE SOLOGNE .....	9
 <b>OBSERVATOIRE</b> .....	 <b>29</b>
LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES.....	30
LES INFRASTRUCTURES FERREES .....	33
LES TRANSPORTS COLLECTIFS .....	34
LES MODES ACTIFS DE MOBILITES.....	35
LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE ET L'ELECTROMOBLITE .....	36
COUVERTURE NUMERIQUE ET TRES HAUT DEBIT .....	37
LES MIGRATIONS PENDULAIRES .....	38
 <b>GOVERNANCE ET PLANS D' ACTIONS</b> .	 <b>42</b>
 <b>SYNTHESE</b> .....	 <b>44</b>
LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES.....	45
LES ENJEUX .....	45



- ACTUALISATION -



## Clés de lecture

*Ce chapitre d'actualisation fait suite à l'évolution du périmètre du SCoT du Pays Sancerre Sologne ainsi qu'à la publication de nouvelles données statistiques depuis la rédaction du premier diagnostic abouti en 2019.*

- *Le 1er janvier 2021, la commune de Nançay a intégré le territoire du SCoT en adhérant à la Communauté de Commune de Sauldre et Sologne.*
- *Le premier diagnostic utilisait des données du Recensement Générale de la Population de l'Insee (RGP) les plus récentes disponibles qui à l'époque allaient jusqu'à la période intercensitaire 2010-2015.*
- *A la date de rédaction du présent document (1er semestre 2023), la plupart des données du RGP allant jusqu'à l'année 2019 sont disponibles.*

*Ainsi, ce chapitre a 2 objectifs :*

- *Actualiser et analyser les principales données statistiques et tendances d'évolution du territoire au prisme de ces nouvelles données et du nouveau périmètre du SCoT.*
- *Identifier les influences sur la trajectoire globale du territoire découlant de l'adhésion de Nançay au SCoT.*

*Pour cela l'actualisation s'attache à faire figurer des données passées et plus récentes à la fois à l'échelle de l'ancien et du nouveau périmètre du SCoT, tout en faisant ressortir celles relatives à la commune de Nançay. En effet, cette méthode permet de comparer les évolutions sur des périmètres similaires et de mieux comprendre les influences de l'adhésion de Nançay.*

*Comme on le verra, cette adhésion et l'actualisation des données ne remettent pas en cause les enjeux territoriaux et grands enseignements du diagnostic initial. Elles ne remettent ainsi pas en cause la pertinence des choix retenus pour le PADD du SCoT.*



## Les grands indicateurs

### MIGRATIONS PENDULAIRES

Les flux de déplacements domicile – travail en 2020 sont globalement similaires à ceux observés en 2014. Ils confirment que la très large majorité des actifs occupés du territoire du SCoT y travaillent aussi (70%).

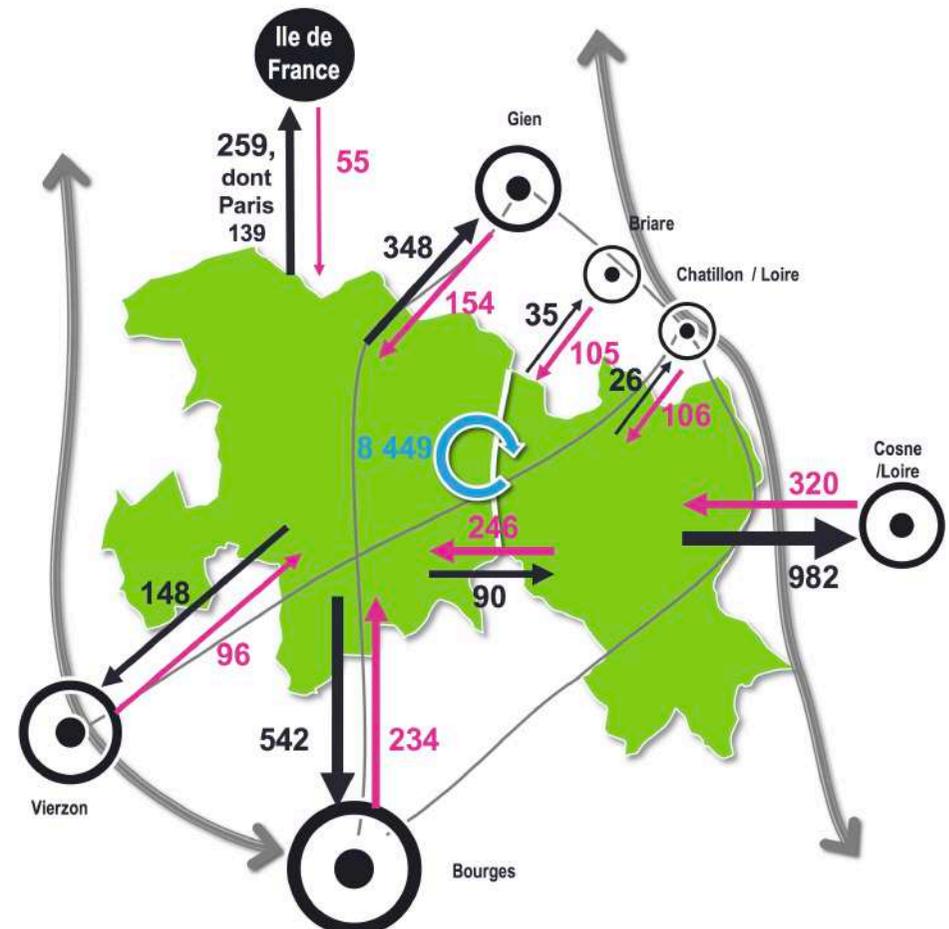
De la même façon, les mobilités entre les 2 EPCI restent assez ténues avec 336 actifs vivant et travaillant dans le SCoT qui migrent d'un EPCI à l'autre dans le cadre de leurs déplacements domicile – travail, ce qui représente 4% des mobilités internes à l'échelle du SCoT.

Concernant Nançay, la commune accueille presque autant d'habitants travaillant à l'extérieur et d'externes venant y travailler. 42% des habitants de la commune y travaillent également, il s'agit donc d'une commune dynamique sur le plan de l'emploi et non pas d'une commune uniquement résidentielle.

En ce qui concerne les déplacements domicile – travail pour les actifs travaillant à l'extérieur du SCoT, le territoire a conservé des flux assez conséquents avec les agglomérations de Cosne-Cours-sur-Loire, Bourges et Gien.

### Actifs entrant et sortant du périmètre du SCoT en 2020

(Source : Recensement de la population - Mobilités professionnelles des individus 2020)



**Rappel :**

**Les flux domiciles-travail externes en 2014**

(Source : Recensement de la population - Mobilités professionnelles des individus 2014)

Territoire	Nombre d'actifs non résidant, travaillant dans le SCoT	Nombre d'actifs résidant, ne travaillant pas dans le SCoT	Différentiel arrivées-départ
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	1 125	1 455	-330
CC Sauldre et Sologne	2 234	2 388	-154
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>3 360</b>	<b>3 844</b>	<b>-484</b>

**Actualisation :**

**Les flux domiciles-travail externes en 2020**

(Source : Recensement de la population - Mobilités professionnelles des individus 2020)

Territoire	Nombre d'actifs non résidant, travaillant dans le SCoT	Nombre d'actifs résidant, ne travaillant pas dans le SCoT	Différentiel arrivées-départ
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	2 560	2 640	-80
CC Sauldre et Sologne	1 480	1 605	-125
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>4 041</b>	<b>4 245</b>	<b>-205</b>

**Les flux domiciles-travail internes en 2020**

(Source : Recensement de la population - Mobilités professionnelles des individus 2020)

Territoire	Nombre d'actifs résidant, travaillant dans le SCoT	Dont même EPCI	Actifs vivant dans le territoire et travaillant dans l'autre EPCI
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	4 574	4 328	246
CC Sauldre et Sologne	3 875	3 785	90
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>8 449</b>	<b>8 449</b>	

**Les flux domiciles-travail de Nançay en 2020**

(Source : Recensement de la population - Mobilités professionnelles des individus 2020)

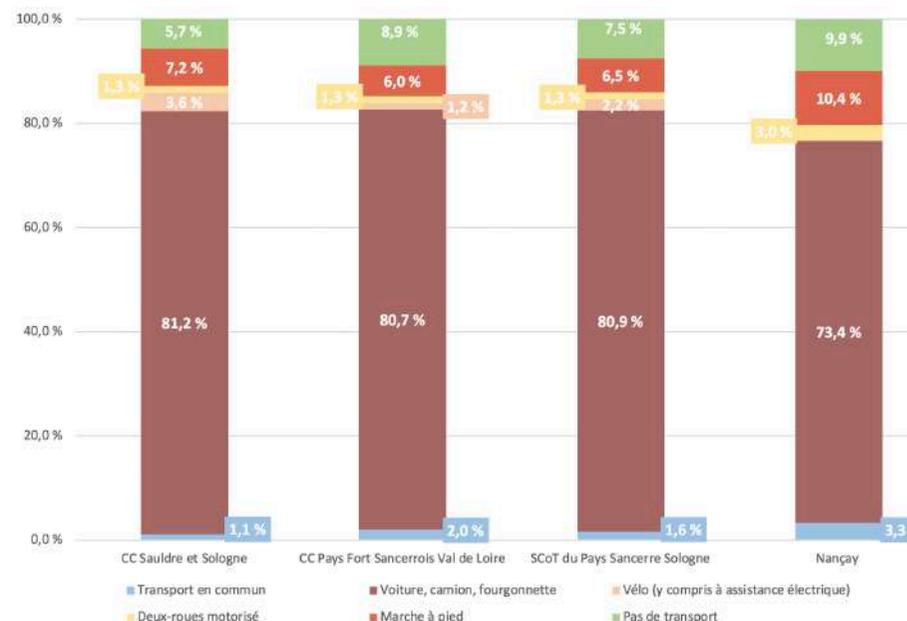
Actifs résidant et travaillant à Nançay	Actif résidant à Nançay travaillant en dehors de Nançay	Actifs non résidant travaillant à Nançay
111	179	171

À l'échelle du SCoT, dans moins de 10% des cas, les mobilités douces sont utilisées par les usagers pour se rendre au travail, les transports en commun représentent quant à eux 1,6% des modes de transport utilisés par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Le principal mode de déplacement utilisé est donc la voiture particulière.

À Nançay, la part de la marche à pied parmi les moyens de transport ainsi que celle des transports en commun est bien supérieure. Cela s'explique facilement à la vue des 42% des habitants de la commune qui y travaillent également.

**Part des modes de transport utilisés pour les déplacements domiciles/travail**

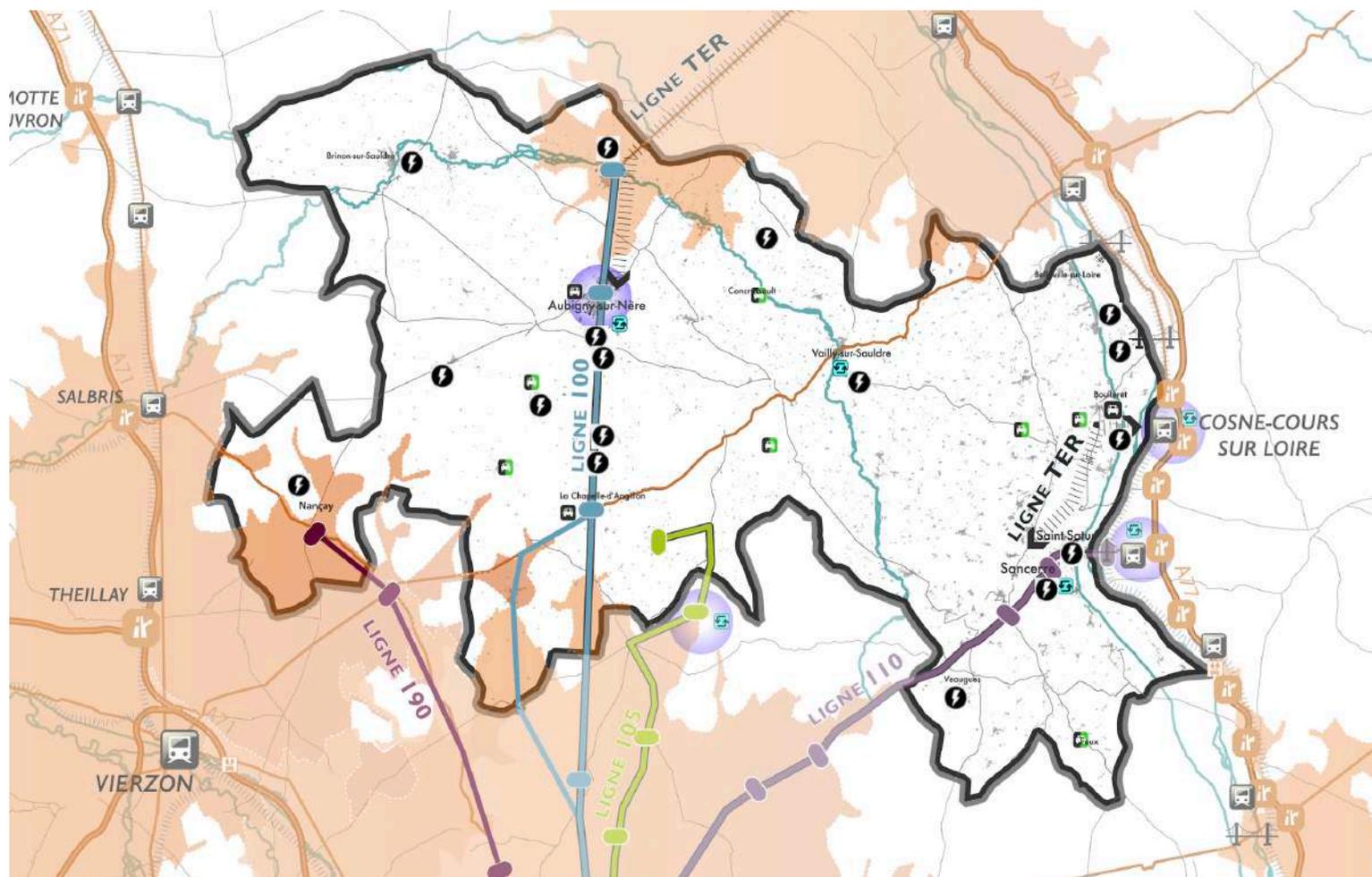
(Source : Recensement de la population - Mobilités professionnelles des individus 2020)



## MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE, L'ELECTROMOBILITE, ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les enjeux de connexion du territoire avec l'extérieur sont toujours présents, notamment vers :

- Les 2 lignes ferroviaires (Bourges-Paris et Nantes- Paris)
- L'A71 et l'A75
- Les grands pôles d'emplois structurants du territoire (Bourges, Vierzon, Orléans, Cosne-Cours-sur-Loire).



**Des aires de covoiturages, des bornes IRV et des lignes de bus régionales s'appuyant sur des axes principaux**

(Source : INSEE, Conseil Départemental, Plan de mobilité Sancerre Sologne, Elecborne consulté en 2023)

### LEGENDE :

<b>RÉSEAU ROUTIER</b>	<b>RÉSEAU INTERURBAIN</b>
Route	↳ Rabattement vers les gares TER
Autoroute	↳ Réseau bus départemental
Franchissement de la Loire	
Echangeur	
<b>RÉSEAU FERRE</b>	<b>DISTANCE/TEMPS</b>
Ligne ferroviaire	↳ Isochrone depuis les pôles extérieurs (30 min en voiture)
Gare	
Halte	

### Aires existantes de covoiturage

- « Officielles »
- « Informelles »

### Transport à la Demande : TAD (Remi + à la Demande)

- Pôle de rabattement des TAD vers centralités
- Pôle de rabattement des services TAD vers les points d'arrêt Bus Rémi et TER



Le Réseau de bus organisé en radial vers Bourges, et se prolonge vers le Nord en direction de Gien, d'Aubigny-sur-Nère et d'Argent-sur-Sauldre d'une part, et d'autre part de Sancerre, Saint-Satur et Bouillere, qui sont des points structurants pour l'organisation des mobilités au sein du territoire, en connexion avec l'extérieur.

La mobilité transversale Est-Ouest au sein du territoire reste difficile et Sancerre Sologne s'est doté d'un plan de mobilité rural, dont un des objectifs majeurs est d'apporter des alternatives à l'usage individuel de la voiture, notamment à l'égard des publics captifs (dimension sociale de la mobilité), pour aussi mieux irriguer le centre du territoire (Pays Fort).

Le territoire du SCoT apporte pour lui-même, mais aussi pour le département du Cher, des opportunités d'amélioration du maillage en moyens de mobilités durables qui relèvent à la fois :

- De meilleure contexte des parcours, notamment des actifs, vers/depuis les lignes de trains, au SCoT avec des interconnexions plus performantes du réseau de bus et autres moyens de déplacements ;
- Une irrigation interne du territoire, avec en premier chef l'amélioration des connexions Est-Ouest entre les 2 EPCI ;
- Des moyens adaptés au contexte rural pour les déplacements quotidiens, notamment auprès des publics captifs.

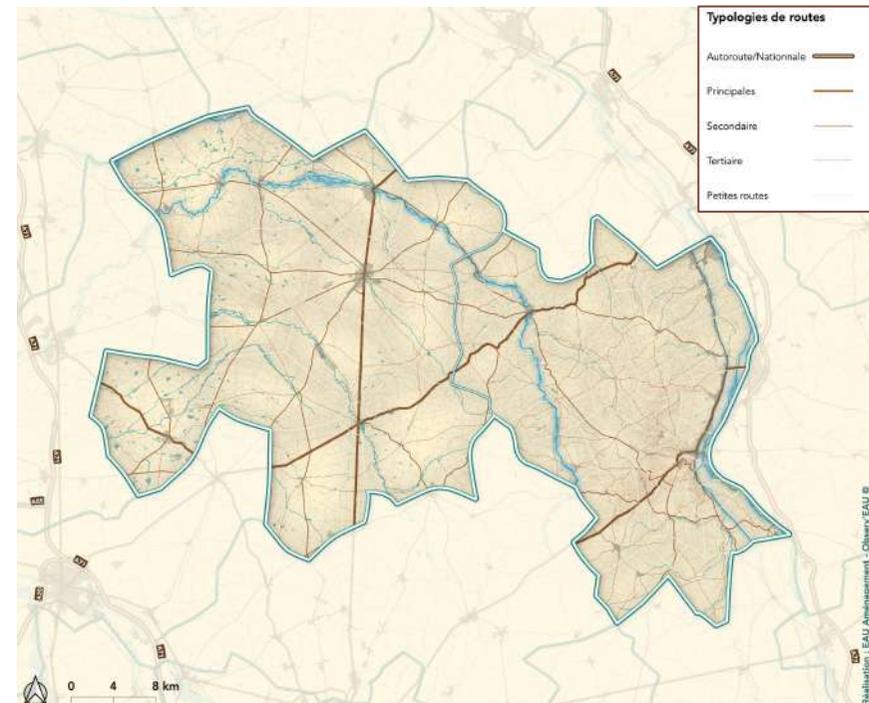
Proche de Vierzon, de l'A71 et de la ligne de train Bourges – Paris. Nançay apporte une opportunité de connexion supplémentaire au territoire du SCoT en complétant l'offre de mobilité en connexion avec les grands axes et avec les pôles urbains d'emplois externes comme Vierzon, important notamment pour les actifs. Ceci est d'autant plus cohérent que Sauldre et Sologne participe au territoire d'industrie Berry-Sologne, incluant Vierzon.

On notera également que 3 nouvelles bornes électriques ont été installées depuis 2017.

## INFRASTRUCTURES ROUTIERES

### Typologie des routes du Pays de Sancerre Sologne

(Source : IGN 2023, Traitement EAU)



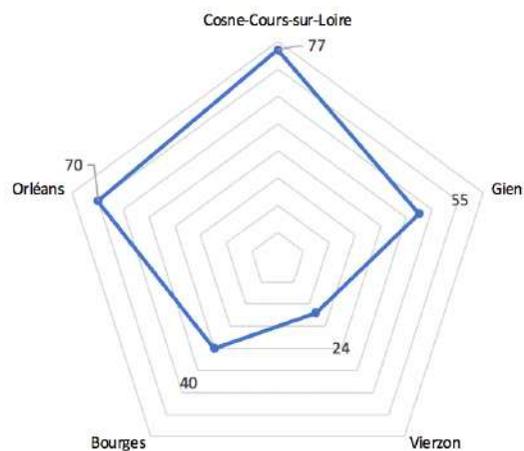
Depuis le premier diagnostic, le réseau routier du territoire du SCoT n'a pas connu d'évolutions notables. Avec pour principales caractéristiques une structuration par des axes départementaux (D955, D940, D926), des connexions avec l'extérieur (Bourges, Orléans, Vierzon, Gien), et des temps de parcours parfois élevés avec une connexion Est-Ouest difficile (Aubigny-sur-Nère, Veil-sur-Sauldre, Sancerre).

La D44 est un axe structurant desservant Nançay avec une connexion facilitée vers l'A71 et Vierzon. L'adhésion de Nançay au SCoT favorise donc des opportunités de mobilités du SCoT avec les espaces Berrichon plus à l'Ouest.



