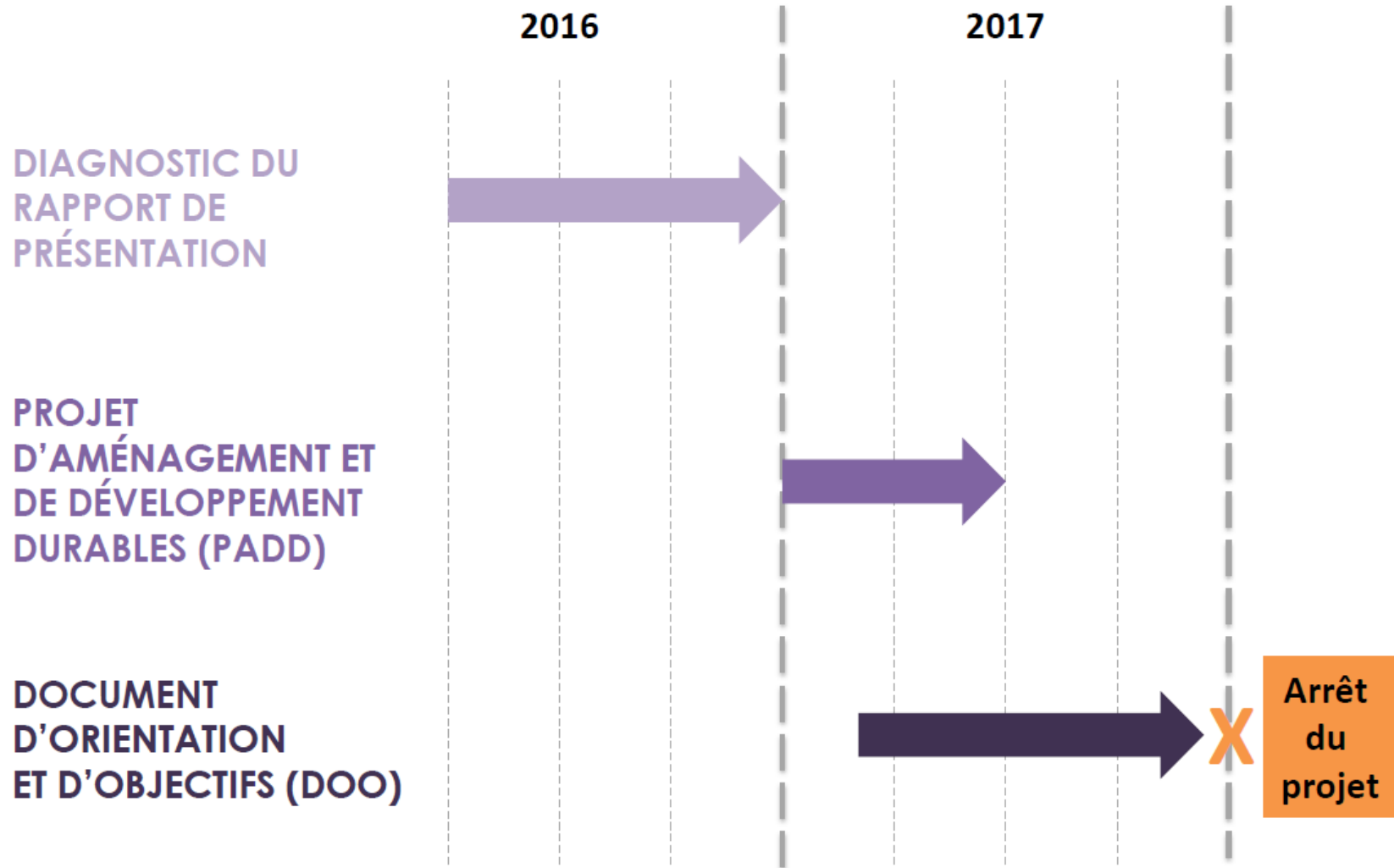


Diagnostic

SCoT Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais

Ateliers thématiques - Déplacements

Le calendrier de la révision



OBJECTIF : SCoT approuvé au 1^{er} semestre 2018

Rappel : les grands enjeux de la révision du SCoT

- **Mettre à jour le SCoT en fonction de l'évaluation du SCoT et des données actualisées du diagnostic ;**
- **Compléter le SCoT au vu des nouvelles exigences législatives (Grenelle, ALUR, LAAAF...)** ;
- **Ajuster les règles en prenant en compte les retours sur expérience ;**
- **S'appuyer sur les piliers du SCoT actuel : « compléter et faire évoluer à la marge ».**

Prend en compte :

- les programmes d'équipement de l'Etat et des collectivités ;
- les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) ;
- les plans climat-énergie territoriaux (PCET)

Est compatible avec :

- les directives de protection et de mise en valeur des paysages ;
- les chartes des parcs naturels régionaux et nationaux ;
- les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ;
- les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Le SCoT : un document « intégrateur »

S'impose aux : (délai de 3 ans)

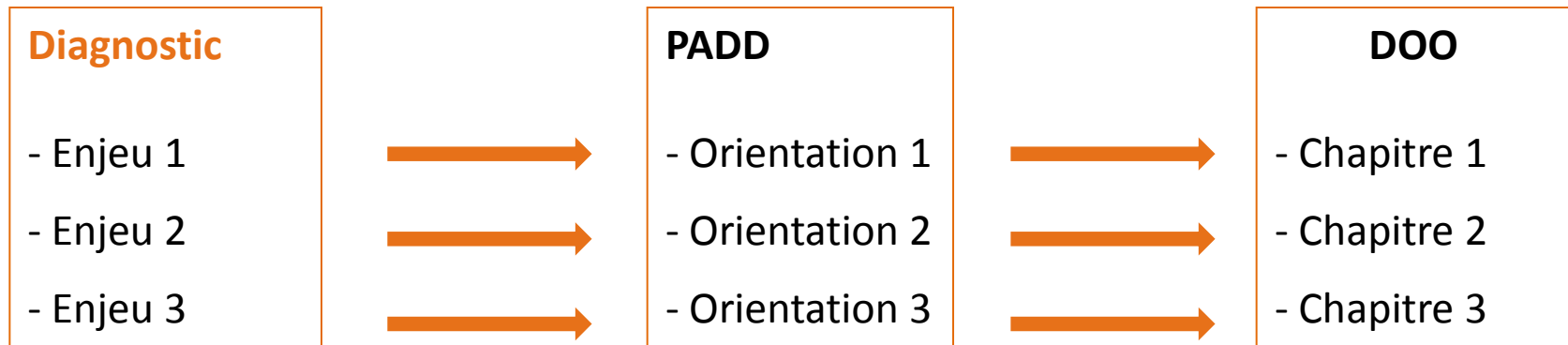
- programmes locaux de l'habitat (PLH) ;
- plans de déplacements urbains (PDU) ;
- schémas de développement commercial ;
- plans de sauvegarde et de mise en valeur ;

S'impose aux : (délai de 1 an)

- Documents d'urbanisme locaux (carte communale, POS, PLU/PLUi) ;

Rappel : les attendus du SCoT

- Chaque enjeu du diagnostic devra faire l'objet d'un objectif du PADD...
- ...et avoir une traduction opposable dans le DOO, sous forme de prescription, ou de recommandation.



Parallélisme des formes dans les pièces constitutives du SCoT

Exemples :

- **Diagnostic :** *Fragilisation des commerces et des services dans les centre-villages et centre-bourgs,*
- **PADD :** *Objectif de conforter les commerces de proximité,*
- **DOO :** *Orientations pour dynamiser les centralités de bourg, pour limiter les développements commerciaux hors des taches urbaines.*

La réforme territoriale : quel impact sur le SCoT ?

- Un impact sur le périmètre du SCoT avec le départ de la c.c. du Bellegardois ;
- A l'intérieur du nouveau périmètre, la seule incidence concerne les règles du SCoT: elles ne pourront plus être déclinées selon les anciennes c.c.
- Proposition : décliner les règles en s'appuyant sur
 - Sur l'armature territoriale
 - En les déclinant pour les nouvelles EPCI pour faciliter la mise en œuvre des PLUi.



Objectif des ateliers thématiques :

1. Révéler les nouveaux enjeux du SCoT, en tenant compte :

- de l'actualisation des données du diagnostic.
- des nouvelles exigences législatives (Grenelle, ALUR, LAAAF...).
- Des retours d'expérience et des nouveaux projets sur le territoire.

2. Vérifier thème par thème, si le PADD actuel est toujours en phase avec les enjeux du diagnostic actualisé.

NB : ces ateliers ne sont pas des ateliers de restitution, mais d'échange et de validation des enjeux à partir des données de cadrage présentées.

Programme des ateliers thématiques

- **Mardi 21 Juin 2016 :**
 - Armature territoriale/démographie/habitat,
 - Déplacements,
 - Economie/commerce.
- **Mercredi 22 Juin 2016 :**
 - Environnement,
 - Agriculture,
 - Consommation foncière.

Programme de l'atelier DÉPLACEMENTS

- Géographie des déplacements,
- Le rôle prépondérant de la voiture individuelle,
- Les mobilités alternatives
- Le fret.

⇒ Vos réactions sur les éléments présentés.

⇒ Vos expériences et votre vision.

Les attendus du SCoT par rapport aux déplacements

« Un enjeu majeur relevé lors des ateliers territoriaux »

Que demande le code ?

- Dans le PADD : *« fixer les objectifs des politiques publiques pour les transports et les déplacements »*.

→ Maîtriser les besoins en déplacements et la circulation automobile.

→ Intégrer une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements.

→ Développer une mobilité durable, en termes environnementaux, sociaux et économiques.

→ Articuler déplacements et urbanisme (densités, stationnement, localisation des projets).

Au-delà du SCoT : les plans de mobilité rurale

« *Art. L. 1213-3-4.* – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacement non motorisés.

« Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore. »

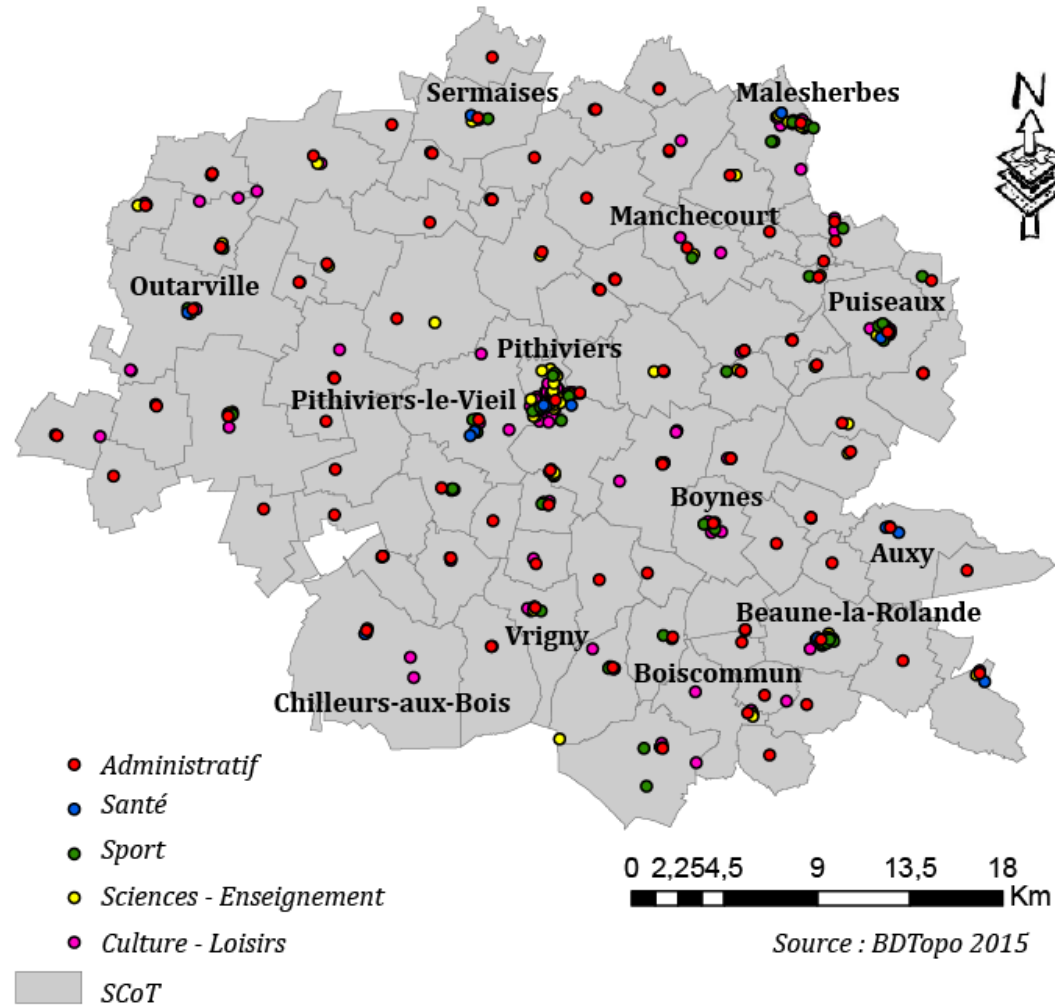
- **Géographie des déplacements,**
- **Le rôle prépondérant de la voiture individuelle,**
- **Les mobilités alternatives,**
- **Le fret**

