Mobilité pour tous	
Rappel de l'axe stratégique du CLS et de la thématique	**Axe 2 : santé environnementale** ***Aménagement de l'espace urbain***
Objectif général (axe)	Développer et renforcer les projets en matière de santé environnementale sur le territoire du CLS.
Contexte / état des lieux	La mobilité est un facteur clé susceptible d'influencer positivement comme négativement la santé physique et mentale des individus. Comme tout déterminant de la santé, elle joue un rôle crucial, de façon plus ou moins directe, sur l'état de santé physique, mental et social de la population. La mobilité, ou l'accès à la mobilité, constitue une condition sine qua non de l'intégration sociale, économique et sociétale des publics. Elle nous permet de nous mouvoir, participe à notre activité physique et est vectrice d'autonomie et d'émancipation. Elle conditionne l'accès aux services, à la culture, l'emploi, la nature, aux soins, ou encore le lien social, autant de facteurs intervenant dans notre état de santé. Parce qu'elles favorisent l'activité physique, diminuent la sédentarité, l'émission des polluants atmosphériques, le bruit ou encore le stress, les pratiques de mobilité actives, telles que la marche ou le vélo, réduisent les risques de développer un certain nombre de maladies chroniques (troubles cognitifs, affections cardiovasculaires, pulmonaires, obésité, diabète, dépression, …) et sont ainsi reconnues pour leurs bienfaits sur la santé. Les bienfaits de ces comportements de mobilité sont néanmoins nuancés par les conditions environnementales dans lesquelles ces pratiques ont lieu, sans pour autant faire basculer le rapport bénéfice – risque [PNSE 3 – 2019]. Pollution de l'air, bruit, insécurité, stress, … la mobilité génère également des nuisances sonores et environnementales considérables, aux effets nuisibles sur la santé des individus. Même si les transports motorisés sont largement concernés, ces nuisances touchent tous les modes de transport. D'une manière générale, une mobilité bien pensée, durable et adaptée aux besoins des individus, peut significativement contribuer à l'amélioration de l'état de santé. A l'inverse, une mobilité insuffisante, mal adaptée, marquée par une forte dépendance aux transports motorisés, ou par des problématiques d'accessibilité (géographique, sociale, économique, d'offre, …) contribue à la survenue de problématiques de santé publique et peut devenir, à termes, un frein majeur à la qualité de vie et au bien-être des habitants. Les populations les plus vulnérables, telles que les personnes en situation de handicap, les personnes âgées, atteintes de maladies chroniques, les enfants ou encore les publics en situation de précarité, sont particulièrement impactées par ces problématiques. La mobilité est alors susceptible de générer ou d'exacerber des inégalités sociales et sociales de santé importantes. Pour toutes ces raisons, la mobilité représente un enjeu majeur de santé publique. A l'échelle internationale et nationale, la question des relations entre mobilité et santé apparaît sous l'impulsion et le développement du concept de « santé environnementale » initié par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans le début des années 2000. Deux programmes ou plans, l'un international, le programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement, l'autre national, le volet transports du Plan national santé environnement (PNSE) œuvrent à la résolution des problèmes de santé et d'environnement liés aux transports. Les premières dispositions relatives au transport n'apparaissent qu'à compter du PNSE 2 (2009-2013) puis se développent à l'occasion du PNSE 3 (2015-2019) et 4 (2021-2025), selon une approche nouvelle alliant à la fois transports, santé et environnement, qui s'articule autour de 3 grandes orientations : - La prise en compte de la problématique santé environnement dans les documents de planification territoriale relatifs aux déplacements ainsi qu'à l'urbanisme et au logement ; - La promotion des mobilités actives et l'évaluation de leurs effets sur la santé et l'environnement ; - La connaissance des impacts sur la santé de la qualité des transports quotidiens (fiabilité, perception) [Ministères de l'Aménagement et de la Transition Ecologique – 2021]. En