### Temps de trajet à partir de Nançay vers les pôles extérieurs

(Source : Google Maps, Traitement EAU)



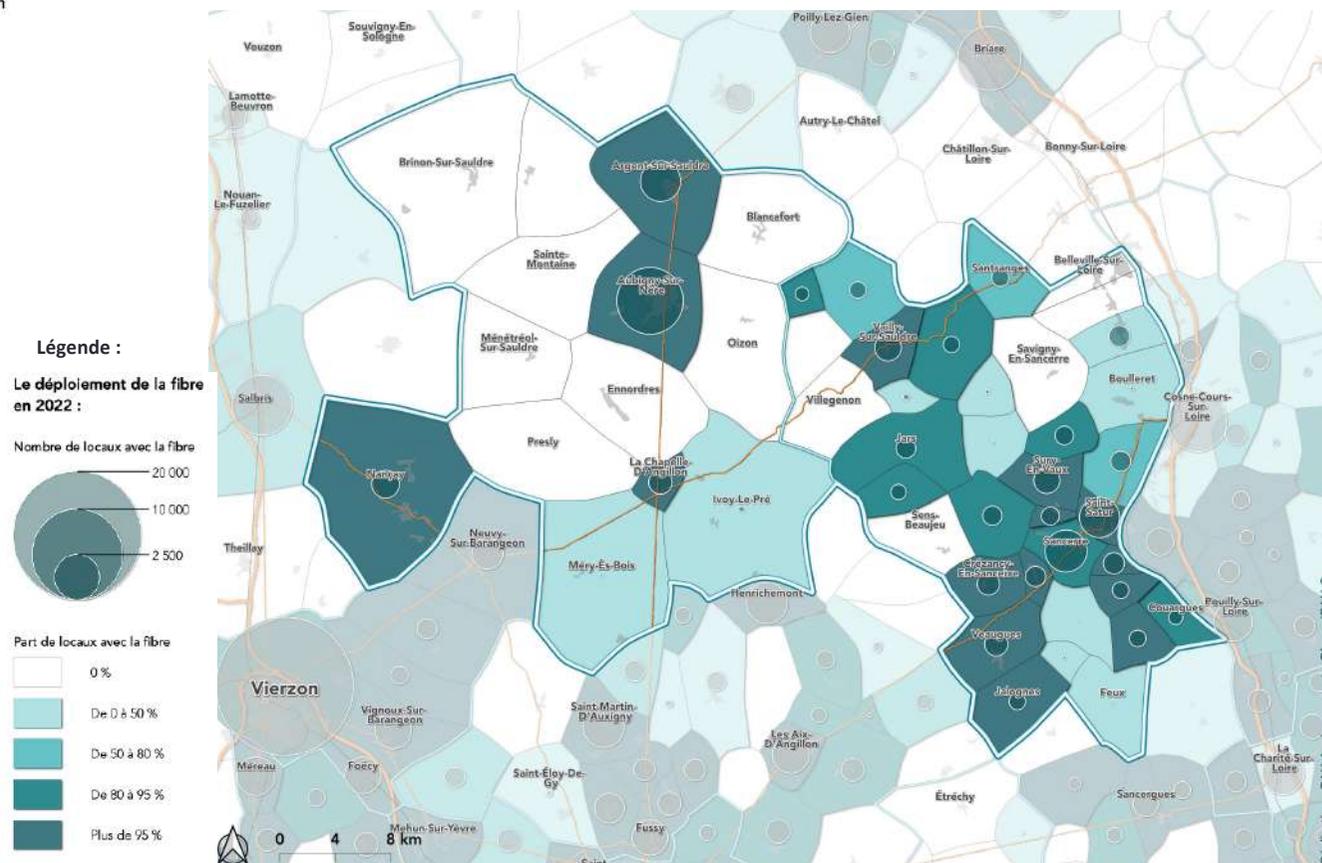
## NUMERIQUE

La fibre a connu un déploiement notable dans la dernière période et s'inscrit toujours dans un enjeu fort de complétude de connectivité du territoire avec une douzaine de communes qui ne sont pas équipées sur les 50 communes du SCoT.

Notons que les principaux pôles urbains et d'emplois du territoire sont bien connectés, ainsi que Nançay dont plus de 95% des locaux sont équipés.

### Le déploiement de la fibre en 2022 dans le SCoT de Sancerre Sologne

(Source : ARCEP – État du déploiement de la fibre 2022)



## PLAN DE MOBILITE RURALE SUR LE TERRITOIRE DU PAYS DE SANCERRE SOLOGNE

**Contexte et Législation autour du Plan de Mobilité Rurale**

- **En milieu rural, la mobilité se caractérise généralement par :**
  - Une **utilisation forte de la voiture individuelle** ;
  - Une **part faible de l'usage des transports collectifs**, hormis les transports scolaires ;
  - Des **phénomènes d'immobilité** en particulier chez les personnes âgées ;
  - Des **déplacements longs en distance** et une part de déplacements de courte distance à ne pas négliger.
  
- **Trois enjeux autour de la mobilité en milieu rural :**
  - **Social** : accessibilité aux territoires et aux services en particulier pour les services primaires (santé) ;
  - **Économique** : accessibilité à l'emploi, précarité / vulnérabilité énergétique ;
  - **Environnemental** : émissions de gaz à effet de serre.



Afin de répondre à ces enjeux, la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 introduit les Plans de Mobilité Ruraux

*Le Plan de Mobilité rurale est un outil de planification des déplacements adapté aux enjeux des zones rurales*

Il se caractérise par :

- Une démarche volontaire (non obligatoire)
- Un périmètre adaptable aux spécificités locales
- Des procédures d'élaboration souples
- Des objectifs (non figés) adaptés aux problématiques des zones peu denses

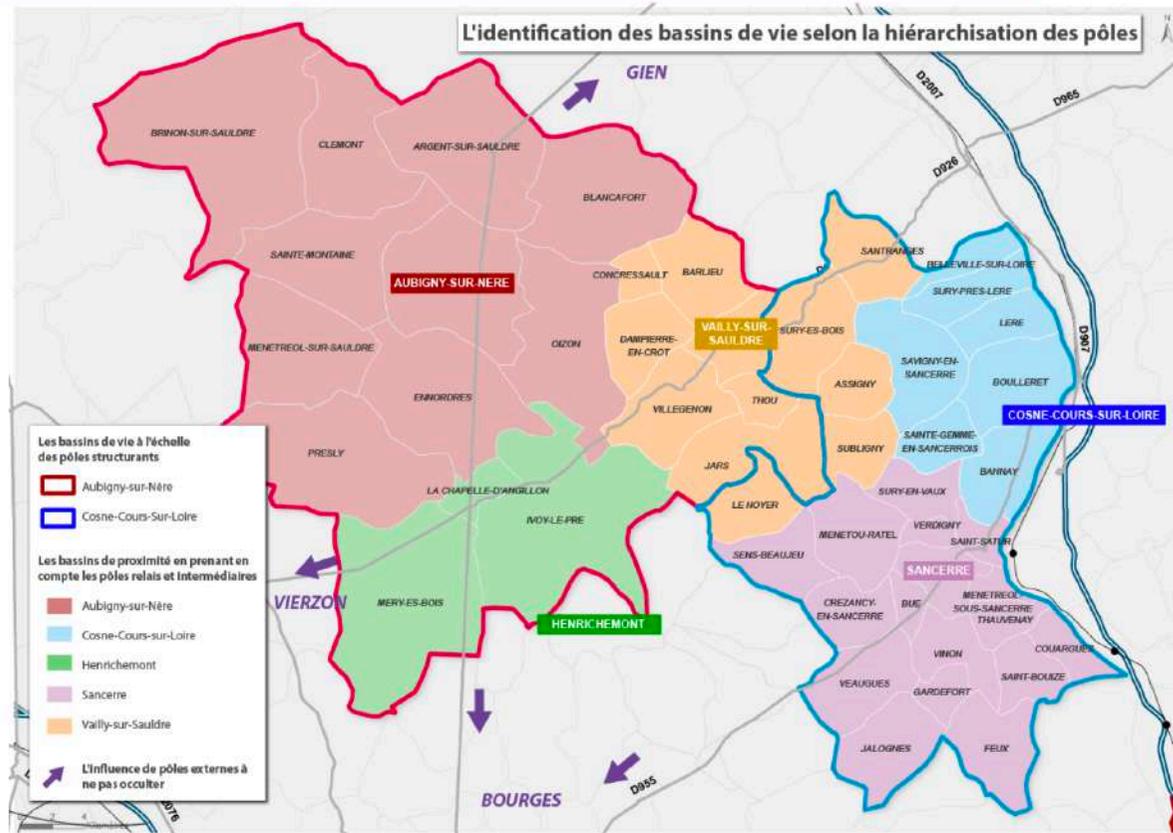


RAPPEL DES POINTS CLES DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX DE LA STRATEGIE DE MOBILITE

**Un espace à dominante rural, à la frontière de 2 Régions, et de 4 départements**



- 32 838 habitants (INSEE, 2015) répartis sur 49 communes
- Un territoire rural qui subit un recul démographique notable et constant
  - ✓ -0,6 % / an entre 2010 et 2015, soit 1 046 habitants de moins
  - ✓ -2,4 % sur la commune de Sancerre
- Des axes de transport structurants cernent le territoire (A71 et A77 Lignes ferroviaires : Paris-Nevers-Clermont-Ferrand (faisant halte à Cosne-sur-Loire)
- Des pôles urbains géographiquement proches à moins de 50 km mais éloignés en termes de temps de parcours
  - ✓ Gien : vocation commerciale
  - ✓ Vierzon : vocation scolaire
  - ✓ Bourges : vocation administrative, scolaire, économique et commerciale
- Deux bassins de vie structurants construits autour :
  - ✓ Aubigny-sur-Nère (20 communes)
  - ✓ Cosne-Cours-Sur-Loire (29 communes)
- Des bassins de vie de proximité
  - ✓ Aubigny-sur-Nère (10)
  - ✓ Cosne-Cours-Sur-Loire (7)
  - ✓ Henrichemont (3)
  - ✓ Sancerre (17)
  - ✓ Vailly-sur-Sauldre (12)



**Le caractère « frontalier » du territoire et la répartition des compétences toutes thématiques confondues (déplacements, social...) peut complexifier les besoins de déplacements interdépartementaux et interrégionaux**





## L'intensité des déplacements selon les questionnaires (41 retours) : quatre pôles émergent en matière d'intensité des déplacements

Les quatre principales destinations sont logiquement :

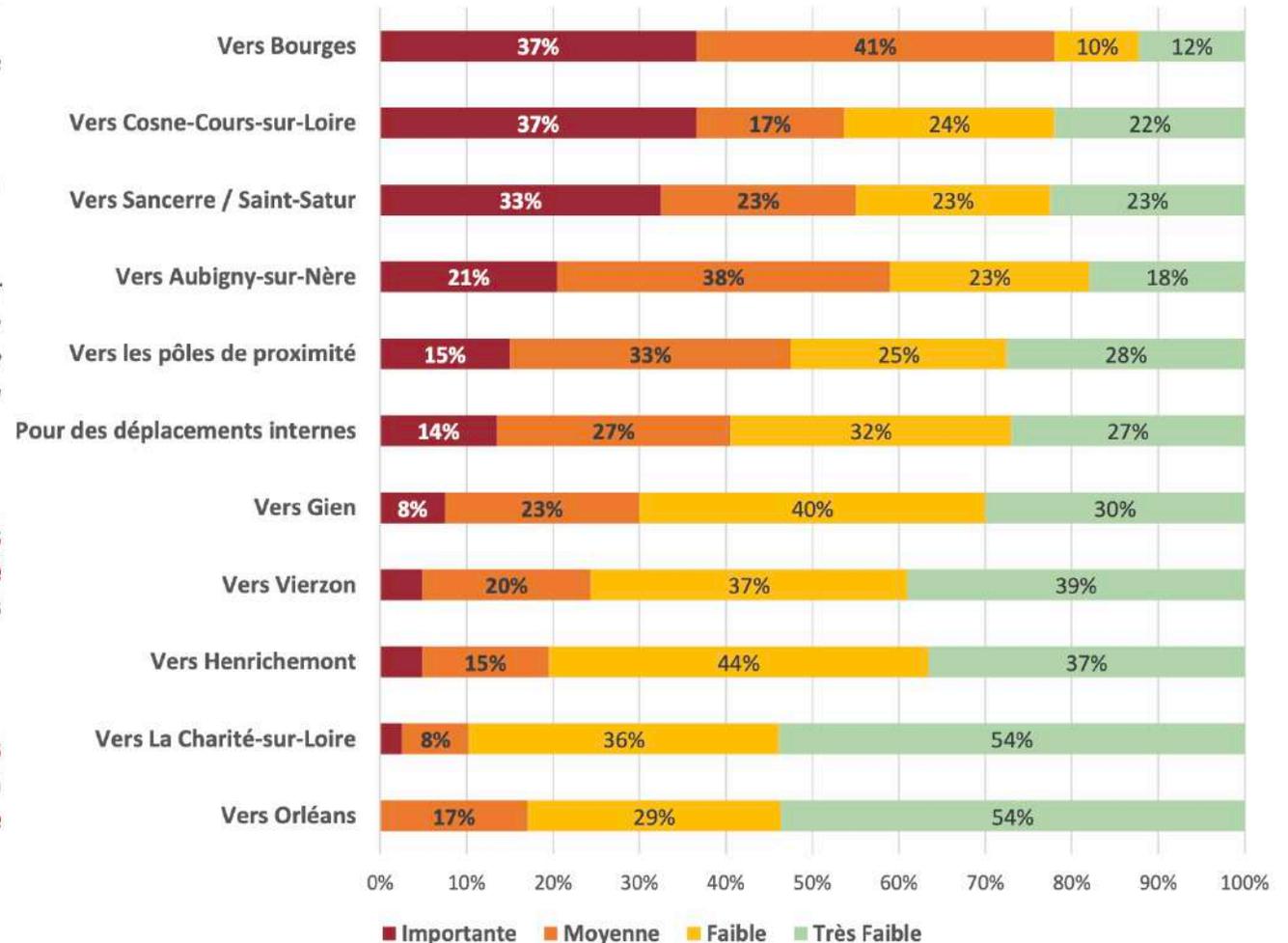
- ✓ **Bourges** (37 % estiment la demande importante / 41 % la jugent moyenne)
- ✓ **Cosne-Cours-sur-Loire** (37 % / 17 %)
- ✓ **Le pôle Sancerre-St-Satur** (33 / 23 %)
- ✓ **Aubigny-sur-Nère** (21 % / 38 %)

Le fait que le pôle de Sancerre-St-Satur soit positionné devant Aubigny-sur-Nère se justifie par le maillage plus dense de communes sur la CCPFSVL que sur la CCSS

L'intensité des déplacements internes ou vers des déplacements de proximité est notable, mais la majorité des élus les jugent faibles voire très faibles

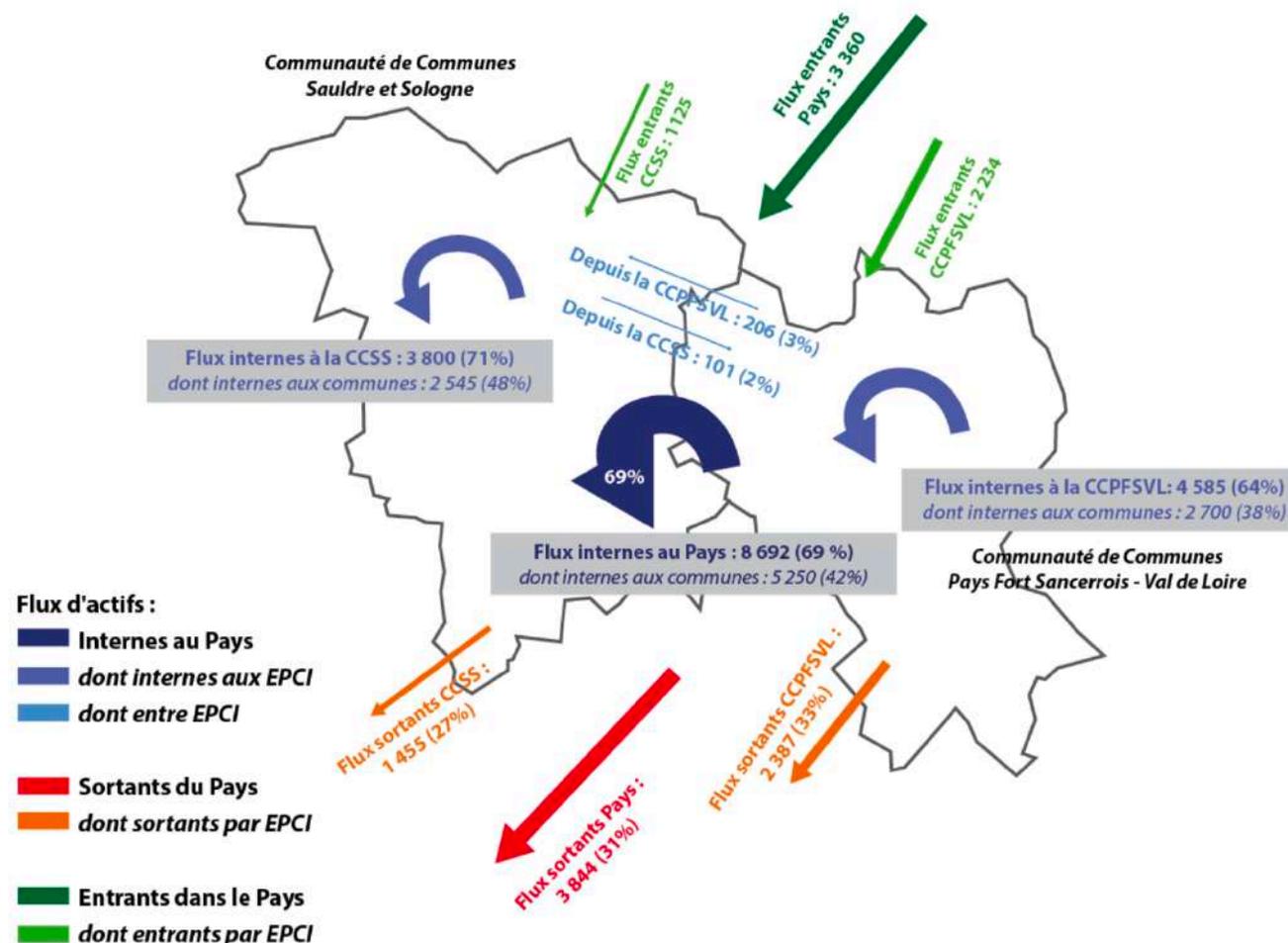
D'autres destinations sont jugées comme importantes (vers Gien, Vierzon ou Henrichemont) mais de manière localisée (aux franges de territoire)

### L'intensité des déplacements des habitants



## 7 actifs occupés sur 10 résident et travaillent sur le territoire

- 12 619 actifs occupés, pour 12 389 emplois, soit un ratio de 0,98 (ratio équivalent à l'échelle des EPCI)
- 8 692 actifs résident et travaillent sur le territoire soit 69 % des actifs du territoire
- 4 actifs sur 10 résident et travaillent dans leur commune de résidence (5 250 actifs), induisant des déplacements de courte distance  
*Un potentiel d'usagers des modes actifs notable*
- Les aires d'influence des deux EPCI ne se chevauchent pas  
*Seuls 300 actifs effectuent des déplacements entre les deux EPCI (2,4 % des actifs du territoire)*
- 3 844 actifs quittent le territoire pour aller travailler  
*Dont près des 2/3 depuis la CCPFSVL*
- 3360 actifs qui viennent travailler sur le territoire dont les 2/3 vers la CCPFSVL

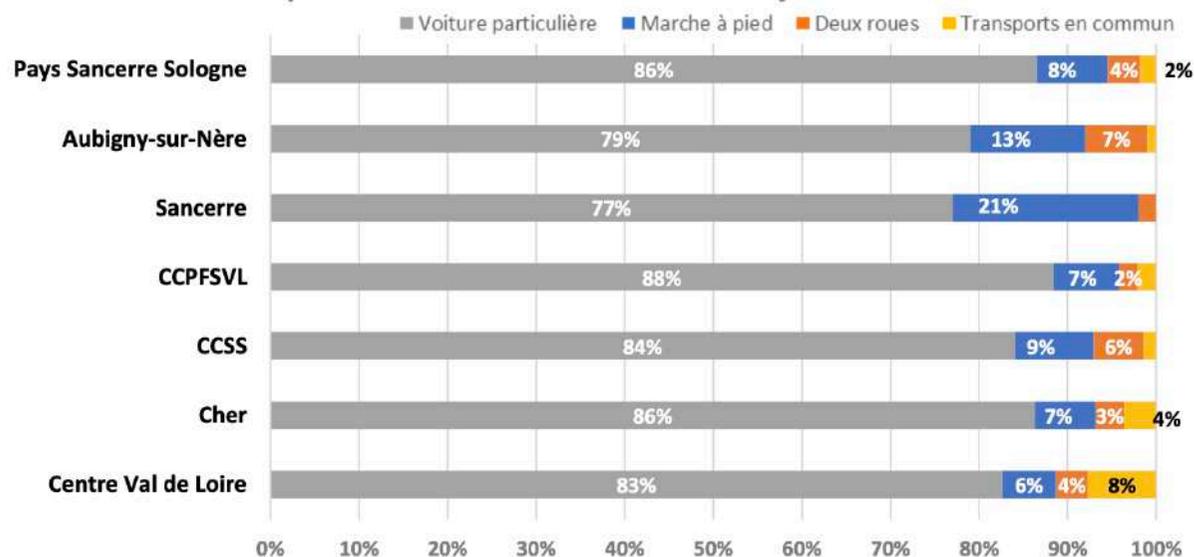




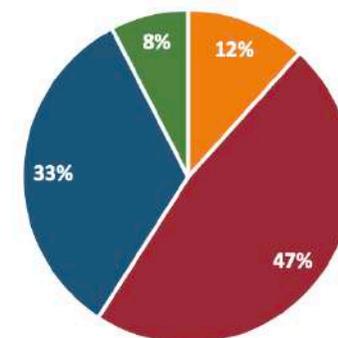
## Près de 9 actifs sur 10 utilisent leur voiture pour se rendre au travail

- A l'échelle du territoire près de 9 déplacements d'actifs sur 10 sont effectués en voiture (86%) – Des réflexions en cours sur les grands employeurs de la CCSS !
- Environ 10 % des déplacements réalisés à pied ou à vélo, et 2 % en TC
- Lorsque les actifs travaillent dans leur commune de résidence, la voiture reste prédominante (70%) mais la part des piétons est plus importante : 22 %

Répartition modale de l'ensemble des actifs du territoire



Nombre de voitures par ménages



■ Ménages sans voiture ■ 1 voiture ■ 2 voitures ■ 3 voitures ou plus



## Une hiérarchisation du réseau viaire orientée logiquement pour des échanges routiers vers l'extérieur



- Des conditions de circulations et de stationnement aisées (malgré un usage important de l'automobile), mais qui n'incitent pas au report modal
- Un volume de trafic modéré, principalement concentré sur les grands axes (D940 et D955)
- Une accidentologie globalement en baisse