Armature territoriale : SCoT actuel



Géographie des déplacements

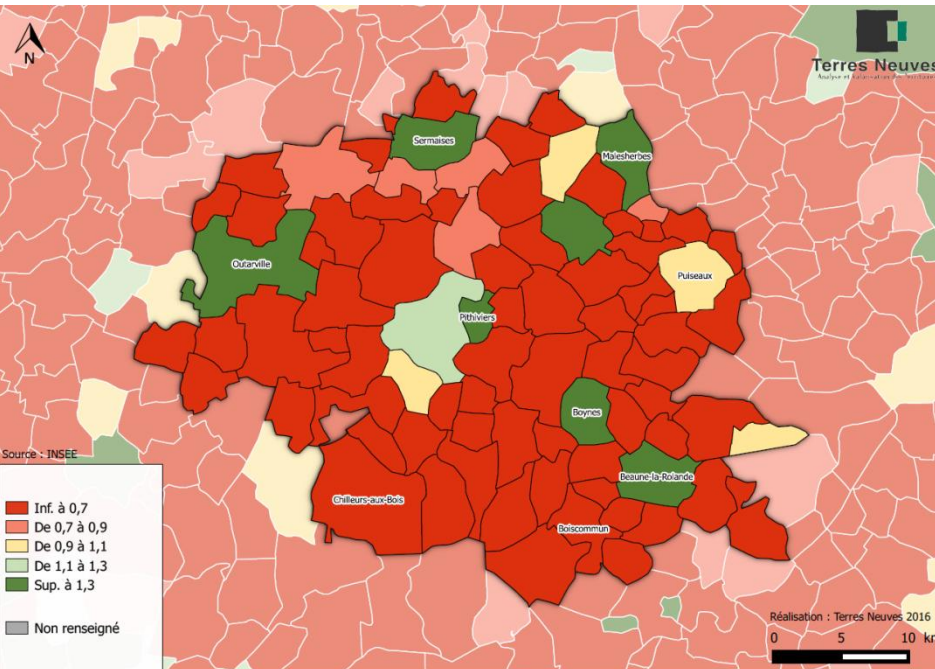
Pôles générateurs de déplacements : Équipements et services



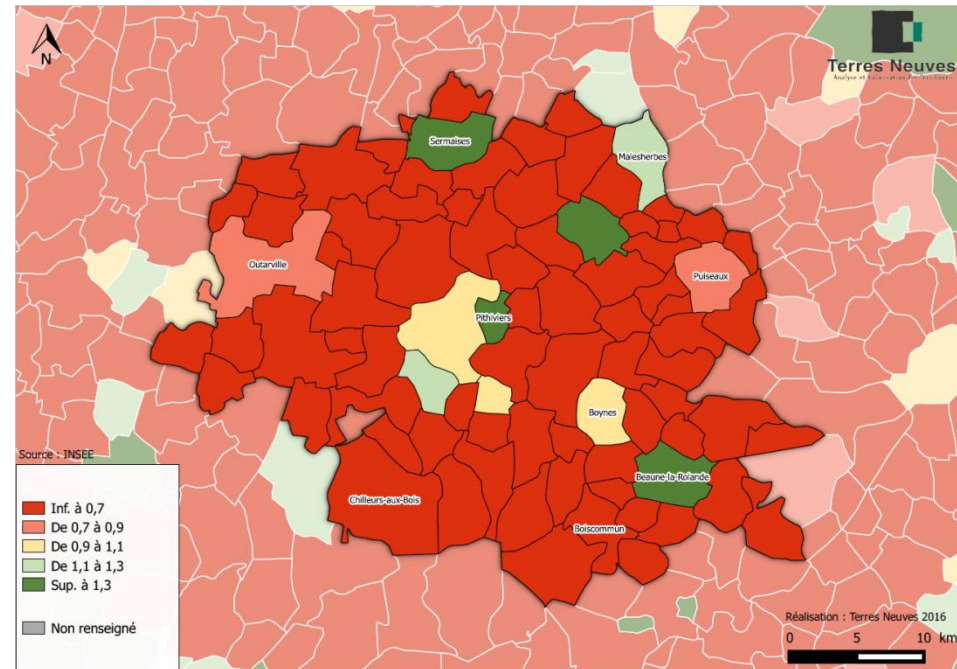
Géographie des déplacements

Indice de concentration des emplois (emplois au lieu de travail / actifs de 15 à 65 ans)

En 1999



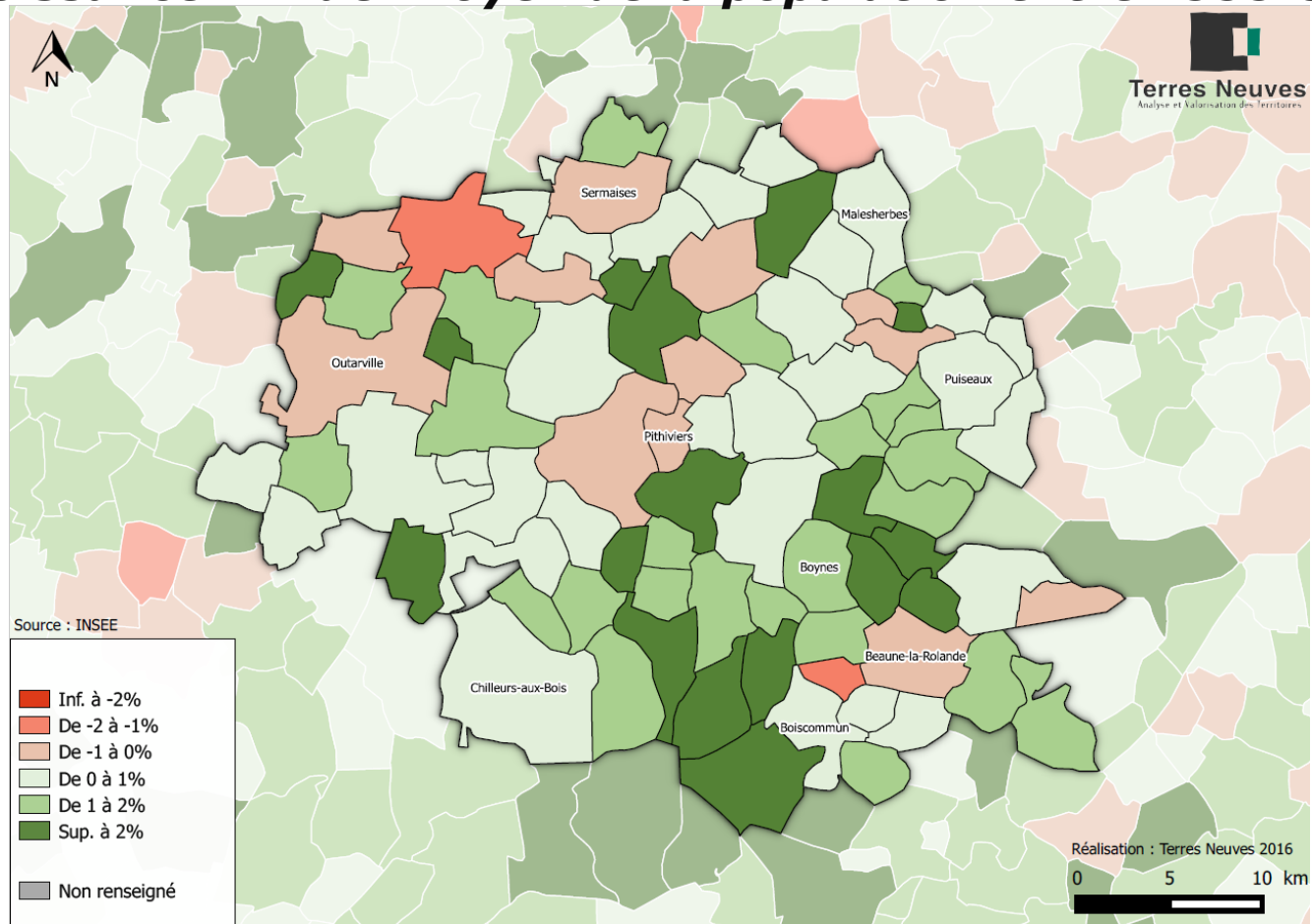
En 2012



- Un indice de 0,71 sur le territoire, contre 0,87 dans le Loiret (2012),
- Une concentration de plus en plus forte des emplois sur les polarités,
- Sur Pithiviers :
 - en 1999, l'indice était de 1,45, en 2012, il est de 1,52,
 - Un indice de concentration des emplois qui a progressé en 13 ans.

Géographie des déplacements

Taux de Croissance Annuel Moyen de la population entre 1999 et 2012



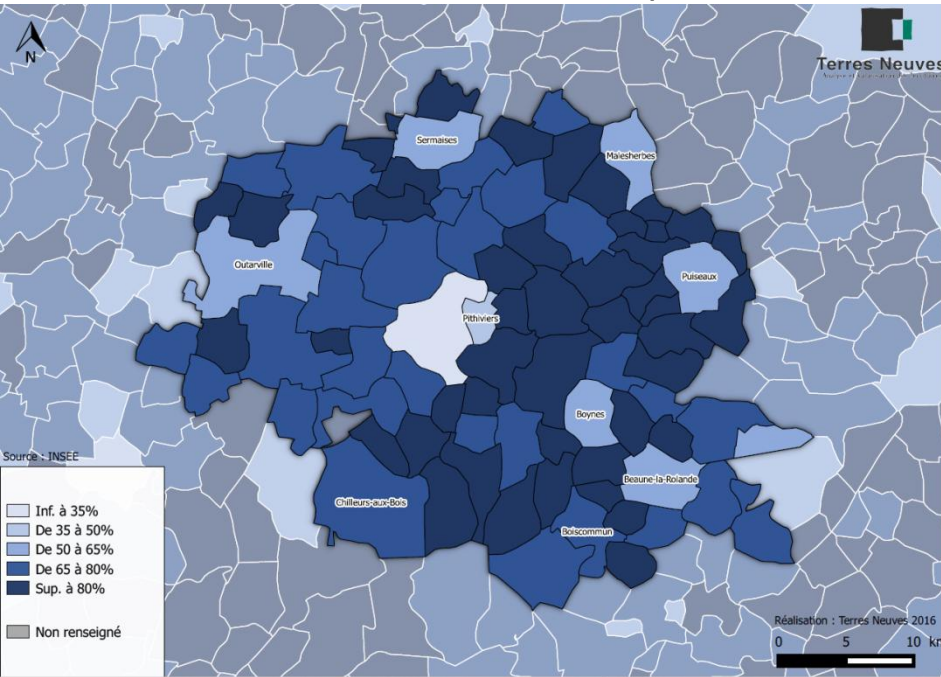
- La plupart des polarités sont en croissance négative,
- Dispersion de la population : taux de croissance plus importants sur les communes rurales ;

Géographie des déplacements

Une part croissante des actifs travaillant hors de leur commune de résidence

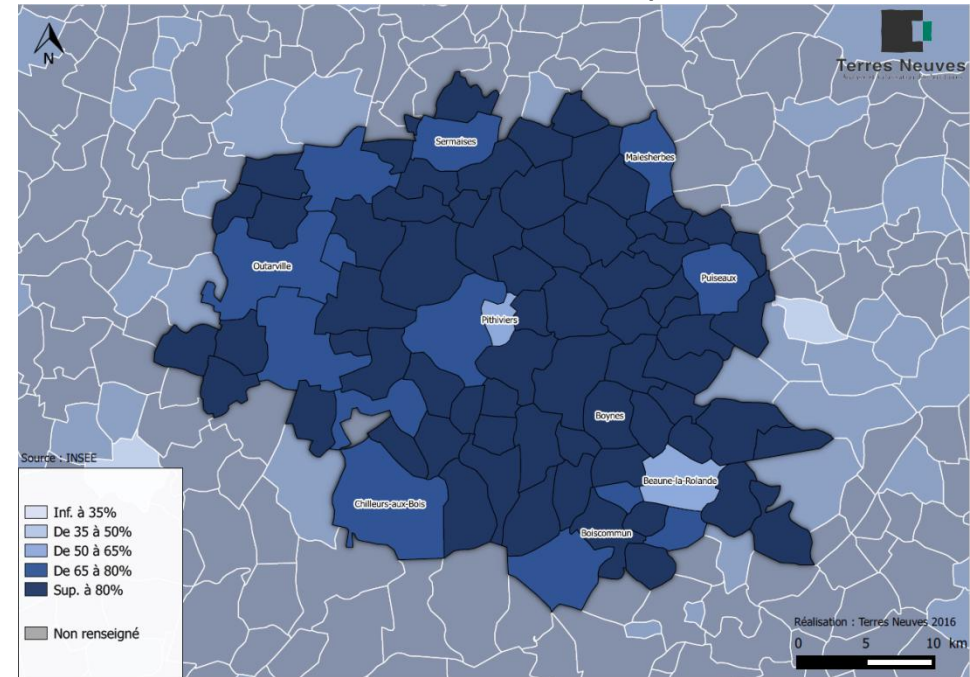
En 1999

Total : 14607 actifs soit **63,2%**



En 2012

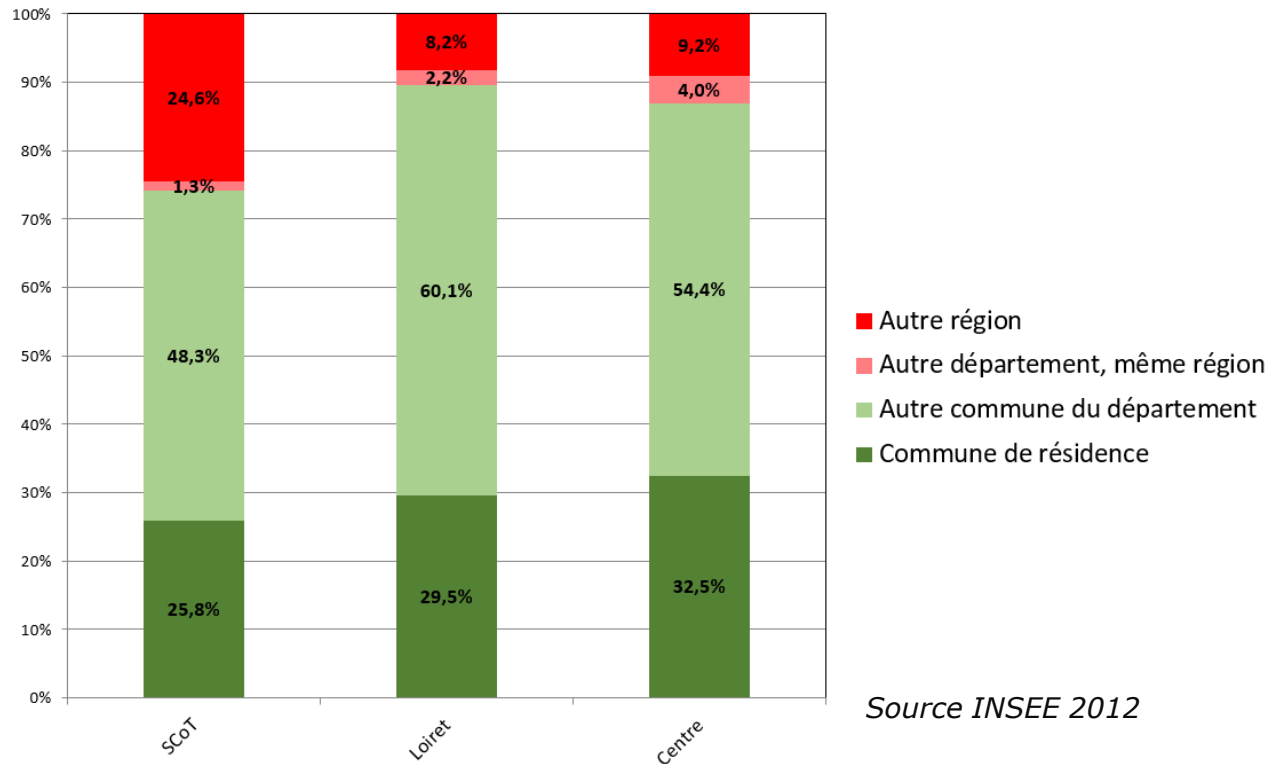
Total : 19140 actifs soit **74,21%**



- Proximité de la région parisienne, de l'agglomération Orléanaise, de l'agglomération Montargoise,
- Une armature territoriale qui se dessine clairement,
- Plusieurs axes structurants :
 - L'A19 traverse le territoire d'Est en Ouest (traverse 6 communes du SCoT : Crottes-en-Pithiverais, Attray, Santeau, Auxe, Juranville),
 - L'A10 à l'Ouest du territoire (Paris-Bordeaux),
 - L'A77 à l'Est du territoire (Dordives-Cosne-sur-Loire),
 - L'A6 au Nord-Est du territoire (Paris-Lyon).

Géographie des déplacements

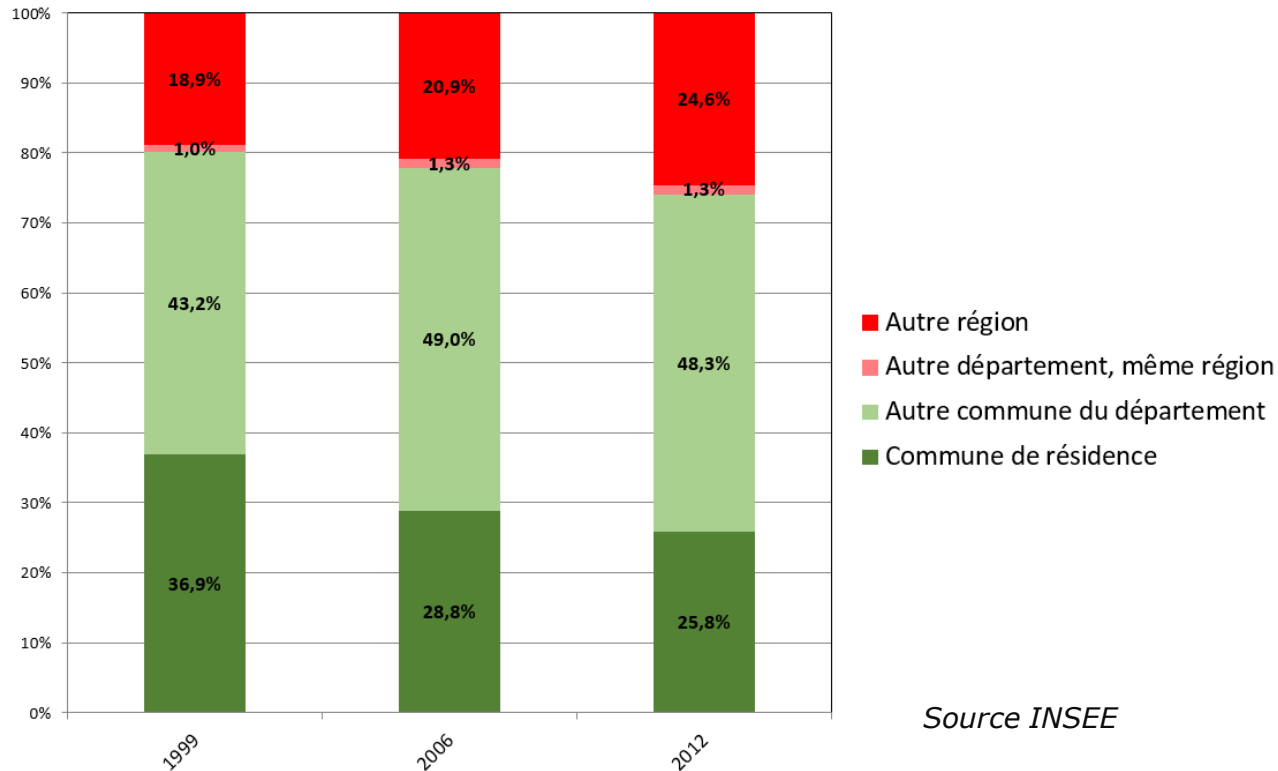
Des flux domicile-travail importants vers l'Ile de France



- Des flux relativement plus importants hors de la commune de résidence par rapport à la moyenne régionale (3/4 des actifs contre 2/3 dans la région),
- Une polarisation forte de l'Ile de France : + de 25% travaillent hors du département (contre 16% sur le bassin de vie de Montargis).

Géographie des déplacements

Une dynamique qui s'accélère



- 1999 : 36,9% des actifs travaillaient dans leur commune de résidence,
- 2012 : 25,8% des actifs travaillent dans leur commune de résidence,
- Un impact social considérable sur le quotidien des ménages,
- Nombreux sont ceux qui s'installent sur le territoire pour travailler à Orléans ou Pithiviers mais aussi au Sud de la région parisienne.