- Un territoire dépourvu d'infrastructure majeure (autoroute, route nationale)
- Une trop grande place de l'automobile dans le partage de la voirie, un réflexe automobile très présent sur un territoire où l'on circule bien et se stationne facilement



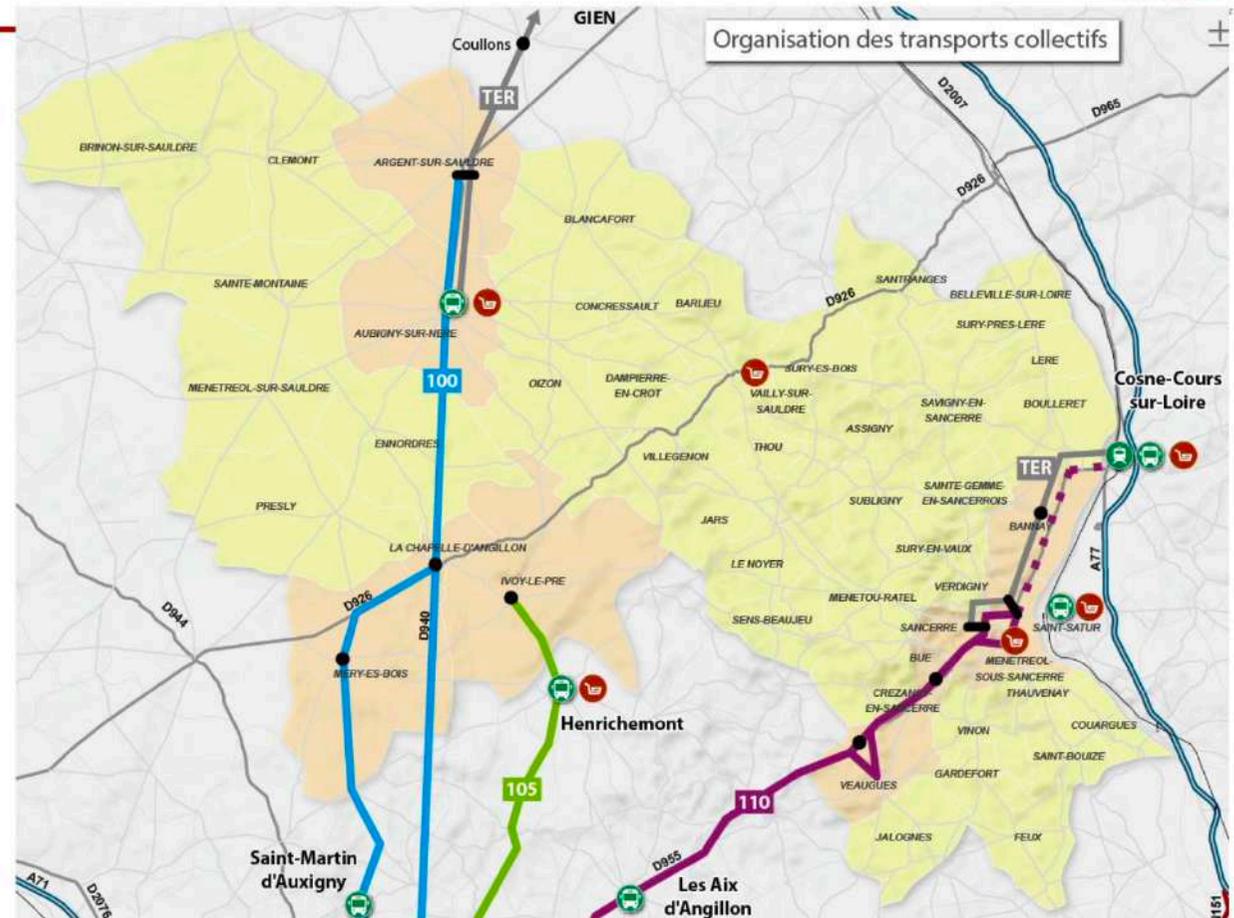
Si le trafic reste globalement modéré et que l'on circule plutôt bien sur le territoire le sentiment des élus penche vers un trafic important même lorsque les niveaux sont inférieurs à 2 500 véh./j.



## Une desserte hiérarchisée, et organisée en rabattement vers les pôles externes



- Une offre régionale en rabattement vers Bourges
- Une offre TER routière vers les autres pôles externes (Cosne-Cours-sur-Loire, Gien) et le réseau ferré
- Une offre de transport à la demande (TAD) intéressante notamment pour les captifs, en rabattement sur les lignes régulières et les pôles de proximité
- Une tarification incitative en cas d'utilisation régulière
- Une navette locale à Sancerre, apportant une première réponse
- La demande existe et ne traduit pas un sentiment souvent exprimé de « véhicules qui roulent à vide »



### Lignes régulières

- TER - 6 : Nevers - Cosne - Gien - Montargis
- Rémi - 100 : Argent-sur-Sauldre - Bourges
- Rémi - 105 : Ivoy-le-Pré - Henrichemont - Bourges
- Rémi - 110 : Cosne-Cours-Sur-Loire - Sancerre - Bourges

### Services TAD

- Pôles de rabattement des services TAD de rabattement
- Pôles de rabattement des TAD de proximité

### Desserte des communes

- Communes desservies par au moins une ligne régulière
- Communes desservies uniquement par des services TAD

**Toutes les communes ont une offre hors scolaires !**

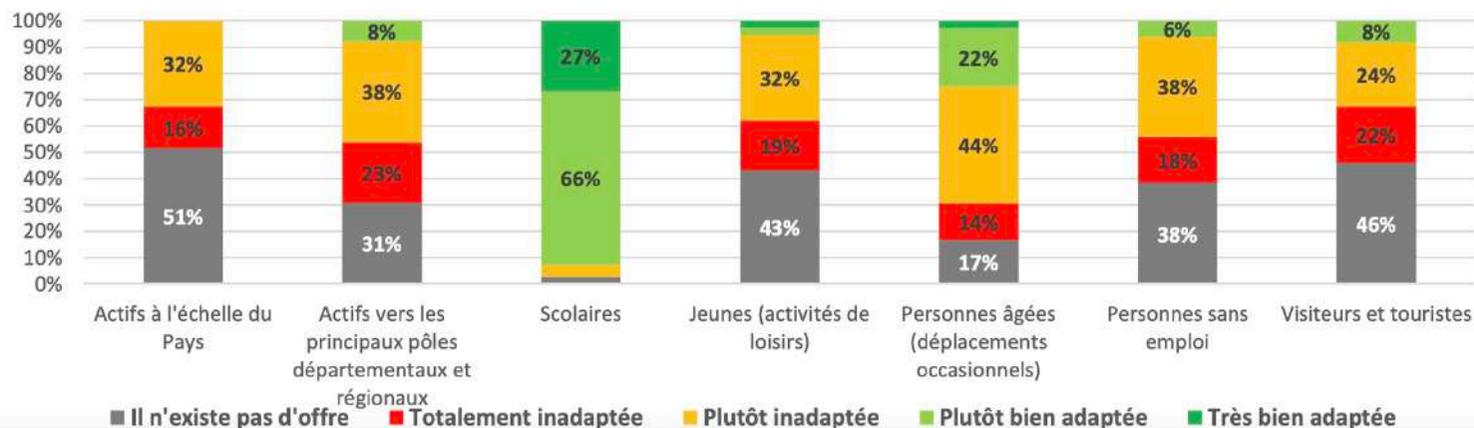


## Une offre de transport collectifs globalement jugée négativement



- Un réseau de lignes régulières peu maillé (10 communes desservies)
- Des temps de parcours à destination des pôles externes rédhitoires pour les actifs
- Un volume d'offre global trop faible pour inciter les non-captifs
- Une fréquentation occasionnelle des TC, (3% à 5% d'utilisateurs abonnés sur les lignes régulières)
- Une offre de transports scolaires qui n'est pas ouverte aux usagers commerciaux (pourtant l'offre la plus conséquente)
- Une intermodalité physique (mini PEM) peu qualitative ou servicielle (tarification et information) trop peu développée
- Quasi 100 % des élus interrogés estiment que **l'offre est inadaptée pour les actifs à l'échelle du Pays** ou vers les principaux pôles externes (en intégrant les déclarants estimant l'absence d'offre)

### Comment jugez-vous l'offre de Transports Collectifs ?





## Une pratique des modes doux essentiellement tournée vers les loisirs

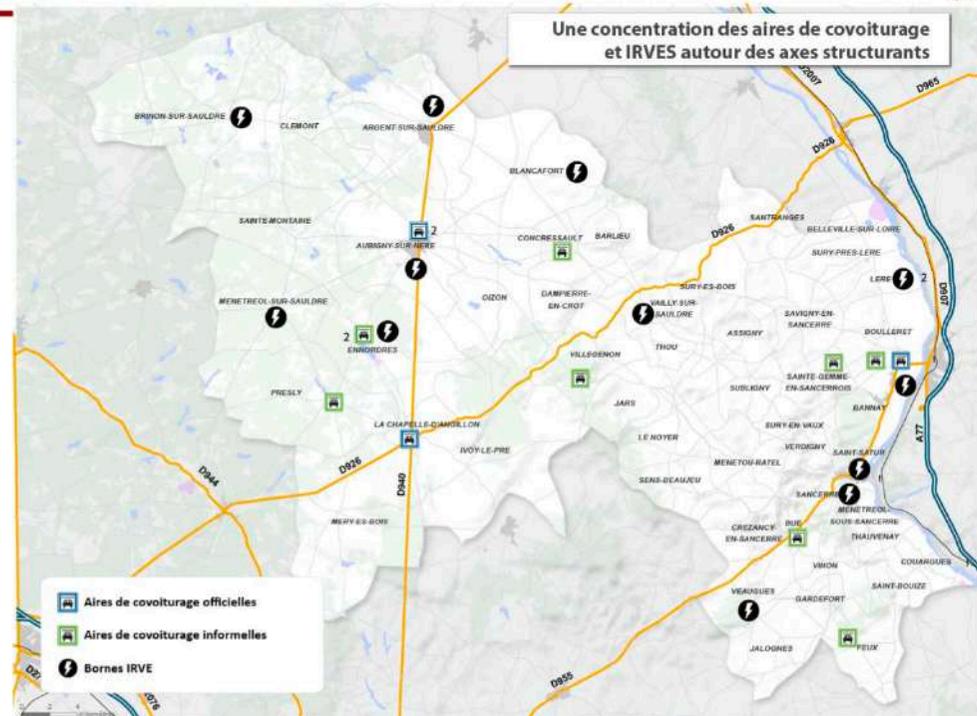
- La **pratique de la marche** surtout orientée vers les loisirs, 25% des élus la juge importante et 63% moyenne.
- La marche serait très peu répandue chez les actifs. 100% des interrogés l'estime faible, très faible ou inexistante. *Pourtant 5 249 actifs travaillent dans leur commune de résidence (soit 41,5% des actifs occupé du territoire), et 22 % de ces actifs se rendent sur leur lieu de travail à pied*
- Des aménagements piétons inégaux sur le territoire et fonction de l'urbanité des communes
- **Pour le mode cyclable**, selon plus de 98 % des élus, la pratique pour des déplacements utilitaires (actifs...) est faible voire inexistante
- Des aménagements à vocation utilitaire essentiellement recensés à Aubigny-sur-Nère avec un maillage de rabattement vers le collège Gérard Philippe
- Pour autant des aménagements complémentaires facilitant la pratique du vélo (pacification et apaisement, stationnement, jalonnement...)
- Des aménagements et services touristiques autour de la Loire vélo importants qui apportent une réelle plus-value en matière d'attractivité



## Des initiatives en matière de mobilités alternatives et solidaires à valoriser



- Des communes et entreprises qui se préparent à l'essor du covoiturage avec 14 aires réparties sur le territoire dont 10 informelles
- 20 Bornes de Recharges des Véhicules Electriques
- De nombreuses initiatives solidaires mises en œuvre par les partenaires sociaux.... :
  - ✓ Location de scooter ou voiture pour les personnes en recherche d'emploi
  - ✓ Service à la demande Service de micro transport collectif ponctuel
  - ✓ Accompagnement personnalisé pour la gestion d'un budget mobilité et de l'organisation d'un déplacement...



- ... Mais des difficultés majeures liées au financement de ces solutions, à leur accès (en particulier depuis le secteur Sancerrois vers Aubigny-sur-Nère), et à un manque de synergie entre les acteurs (évolution possible en s'appuyant sur une plateforme de mobilité de type GAS 18 Mobilités)
- Une couverture numérique progressive qui doit aussi permettre de limiter les besoins de déplacements en apportant des solutions à distance (ex : télémedecine, télétravail, espace de coworking)



Au regard du contexte national, la question de la mobilité a pris récemment un virage considérable... Les offres de mobilité alternatives vont de plus en plus s'intégrer dans la stratégie de localisation des entreprises et des ménages, accentuant la concurrence entre les territoires.





## La stratégie de mobilité déclinée en 13 enjeux :

### Les 8 enjeux définis comme prioritaires, en base de la stratégie :

- ✓ Faire du **covoiturage** une alternative pertinente à l'autosolisme sur le territoire
- ✓ **Développer les solutions innovantes** pour une meilleure utilisation de l'automobile (autopartage...)
- ✓ **Renforcer l'offre de transport collectif en lien avec les pôles extérieurs structurants** (Bourges, Cosne-sur-Loire...) et dans les deux sens de circulation
- ✓ **Proposer une solution de mobilité en milieu rural** à destination des captifs, et en particulier pour les **premiers temps de l'emploi ou de l'insertion**
- ✓ **Fédérer les initiatives locales autour de la mobilité solidaire** pour une plus grande synergie (plateforme unique...)
- ✓ **Mieux mutualiser les différentes solutions de mobilité** pour en faire profiter le plus grand nombre (véhicules associatifs, ouverture des transports scolaires...)
- ✓ **Accroître la pratique cyclable utilitaire** pour des déplacements dans les pôles et entre les communes
- ✓ **Mieux informer et communiquer** sur toutes les offres de transport à travers différents canaux et pour différentes cibles pour en développer l'usage

### Complétés par 5 enjeux définis comme secondaire :

- ✓ **Faciliter la non-mobilité**, en poursuivant la mise en place de services de proximité dédiés et/ou à distance, et en s'appuyant sur les pôles de proximité
- ✓ **Encourager la mise en œuvre de Plans de Mobilité** auprès des grands employeurs du territoire
- ✓ **Accompagner et sensibiliser les plus jeunes**, pour les rendre le plus rapidement possible autonomes dans leurs déplacements quotidiens
- ✓ **Améliorer les connexions tous modes en milieu rural**
- ✓ **Améliorer les déplacements touristiques** depuis la Loire vers l'intérieur du Pays de Sancerre Sologne

*Ces 13 enjeux touchant des cibles variées traduisent la stratégie de mobilité future du territoire qui a été déclinée dans le plan d'action*



LE PLAN D'ACTION

### 15 actions réparties au sein de 5 axes d'intervention

**Axe 1 : Développer les Transports Collectifs & l'intermodalité sur le territoire**

- Optimiser les services des lignes 100, 110 et 437 de manière à permettre les déplacements des actifs se rendant sur le territoire
- Créer des liaisons interurbaines transversales : Sancerre <-> Aubigny-sur-Nère pour désenclaver le Pays Fort (pour les personnes en recherche d'emploi, les captifs, les touristes)
- Améliorer les PEM actuels et identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité
- Expérimenter de nouvelles navettes communales
- Optimiser les 2 systèmes de TAD, et répartir les dessertes sur la semaine en lien avec les usages (cours, maison de santé, etc...)

**Axe 2 : Promouvoir les solutions collaboratives / alternatives**

- Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants et des pôles d'intermodalité du territoire
- Développer un réseau d'autostop organisé qui couvre l'ensemble du territoire

**Axe 3 : Favoriser les modes actifs**

- Créer un maillage de liaisons cyclables à l'échelle de certains bassins de proximité pour relier les communes dans les zones au relief le moins contraint

**Axe 4 : Accompagner les publics spécifiques**

- Développer des services à distance et itinérants pour limiter les besoins de déplacements
- Mettre en place des programmes d'écobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques et développer les pédibus et vélobus
- Développer les plans de mobilité (entreprise, administration) à l'échelle de zones (ZI, ZAC...)
- Accompagner la création d'un garage solidaire, avec location multimodale et une vocation sociale

**Axe 5 : Communiquer et mettre en œuvre le PMR**

- Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité, les initiatives de mobilité solidaire...
- Développer des événements autour de la mobilité durable (s'appuyer sur la semaine de la mobilité durable)
- Recruter un chargé de mission mobilité pour conduire la mise en œuvre du PMR

Ce document présente, pour chaque action, les éléments de contours et principes opérationnels. Ils restent toutefois indicatifs, puisque les modalités définitives (porteur, budget...) seront affinées lors de la mise en œuvre des actions.

## Développer les Transports Collectifs & l'intermodalité sur le territoire

**Action 1** Optimiser les services des lignes 100, 110 et 437 de manière à permettre les déplacements des actifs se rendant sur le territoire 1/2

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Une offre de transport collectif organisée pour desservir les pôles extérieurs en lien notamment avec les déplacements scolaires
- Des flux d'actifs importants depuis les pôles extérieurs (Bourges...) vers le territoire
- Des entreprises importantes sur le territoire qui rencontrent des difficultés de recrutement avec un bassin local « épais » en matière de main d'œuvre

→ Permettre aux actifs des pôles extérieurs de venir travailler en transport collectif dans les principales entreprises du territoire

**Mesures à mettre en place**

- Revoir à la marge le positionnement des tracés et arrêts pour mieux desservir les entreprises
- Créer des services en rabattement sur le territoire sur des horaires en lien avec les besoins des entreprises
- Etudier la possibilité de rendre le matériel roulant plus attractif dans le cadre du renouvellement du parc de véhicules en intégrant notamment un espace vélos

**Impacts**

Faibles	Élevés
1	2
3	

Report modal

**Echelle d'intervention**

- Desserte régionale à l'échelle du Pays

**Suivi des mesures**

- Friquentation des services
- Nombre d'abonnements actifs sur ces lignes
- Enquête satisfaction des entreprises

**Coûts**

A définir par la Région en fonction de ce qui sera mis en place, des DSP et marchés en cours et de leurs adaptations possibles ainsi que d'une participation éventuelle des entreprises pour la modification des tracés des lignes et des nouveaux services.

**Rôles**

- Région : maître d'ouvrage
- Pays : rôle de Lobby auprès de la Région et partenaire technique dans la définition des besoins
- CC, Communes, entreprises : partenaires techniques et/ou financiers (ex aménagement des arrêts)

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

**Faisabilité**

Équipe Complexe	1	2	3	Technique	1	2	3	Financière	1	2	3	Coopération des acteurs	1	2	3
-----------------	---	---	---	-----------	---	---	---	------------	---	---	---	-------------------------	---	---	---

**Intérêt**

Actifs	1	2	3	Personnes âgées	1	2	3	Jeunes	1	2	3	Touristes	1	2	3
--------	---	---	---	-----------------	---	---	---	--------	---	---	---	-----------	---	---	---

**Action 1** Optimiser les services des lignes 100, 110 et 437 de manière à permettre les déplacements des actifs se rendant sur le territoire 2/2

**Détail des mesures à mettre en place**

- 3 Propositions sur le positionnement des arrêts et adaptation des tracés :
  - Argent-sur-Sauldre
    - Disposer un point d'arrêt sur la D940 à hauteur de l'entreprise de Paragon (200 salariés) → + 20 k€ pour la création de 2 arrêts
    - Revoir l'organisation des points d'arrêts Eglise (437) et Place du Marché (130), distants de 150 m
  - Sur la Ligne 100
    - Aubigny-sur-Nère : modifier le tracé de la ligne pour desservir le pôle d'emploi Mechachrome / Wilointec
      - écart de temps de parcours estimé à 2 min (hors temps de dépôt / reprise sur le pôle d'emploi) – Distance supplémentaire de 1 km par trajet
      - création de 2 arrêts aux abords des entreprises (+/- 20 k€)
  - Sur la Ligne 437
    - Étendre certains services depuis le Parking du Pré gel Danse vers le pôle d'emploi Mechachrome / Wilointec
- Exemple d'équipement pour le transport des cycles

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport sécurisé du vélo</li> <li>Pas de perte de capacité de transport des voyageurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intervention parfois nécessaire du chauffeur, induisant une perte de temps</li> <li>Pas adapté à tous les vélos (= 1,85m seulement)</li> </ul>

3 lignes du réseau Le Sept sont équipées d'un porte-vélos en été

Le porte vélos est un système d'accroche situé à l'arrière des cars. Jusqu'à 8 vélos peuvent être transportés. Le coût est de l'ordre de 4 000 € pour un porte vélos de 4 places pour un véhicule.

Ce système équipe certaines lignes du réseau interurbain de la Meuse, ou en période estivale sur 16 lignes interurbaines en Région Bretagne ou encore 3 lignes d'Ardeche. La réservation est souvent obligatoire. Les fiches horaires doivent mentionner la possibilité de transporter un vélo.