Géographie des déplacements

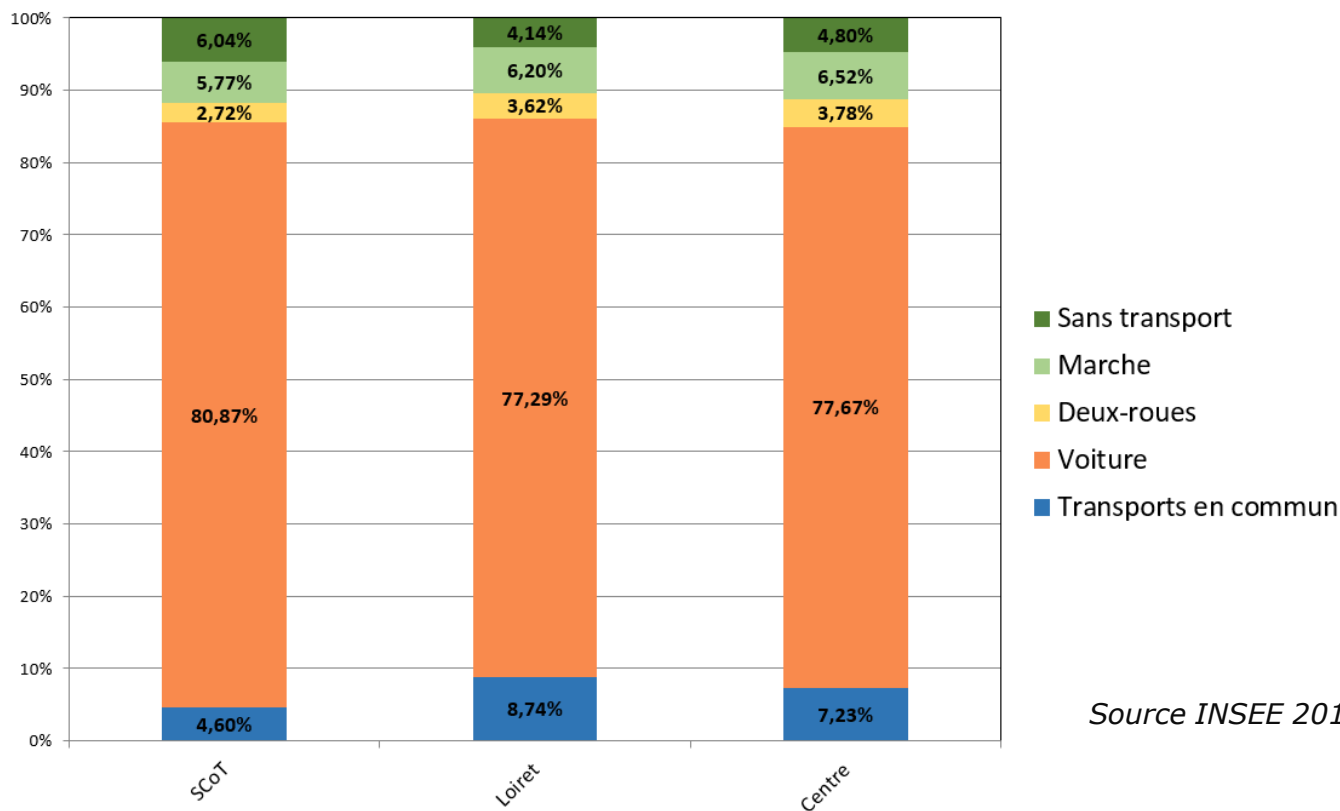
Enjeux à valider...

- Un territoire avec de fortes influences externes,
- Un pôle urbain sous pression et menacé,
- Deux dynamiques antagonistes :
 - des pôles générateurs de déplacements (emplois, équipements...) qui se concentrent ,
 - des habitants qui se dispersent.
- Des déplacements qui s'allongent, qui sont de plus en plus difficiles à organiser,

- **Géographie des déplacements,**
- **Le rôle prépondérant de la voiture individuelle,**
- **Les mobilités alternatives,**
- **Le fret**

Motorisation des ménages

Plus de 80% des déplacements domicile-travail se font en voiture

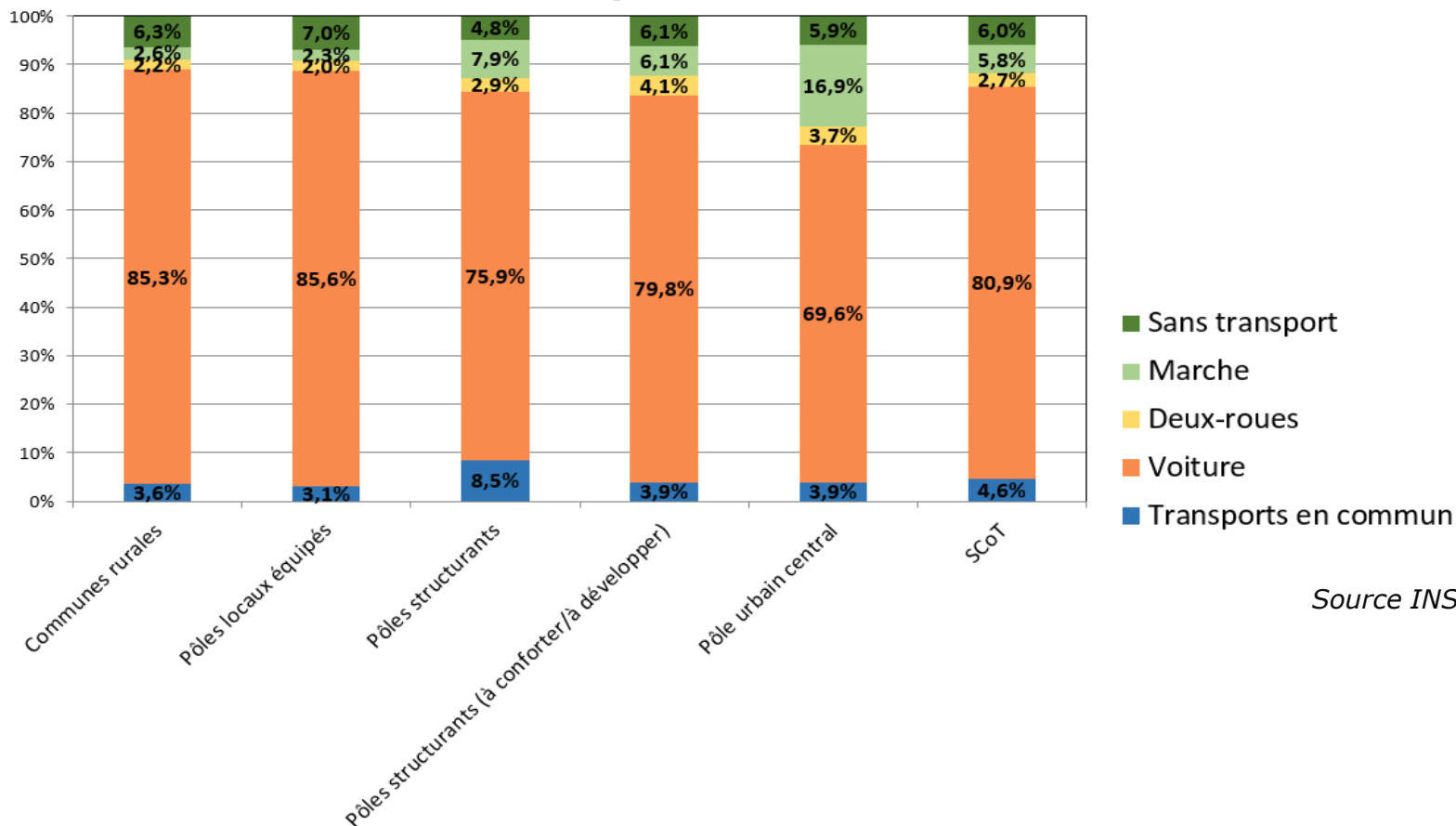


Source INSEE 2012

- Sur l'ensemble du SCoT, 80,87% des déplacements domicile-travail se font en voiture contre 77,29% à l'échelle du département,
- Seulement 4,6% en transports en commun et 2,72% à vélo.

Flux pendulaires

Communes rurales : 85,3% des déplacements domicile-travail se font en voiture



Source INSEE 2012

- Des territoires ruraux très dépendants de la voiture individuelle,
- Des alternatives possibles dans les polarités.

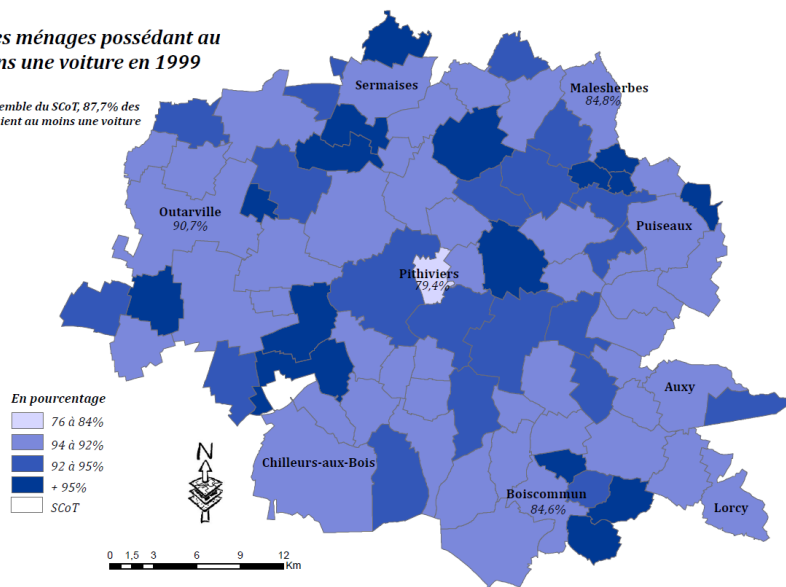
Motorisation des ménages

Ménages possédant au moins une voiture, en 1999 et 2012

1999 : 87,7 %

Part des ménages possédant au moins une voiture en 1999

En 1999, sur l'ensemble du SCoT, 87,7% des ménages possédaient au moins une voiture



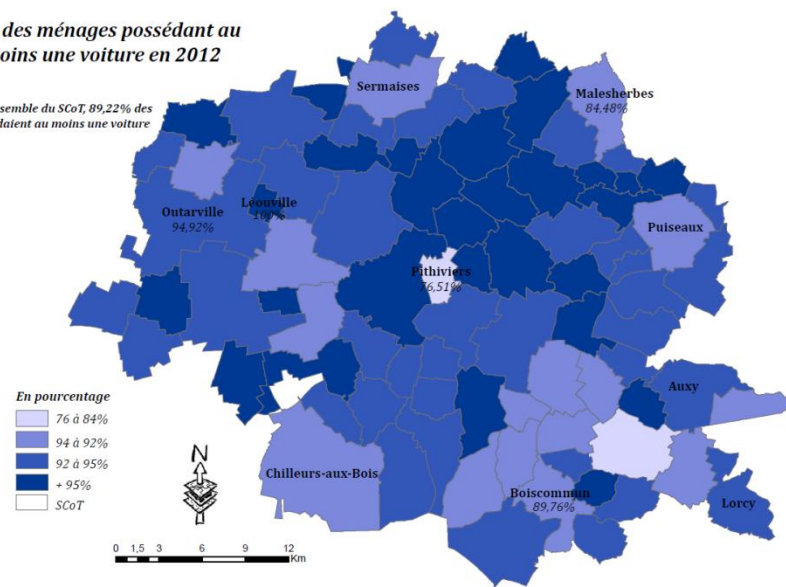
Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGIS et Adobe Illustrator

2012 : 89,2 %

Part des ménages possédant au moins une voiture en 2012

En 2012, sur l'ensemble du SCoT, 89,22% des ménages possédaient au moins une voiture



Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGIS et Adobe Illustrator

- Une augmentation généralisée, sauf à Pithiviers (diminution) et à Malesherbes (stabilisation).

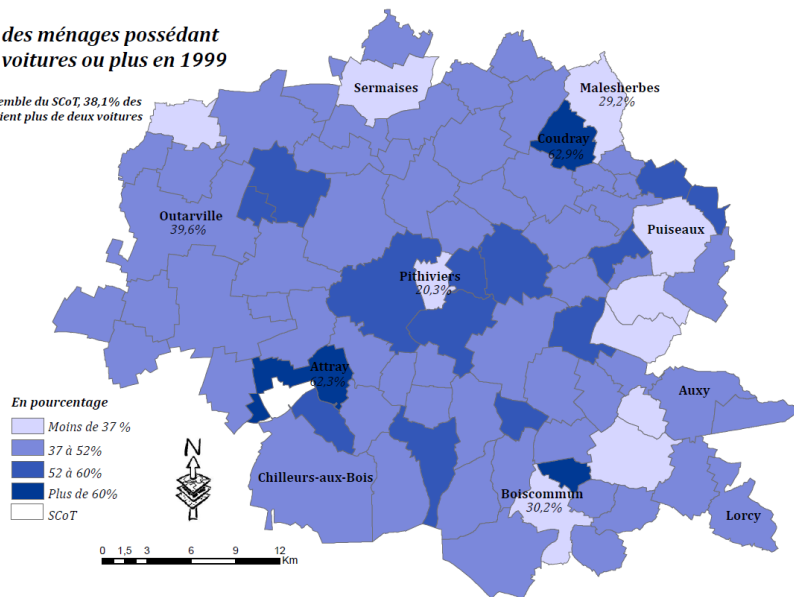
Motorisation des ménages

Ménages possédant deux voitures ou plus, en 1999 et 2012

1999 : 38,1 %

Part des ménages possédant deux voitures ou plus en 1999

En 1999, sur l'ensemble du SCoT, 38,1% des ménages possédaient plus de deux voitures



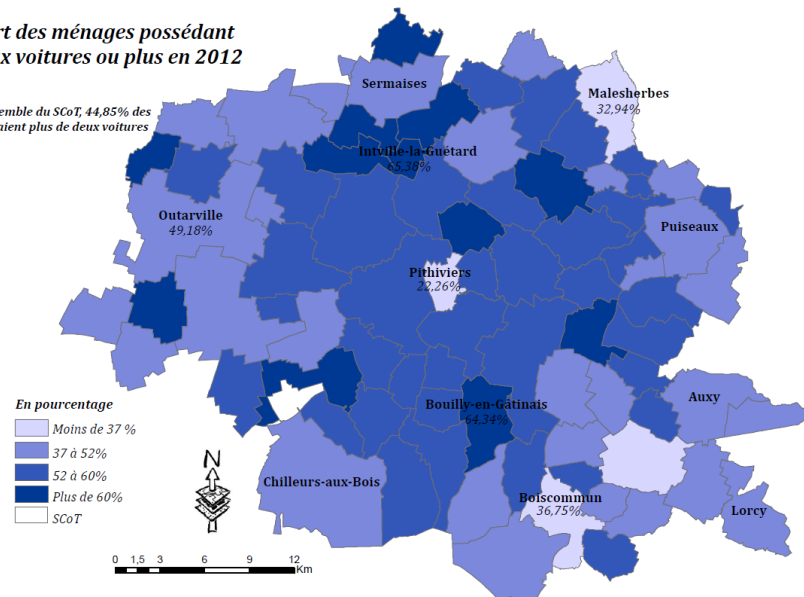
Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGIS et Adobe Illustrator

2012 : 44,9 %

Part des ménages possédant deux voitures ou plus en 2012

En 2012, sur l'ensemble du SCoT, 44,85% des ménages possédaient plus de deux voitures



Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGIS et Adobe Illustrator

- Une augmentation particulièrement marquée sur les territoires périurbains et/ou ruraux.
- Des difficultés pour le stationnement (places centrales, accès aux commerces...).

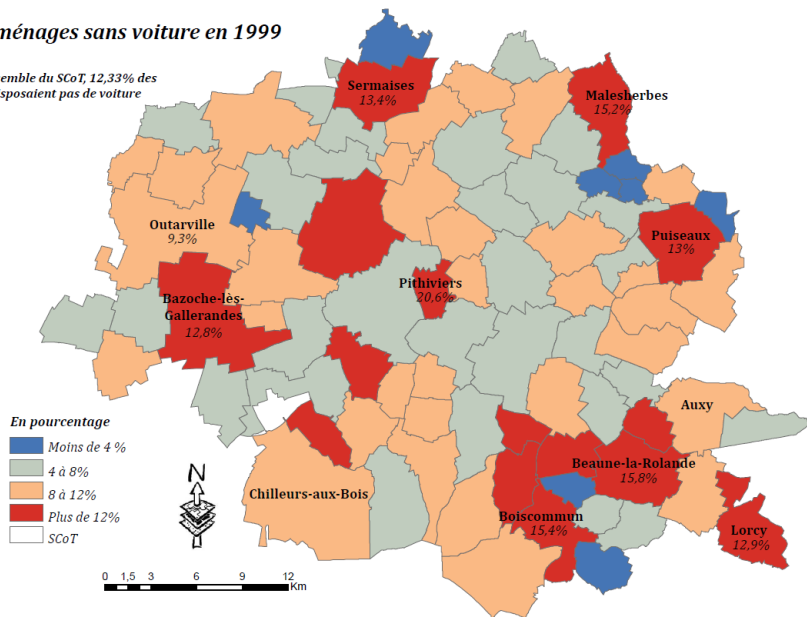
Motorisation des ménages

Ménages sans voiture, en 1999 et 2012

1999 : 12,3 %

Part des ménages sans voiture en 1999

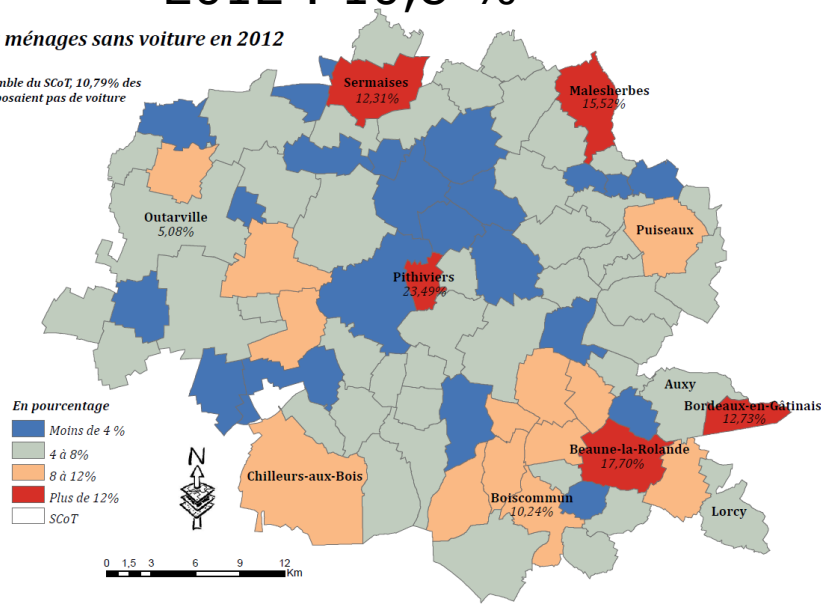
En 1999, sur l'ensemble du SCoT, 12,33% des ménages ne disposaient pas de voiture



2012 : 10,8 %

Part des ménages sans voiture en 2012

En 2012, sur l'ensemble du SCoT, 10,79% des ménages ne disposaient pas de voiture



Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGIS et Adobe Illustrator

Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGIS et Adobe Illustrator

- Un cas qui se retrouve en général sur les polarités,
- En 1999, 12,3% des ménages ne disposaient pas de voiture (soit 2689 ménages),
- En 2012, 10,8% des ménages ne disposaient pas de voiture (soit 2708 ménages),
- En 1999, 8,1% des ménages hors des polarités ne disposaient pas de voiture (soit 579 ménages),
- En 2012, 5,5% des ménages hors des polarités ne disposaient pas de voiture (soit 467 ménages).

Motorisation des ménages

Enjeux à valider...

- Une très forte motorisation des ménages : 88,22% des ménages disposent d'au moins une voiture,
- Un mode de déplacement indispensable à certaines populations, notamment rurales,
- Un recours de plus en plus important à la voiture individuelle, avec des effets indésirables (coût environnemental, coût économique, coût social...),
- Des ménages en situation de précarité énergétique, ou menacés d'isolement social,
- Un recours marginal et souvent contraint aux autres modes de déplacements (faiblesse des autres alternatives).

- **Géographie des déplacements,**
- **Le rôle prépondérant de la voiture individuelle,**
- **Les mobilités alternatives,**
- **Le fret**

Les mobilités alternatives - Train

- Une ligne (Orléans-Angerville-Etampes) en bordure ouest du territoire, avec un seul arrêt à Boisseaux sur le territoire,
- Les liaisons de train Orléans-Pithiviers-Malesherbes et Pithiviers-Saint-Martin d'Étampes ont été fermées en 1969,
- Les anciennes voies ferrées représentent un enjeu mais c'est également une coupure verte très forte sur le territoire,
- Le territoire est bordé à l'Ouest par la ligne Orléans-Paris et desservi au Nord de la zone par la gare de Malesherbes (ou d'Étampes hors du territoire),
- Malesherbes : située en bout de ligne RER D et bénéficie du réseau de l'Île-de-France,
- Besoin de connexion avec Malesherbes et Étampes.

Enjeux à valider :

- Le Projet POCL : quel enjeu pour le territoire ?
- Quel avenir pour la voie ferrée existante (son emprise) ?
- Comment tirer parti / gérer la présence des gares RER de Malesherbes et d'Étampes ?

Les mobilités alternatives

Temps de déplacements en voiture / en transports collectifs

PARCOURS	Temps de déplacements	
	En voiture	En transports collectifs
Pithiviers - Paris	1h45	1h23 (car 22, train)
Pithiviers - Porte d'Orléans	1h21	2h13 (car 25, train, métro)
Pithiviers - Orléans	46 mn	1h05 (car 20A)
Pithiviers - Montargis	47 mn	1h13 (car 11)
Pithiviers - Chartres	1h16	2h55 (car 22, train)
Pithiviers - Etampes	31 mn	54 mn (car 25)
Pithiviers - Gien	58 mn	2h11 (car 11, train)
Pithiviers - Melun	1h16	2h23 (car 25, train)
Pithiviers - Fontainebleau	46 mn	2h33 (car 22, train)
Pithiviers - Malesherbes	18 mn	25 mn (car 22)
Pithiviers - Puiseaux	21 mn	23 mn (car 23)
Pithiviers - Beaune-la-Rolande	19 mn	20 mn (car 11)
Malesherbes - Paris	1h35	45 mn (train)
Malesherbes - Porte d'Orléans	1h12	1h11 (train, métro)
Malesherbes - Orléans	1h03	1h43 (car 22, car 20A)
Malesherbes - Montargis	51 mn	1h41 (car 22, car 11)
Malesherbes - Chartres	1h20	2h02 (train)
Malesherbes - Etampes	28 mn	1h50 (train)
Malesherbes - Gien	1h05	2h14 (car 14, train)
Malesherbes - Melun	49 mn	1h25 (train)
Malesherbes - Fontainebleau	28 mn	1h55 (train)
Malesherbes - Puiseaux	17 mn	19 mn (car 14)
Malesherbes - Beaune-la-Rolande	29 mn	48 mn (car 22, car 11)

PARCOURS	Temps de déplacements	
	En voiture	En transports collectifs
Puiseaux - Paris	1h43	2h11 (car 23, car 22, train)
Puiseaux - Porte d'Orléans	1h25	1h43 (car 14, train, métro)
Puiseaux - Orléans	1h01	2h23 (car 23, car 97, car 20A)
Puiseaux - Montargis	40 mn	2h21 (car 23, car 97, car 11)
Puiseaux - Chartres	1h32	2h46 (car 14, train)
Puiseaux - Etampes	39 mn	2h23 (car 14, train)
Puiseaux - Gien	54 mn	1h55 (car 14, train)
Puiseaux - Melun	51 mn	2h32 (car 14, train)
Puiseaux - Fontainebleau	31 mn	2h12 (car 14, train)
Puiseaux - Beaune-la-Rolande	18 mn	19 mn (car 14)
Beaune-la-Rolande - Paris	1h58	2h04 (car 14, train)
Beaune-la-Rolande - Porte d'Orléans	1h46	2h47 (car 14, train)
Beaune-la-Rolande - Orléans	49 mn	1h35 (car 17)
Beaune-la-Rolande - Montargis	27 mn	40 mn (car)
Beaune-la-Rolande - Chartres	1h23	4h01 (car 14, train)
Beaune-la-Rolande - Etampes	48 mn	2h48 (car 17, train)
Beaune-la-Rolande - Gien	45 mn	1h52 (car 11, train)
Beaune-la-Rolande - Melun	1h07	2h29 (car 11, train)
Beaune-la-Rolande - Fontainebleau	46 mn	2h09 (car 11, train)