## Action 2 Créer une liaison interurbaine transversale : Sancerre <-> Aubigny-sur-Nère pour désenclaver le Pays Fort (pour les personnes en recherche d'emploi, les captifs, les touristes)

1/2

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Une absence de liaison quotidienne entre les secteurs de Sancerre et Aubigny (un TAD seulement un après-midi par semaine avec l'offre Rémi+ à la demande)
- Des pôles générateurs de déplacements importants comme Pôle emploi... qu'il faut rendre plus facilement accessibles depuis le Pays Fort
- Proposer une liaison « permanente » en transport collectif pour désenclaver le Pays fort et assurer le lien entre le secteur de Sancerre et d'Aubigny pour différentes cibles d'usagers

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	2 3

Report modal

**Mesures à mettre en place**

- Proposer une offre à la demande pour différentes cibles :
  - Pour les personnes en recherche d'emploi : rabattement vers la Mission Locale et Pôle Emploi
  - Pour les captifs : rabattement vers les Maisons de Santé et la MSAP
  - En période de vacances, un service dans une optique de valorisation du patrimoine touristique ?
- Sur un fuseau structurant
  - Le tracé privilégié est un fuseau : Saint-Satur / Sancerre / Vailly-sur-Sauldre / Aubigny-sur-Nère qui assurera des arrêts intermédiaires dans les communes traversées.
  - Il pourra être envisagé une variation des tracés selon les besoins exprimés
- Une offre quotidienne mais avec un niveau limité
  - Il peut être envisagé 1AR quotidien du lundi au vendredi sur 52 sem./an
  - Il s'agira d'assurer une logique de rabattement sur N journée vers Aubigny depuis les communes du fuseau concerné et de présence sur place de 2-3h minimum pour des RDV Pôle Emploi, Santé, achats, ...
  - Ex : Départ de Saint-Satur vers 8h – Temps de parcours de env. 1h - Départ de Aubigny-sur-Nère vers 12h
  - Selon les besoins identifiés envisager un retour le soir depuis Sancerre pour un transport dans le sens inverse (usagers utilisant le départ de 12h de Aubigny pour se rendre vers Sancerre).
- Avec des modalités de fonctionnement comparables à l'offre Rémi+ à la demande pour plus de lisibilité des usagers
  - Un véhicule de faible capacité adapté au TAD
  - Une réservation la veille du déplacement avant 17h pour un déclenchement du service
  - Une tarification de 1€ par trajet
- En évitant les doublons avec l'offre Rémi+ à la demande
  - Le développement de cette offre devrait intégrer le Service 4.2 (secteur de Sancerre vers Aubigny-sur-Nère) qui assure un abbattement une demi-journée / semaine (mardi après-midi)

**La région n'est à ce stade pas favorable à la mise en place d'un nouveau service de ce type (volonté de mieux faire connaître le service 4.2 Rémi+ existant qui présente un faible déclenchement et le service mis en place par la mission locale). Cette action demeure toutefois importante pour le Pays et pourra être étudiée à l'avenir dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité qui s'échelonne sur 10 ans.**

**Echelle d'intervention**

- Un fuseau de Sancerre à Aubigny via le Pays Fort

**Suivi des mesures**

- Taux de déclenchement du service
- Fréquentation par service
- Enquête satisfaction usagers / besoins population

**Coûts**

+/- 80 K€/an (ordre indicatif sur la base de ratios kilométriques) pour un AR quotidien entre Saint-Satur et Aubigny-sur-Nère

Si intérêt pour un AR dans l'autre sens en complément : +/- 40 K€ en ajoutant un retour

**Rôles**

- Région : maître d'ouvrage
- Pays : rôle de lobby auprès de la Région, et partenaire technique dans la définition des besoins
- CC : partenaire technique et/ou financier

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
1 2 3	1 2 3
Coordination des acteurs	

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3
Actifs	Personnes âgées
1 2 3	1 2 3
Jeunes	Touristes
1 2 3	1 2 3

## Action 2 Créer une liaison interurbaine transversale : Sancerre <-> Aubigny-sur-Nère pour désenclaver le Pays Fort (pour les personnes en recherche d'emploi, les captifs, les touristes)

2/2

**Détail des mesures à mettre en place**

**Exemple de trajet sur le fuseau envisagé :**

- Saint-Satur / Place de la République / Vailly-sur-Sauldre > Aubigny-sur-Nère / Pôle emploi
- Des arrêts dans les communes du fuseau
- Un trajet d'environ 46 min et 43 km
- Sur la base d'1 AR sur 5j cela représente +/- 23 500 km parcourus / an
- > un coût estimatif de l'ordre de +/- 80 K€

**Une phase d'expérimentation est nécessaire sur ce type d'offre (12-24 mois) et accompagnée d'une forte communication et mobilisation des territoires pour assurer sa connaissance et son utilisation.**

## Action 3 Améliorer les PEM actuels et identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité

1/3

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Quatre pôles d'intermodalité identifiés sur le territoire, dont deux structurants (Aubigny-sur-Nère et Sancerre)
- Des espaces peu lisibles rendant les offres de mobilité déjà présentes difficilement identifiables et peu attractives
- Construire / Organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalités hiérarchisés afin de rendre les offres plus lisibles, et développer ces espaces comme des centralités à part entière

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	2 3

Report modal

**Mesures à mettre en place**

- Améliorer les PEM actuels
  - Sécuriser le PEM de Sancerre « Les Remparts » (création d'un point d'arrêt sécurisé et répondant aux normes PMR / Aménagements pédonnels sécurisés / stationnement illégitime à supprimer)
  - Optimiser les PEM d'Aubigny-sur-Nère, de Boulleret et de la Chapelle-d'Angillon (lisibilité, nouvelles offres développées dans le PMR)
- Développer des points de rencontre des mobilités
  - Trois pôles proposés dans le cadre du PMR :
  - Place de la République à Saint-Satur
  - Place du Marché à Argent-sur-Sauldre
  - Place du 8 Mai 1945 à Vailly-sur-Sauldre
- Homogénéiser les aménagements selon les lieux d'intermodalité
  - Au regard des aménagements effectués, il s'agira de prévoir :
  - Des points d'arrêt sécurisés répondant aux normes PMR (9 points d'arrêts)
  - Une offre de stationnement vélo de longue durée (16 box)
  - Des places matérialisées en tant qu'espace de covoiturage et des arrêts d'autostop organisés pour moter à la pratique (25 places de covoiturage)
  - Des IRVE, à modular selon le maillage déjà existant (3 bornes)
  - Une information multimodale complète (plans / fiches horaires...) pour rendre l'offre lisible

**Echelle d'intervention**

- 7 pôles identifiés rayonnant sur le territoire

**Suivi des mesures**

- Fréquentation des pôles (occupation des espaces de stationnement / montées/descentes aux arrêts...)
- Évolution de la répartition modale d'accès au PEM

**Coûts**

+/- 205 K€ comprenant :

- 9 points d'arrêts aux normes PMR (108K€)
- 16 box vélos (40 K€)
- 3 bornes IRVE (36 K€)
- De l'information multimodale (21 K€)
- Des espaces de covoiturage et d'autostop organisés sont inclus dans les actions liées

**Rôles**

- CC, communes : maître d'ouvrage pour la réalisation / l'amélioration des PEM
- Pays : partenaire technique et/ou financier
- Région : partenaire financier (CRST)

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
1 2 3	1 2 3
Coordination des acteurs	

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3
Actifs	Personnes âgées
1 2 3	1 2 3
Jeunes	Touristes
1 2 3	1 2 3

## Action 3 Améliorer les PEM actuels et identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité

2/3

**Détail des mesures à mettre en place**

**On entend par lieux d'intermodalité :**

- Un lieu centralisant et connectant les solutions de mobilité à disposition sur un territoire (liaisons TC et points d'arrêts / stationnement - covoiturage / liaisons cyclables et offre de stationnement vélo / bornes de recharges / information...)
- Un lieu qui doit rendre ces connexions confortables en termes :
  - De conditions d'attente (sécurité, ombre...)
  - De temps d'attente (temps de correspondances entre différentes offres TC, liaisons courtes entre l'arrêt TC et l'offre de stationnement...)
  - Voire de modalités tarifaires (achat / rechargement de titres de transports...)

Les Points de Rencontre des Mobilités doivent être perçus comme des déclinaisons rurales des PEM, avec des solutions adaptées selon l'offre disponible. Cette adaptation en milieu rural passe par :

- De conditions d'attente (sécurité, ombre...)
- De temps d'attente (temps de correspondances entre différentes offres TC, liaisons courtes entre l'arrêt TC et l'offre de stationnement...)
- Voire de modalités tarifaires (achat / rechargement de titres de transports...)

Un objectif de ne pas créer des PRM ex-nihilo sur des espaces vierges, afin de ne pas accroître les coûts d'investissements (ils minima 2 000 € / places créées ex-nihilo) et pour ne pas viabiliser de nouveaux espaces, dans une optique de préservation de l'environnement

Un objectif de proposer un espace au plus proche des offres actuelles (ex : points d'arrêts TC / aires de covoiturage), afin de ne pas trop modifier les habitudes déjà prises.

Maillage proposé dans le cadre du PMR	Commune	Localisation	Offre TC	Stationnement vélo	Covoiturage	Autostop organisé	Information multimodale	Bornes IRVE	Total
Pôles existants	Aubigny-sur-Nère	Parking du Pré-qui-Daeva	Lignes 100 / 437	3 box vélos	Effectif (mais à remettre aux lisibles)				10,5 K€
	Sancerre	Les Remparts	Ligne 119	2 box vélos	A ne pas développer sur le pôle				32 K€
	Boulleret	Place de l'Église	Absence d'offres	2 box vélos	Effectif				8 K€
	La Chapelle-d'Angillon	Aïas Fourrier	Ligne 108	2 box vélos	Effectif				44 K€
Pôles supplémentaires	Saint-Satur	Place de la République	Ligne 110	2 points d'arrêt	3 box vélos	10 places à créer	1 point d'arrêt par pôle à créer	1 borne supplémentaire (bonne déjà présente sur le territoire)	46,5 K€
	Argent-sur-Sauldre	Place du Marché	Lignes 100 / 437	2 points d'arrêt	2 box vélos	10 places à créer			32 K€
	Vailly-sur-Sauldre	Place du 8 Mai 1945	Lignes intercommunales TAD dans le cadre du PMR	1 point d'arrêt	2 box vélos	5 places à créer			32 K€
<b>TOTAL</b>			<b>9 points d'arrêt</b>	<b>16 box vélos</b>	<b>25 places</b> (coûts autres fonction 6)	<b>7 points d'arrêt</b> (coûts autres fonction 7)	<b>3 K€ par pôle</b>	<b>12 bornes</b> (36 K€ / bornes 3€)	<b>205 K€</b>



# Déplacements - mobilités

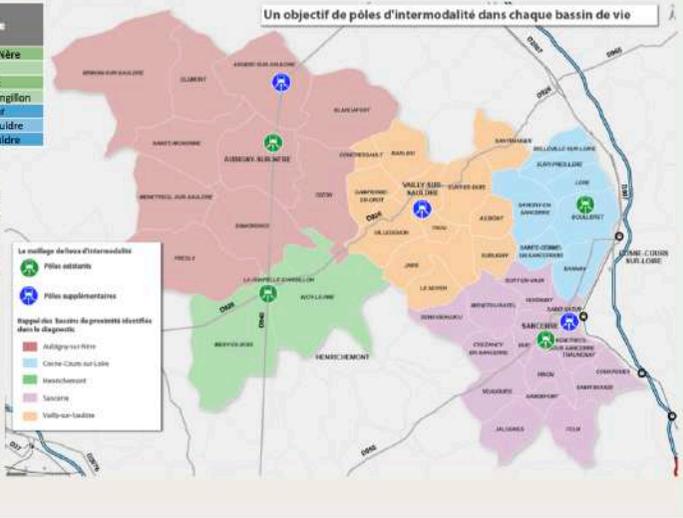
## Action 3 Améliorer les PEM actuels et identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité 3/3

### Détail des mesures à mettre en place

Maillage proposé dans le cadre du PMR	Commune
Pôles existants	Aubigny-sur-Nère
	Sancerre
	Bouillerey
Pôles supplémentaires	La Chapelle-d'Angillon
	Saint-Satur
	Argent-sur-Sauldre

En s'appuyant sur les espaces déjà existants le maillage proposé vise à développer un pôle dans chaque bassin de vie, aisément accessible depuis les communes rurales.

Ces lieux d'intermodalité sont à considérer comme le support de développement des nouvelles offres de mobilités du PMR.



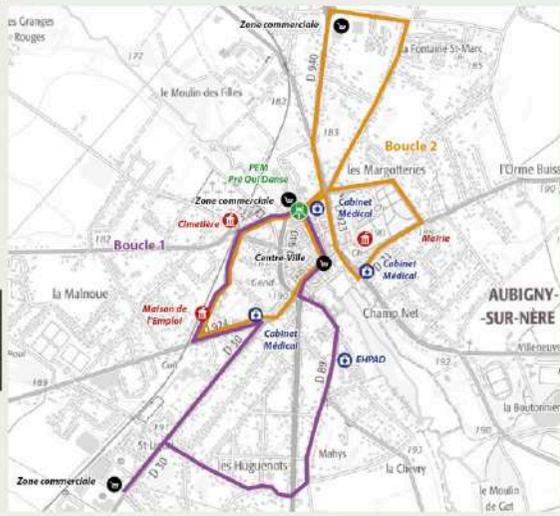
## Action 4 Expérimenter de nouvelles navettes communales 2/2

### Exemple d'expérimentation sur la commune d'Aubigny-sur-Nère

#### Exemple de fonctionnement :

- ✓ 2 boucles proposées autour d'un tronçon commun PEM - Maison de l'Emploi - Centre-ville
- ✓ Temps de parcours limités : environ 20 minutes max. avec les montées / descentes
- ✓ Boucles en continue sur une matinée de 9h à 12h30 ou sur un après midi, cela représente 10 rotations effectuées (5 rotations par boucle)
- > Soit +/- 51 km réalisés par jour
- > 7 950 km / an (base 3 demi-journées par semaine / 52 sem. par an)

Coût de 27,5 K€ pour la navette



L'expérimentation menée sur les communes peut être coordonnée avec les services REMI + A la Demande, dans le cadre de l'action 5 (ex : pour les services de proximité, pas de rabattement sur les communes centrales lors des demi-journées de fonctionnement de la navette).

## Action 4 Expérimenter de nouvelles navettes communales 1/2

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Une navette régulière centrée sur Sancerre fonctionnant le vendredi et desservant les principales polarités communales (hôpital, zone commerciale Le Petit Morice, maison de santé...)
- ✓ Vers les services et commerces
- Améliorer les conditions de mobilité des plus contraints (PMR, personnes âgées) en proposant une offre régulière interne aux centralités.

Impacts
Faibles Elevés
1 2 3
Report modal

### Echelle d'intervention

- ✓ Expérimentation sur Aubigny, puis à mener sur les polarités

### Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation des navettes
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

### Coûts

+/- 27,5 K€ pour une navette communale fonctionnant toute l'année 3 demi-journées par semaine

### Rôles

- ✓ Communes : maître d'ouvrage
- ✓ Pays et CC : partenaires techniques (dans l'aide à l'identification des besoins) et financiers (participation à définir : CRST - Communication)

### Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

### Faisabilité

Simple	Complexité	1	2	3	1	2	3
Technique	Financière	1	2	3	1	2	3
Coordination des acteurs		1	2	3	1	2	3

### Intérêt

Table	Fort	1	2	3	1	2	3
Actifs (en isolation)	Personnes âgées	1	2	3	1	2	3
Jeunes	Touristes	1	2	3	1	2	3

## Action 5 Optimiser les 2 systèmes de TAD, et répartir les dessertes sur la semaine en lien avec les usages (cours, maison de santé, etc ...) 1/1

### Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- ✓ Deux systèmes TAD permettant un rabattement vers les lignes régulières Rémi / TER et les polarités, mais une offre peu lisible et hétérogène selon les communes
- ✓ Près de 8 600 usagers / an, une fréquentation jugée comme plutôt faible au regard du niveau d'offres proposé
- ✓ Un service encore méconnu des usagers et des élus !
- Réorganiser les systèmes afin de les rendre plus lisibles et plus attractifs dans une optique d'optimisation des moyens alloués au regard de la demande

Impacts
Faibles Elevés
1 2 3
Report modal

### Mesures à mettre en place

- 1) Etudier la possibilité de fusionner les systèmes de TAD pour faciliter leur lecture
  - ✓ Éviter la distinction entre « service de rabattement » et « service de proximité » qui sont souvent utilisés pour les mêmes usages
  - ✓ Privilégier une dénomination géographique ? (ex : Secteur de Vailly-sur-Sauldre / Navette du Pays Fort Sancerre...)

La fusion des 2 services de TAD n'est à ce stade pas d'actualité pour la Région qui préfère travailler à une meilleure communication.

- 2) Réorganiser les dessertes pour mieux correspondre aux usages
  - ✓ Poursuivre un rabattement quotidien vers les lignes régulières
  - ✓ Homogénéiser le nombre de dessertes des secteurs (actuellement de 2 à 5 demi-journées de fonctionnement selon les communes - Limiter à deux par exemple et redistribuer les autres services sur des besoins spécifiques)
  - ✓ Intégrer la desserte des services publics (MSAP, Pôle Emploi...)
  - ✓ Redéployer l'offre en associant une demi-journée de fonctionnement à une destination ou « navette thématiques »

- Exemple :
- Le mardi, vers les Maisons de Santé
  - Le jeudi, vers les zones et centralités commerciales
  - Le samedi, vers le Marché (Sancerre / Aubigny-sur-Nère)...
- Réorganiser les dessertes en concertations avec les communes, les CC et acteurs sociaux
- ✓ Assurer une communication importante de terrain pour faire connaître cette offre.

Il existe deux systèmes de transport Rémi + à la demande. Le service de proximité vers les polarités et le système de rabattement sur les lignes régulières. Cela représente :  
 - 83 services pour rejoindre la centre-ville le plus proche ou le district de canton, avec une prise en charge à domicile (un fonctionnement sur quelques demi-journées par semaine).  
 - 25 services vers les lignes régulières ou les gares SNCV, à aller, à retour par jour du lundi au samedi, avec également une prise en charge à domicile.  
 - Tarif : Identique au billet de car Rémi 18, soit 3 € au tarif normal. Les cartes de réduction Rémi Liberté s'appliquent.  
 - Une navette vous permet de rejoindre certains arrêts de bus à l'aller et peut vous ramener à domicile au retour.  
 - Les réservations doivent être effectuées la veille du déplacement avant 17h. (ou le vendredi pour le lundi).  
 - Une centrale de réservation/information unique pour connaître les horaires et réserver un voyage (0300 102 818 du lundi au vendredi de 9h à 18h service et appels gratuits).

### Echelle d'intervention

- ✓ Rabattement depuis les communes rurales vers les centralités

### Suivi des mesures

- ✓ Offre quantitative de rabattement depuis les communes rurales
- ✓ Evolution de la fréquentation des navettes et de la satisfaction des usagers (enquêtes)

### Coûts

Internes, limités à de la concertation et au suivi de l'action

### Rôles

- ✓ Région : maître d'ouvrage en tant que gestionnaire des lignes Rémi+
- ✓ Pays et CC : Partenaires techniques (dans l'aide à l'identification des besoins)

### Planification sur 10 ans

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

### Faisabilité

Simple	Complexité	1	2	3	1	2	3
Technique	Financière	1	2	3	1	2	3
Coordination des acteurs		1	2	3	1	2	3

### Intérêt

Table	Fort	1	2	3	1	2	3
Actifs (en isolation)	Personnes âgées	1	2	3	1	2	3
Jeunes	Touristes	1	2	3	1	2	3

**Promouvoir les solutions collaboratives / alternatives**

Plan de mobilité rurale

**Action 6** Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants et des pôles d'intermodalité du territoire 1/2

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Un taux d'occupation moyen de 1,2 individus par voiture
- ✓ 14 aires réparties sur le territoire (3 aires officielles / 10 aires informelles + 1 aire privée dans l'entreprise Wilo Intec)
- Diminuer l'autosolisme en s'appuyant sur une solution qui a déjà montré un certain succès
- Proposer des espaces de covoiturage qui ne soient pas uniquement accessibles en voiture

**Mesures à mettre en place**

**1) Créer 4 nouvelles aires structurantes**  
3 aires proposées sur des pôles d'intermodalité sur des espaces de stationnement existants

- ✓ Aménagements à prévoir : Marquage au sol et signalisation
- ✓ Rappel des 3 aires :
  - Argenç-sur-Saône – Place du Marché (10 places)
  - Saint-Satur – Place de la République (10 pl.)
  - Vailly-sur-Saône – Place du 8 Mai 1945 (5 pl.)
- ✓ Coût estimé : +/- 2 500 €

Créer une aire sur le secteur de Bué / Crézancy

- ✓ Objectif de capter les flux des communes du Sancerrois vers Bourges
- ✓ Hypothèse : Lieu-dit Les Granges sur la commune de Bué sur la D955
- ✓ Coût estimé pour une aire de 15 places : +/- 30 K€

**2) Réorganiser les dessertes**

- ✓ Officialiser en priorité les aires informelles identifiées dans le diagnostic (en vérifiant les conditions de sécurité)
- ✓ Poursuivre la création d'aires locales dans un second temps dans les communes (3-5 places environ vers mairie, salles des fêtes...)

**Point de vigilance sur la définition et la communication autour des aires de covoiturage**  
Il conviendra de bien distinguer :

- ✓ Les aires « sauvages » (stationnement au détriment de la sécurité des usagers (bas côté)) – Objectif : annihiler le stationnement anarchique, ou le sécuriser autant que possible.
- ✓ Les aires « informelles » ou « spontanées » (stationnement sur des emplacements matérialisés ou qui ne gêne pas autrui) – Objectif : à officialiser (marquage au sol, signalisation, jalonnement, communication), si des conflits d'usage ne sont pas constatés.

A mesure de la constitution du maillage et de la définition des aires, l'objectif sera de veiller à une concordance des informations entre les actions de communication menées par les différents acteurs.

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

**Echelle d'intervention**

- ✓ Sur l'ensemble du territoire, dans les centralités, et aux abords des axes structurants

**Suivi des mesures**

- ✓ Nombre de places identifiées en covoiturage créées
- ✓ Fréquentation des places de covoiturage

**Coûts**

Dans le cadre du PMR : +/- 33 K€ dont 30 K€ pour la réalisation d'une aire sur le secteur de Bué / Crézancy

A titre d'informations : +/- 1 000 € pour officialiser une aire de 10 places

**Rôles**

- ✓ Communes, CC : maîtres d'ouvrages dans l'aménagement des aires de covoiturage
- ✓ CC 18 : partenaire financier pour l'aménagement de l'aire à Bué / Crézancy
- ✓ Région : aide financière possible (cadre d'intervention en faveur des mobilités rurales)
- ✓ Pays : partenaire technique voire financier ? (CRST)

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
Coordination des acteurs	

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3
Accès	Personnes âgées
Touristes	

**Action 6** Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants et des pôles d'intermodalité du territoire 2/2

Détail du maillage à développer sur le territoire

Un maillage projeté de 16 aires en s'appuyant sur l'existant

**4 aires de covoiturage officielles existantes**  
**4 nouvelles aires structurantes à développer**  
**8 aires de covoiturage informelles à valoriser**

**Action 7** Développer un réseau d'autostop organisé qui couvre l'ensemble du territoire 1/2

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Des déplacements majoritairement réalisés (ex : 86 % des déplacements domicile-travail)
- ✓ Un prolifération de flux routiers multidirectionnels sur le territoire sur lesquels s'appuyer

**Objectifs :**

- Développer un mode de déplacement spontané en s'appuyant sur des flux automobiles existants et immuables
- Augmenter le taux d'occupation des automobiles

**Mesures à mettre en place**

**1) Identifier les principes d'un service d'autostop organisé**

- ✓ Un réseau d'autostoppeurs et d'automobilistes, inscrits et donc identifiés, dans une optique de mise en sécurité de la pratique
- ✓ Une application smartphone pour faciliter la mise en relation
- ✓ Un encadrement de la pratique (charte / conditions d'assurance clairement établies / gestion et animation du réseau...)
- ✓ La distribution de kits d'autostops
- ✓ Des arrêts identifiés par une signalisation spécifique
- ✓ Un sentiment de sécurité (l'autostoppeur a la possibilité d'envoyer par SMS le numéro d'immatriculation du véhicule)

**L'intégration à un réseau existant de type « Réseaupeuce » est préférable**

- Dispositif développé par l'association «Covoiturons sur la pouce» qui se charge de développer le réseau et de l'animation/promotion
- Système et association présents sur près de 400 communes et regroupant plus de 2 100 usagers
- L'association a l'avantage de disposer d'une méthodologie éprouvée et des outils pertinents de mise en oeuvre

**2) Positionner des points d'arrêts**

- ✓ Disperser les arrêts Réseaupeuce sur l'ensemble des communes et en particulier sur les pôles (centres de ville, centralités, pôles d'échanges...)
- ✓ Sur le Pays, à minima +/- 50 arrêts sont préconisés

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

**Echelle d'intervention**

- ✓ A développer sur l'ensemble du territoire

**Suivi des mesures**

- ✓ Nombre d'usagers automobilistes et autostoppeurs inscrits au réseau
- ✓ Nombre de trajets réalisés

**Coûts**

- ✓ +/- 70 K€ sur 5 ans
- ✓ Coût maximal à Réseau Pouce : 12 K€ / an pendant 5 ans
- ✓ Equipements des arrêts : 7,5 K€
- ✓ Communication et achats des kits autostop : 5 K€ / an 0,15 ETP (Intégré dans l'action 15 pour le recrutement d'un chargé de mission)

**Rôles**

- ✓ Pays : maître d'ouvrage pour le développement et l'animation de la démarche sur le territoire
- ✓ CC et communes : partenaires techniques et co-traitants

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
Coordination des acteurs	

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3
Accès	Personnes âgées
Touristes	



# Déplacements - mobilités

**Action 7 Développer un réseau d'autostop organisé qui couvre l'ensemble du territoire** 2/2

**Exemple de mise en œuvre**  
 Le PETR (Pôle d'Équilibre Territorial et Rural) du Montargois en Gâtinais  
 95 communes / 135 000 habitants

- 1<sup>er</sup> territoire de la Région Centre-Val de Loire à avoir lancé la démarche en Avril 2019
- 43 communes intégrées au réseau en octobre 2019
- Plus de 160 arrêts répartis dans les communes

Concrètement pour les différents usagers :

- Avec l'application smartphone :
  - Le passage, inscrit sa destination et attend qu'un conducteur se propose
  - Le conducteur, avant de réaliser son trajet, visualise les potentiels autostoppeurs
- Sans l'application :
  - Le passager se rend à l'arrêt avec sa fiche destination
  - Le conducteur, muni d'un macaron

Pour la collectivité :

- Accompagnement pour la localisation concrète des points d'arrêts sur les communes
- Édition d'une fiche mobilité par commune (précisant la localisation des points d'arrêts et l'offre de mobilité disponible)
- Sur le PETR, le financement du dispositif est assuré à 80% par l'Etat, l'ADEME, et la Région ; le reste par le PETR, qui exerce une mission de coordination par le biais de la plate-forme territoriale de mobilité, composée de deux agents.

Communauté de Communes Puisaye-Forterre  
 57 communes / 35 500 habitants  
 Réseau en cours de déploiement sur le territoire

**Favoriser les modes actifs**

Plan de mobilité rurale

**Action 8 Créer un maillage de liaisons cyclables à l'échelle de certains bassins de proximité pour relier les communes dans les zones au relief le moins contraignant** 1/3

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Moins de 2 % des déplacements d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence sont réalisés en vélo. Un faible usage du vélo lié à un sentiment d'insécurité et au manque d'aménagements sécurisés...
- Engager une politique pragmatique axée sur le développement de la pratique cyclable via des itinéraires adaptés
- Améliorer les déplacements intercommunaux en cycle

**Impacts**  
 1 2 3  
 Report modal

**Echelle d'intervention**  
 Maillage à développer autour des polarités

**Suivi des mesures**  
 Linéaire de voirie aménagée  
 Nombre d'usagers des aménagements (comptage)

**Coûts**  
 2,17 M€ pour les itinéraires proposés comme prioritaires dont :  
 • 1,1 M€ pour 4,4 km de pistes cyclables  
 • 1,04 M€ pour 34,5 km de bandes cyclables  
 • 31 K€ pour 21 km d'itinéraires jalonnés

**Rôles**  
 Communes / CC / CD ; maîtres d'ouvrages selon la domanialité de la voirie  
 Pays ; partenaire technique et financier ?  
 Région ; financement CRST (40% de subvention pour les liaisons cyclables utilitaires sous conditions de sécurité des aménagements et en privilégiant les sites propres)

**Planification sur 10 ans**  
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

**Faisabilité**  
 Simple Complexe  
 Technique Financière Coordination des acteurs  
 1 2 3 1 2 3 1 2 3

**Intérêt**  
 Faible Fort  
 Actifs Personnes âgées 1 2 3  
 Jeunes Touristes 1 2 3

**Mesures à mettre en place**

En s'appuyant sur les axes structurants existants et à venir :

- La Loire à Vélo et les itinéraires de rabattement
- Le projet de voie verte depuis Bourges vers l'Étang du Puits
- Le projet de voie verte depuis Bourges vers Sancerre (intégré dans le cadre du schéma touristique du CD18)

1) Créer un maillage d'axes structurants autour d'Aubigny-sur-Nère et du projet de voie verte vers l'Étang du Puits

- Un logique de rabattement vers Aubigny et / ou Argent-sur-Sauldre
- 6 itinéraires - 36,9 km
- Un prolongement du maillage vers Vailly-sur-Sauldre
- 1 itinéraire depuis Blancfort - 11,9 km
- Une liaison depuis Ivoy-le-Pré vers la Chapelle d'Angillon - 4,3 km

2) Compléter le maillage sur le secteur Ligérien

- Développer un axe depuis Léré vers Belleville-sur-Loire
- Axe sur la D751 - 4,4 km

3) Poursuivre les aménagements au-delà de ces deux secteurs prioritaires à plus long terme

- Dans le cadre de la réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable identifier des itinéraires complémentaires répondant aux besoins de déplacements quotidiens et touristiques

**Action 8 Créer un maillage de liaisons cyclables à l'échelle de certains bassins de proximité pour relier les communes dans les zones au relief le moins contraignant** 2/3

**Détail du maillage à développer sur le territoire**

Quelles logiques pour l'identification du maillage cyclable ?

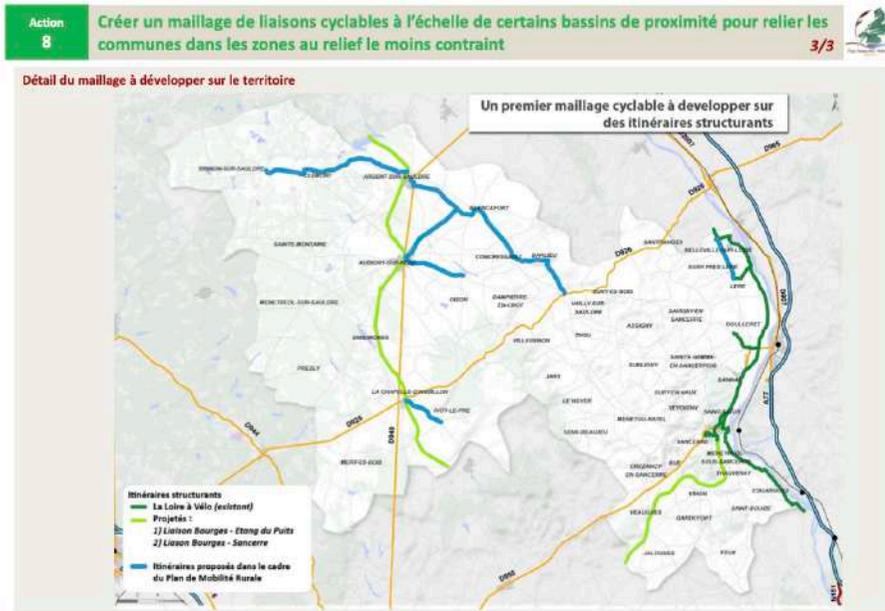
- Un volume de potentiels cyclistes (et notamment d'actifs) captables, suffisants
- Un rabattement vers les polarités des bassins de vie
- La prise en compte du relief

Trois types d'aménagements préconisés :

- Piste cyclable : voie réservée aux cycles, séparée de la chaussée
- Bande cyclable : voie réservée aux cycles positionnée sur la chaussée
- Itinéraire jalonné : route à faible trafic où une signalisation rappelle la présence de cyclistes, et où un jalonnement adapté permet de guider ou mieux les usagers

	Distance	Voie empruntée	Aménagement préconisé	Coûts
1) Aubigny-sur-Nère - Blancfort	9,3 km	Chemins communaux	Jalonnement	14 K€
2) Aubigny-sur-Nère - Oison	6,2 km	D923 - De 500 à 1 000 véh./j.	Bande cyclable	186 K€
3) Argent-sur-Sauldre - Blancfort	6,1 km	D8 - De 1 000 à 2 000 véh./j.	Bande cyclable	183 K€
4) Argent-sur-Sauldre - Clément	11,3 km	D176 - Moins de 500 véh./j.	Jalonnement	17 K€
5) Brion-sur-Sauldre - Clément	4 km	D923 - De 1 000 à 2 000 véh./j.	Bande cyclable	120 K€
6) La Chapelle-d'Angillon - Ivoy-le-Pré	4,3 km	D12 - De 1 000 à 2 000 véh./j.	Bande cyclable	129 K€
7) Vailly-sur-Sauldre - Blancfort	15,9 km	D8 - De 1 000 à 2 000 véh./j.	Bande cyclable	417 K€
8) Belleville-sur-Loire - Léré	4,4 km	D751 - De 1 000 à 2 000 véh./j.	Piste cyclable	1,1 M€
<b>TOTAL</b>	<b>59,5 km</b>			<b>2,17 M€</b>

Les 8 itinéraires proposés comme structurants à réaliser dans le cadre de ce premier PMR : 59,5 km d'itinéraires à créer pour un coût de 2,17 M€.



**Accompagner les publics spécifiques**

Plan de mobilité rurale

**Action 9** **Développer des services à distance et itinérants pour limiter les besoins de déplacements** 1/1

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Des services éloignés, contraignant les habitants à se déplacer et pénalisant les personnes captives
- Marchés présents dans les polarités mais très peu de commerces ambulants dans les communes rurales
- Espace de coworking à Aubigny-sur-Nère
- Rapprocher les services et commerces des habitants et diminuer la longueur et le nombre de déplacements

**Mesures à mettre en place**

- A travers le développement des Maisons des Services au Public et Espaces Relais Intercommunaux
  - Mieux mailler le territoire en services administratifs « décentralisés »
- S'appuyer sur le développement de la couverture numérique et du très Haut Débit
  - La couverture numérique et le Très Haut Débit sont des facteurs d'attractivité des territoires ruraux pour l'accueil de nouveaux arrivants et des professionnels.
  - Inciter les employeurs au développement du télétravail (permet de limiter les déplacements domicile - travail et de mieux concilier vie professionnelle et vie personnelle)
  - Inciter au développement de la télémédecine en partenariat avec les Maisons de Santé (permet de limiter les déplacements contraints pour des rendez-vous avec des spécialistes et de limiter l'impact des phénomènes de désertification médicale)
- Accompagner les projets de commerces et services ambulants pour limiter les déplacements mais également dans un rôle de maintien des populations dans les campagnes
  - Pouvoir faciliter l'accès aux commerces, produits et services, afin de limiter les déplacements contraints :
    - Artisans commerçants (boulangerie / boucherie / épicerie...)
    - Services culturels (bibliothèque / médiathèque / découverte de l'internet...)
    - Services sport / loisirs (salle de sports ambulante, bar ambulante, ...)
    - Action sociale (portage à domicile...)
    - Professionnels de santé
  - Pour favoriser ce type de commerces, les communes peuvent aménager des emplacements et communiquer lorsqu'un commerçant ambulant est présent.

**Impacts**  
 Faibles Elevés  
 1 2 3  
 Report modal

**Echelle d'intervention**  
 Sur l'ensemble du territoire

**Suivi des mesures**

- Nombre de services développés
- Nombre d'utilisateurs dans les services
- Satisfaction usagers / réponses aux besoins

**Coûts**

- En fonction de l'ambition des services développés et des montants alloués (subventions) pour accompagner ces projets
- Possibilité de soutenir annuellement 1 ou des projets ?

**Rôles**

- CC / Communes / associations / entreprises : maîtres d'ouvrages selon les projets
- Pays : partenariat technique et éventuellement financier (soutien de projet, communication...?)

**Planification sur 10 ans**

**Faisabilité**

Simple Complexe  
 Technique Financière  
 Coordination des acteurs

**Intérêt**

Faible Fort  
 Actifs (en insertion) Personnes âgées  
 Jeunes Touristes

**Action 10** **Mettre en place des programmes d'écomobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques et développer les pédibus et vélobus** 1/2

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Env. 33 % des scolaires (+/- 1 860 élèves) étudient dans leur commune de résidence laissant envisager des déplacements de courte distance
- En France, 70 % des enfants de primaire se rendent à l'école en voiture (ADEME)
- Assurer la sécurité des plus vulnérables
- Sensibiliser les usagers de demain sur la mobilité durable

**Mesures à mettre en place**

- Organiser des ateliers en milieu scolaire
  - Sensibilisation à la sécurité routière (programme éducation nationale), à la pratique des modes doux,...
- Insuffler des initiatives de pédibus à l'échelle des communes
  - Cette mesure devra s'envisager en plusieurs étapes :
  - Insuffler des initiatives pédibus / vélocar à l'échelle des communes :
    - Organisation de réunions pour démontrer les bienfaits de la démarche
    - Aide à la définition de lignes auprès des collectivités, des écoles et des parents d'élève (détermination des itinéraires, des arrêts, des horaires, des « points noirs », du mode de fonctionnement)
- Assurer la pérennité du système :
  - De nombreux dispositifs de vélobus ont dégrégé en raison d'une baisse d'implication des parents, notamment du fait que leurs enfants grandissent et ne sont plus inscrits dans les établissements scolaires
  - Pour assurer leur pérennité, l'implication du personnel communal, de bénévoles, voire des retraités, est pertinente
- Expérimenter un système d'un vélocar sur une école d'Aubigny-sur-Nère pour apporter de la visibilité
  - Tester un vélocar sur une courte période vers un ou des établissements scolaires, la cantine et les activités périscolaires
  - En fonction du succès du système, proposer une expérimentation sur les autres communes
  - En période de vacances scolaires, les véhicules pourront être proposés à des fins touristiques autour des sites patrimoniaux

**Diagramme :** Les enfants viennent à l'école à pied ou vélo. Les abords de l'école sont plus sûrs. Le trafic automobile diminue autour de l'école.

**Impacts**  
 Faibles Elevés  
 1 2 3  
 Report modal

**Echelle d'intervention**  
 Sur l'ensemble des établissements scolaires du territoire

**Suivi des mesures**

- Nombre d'établissements scolaires engagés dans une démarche d'écomobilité scolaire

**Coûts**

- Pour les CC : +/- % ETP chacune par an à déléguer à une association ou assuré par le Pays ? (Intégré dans l'action 15)
- Le Pays pourrait financer l'expérimentation d'un vélocar : +/- 15 K€ (aides possibles de la Région - CRST)

**Rôles**

- CC : chef de file de l'écomobilité scolaire vis-à-vis des communes de leur territoire
- Pays : partenariat technique (sensibilisation) et financier (aide à l'achat d'un vélocar)

**Planification sur 10 ans**

**Faisabilité**

Simple Complexe  
 Technique Financière  
 Coordination des acteurs

**Intérêt**

Faible Fort  
 Actifs (en insertion) Personnes âgées  
 Jeunes Touristes



# Déplacements - mobilités

**Action 10** Mettre en place des programmes d'écobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques et développer les pédibus et vélos

**Détail du maillage à développer sur le territoire**

Exemple du Pédibus de la Chapelle Saint-Ursin (18) :

- Une ligne de Pédibus en direction des établissements scolaires en fonctionnement depuis la rentrée 2010
- 5 arrêts définis avec des horaires de desserte
- Des « conducteurs » de ligne bénévoles : volontaires, parents d'enfants, et surtout des retraités...
- Une organisation encadrée par la Maison de l'Enfance (pôle scolaire municipal)
- Des fiches d'inscriptions pour les élèves et les accompagnateurs édités toutes les deux semaines
- L'édition de chartes propres aux enfants, accompagnateurs et parents
- Dans le cas de la commune, la question de l'assurance est stipulée comme telle : « S'agissant d'un trajet scolaire, les enfants sont couverts par l'assurance contractée par les familles. Les dommages subis par les accompagnateurs bénévoles ou parents, involontairement par ceux-ci aux enfants sont couverts par l'assurance de la commune. »

**Le principe du Vélocar**

Système	Vélocar
Principes	Véhicule atypique de type rosalie présentant plusieurs pédaliers
Territoire pertinent	Pôles urbains Niveau de trafic plus élevé
Coût	Achat vélo-car + 12 000 € Équipement des élèves : 20 € / élèves
Avantages	Sécurité optimale en particulier pour les enfants 1 seul adulte accompagnateur suffit Mesure exemplaire et valorisante pour le territoire
Inconvénients	Nombre d'élèves et d'usagers captifs restreint Coût

Une première expérimentation avant de pérenniser le système

En amont de l'achat du vélocar, il est préconisé de le tester, par exemple durant la semaine de la mobilité durable (cf. action 14), à l'instar de communes comparables aux polarités du Pays :

- Tocane-Saint-Apre – 1 700 habitants (Dordogne)
- Bolsay-sous-Saint-Yon – 3 300 hab. (Essonne)
- Les Touches – 2 500 hab. (Loire-Atlantique)

**Action 11** Développer les plans de mobilité (entreprise, administration) à l'échelle de zones (ZI, ZAC ...)

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Près de 12.400 emplois sur le territoire, dont la moitié concentrée sur 4 pôles (Aubigny-sur-Nère, Sancerre / Saint-Satur / Belleville-sur-Loire / Argent-sur-Saône), avec 4 entreprises comptant plus de 200 salariés
- Des premières réflexions engagées par les collectivités pour améliorer la mobilité des salariés des principales entreprises
- Introduire les enjeux et solutions de mobilités durables dans les entreprises voire les administrations, et réduire l'impact des déplacements pendulaires et professionnels

**Mesures à mettre en place**

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

- Approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement (personnel, visiteurs, livreurs, clients...)
- Visé à réduire par la mise en place de mesures l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels
- Privilégier un Plan à l'échelle d'une zone doit permettre d'augmenter les salariés visés et de mutualiser les solutions proposées

**Exemple de solutions découlant des Plans de Mobilité**

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Réduction sur les abonnements tarifaires des réseaux TC
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), marquage des vélos contre le vol
- Eco conduite
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Autopartage professionnel de flottes de véhicules de service / de société
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Télétravail
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine...

**Impacts**

Faibles	Élevés
1	2 3

Report modal

**Echelle d'intervention**

- Sur les principales entreprises et zones d'activités du territoire

**Suivi des mesures**

- Nombre d'entreprises et salariés engagés dans la démarche
- Répartition modale des déplacements domicile-travail (enquête auprès des salariés)

**Coûts**

- 0,15 ETP environ de la part du Pays pour son rôle d'accompagnement
- A titre d'information : +/- 40 K€ par Plan de Mobilité (évolution en fonction du nombre de salariés engagés) – Des aides possibles sur la réalisation des études (ADEME – Région – CRST)

**Rôles**

- Entreprises : maître d'ouvrage pour la réalisation de leur plan de mobilité
- Pays : partenaire technique (sensibilisation des entreprises, conseil...)

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
1 2 3	1 2 3
Coordination des acteurs	

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3
Actifs (ou insertion)	Personnes âgées
1 2 3	1 2 3
Jeunes	Touristes
1 2 3	1 2 3

**Action 12** Accompagner la création d'un garage solidaire, avec location multimodale et une vocation sociale

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- Des difficultés de déplacements qui peuvent se justifier par les coûts inhérents à l'automobile (achat, permis de conduire, entretien, réparation...) et qui peuvent accentuer les difficultés de déplacements des plus exclus

→ Limiter le sentiment d'exclusion et de contrainte engendré par des difficultés de mobilité

**Mesures à mettre en place**

1) Définir les services envisagés dans le garage solidaire

- Service de base : la réparation
  - Des mécaniciens qui agissent directement sur les véhicules ?
  - Des mécaniciens qui conseillent et accompagnent les automobilistes pour effectuer eux-mêmes les réparations ?
  - Un rôle d'insertion / formation pour accueillir du personnel (chantier d'insertion...)?
- Service de location (2 roues, voiture, VAE) pour aider au retour à l'emploi...
  - Offre de location multimodale à tarif solidaire (moyenne durée, avec option achat...)
  - Remise en service de véhicules (don de véhicules des collectivités ?) puis revente ?
- Aide à la mobilité
  - Conseil
  - Aide au financement d'un véhicule (micro-crédit) / permis de conduire

2) Définir les modalités de portage/gestion du garage solidaire

Exemple :

- Une structure gérée par ISA Groupe, avec une participation financière du Pays, des CC... ?
- Une structure co-gérée par les acteurs publics sur le Pays et déléguée en exploitation courante à une association ?
- Une structure avec un porteur de projet privé et des facilités d'accueil des collectivités (locaux...)?
- Intégrer un réseau de garages solidaires : Réseau APREVA, Solidauto, Réseau national des garages solidaires...