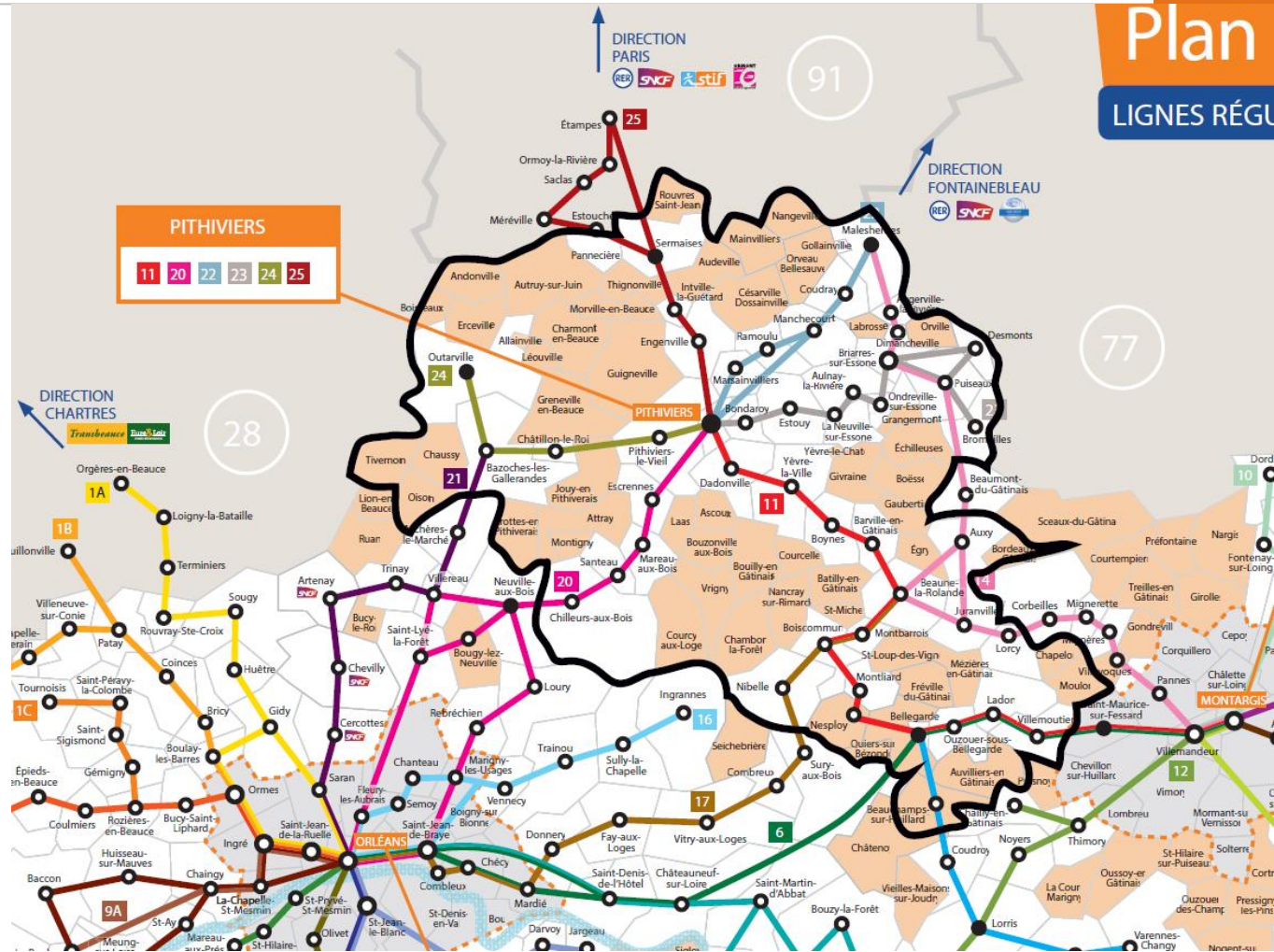
Nb : Les temps d'attentes entre les différentes correspondances ne sont pas notés.
(pour une arrivée au lieu défini avant 9h30)

Source : Google Maps et www.jvmailin.fr

- La voiture individuelle presque toujours (beaucoup) plus rapide.

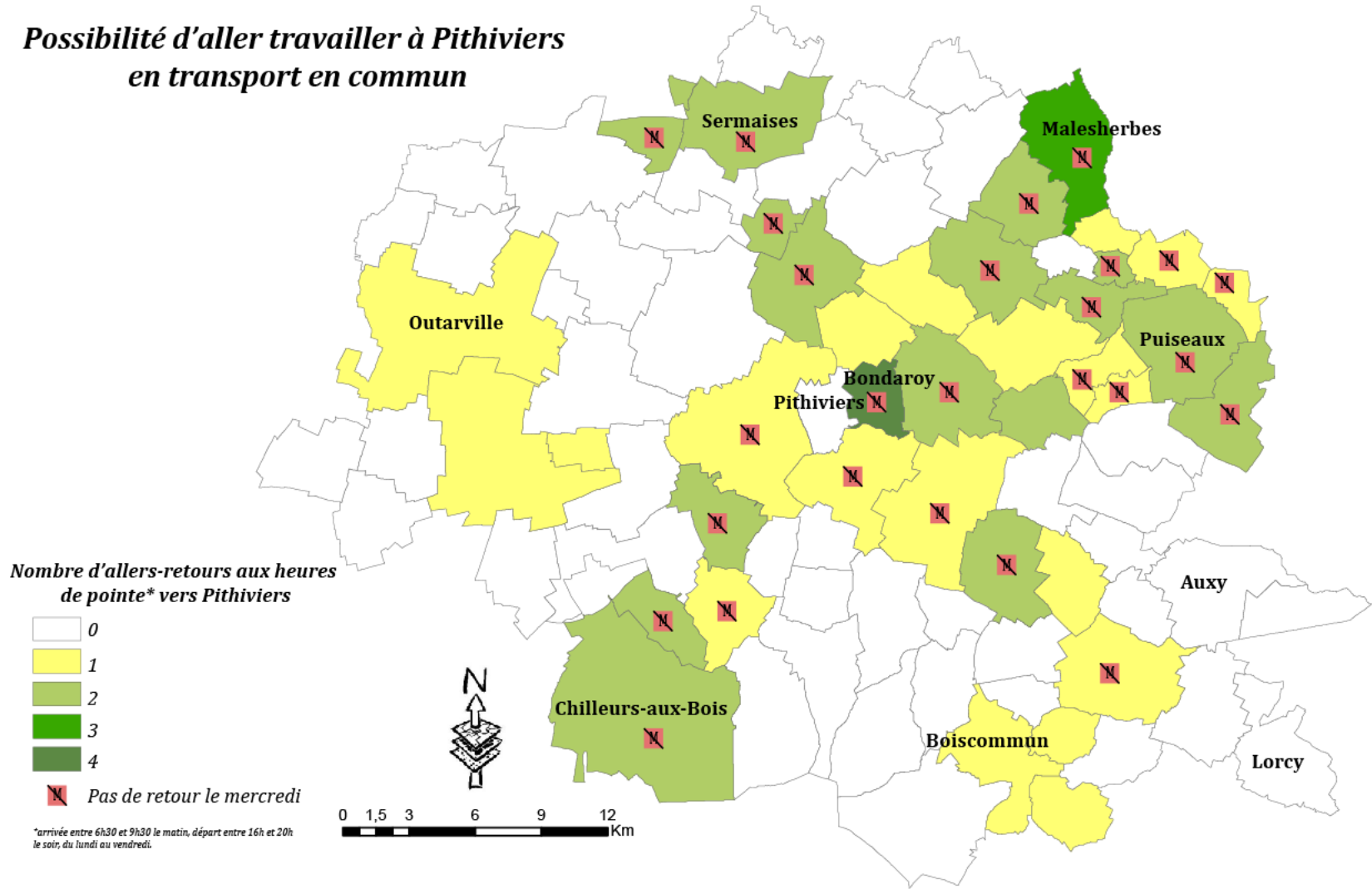
Les mobilités alternatives - bus

- Offre en transports en commun réduite,
- Un réseau en étoile autour du chef-lieu de département,
- Existence d'une ligne de cars Pithiviers-Étampes mais sous-utilisée par rapport à son potentiel,
- Une offre locale à Pithiviers : le Pithi'bus, une navette gratuite avec les principaux quartiers de la ville desservis.