**Action 12** Accompagner la création d'un garage solidaire, avec location multimodale et une vocation sociale

**Qu'est-ce qu'un garage solidaire ?**

- Association qui a pour fonction de proposer initialement de la location, l'entretien et la réparation et/ou la vente de véhicules
- Le public ciblé en priorité est composé de personnes en difficultés (exclusion sociale / professionnelle) éloignées des bassins d'emplois, situés dans des zones mal desservies en transports collectifs
- La finalité est donc de faciliter l'accès au monde de l'emploi pour des personnes en situation de précarité

**La fonction initiale : Location, réparation et vente de véhicule à petit prix**

- Une flotte de véhicules à la location via des dons issus de particuliers ou d'entreprises et suite à une remise en état des voitures et/ou scooters
- La réparation et l'entretien de véhicules des bénéficiaires à petits prix pour permettre de conserver plus longtemps les véhicules
- Des véhicules qui peuvent être revendus à bas prix pour proposer une solution pérenne aux bénéficiaires

**La mécanique en tant que méthode d'insertion**

- Les garages peuvent faciliter l'insertion des personnes en difficulté en leur proposant de se former aux métiers de garagiste et mécanicien

**Œuvrer pour la mobilité dans son ensemble**

- Des garages solidaires, en partenariat avec les plateformes mobilité et guchets uniques, peuvent également proposer d'autres services : atelier mobilité, passage du permis B, renseignement sur les transports en commun, etc...

**L'exemple de GAS 18 :**

Structure d'insertion, située à Baugy, sous la forme d'un garage associatif qui offre des solutions de mobilité à destination des publics précaires (Garage solidaire / remise, Conseil personnalisé en mobilité, Location solidaire...)

Depuis Septembre 2019 ISA Groupe a signé une convention avec GAS 18, afin de proposer à ses salariés un véhicule en location pour leurs besoins professionnels. ISA Groupe a la gestion libre du véhicule et le garage assure l'entretien.

## Communiquer et mettre en œuvre le PMR

Plan de mobilité rurale

**Action 13** Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité, les initiatives de mobilité solidaire.... 1/1

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Un manque de connaissance de l'ensemble de l'offre de mobilité des habitants et acteurs du territoire.
- ✓ Une offre globale peu lisible, une information diffuse, liée à la multiplicité des acteurs et intervenants, et qui peut nuire au report modal
- Créer un guichet unique de la mobilité permettant d'apporter des réponses adaptées aux besoins des habitants et visiteurs du territoire en leur offrant une centralisation de l'information sur l'ensemble des solutions voir l'accès en un lieu à différentes offres

**Mesures à mettre en place**

- 1) Différents supports envisageables :
  - ✓ Guide sous format papier et téléchargeable sur les sites web des collectivités et partenaires du Pays
  - ✓ Plateforme web dédiée
- 2) La possibilité d'un contact / présence humaine et de services variés
  - ✓ Plateforme avec un accueil téléphonique et/ou physique (avec un fonctionnement itinérant pour aller au plus près des habitants?)
  - ✓ A minima en termes de services : information globale sur l'offre et les initiatives proposées
  - ✓ Pour aller plus loin : accompagnement personnalisé pour orienter vers les offres solidaires adaptées..., conduite d'actions en lien avec la mise en œuvre du Plan de Mobilité (interlocuteur du Réseau..., gestion du garage solidaire...)

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	2 3

Report modal

**Echelle d'intervention**

- ✓ Un accueil physique éventuel dans les polarités mais une communication à l'échelle globale

**Suivi des mesures**

- ✓ Mise en œuvre des outils
- ✓ Nombre de téléchargements du guide / visite sur la plateforme

**Coûts**

Très variable selon la forme du support et le niveau de présence humaine

- ✓ +/- 20 K€ pour un guide mobilité papier ou plateforme web + 1/5 ETP pour communication suivi
- ✓ Jusqu'à 2 ETP pour une plateforme avec accueil physique et téléphonique + frais de structure (possibilité d'offrir le site Région, ADEME en faveur des mobilités rurales sur un poste d'accompagnement mobilité solidaire)

**Rôles**

- ✓ Pays : coordination, pilote pour guide et plateforme web à l'échelle du Pays
- ✓ Communes / CC / Régions... : partenaires techniques pour la mise à disposition de l'information

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3

Technique Financière Coordination des acteurs

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3

Accès Personnes âgées Jeunes Touristes

**Action 13** Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité, les initiatives de mobilité solidaire.... 1/1

**Exemples de plateforme mobilité**

Dans le cas d'une plateforme qui va au-delà d'une simple information, le recours à une fusion avec l'action 12 sur le garage solidaire permettrait d'éviter de multiplier les interlocuteurs.

	Plateforme La Roue de Secours	Mobil'Rance
<b>Territoire</b>	Département du Doubs (25)	Communauté d'Agglomération Digne Agglomération (35) - 64 communes - 97 000 habitants
<b>Date de lancement</b>	2012	2017
<b>Usagers ciblés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Personnes en insertion socioprofessionnelle orientées par les prescripteurs</li> <li>✓ Projet de développer les services en direction des personnes âgées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Personnes en situation d'insertion socio-professionnelle</li> <li>✓ Travailleurs précaires ou en contrats à temps partiel rencontrant des difficultés de mobilité</li> </ul>
<b>Principe de fonctionnement</b>	<p>Plusieurs types de formations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Information sur l'offre de mobilité à disposition</li> <li>✓ Formation mobilité (lecture de plan, usage du GPS, usage des transports en commun...), Orientation vers les autres services proposés par la plateforme (garage social...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diagnostic mobilité auprès des usagers pour identifier les problématiques de chacun et orienter à mieux vers les autres formations</li> <li>✓ Accompagnement individuel (aide à la recherche de financement)</li> <li>✓ Ateliers collectifs thématiques (apprentissage au code de la route, gestion du stress...)</li> <li>✓ Service de mise à disposition solidaire de véhicules</li> </ul>
<b>Coût pour la collectivité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 15 K€ en termes d'investissement</li> <li>✓ 80 K€ / an en termes de fonctionnement comprenant 2 ETP de conseils</li> </ul>	✓ Non communiqué
<b>Contexte de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Partenariat avec acteurs sociaux du territoire</li> <li>✓ Inscription dans les politiques publiques</li> <li>✓ Développement en parallèle d'une véritable Plateforme de mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Association référencée par le FASTI (plateforme d'animation de la politique sociale au bénéfice des intermédiaires)</li> <li>✓ Intégration au réseau Renault Mobilize : accès à des tarifs solidaires pour l'entretien et réparation, vente de véhicules, location longue durée de véhicules neufs avec option d'achat</li> </ul>
<b>Résultats</b>	✓ Plus de 500 personnes accueillies en 2018	Plus de 100 bénéficiaires la première année

**Action 14** Développer des événements autour de la mobilité durable (s'appuyer sur la semaine de la mobilité durable) 1/1

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- ✓ Peu ou prou d'animations autour de la mobilité recensées sur le territoire
- ✓ Une nécessité de faire connaître les différentes offres existantes et développées et ce, de manière ludique et avec une présence sur le terrain
- S'appuyer sur l'événement européen pour communiquer sur la mobilité durable, en s'appuyant sur les acteurs et partenaires du sujet, et en proposant des temps d'animations innovants

**Mesures à mettre en place**

Différentes animations et ateliers à prévoir :

- ✓ Pour les cycles (essais de VAE / atelier de réparation de vélos initiation à la pratique en milieu urbain /...)
- ✓ Pour tous (Journée slow-up autour des sites patrimoniaux, initiation à la voiture électrique / Journée de transport gratuit / défi « une semaine au travail sans ma voiture », stand information mobilité lors de manifestation...)
- ✓ Pour les enfants (initiation à la sécurité routière / permis piéton...)

**Le slowUp Alsace : une Journée festive, sportive et gourmande pour faire la promotion des modes actifs et du territoire**

- ✓ Lancé en 2013 - 40 000 participants à la dernière édition
- ✓ Un parcours entre Sélestat, Châtenois et Berghheim, sur la Route des Vins et la Véloroute du Vignoble
- ✓ 31 km fermés à toute circulation motorisée et en sens unique. (avec des boucles de 8, 11, 19 et 20 km)
- ✓ Une journée en toute liberté : marche, vélos, roller...
- ✓ Animations, dégustations, petite restauration, ambiances musicales à activités ludiques pour les enfants tout au long du parcours
- ✓ Location de vélos sur place et autres engins non motorisés : triporteur, tandem, rosailles...

Le slowUp Alsace est un événement piloté par Alsace Destination Tourisme (ADT) en coordination avec :

- Le Conseil Interprofessionnel des Vins d'Alsace (CIVA)
- la Communauté de Communes de Sélestat
- les Conseils Départementaux du Bas-Rhin et Haut-Rhin, la Région Grand Est et les 9 communes du parcours

→ A l'échelle du Pays, la Route des vignobles du Sancerre pourrait être valorisée

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	2 3

Report modal

**Echelle d'intervention**

- ✓ Evénements à organiser sur l'ensemble du territoire

**Suivi des mesures**

- ✓ Nombre d'événements réalisés et participants
- ✓ Nombre de téléchargements du guide / visite sur la plateforme
- ✓ Fréquentation des différentes offres

**Coûts**

- ✓ Très variable en fonction des animations / ateliers
- ✓ A minima 10 K€/an pour 1 à 2 événements et 0,1 ETP (aide possible ADEME - Région)

**Rôles**

- ✓ CC, Associations : maîtres d'ouvrages dans la conduite des événements
- ✓ Pays : partenaire technique en tant que en coordinateur, pour éviter les doublons, et proposer des animations sur l'ensemble du territoire

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3

Technique Financière Coordination des acteurs

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3

Accès Personnes âgées Jeunes Touristes



# Déplacements - mobilités

**Action 15 Recruter un chargé de mission mobilité pour conduire la mise en œuvre du PMR** 1/1

**Constats du diagnostic & objectifs à atteindre**

- De nombreuses actions diffusées à l'échelle du Pays portées par les communes, les CC... qui impliquent souvent une méconnaissance de l'existant, une faible utilisation, ...
- Une nécessité de coordonner les actions mobilité à venir nécessitant le besoin d'1 Agent de Développement en charge de l'élaboration du Plan de Mobilité Rurale

→ Recruter un chargé de mission en charge de la mise en œuvre du PMR et qui constituera l'interlocuteur privilégié auprès des partenaires de la mobilité

**Mesures à mettre en place**

- 1) Le Chargé de mission sera l'interlocuteur privilégié auprès des communes, AOM et partenaires**
  - Dans la conduite des actions du PMR car il aura une vision transversale de l'ensemble des actions liées à la mobilité sur le territoire.
  - Dans la coordination des actions menées par les CC et les communes
- 2) Quelles compétences pour le chargé de mission, en complément de la conduite des actions ?**
  - Suivi des actions qui ne relèvent pas des compétences directes du Pays
  - Recherche de leviers financiers et subventions mobilisables
  - Présence aux temps de concertation des partenaires et acteurs de la mobilité en tant que représentant du Pays
  - Velle sur les initiatives de mobilité applicables au Pays
  - ...
- 3) Anticiper la mise en œuvre d'actions hors PMR**
  - Pour rappel, durant les ateliers de construction du PMR, plusieurs actions ont présenté un intérêt mais hors PMR :
    - Attirer des entreprises innovantes en matière de mobilité à venir expérimenter leurs initiatives sur le territoire
    - Mettre en place un outil de mutualisation des véhicules des collectivités et associations
    - Expérimenter un pool de véhicules en autopartage...

**Impacts**

Faibles	Elevés
1	3

Report modal

**Echelle d'intervention**

- Poste dont les missions s'appliqueront sur l'ensemble du territoire

**Suivi des mesures**

- Actions du PMR mis en œuvre
- Participation /coordination des autres actions

**Coûts**

- 1 ETP soit +/- 35 K€. Possibilité d'aides de l'ADEME, de la Région selon la fiche de poste.
- Ex : Cadre d'intervention en faveur des mobilités rurales - volet : développer le management de la mobilité sur le territoire - 50% maximum des dépenses éligibles et 50 000 € max par projet
- +/- 1/3 du temps consacré à la mise en œuvre de Réseau et de la promotion de l'écomobilité scolaire)

**Rôles**

- Pays : maître d'ouvrage en tant que recruteur

**Planification sur 10 ans**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

**Faisabilité**

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
1 2 3	1 2 3
Coordination des acteurs	

**Intérêt**

Faible	Fort
1 2 3	1 2 3
Artés	Personnes âgées
1 2 3	1 2 3
Juniors	Touristes
1 2 3	1 2 3

**POSTE A POURVOIR !**

## Synthèse et programmation

Plan de mobilité rurale

**Synthèse de la mise en œuvre du plan d'action du PMR : (I)**

	Echéancier										Rôle du Pays			Coûts		Moyen humain	
	Planification sur 10 ans										Chef de file	Partenaire financier	Partenaire technique	Global	Pays	Pays	
1/ Optimiser les services des lignes 100, 110 et 437 de manière à permettre les déplacements des actifs se rendant sur le territoire														Lobbying	À définir selon les services mis en place	-	-
2/ Créer une liaison interurbaine transversale : Sancerre <-> Aubigny-sur-Nère pour désenclaver le Pays Fort (pour les personnes en recherche d'emploi, les captifs, les touristes)														Lobbying	De 80 à 120 K€ / an	-	-
3/ Améliorer les pôles intermodaux existants identifier / aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de vie permettant d'interconnecter les offres de mobilité															205 K€	Participation à définir (CRST)	Ponctuel
4/ Expérimenter de nouvelles navettes communales															+/- 27,5 K€ / an par navette	Participation à définir (CRST - Communication)	Ponctuel
5/ Optimiser les 2 systèmes de TAD, et répartir les dessertes sur la semaine en lien avec les usages (courses, maison de santé, etc ...)															-	-	Ponctuel
6/ Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants et des pôles d'intermodalité															33 K€	Participation à définir (CRST)	Ponctuel
7/ Développer un réseau d'autostop organisé qui couvre l'ensemble du territoire															+/- 70 K€	0 à +/- 70 K€ ?	+/- 0,15 ETP

**Synthèse de la mise en œuvre du plan d'action du PMR : (II)**

	Echéancier										Rôle du Pays			Coûts		Moyen humain	
	Planification sur 10 ans										Chef de file	Partenaire financier	Partenaire technique	Global	Pays	Pays	
8/ Créer un maillage de liaisons cyclables à l'échelle de certains bassins de proximité pour relier les communes dans les zones où le relief le moins contraint															2,17 M€ (aides possibles Région...)		Ponctuel
9/ Développer des services à distance et itinérants pour limiter les besoins de déplacements															Selon choix retenus		Ponctuel
10/ Mettre en place des programmes d'écomobilité scolaire pour apprendre les bonnes pratiques et développer les pédibus et vélobus															Selon programme (20 K€ pour 0,5 ETP)	+/- 15 K€ (financement CRST)	+/- 0,5 ETP délégué par CC ?
11/ Développer les plans de mobilité (entreprise, administration) à l'échelle de zones (ZI, ZAC ...)															40 K€ / plans		0,15 ETP
12/ Accompagner la création d'un garage solidaire, avec location multimodale et une vocation sociale															entre 100 et 150 K€		Ponctuel
13/ Créer un guide/plateforme de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres, les initiatives de mobilité solidaire...															Selon choix retenus	À partir de 20 K€ (aides CRST - ADEME - Région)	0,2 ETP
14/ Développer des événements autour de la mobilité durable (s'appuyer sur la semaine de la mobilité durable)															À partir de 10 k€/an pour 1 à 2 événements	10 k€/ ? (aide ADEME - Région)	0,1 ETP
15/ Recruter un chargé de mission mobilité pour conduire la mise en œuvre du PMR															+/- 35 K€	+/- 35 K€ (aide ADEME - Région)	



- OBSERVATOIRE -



## LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

- Une bonne accessibilité vers les pôles extérieurs malgré l'absence d'axes nationaux sur le territoire, mais des temps de trajet pouvant être élevés

Les axes routiers principaux contournent le territoire : à l'Est l'autoroute A77 qui suit la Loire sur la rive voisine et à l'Ouest l'autoroute A71 reliant Orléans à Bourges via Vierzon jusque Clermont Ferrand.

Bien que le réseau autoroutier ne traverse pas le territoire, ce dernier bénéficie de cette relative proximité. Ainsi, il faut compter 2h20 pour relier le territoire du SCoT depuis Paris.

Cependant, même si les pôles extérieurs s'avèrent proches en distance, les temps de parcours demeurent élevés du fait de l'absence de voies structurantes rapides. A titre d'exemple, Bourges distant d'environ 50 km est accessible après un trajet de 45 à 50 mn. Mais la configuration géographique du territoire du SCoT amène à ce que les temps de trajet varient en fonction des points de départ. C'est pourquoi Gien est en temps plus proche d'Aubigny-sur-Nère que de Sancerre.

En outre, le réseau secondaire maille le territoire avec :

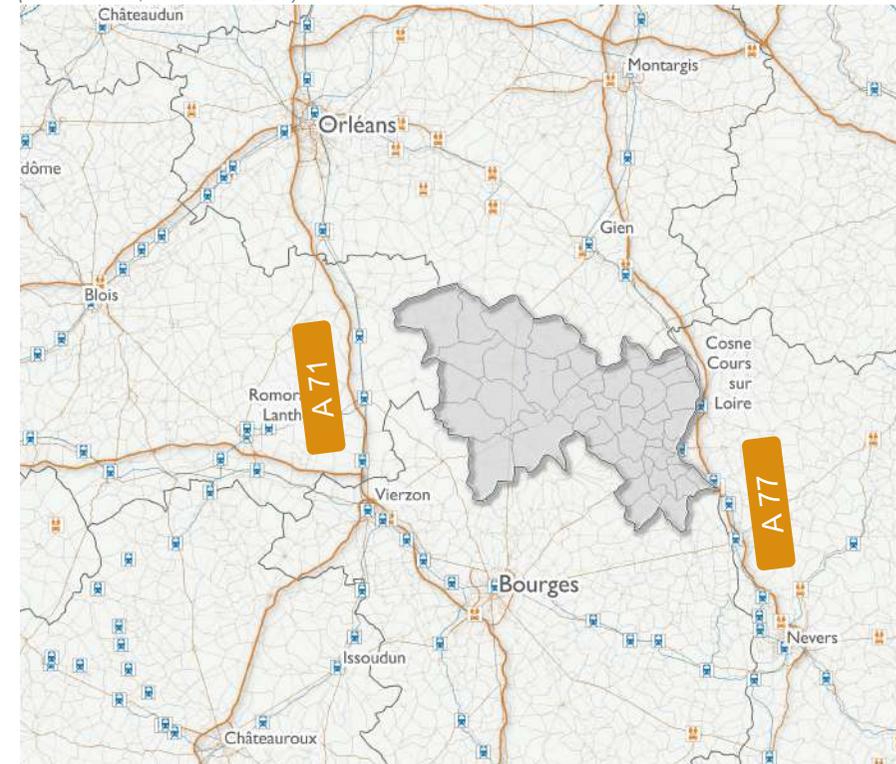
- La D940 qui traverse du Nord au Sud le territoire via Aubigny-sur-Nère.
- La D926 qui permet de rejoindre les 2 autoroutes, traversant le territoire d'Est en Ouest.
- La D955 qui relie Sancerre à Vierzon.

Le trafic est concentré en premier lieu sur la D940, identifiée en tant que voirie d'intérêt régional puisqu'elle est une alternative gratuite aux autoroutes reliant Bourges à Paris. Ensuite, les traversées de la Loire sur la D955 à hauteur de Cosne-Cours-sur-Loire et Saint-Satur sont sensibles aux flux, tout comme peut l'être le tronçon de la D751 menant de Boulleret à Belleville-sur-Loire.

Les sites économiques et le trafic de transit sont les principaux générateurs de flux qui peuvent nuire à la qualité des espaces publics traversés et à la sécurité des modes doux.

### Systèmes autoroutiers en proximité du territoire du SCoT

(Source : IGN, Traitement EAU)



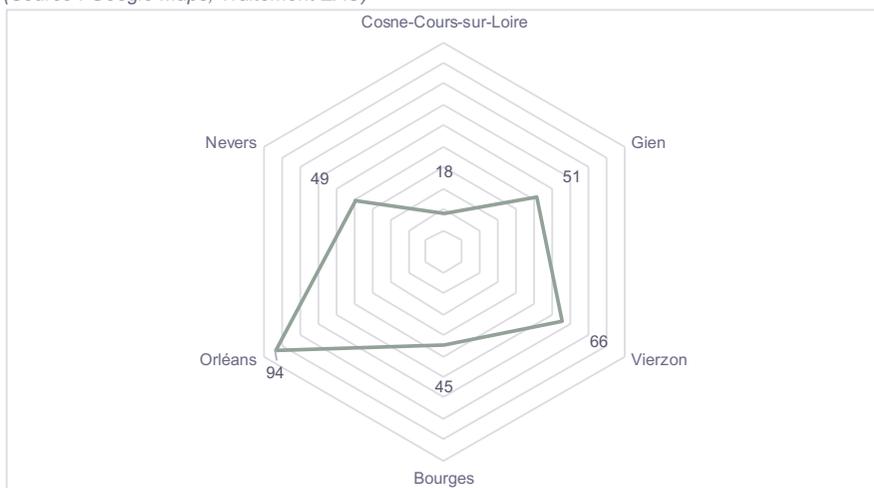
**Temps de trajet à partir d'Aubigny-sur-Nère vers les pôles extérieurs (en mn)**

(Source : Google Maps, Traitement EAU)



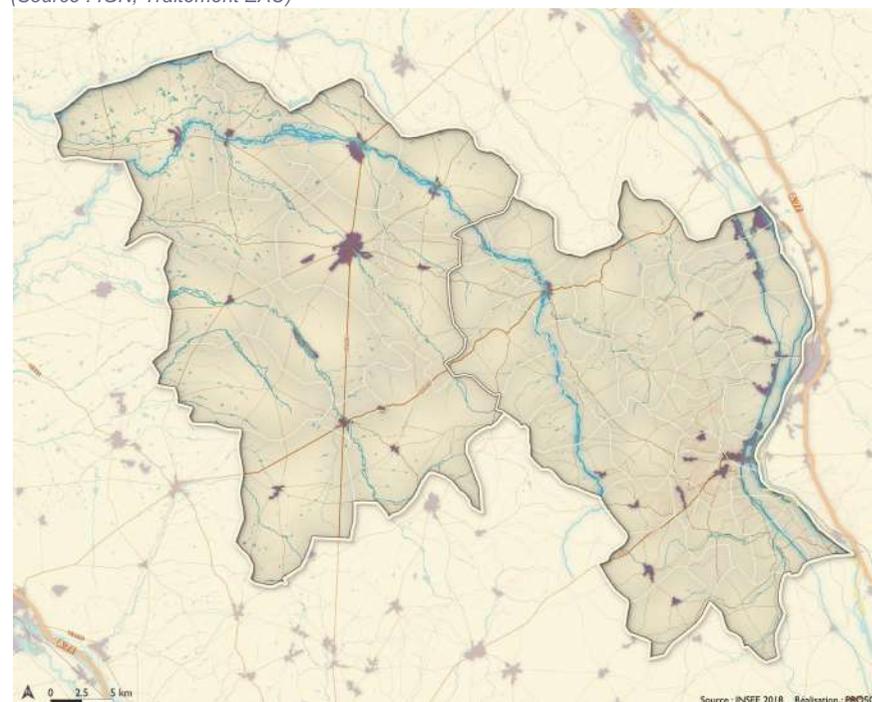
**Temps de trajet à partir de Sancerre vers les pôles extérieurs (en mn)**

(Source : Google Maps, Traitement EAU)



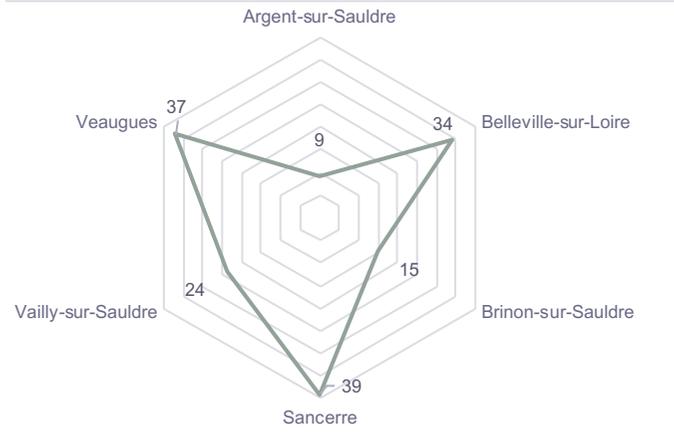
**Systèmes routiers au sein du territoire du SCoT**

(Source : IGN, Traitement EAU)

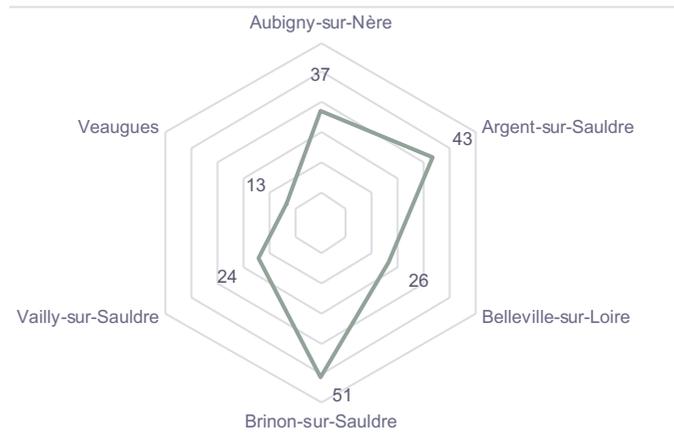


## Déplacements - mobilités

Temps de trajet à partir d'Aubigny-sur-Nère vers quelques polarités internes au territoire du SCoT (en mn)  
(Source : Google Maps, Traitement EAU)

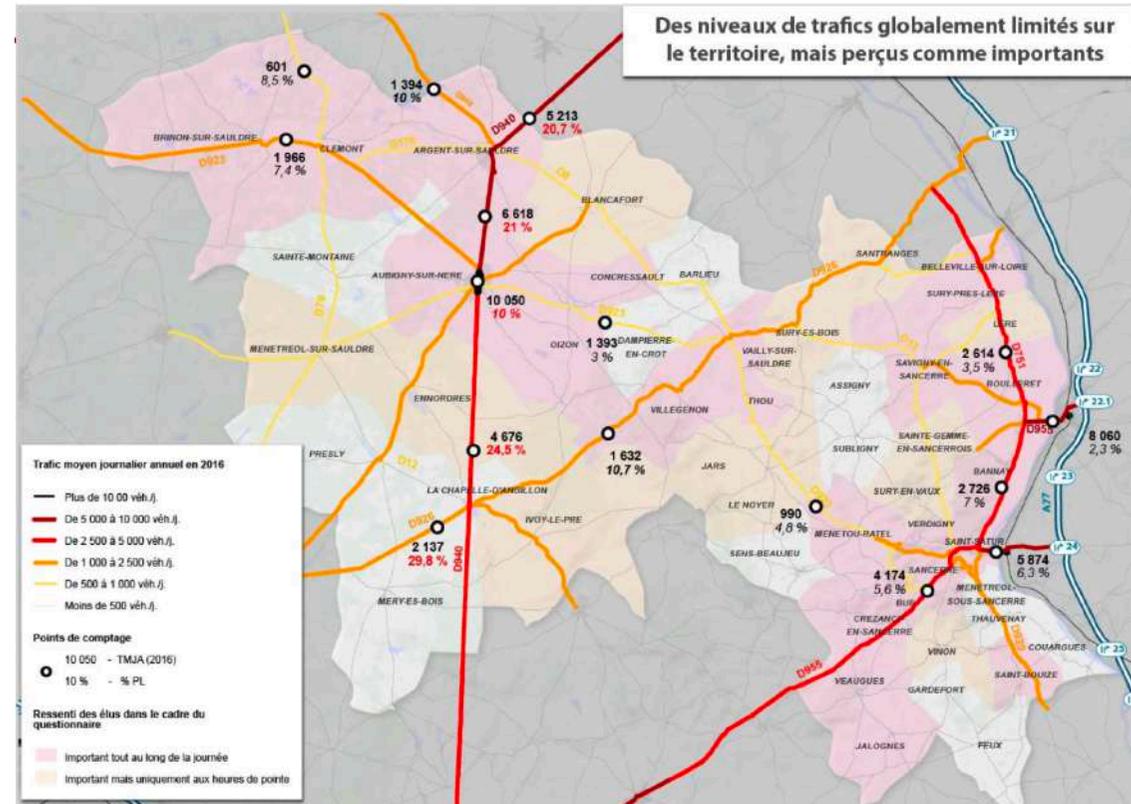


Temps de trajet à partir de Sancerre vers quelques polarités internes au territoire du SCoT (en mn)  
(Source : Google Maps, Traitement EAU)



## État du trafic routier au sein du territoire du SCoT

(Source : Élaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne, Item)





## LES TRANSPORTS COLLECTIFS

### ► Une desserte organisée en direction des pôles extérieurs

L'axe Bourges / Aubigny-sur-Nère / Argent-sur-Sauldre est desservi par la ligne Rémi 100. 25 400 usagers par an, dont 30 % de scolaires, l'emploient.

L'axe Yvoy-le-Pré / Henrichemont / Bourges est desservi par la ligne Rémi 105. 28 300 personnes par an, dont 66 % de scolaires en ont l'usage.

L'axe Cosne-Cours-sur-Loire / Sancerre / Bourges est desservi par la ligne Rémi 110. 32 000 personnes par an, dont 50 % de scolaires, l'utilisent.

2 services de transport à la demande sont recensés sur le territoire du SCoT en rabattement notamment vers les points d'arrêt Rémi et TER, mais aussi vers les centre-bourg.

Enfin, il existe 41 circuits scolaires qui relient les pôles d'habitat aux établissements d'enseignement, qu'ils soient internes ou externes au territoire.

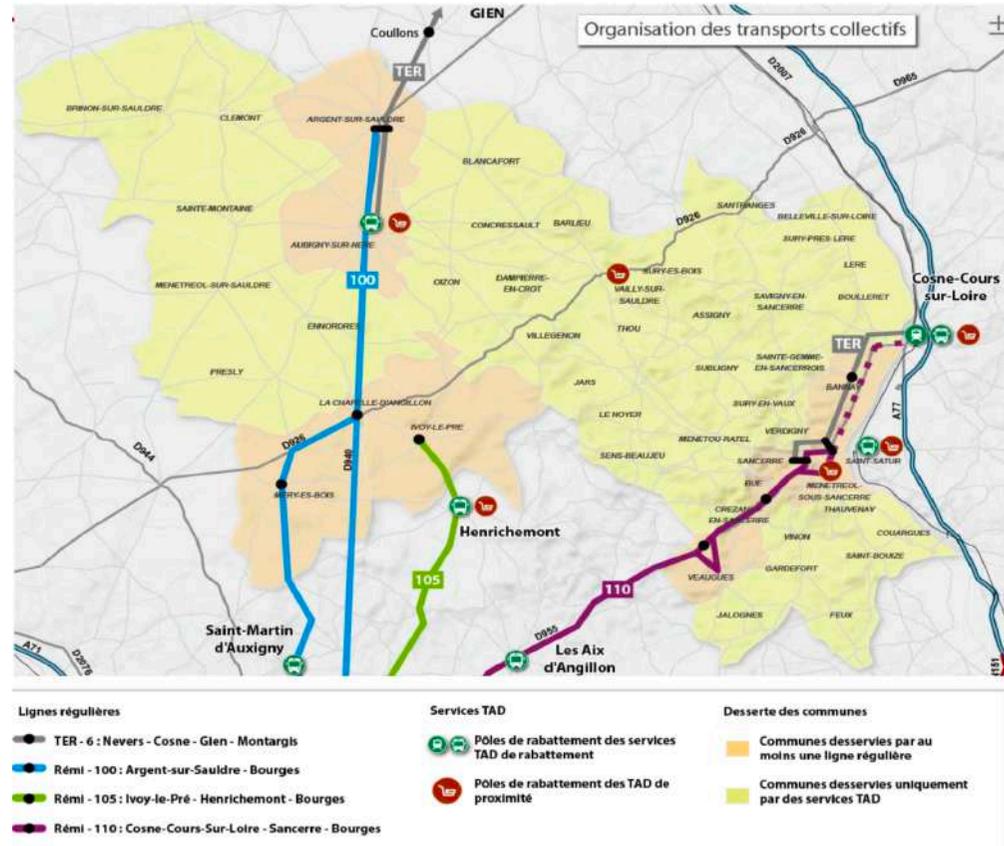
Dans l'ensemble, le réseau Rémi est organisé en rabattement vers Bourges.

Les lignes 100 et 110 ont été conçues pour du rabattement vers les lycées Fournier et J.Coeur. Bien que desservant des axes structurants (D940 et 955), ces deux lignes ne répondent pas aux besoins des actifs, notamment. Le nombre de services est limité et le temps de parcours, 30 mn de plus qu'en voiture en moyenne, est peu concurrentiel.

La fréquentation des lignes n'est pas négligeable, signifiant que la demande existe.

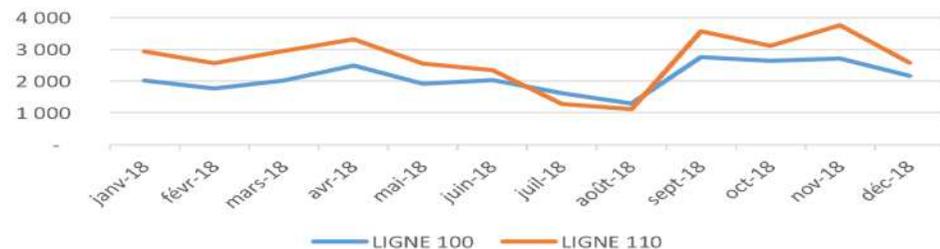
### Répartition des transports sur le territoire en 2015

(Source : Élaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne, Item)



### Fréquentation des lignes 100 et 110

(Source : Élaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne, Item)



## LES MODES ACTIFS DE MOBILITES

### Des modes actifs de déplacements contraints par les lieux

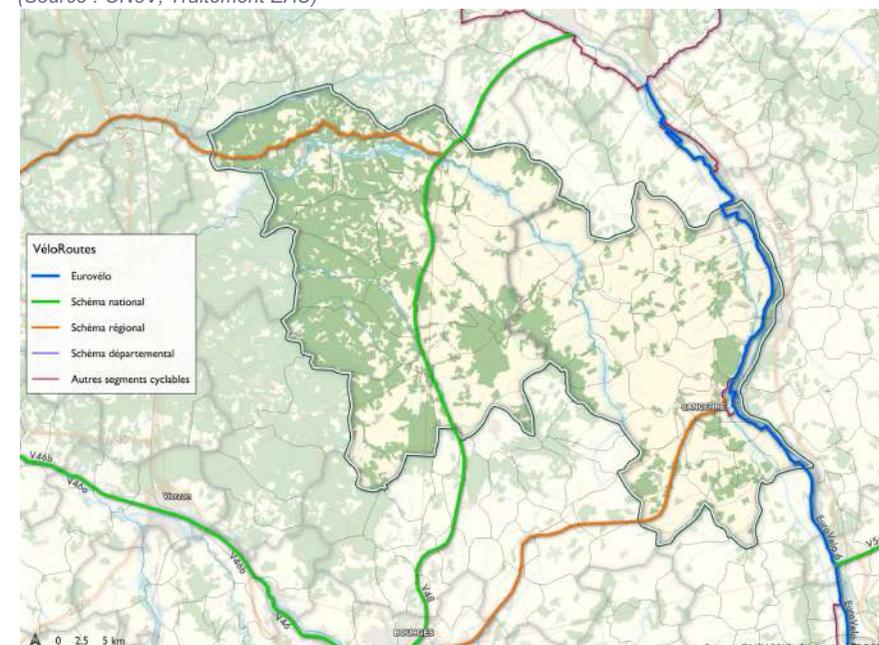
En termes de marché à pied, sur les 5 249 actifs travaillant dans leur commune de résidence, seulement 22 % usent de ce mode de déplacement. La configuration des lieux, en centre-bourg, peut être un élément explicatif de cette sous-utilisation de la marche à pied.

Concernant l'usage du vélo, il est avant tout touristique. Les déplacements utilitaires par ce mode sont complexes du fait du manque d'aménagement des voies qui amène un sentiment d'insécurité. En outre, le relief accidenté n'est pas favorable à son développement. Cela étant, le Vélo à Assistance Électrique (VAE) peut être une solution s'affranchissant du relief, surtout pour des déplacements de moins de 8 km.

Les aménagements cyclables sur le territoire restent tournés vers la pratique du tourisme. Les pistes cyclables, le marquage au sol, la pacification de l'usage des routes sont des éléments qui permettraient un usage plus intensif du vélo classique comme à assistance électrique. Certaines communes se sont engagées dans ces démarches comme à Belleville-sur-Loire où un marquage au sol entre la centrale et le centre-bourg a été réalisé pour matérialiser la présence de cyclistes.

### VéloRoutes sur le territoire du SCoT

(Source : ON3V, Traitement EAU)



### Habitants potentiels pouvant effectuer leurs déplacements par VAE

(Source : Élaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne, Item)

<b>Communes</b>	<b>Nombre de communes à moins de 8 km</b>	<b>Population</b>
Aubigny-sur-Nère	2	6 500
Sancerre	6	5 500
Vailly-sur-Sauldre	6	2 200
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>14 200</b>



## LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE ET L'ELECTROMOBILITE

- Vers un déploiement de solutions pour un usage plus durable de la voiture

Il existe 3 aires officielles d'initiative publiques de covoiturage :

- Aubigny-sur-Nère.
- Boulleret.
- La Chapelle-d'Angillon.

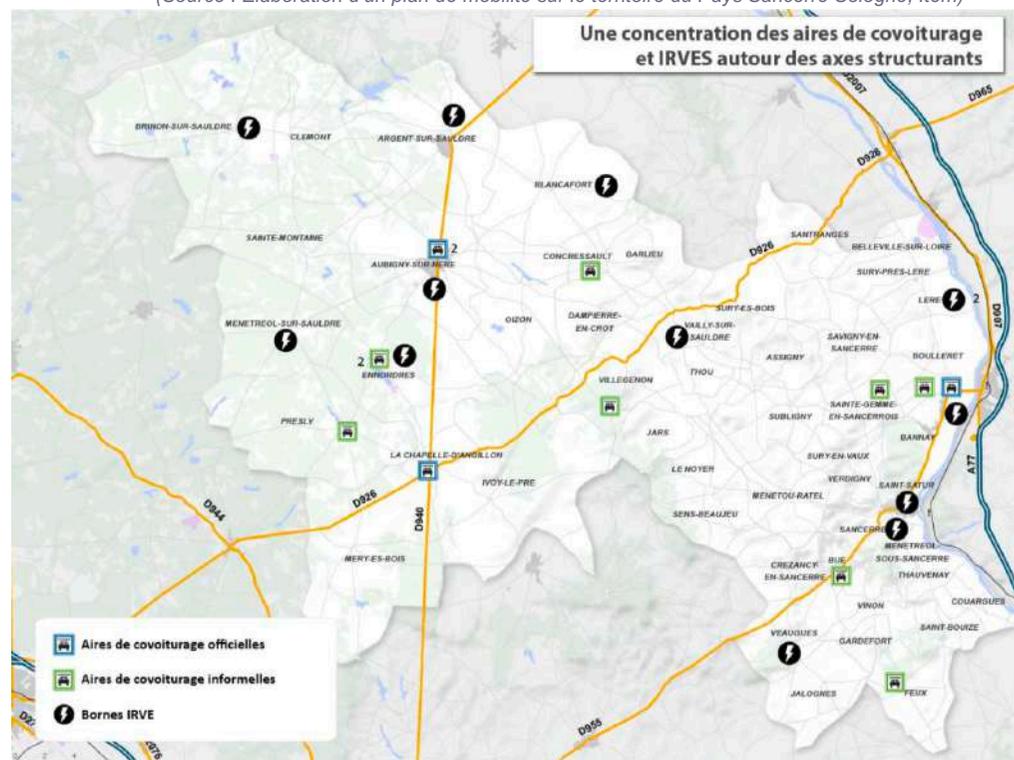
En outre, une autre d'initiative privée a été mise en service au droit de l'entreprise Wilo Intec.

Le site collaboratif Blablacar est le seul opérateur de mise en relation opérant sur le territoire du SCoT. Si son efficacité pour les déplacements de longue distance n'est pas à prouver, en ce qui concerne les déplacements du quotidien cela reste plus compliqué.

Le territoire bénéficie, au demeurant, de 20 bornes de recharges dont 11 bornes accélérées. La majorité sont intégrées au projet E.car'18 porté par le Département du Cher.

### Sites de covoiturage et d'électromobilité

(Source : Élaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne, Item)



## COUVERTURE NUMERIQUE ET TRES HAUT DEBIT

### Une arrivée des mobilités numériques à petit pas

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Cher prévoit un développement de couverture numérique en partenariat avec Berry Numérique avec un objectif de couverture de 70 % du territoire à 2021. Mais pour l'instant, le déploiement de la fibre optique demeure précaire sur le territoire du SCoT.

La couverture 4G est surtout localisée dans les espaces cerclant Aubigny-sur-Nère et ligériens.

Malgré tout, des initiatives sont prises sur le territoire du SCoT pour accompagner le développement du télétravail et des autres modes de travail collaboratif. Ainsi, Aubigny-sur-Nère a mis en place un espace de coworking intitulé Cowork'in Aubigny où sont comptabilisés par moins de 21 adhérents.

A terme, la diffusion de l'outil numérique pourra être un levier d'attractivité du territoire, en écho de son cadre de vie pour pallier à des besoins de santé, de formation, d'entrepreneuriat, administratifs, etc.

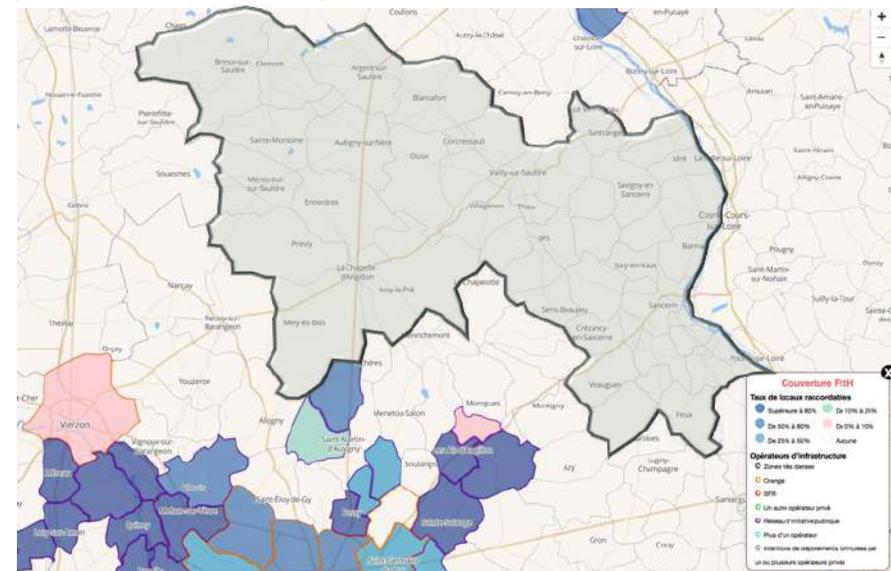
### Surface couverte par la 4G

(Source : ARCEP, Traitement EAU)



### Couverture en fibre optique

(Source : ARCEP, Traitement EAU)



## LES MIGRATIONS PENDULAIRES

### Des échanges nombreux avec l'extérieur

Près de 70 % des actifs (8 692) qui résident dans le périmètre du SCoT y travaillent. Parmi eux, 5 245 exercent une activité dans leur commune de résidence. Autrement dit, il existe un fort potentiel d'usagers de modes actifs de déplacements (vélo et marche à pied).