Les mobilités alternatives - bus

*Possibilité d'aller travailler à Pithiviers
en transport en commun*

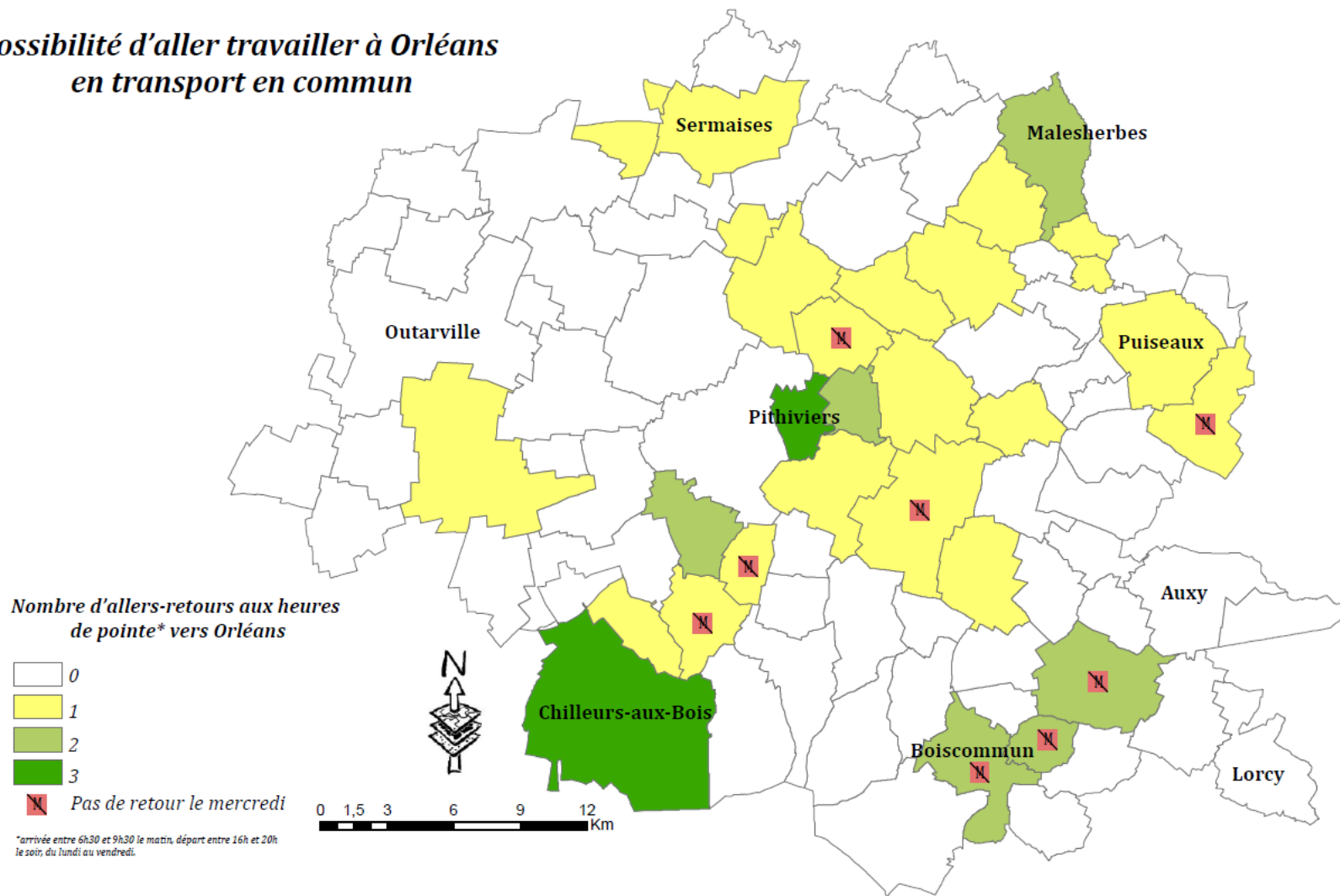


Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGis et Adobe Illustrator

Les mobilités alternatives - bus

*Possibilité d'aller travailler à Orléans
en transport en commun*

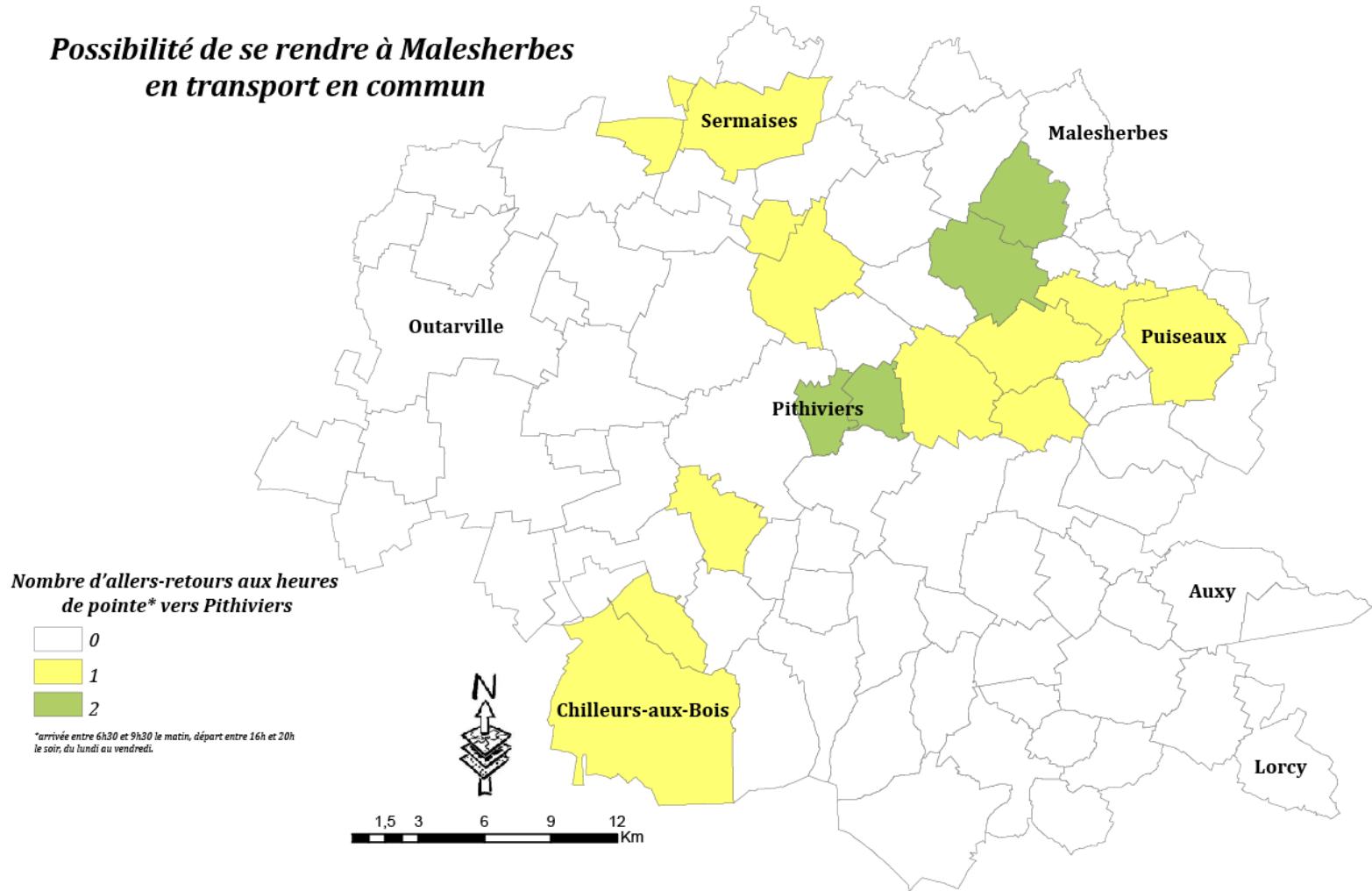


Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGis et Adobe Illustrator

Les mobilités alternatives - bus

**Possibilité de se rendre à Malesherbes
en transport en commun**



Carte réalisée par l'agence Terres Neuves, Juin 2016

Données issues des chiffres INSEE 2012
Logiciels utilisés : ArcGis et Adobe Illustrator

Les mobilités alternatives - bus

- Les possibilités de déplacements quotidiens domicile-travail sont très contraignantes,
- Certains habitants se sentent isolés du fait de la faiblesse des transports vers Pithiviers,
- A l'inverse, le système express R'Bulle place Malesherbes à 45 minutes de Fontainebleau et offre un cadencement adapté aux travailleurs,
- Globalement, le service de transports publics se heurte à un problème d'équilibre économique pour la desserte des secteurs les moins densément peuplés.

Fin du car, l'arrêt de mort des hameaux de Folleville et Formaville dans le Pithiverais ?



Les mobilités alternatives - TAD

ULYS PROXIMITÉ

en pays du

Pithiverais

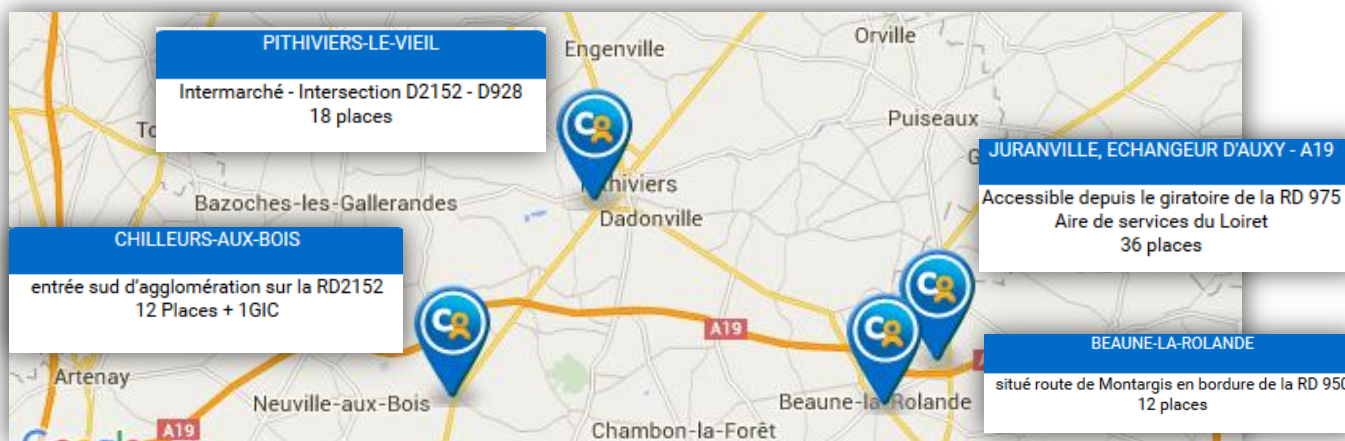
J'habite à ...	Je vais à ...	Correspondance		Périodicité	Jours de fonctionnement	Horaires	
		Ligne	Direction			Départ	Arrivée
Auvilliers-en-Gâtinais Beauchamps-sur-Huillard Châtenoy Fréville-du-Gâtinais Mézières-en-Gâtinais Nesploy Quiers-sur-Bézone Seichebrières	Bellegarde "Maréchal Leclerc"	11	Pithiviers	SCO	Lundi à Vendredi	6h55	18h20
Attray Bougy-lez-Neuville Bucy-le-Roi Crottes-en-Pithiverais Lion-en-Beauce Montigny Oison Ruan Tivernon	Neuville-aux-Bois "Stade"	20	Pithiviers	SCO PVS ÉTÉ	Lundi à Samedi	7h07	19h08
Ascoux Boësse Bouzonville-aux-Bois Courcy-aux-Loges Echilleuses Givraignes Grangermont Greenville-en-Beauce Guigneville Jouy-en-Pithiverais Laas Vrigny Yèves-le-Chatel	Pithiviers "Mail Sud"	20	Orléans	SCO PVS ÉTÉ	Lundi à Samedi	7h05 ou 7h40	18h30 ou 19h15
Labrosse Nangeville Orveau-Bellésauve Orville	Malesherbes "Bibliothèque"	22	Pithiviers	SCO PVS ÉTÉ	Lundi à Samedi	7h00 ou 8h15	18h50
Allainville Andonville Autry-sur-Juine Boisseaux Charmont-en-Beauce Chaussy Eroeville Léouville	Outarville "Rue des Écoles"	24	Pithiviers	SCO	Lundi à Vendredi	6h50	18h00
Audeville Césarville-Dossainville Mainvilliers Morville-en-Beauce Rouvres-Saint-Jean Thignonville	Sermaises "Rue de Paris"	25	Pithiviers	SCO PVS ÉTÉ	Lundi à Vendredi	8h18	18h44

- Réussite du Transport À la Demande (TAD)
 - Ulys Proximité
 - Ulys Mobilité
- Contrainte du TAD : les horaires, des lignes existantes ou mal adaptées, manque de liaisons en zones rurales.
- Une offre qui concerne toutes les communes, et peut servir de rabattement vers les lignes régulières.
- Le TAD reste méconnu et est sous utilisé, surtout pour les personnes âgées.
- Un service couteux... et forcément marginal.

Les mobilités alternatives

... Le covoiturage

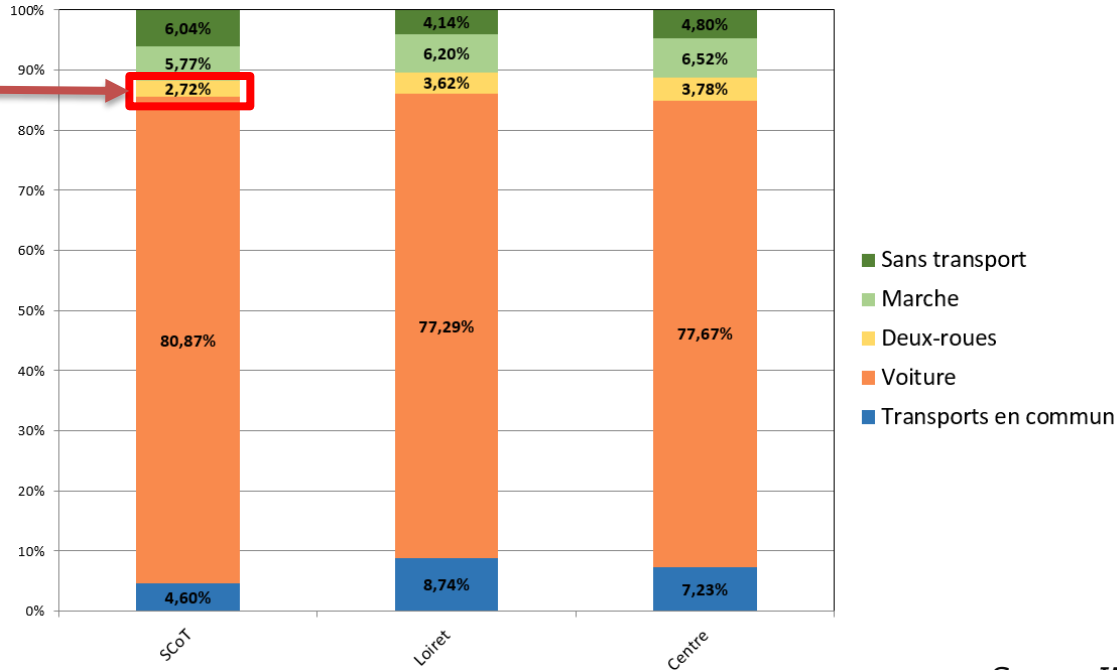
- 4 aires de covoiturage sur le territoire :
 - Pithiviers-Le-Vieil (18 places),
 - Chilleurs-aux-Bois (12 places, aire peu utilisée),
 - Beaune-la-Rolande (12 places),
 - Juranville (36 places, .
- Annonces par le biais de Covoiturage-Loiret et Blablacar principalement,
- Cette alternative pourrait être développée davantage, pour notamment résoudre le problème de voitures-ventouses (Sermaises),
- Le développement du covoiturage a été évoqué du côté d'Outarville mais n'a pas abouti,
- Une aire de covoiturage dans la ZA d'Escrennes prochainement.