Chacun des deux EPCI a un mode de fonctionnement très autonome, si bien qu'il existe peu de porosité entre eux. D'ailleurs, seulement 307 personnes sont concernées par ces flux intercommunautaires. Ces échanges ne représentent que 3,5 % des mobilités internes.

3 844 actifs quittent le territoire pour aller travailler lorsque 3 360 y viennent.

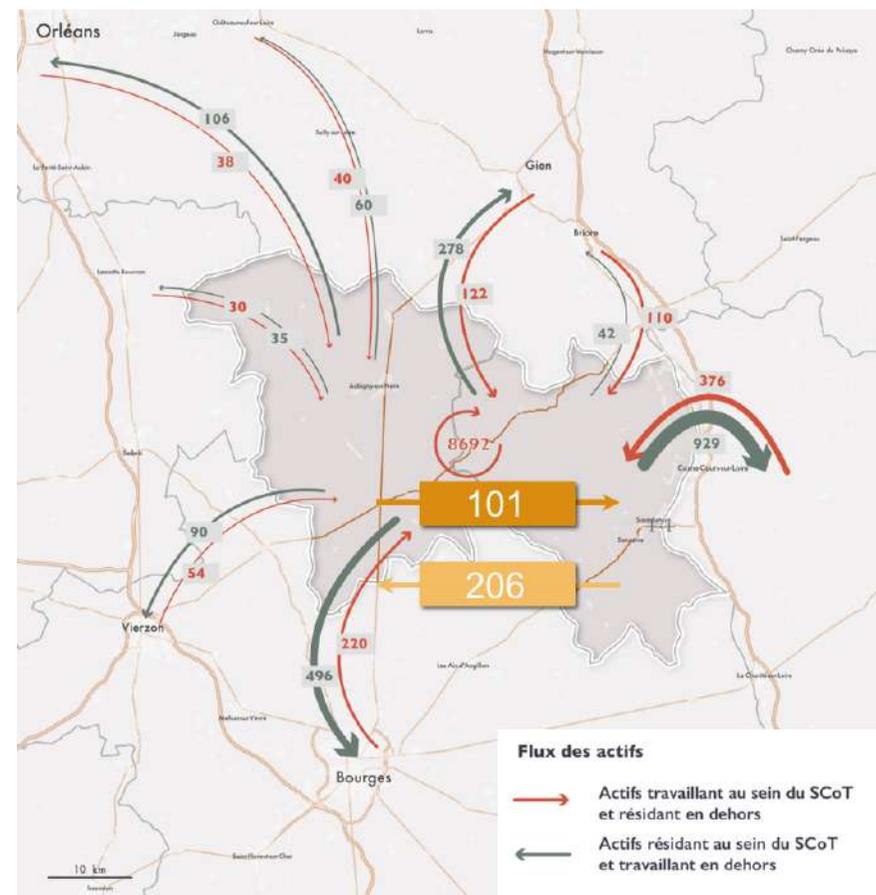
### Actifs rentant et sortant du périmètre du SCoT en 2014

(Source : INSEE, Traitement EAU)

Territoire	Nombre d'actifs non résidant, travaillant dans le SCoT	Nombre d'actifs résidant, ne travaillant pas dans le SCoT	Différentiel arrivées-départs
CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire	1 125	1 455	-330
CC Sauldre et Sologne	2 234	2 388	-154
<b>SCoT du Pays Sancerre Sologne</b>	<b>3 360</b>	<b>3 844</b>	<b>-484</b>

### Migrations domicile-travail en 2014

(Source : INSEE, Traitement EAU)



## Origine des actifs ne résidant pas dans le SCoT

(Source : INSEE, Traitement EAU)

	Origine des actifs ne résidant pas dans le SCoT	Part des personnes quittant le territoire
Centre-Val de Loire	2 251	67%
<b>Cher</b>	<b>1 135</b>	<b>34%</b>
Communes rurales du département 18	775	23%
Bourges	220	7%
Vierzon	54	2%
<b>Loiret</b>	<b>957</b>	<b>28%</b>
Communes rurales du département 45	474	14%
Gien	122	4%
Briare	110	3%
Châtillon-sur-Loire	90	3%
Poilly-lez-Gien	75	2%
Orléans	38	1%
<b>Loir-et-Cher</b>	<b>108</b>	<b>3%</b>
Salbris	38	1%
Communes rurales du département 41	30	1%
Lamotte-Beuvron	30	1%
Bourgogne-Franche-Comté	955	28%
<b>Nièvre</b>	<b>937</b>	<b>28%</b>
Communes rurales du département 58	492	15%
Cosne-Cours-sur-Loire	376	11%
La Charité-sur-Loire	40	1%
Île-de-France	56	2%
<b>Paris</b>	<b>33</b>	<b>1%</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	44	1%
<b>Total</b>	<b>3 360</b>	<b>100%</b>

## Destination des actifs ne travaillant pas dans le SCoT

(Source : INSEE, Traitement EAU)

	Destination des résidents travaillant hors du SCoT	Part des personnes quittant le territoire
Centre-Val de Loire	2 204	58%
<b>Cher</b>	<b>1 077</b>	<b>28%</b>
Bourges	496	13%
Communes rurales du département 18	437	11%
Vierzon	90	2%
<b>Loiret</b>	<b>955</b>	<b>25%</b>
Communes rurales du département 45	353	9%
Gien	278	7%
Orléans	106	3%
Sully-sur-Loire	81	2%
Montargis	47	1%
Briare	42	1%
<b>Loir-et-Cher</b>	<b>128</b>	<b>3%</b>
Communes rurales du département 41	46	1%
Lamotte-Beuvron	35	1%
Bourgogne-Franche-Comté	1 275	33%
<b>Nièvre</b>	<b>1 251</b>	<b>33%</b>
Cosne-Cours-sur-Loire	929	24%
Communes rurales du département 58	193	5%
La Charité-sur-Loire	60	2%
Nevers	55	1%
Île-de-France	220	6%
<b>Paris</b>	<b>115</b>	<b>3%</b>
Paris	195	5%
<b>Hauts-de-Seine</b>	<b>32</b>	<b>1%</b>
Auvergne-Rhône-Alpes	36	1%
<b>Total</b>	<b>3 825</b>	<b>100%</b>



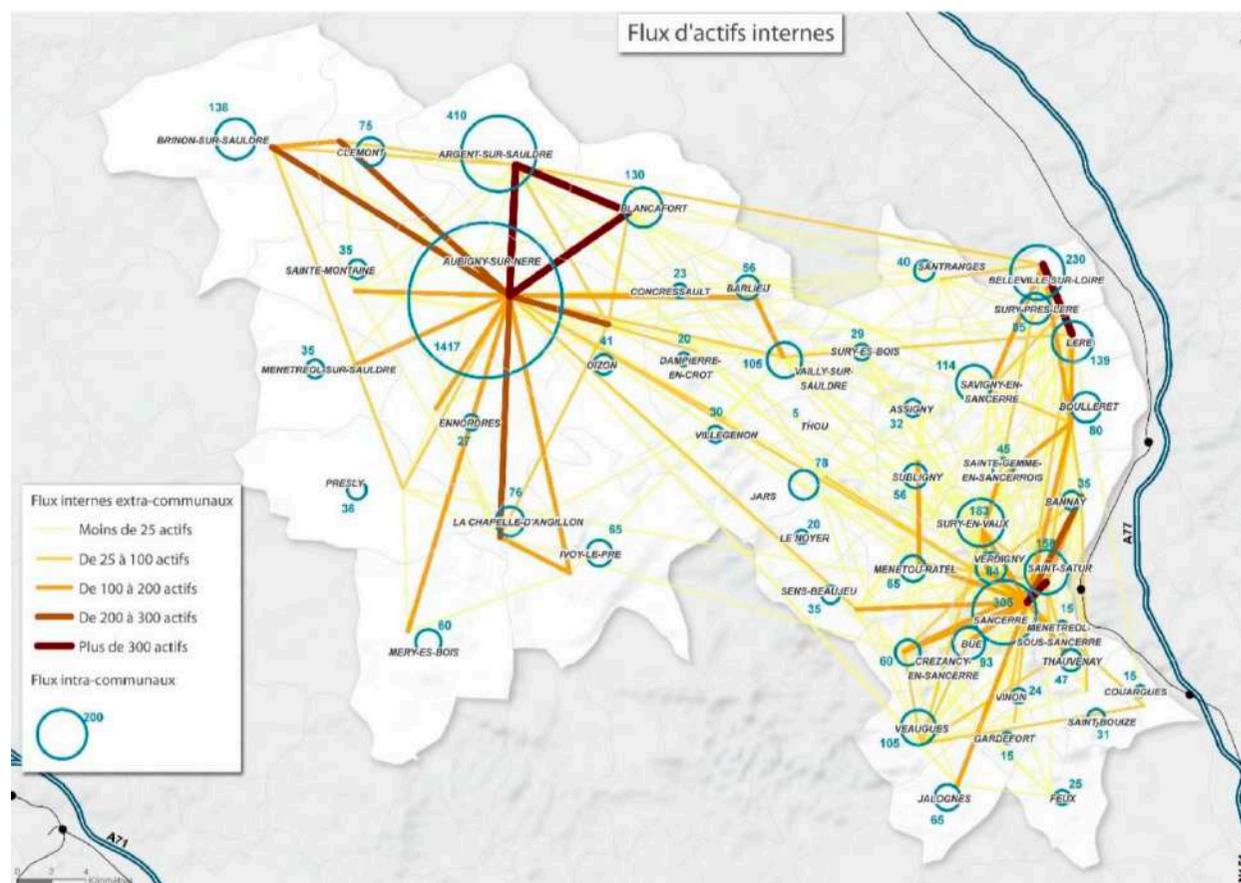
## Déplacements - mobilités

Les flux internes montrent des espaces récepteurs qui traduisent des logiques de fonctionnement interne singulier à chacun des deux EPCI.

Ainsi, sur la CC Saultre et Sologne, une triangulation Aubigny-sur-Nère / Argent-sur-Saultre / Blancafort structurent les flux domicile-travail internes. Toutefois l'épicentre des mouvements pendulaires à l'échelle de l'EPCI est localisé sur Aubigny-sur-Nère qui réceptionnent près de 20 % de ces flux.

Sur la CC Pays Fort Sancerrois Val de Loire, il existe bien un fonctionnement en étoile à partir de Sancerre / Saint-Satur, à l'instar d'Aubigny-sur-Nère, mais aussi un axe ligérien avec un pic de concentration des flux entre Léré et Belleville-sur-Loire.

### Flux d'actifs internes aux EPCI



(Source : Élaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne, Item)

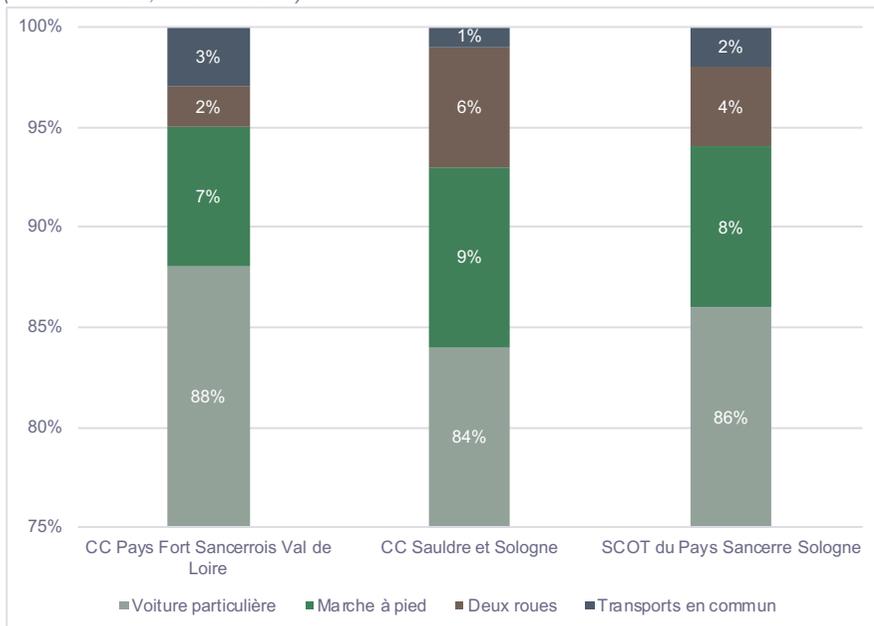


A l'échelle du SCoT, près de 9 déplacements sur 10 des actifs sont effectués par voiture. 12 % des déplacements sont réalisés en mode actif : marché à pied ou vélo.

Les actifs qui vivent et travaillent dans leur commune privilégient la voiture 7 fois sur 10. Cependant, la part de la marche à pied grimpe à 22 %. Ainsi, il existe un réel potentiel pour développer l'usage des mobilités douces pour de courtes distances.

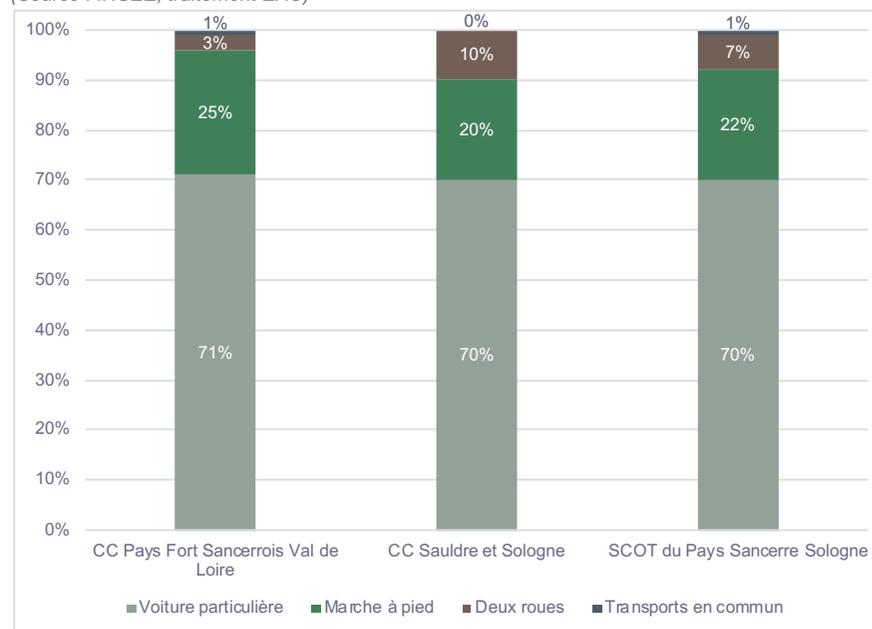
**Part modale des actifs du territoire utilisée pour leur flux domicile-travail**

(Source : INSEE, traitement EAU)



**Part modale des actifs du territoire qui travaillent et résident dans leur commune utilisée pour leur flux domicile-travail**

(Source : INSEE, traitement EAU)



**- Gouvernance et plans d'actions -**



## ► Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2015-2021

Un axe C5 est consacré aux mobilités durables.

Un projet est amené à bénéficier du concours technique et financier régional :

- L'étude sur la mobilité à l'échelle du Pays. Elle aura pour mission de révéler les besoins et dispositifs existants en matière de mobilités, puis d'élaborer un plan d'actions favorables au développement de mobilités pour tous les types de personnes.

D'autres sortes de projets pourraient bénéficier du concours technique et financier régional :

- L'acquisition de véhicules électriques.
- Les initiatives locales pour des alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture.
- Le vélo utilitaire.

## ► Contrat de Ruralité Sancerre Sologne

Les mobilités locales et l'accessibilité du territoire font l'objet d'une série d'objectifs tels que :

- Agir pour la mobilité et le désenclavement du territoire.

Sont visés :

- La réalisation d'un plan de mobilité rurale.
- Le développement d'offres de mobilité partagées à vocation sociale.
- Le déploiement du covoiturage.
- L'émergence de mobilités alternatives
- Développer une couverture numérique.  
Via cet objectif, il est recherché :
  - La mise en œuvre du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement numérique du Cher.
  - Le développement de l'usage numérique en privilégiant certaines cibles comme l'économie, les services publics, la santé, la culture et l'enseignement.

Quelques opérations étaient alors pressenties :

- Une étude mobilité à l'échelle des 2 intercommunalités du SCoT du Pays Sancerre Sologne.
- La création d'une passerelle pour piétons au-dessus du Canal de la Sauldre.

## ► Agenda 21

Ce doucement met en lumière une orientation cadre : « Politique en faveur d'initiatives en matière de mobilité.

Deux axes de travail sont alors à mettre en œuvre :

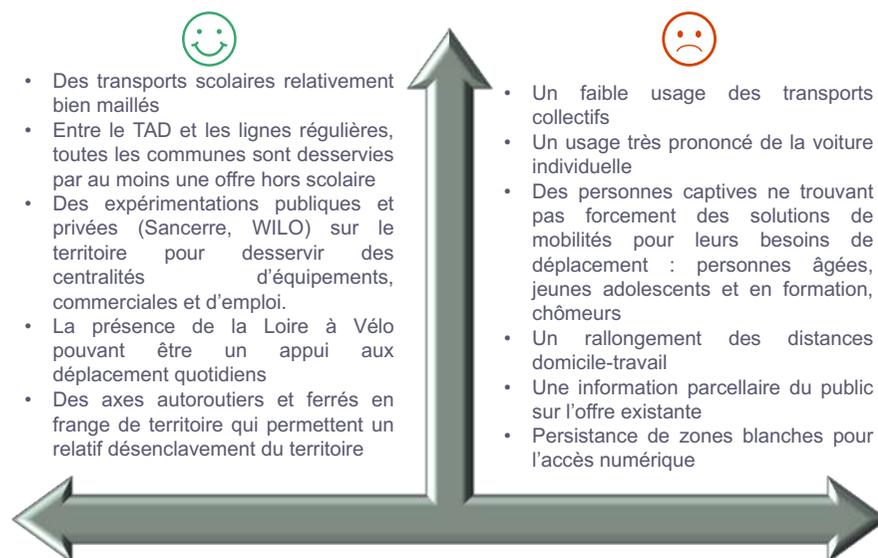
- Axe 21 : Promouvoir des modes de déplacements alternatifs.  
Certains projets sont appelés à être soutenu :
  - Engager un dialogue avec le Département pour faire évoluer l'offre de « ligne de marchés » et l'offre de transports interurbains.
  - Soutenir les démarches intercommunales ou intercommunautaires de mise en place d'offre de mobilité spécifiques.
  - Soutenir les initiatives de diversification des offres (covoiturage, démarche de « taxis solidaires », transports interentreprises...
  - Améliorer la lisibilité, la structuration, la promotion de l'offre actuelle (mise en place d'un guichet unique, création d'une bourse de la mobilité, création d'un guide de la mobilité, organisation d'atelier usagers...).
- Axe 22 : Renforcer la couverture numérique du Pays.  
Certains projets sont appelés à être soutenu :
  - Prioriser des cibles en termes de couverture numérique.
  - Développer des espaces publics numériques.
  - Sensibiliser et former les publics à l'utilisation du numérique.



- Synthèse -



## LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES



## LES ENJEUX

- **Un enjeu de coopérations interrégionales.** Etant frontalier de la région Bourgogne-Franche-Comté et de la polarité de Cosne-Cours-sur-Loire, un nombre sensible de déplacements se fait en cette direction depuis le territoire. Or, la répartition des compétences ne traduit pas forcément des logiques de fonctionnalités vécues par les personnes. Ainsi, les besoins en termes de déplacements peuvent être perturbés par une organisation des mobilités peu optimales par faute de gouvernance opérante.
- **Un enjeu de desserte des principales zones d'emploi du territoire du SCoT.** Les grandes zones d'emploi : Aubigny-sur-Nère, Sancerre, Belleville-sur-Loire et Argent-sur-Sauldre, notamment sont desservis de manière peu efficace par les transports collectifs. Dès lors la voiture à usage individuelle est

privé pour y accéder. Des solutions favorables au transport collectif et collaboratif sont à imaginer, en partenariat, entre autres, avec les principaux employeurs locaux.

- **Un enjeu de connexion entre les deux intercommunalités.** La porosité entre les deux EPCI du SCoT du Pays Sancerre Sologne existe mais pourraient être plus conséquente si des solutions de mobilités étaient plus opérantes. Par ailleurs, elles apporteraient au Pays Fort, espace d'interstice entre les parties Est et Ouest du Pays, un levier intéressant pour son développement.

Les relations entre les espaces de vie de plus ou moins grand degré de rayonnement sont à structurer au travers d'une armature territoriale cohérente, donnant à voir des pôles de rabattement suffisamment forts pour mieux organiser les déplacements entre autres.

- **Un enjeu de déploiement des mobilités alternatives.** Que ce soit les boucles cyclables à vocation touristique, les espaces de covoiturage, la présence de navette...il existe des solutions alternatives à la voiture individuelle sur des distances plus ou moins courtes et adaptées aux besoins. Leur présence sur le territoire est essentielle dans le cadre d'une politique globale d'attractivité.
- **Un enjeu de communication sur les offres disponibles.** Certaines offres, comme le TAD par exemple, sont présentes mais méconnues. Aussi, la diffusion de l'information est une action à soutenir.

La concurrence territoriale s'exerce à tous niveaux. La présence ou l'absence de solutions de mobilités peut occasionner une perte ou un gain d'attractivité. Les espaces ruraux sont également confrontés à ce fait. Allant dans ce sens, la prise en compte des nouveaux comportements des personnes : recherche de proximité, réduction des temps de transports, etc., et celle des enjeux environnementaux : qualité de l'air, sont indexées à la question de mobilité et d'attractivité.

Cela demande aux acteurs territoriaux de chercher collectivement des solutions optimales compte tenu des enjeux de coopérations à plusieurs échelles et financiers.