Source : <http://www.covoiturage-loiret.fr/>

Un très faible recours aux deux-roues

2,72%



Source INSEE 2012

Le vélo :

- Pas d'aménagement spécifique pour le vélo sur le territoire,
- Seuls 2,72% des individus utilisent ce mode de déplacement,

- La dépendance à la voiture est renforcée par la dispersion de la population (lien avec l'armature territoriale...).
- Localement, la dispersion de l'habitat complique les modes doux de déplacements (lien avec l'urbanisme).
- Des aménagements « tout voiture » qui contraignent la marche à pied et le vélo (lien avec l'aménagement...).

Les mobilités alternatives

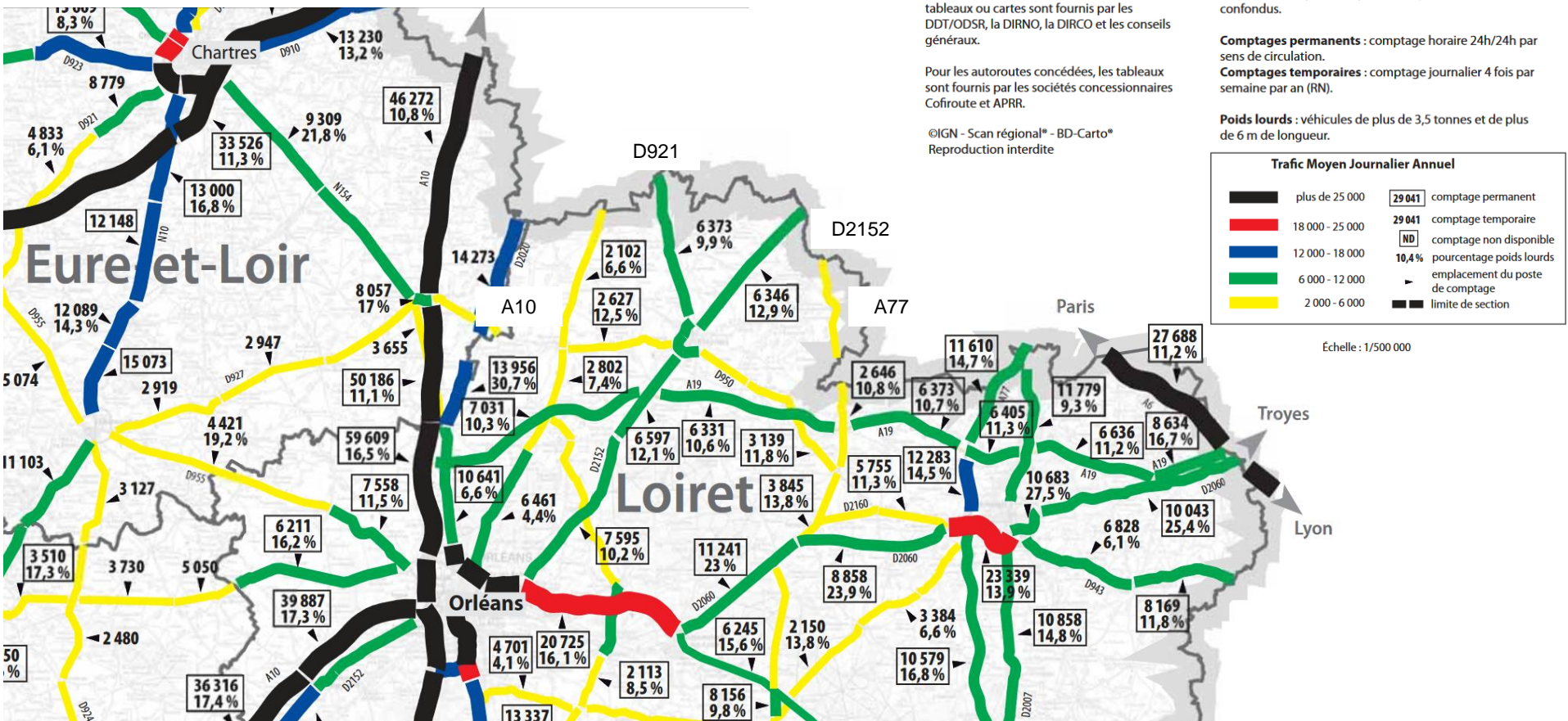
Enjeux à valider...

- Une offre en transports en commun réduite,
- Un transport à la demande sous-utilisé,
- Des aires de covoiturage assez peu utilisées,
- Un très faible recours aux modes doux (peu d'aménagements spécifiques),
- Des modèles de déplacements qui génèrent de l'exclusion (personnes jeunes, âgées, à bas revenus, habitant hors des pôles),
- Un besoin de mettre en lien tous les modes de déplacements : travailler l'intermodalité, notamment sur les polarités du territoire

- **Géographie des déplacements,**
- **Le rôle prépondérant de la voiture individuelle,**
- **Les mobilités alternatives,**
- **Le fret**

Le fret routier

Trafics routiers dans la région Centre en 2009 – Zoom sur Pithiviers

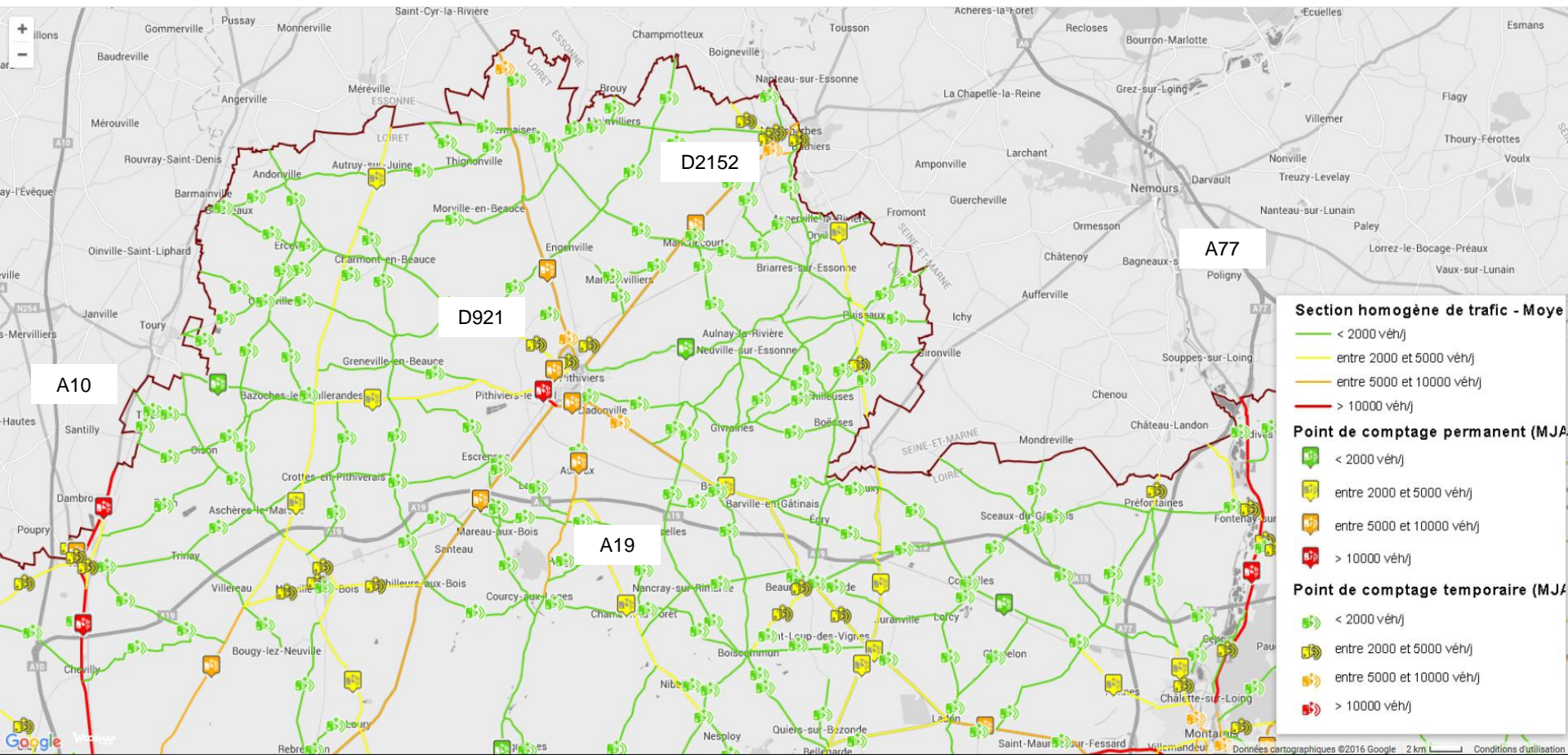


- Une utilisation pour l'instant assez marginale (et décevante) de l'A19

Source : DREAL/SEEVAC

Les mobilités alternatives

Trafics routiers dans le département du Loiret en 2014 – Zoom sur Pithiviers



Source : Conseil Général du Loiret

- Une augmentation des trafics sur la D921.

Le fret ferroviaire

- Ligne de fret ferroviaire Orléans-Pithiviers-Engenville :
 - Environ 55% du tonnage de céréales est emmené par le rail et 45% par la route,
 - Axe qui s'est dégradé avec le temps (obligation de circuler à 20 km par endroit).
 - Rénovée en 2015 : permet d'assurer la pérennité des infrastructures à 15 ans mais fonctionnement qui pose encore problème,
 - Les autres lignes de fret, notamment celle desservant Beaune-la-Rolande sont inactives depuis des années

- Un projet de ferroutage à l'Ouest du territoire mentionné dans le SCoT initial : toujours d'actualité ?



Les grands enjeux à valider en matière de déplacements

- Des besoins en mobilité affirmés, notamment pour certaines catégories de populations : jeunes, personnes âgées ou dépendantes, ménages ruraux, ménages à faibles revenus...
- Diminuer les distances parcourues,
- Articuler déplacement et urbanisme : conforter les polarités de l'armature territoriale pour faciliter les déplacements,
- Développer et favoriser les mobilités alternatives,
- Articuler les déplacements et aménagement : dépasser le « tout voiture »,
- Articuler au mieux le développement économique ainsi que les mobilités (les entreprises connaissent des difficultés de recrutement, notamment à cause des problèmes de mobilités),
- Développer les mobilités en milieu rural,