région, ces dispositions se déclinent par le biais du 4e Plan Régional Santé Environnement (PRSE), au sein de plusieurs de ses actions et particulièrement : - L'action 1.4 qui vise à sensibiliser et former les élus et services des collectivités au concept « Une seule santé », à l'urbanisme favorable à la santé, au changement climatique et à une commande publique plus vertueuse ; - L'action 1.5 qui s'attache à sensibiliser les acteurs économiques à la santé environnement ; - L'action 14.3 qui promeut l' accompagnement des collectivités, notamment via les Contrats Locaux de Santé, à mieux prendre en compte le lien entre urbanisme et santé dans leurs projets d'aménagement et en faire des territoires démonstrateurs [ARS – 2024]. Les politiques de mobilité à l'échelle des territoires reposent sur plusieurs acteurs institutionnels, dont deux ont une place proéminente : la Région et l'Intercommunalité [Région Centre-Val de Loire – 2024]. La Région Centre-Val de Loire assure un rôle de coordinateur et de moteur de politiques de mobilités ambitieuses, dans un contexte de transition écologique aux enjeux multiples [Région Centre-Val de Loire – 2024]. La Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 a affirmé le rôle de chef de file de la Région en matière d'intermodalité et de transports régionaux. Compétente sur les services ferroviaires, les transports routiers interurbains et scolaires, la Région Centre-Val de Loire déploie, par le biais du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires (SRADDET) adopté en 2019, une stratégie de mobilité globale et optimisée. Traitant de l'ensemble des enjeux de mobilité, cette stratégie vise à simplifier les déplacements et favoriser les bonnes pratiques, dans une logique de coordination des acteurs, de réduction de la place de la voiture individuelle au profit de modes de déplacements plus vertueux, de développement de la multi modalité, d'amélioration de l'accessibilité. Réseau multimodal REMI, plateforme JV Malin (site d'information multimodal qui centralise l'offre et propose des services de billettique et de calcul d'itinéraire), tarification équitable et attractive, gratuité des transports scolaires, soutien à la pratique du covoiturage et du vélo (Plan régional des mobilités vélo) sont autant d'initiatives menées par la Région pour répondre aux enjeux actuels de mobilité [Région Centre-Val de Loire – 2024]. A l'échelle locale, le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT) représente l'autorité organisatrice de la mobilité sur Tours Métropole Val de Loire et les communes de Vernou-sur-Brenne, Vouvray et La Ville-aux-Dames. Il définit à ce titre la politique des déplacements, organise et finance sa mise en œuvre sur le territoire. Sa mission principale est de construire une offre de transport durable, de qualité, attractive et accessible à tous, tout en favorisant l'intermodalité, les mobilités douces (vélo, covoiturage, marche à pied…) et en répondant aux besoins des habitants et des activités du territoire. Il est propriétaire de l'ensemble des infrastructures et du parc existant Fil Bleu (réseau bus et tramway), Fil Blanc (service de transport pour les personnes à mobilité réduite), et de la flotte de vélos de location longue durée Velociti dont il assure la gestion. Il dispose

également d'un équipement public, l'Accueil Vélo et Rando dédié à la promotion des mobilités actives, solidaires et partagées. Il s'est associé à l'opérateur Klaxit puis BlaBlaCar Daily pour subventionner des trajets de co-voiturage du quotidien et mène un travail de réflexion avec d'autres collectivités du département afin de structurer et développer le co-voiturage (schéma directeur des aires de covoiturage, mise en place de lignes de co-voiturage par exemple). Il propose également une tarification « solidaire » et « invalide », un service de transport adapté (Fil Blanc), un accompagnement au voyage pour les séniors (Mon Guide Fil Bleu), visant à faciliter l'accès des publics fragiles au réseau de transports [Syndicat des mobilités de Touraine - 2024].

La politique menée par le SMT se décline à travers un document stratégique, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en décembre 2013. En application de la loi LOM, il sera remplacé, en 2026, par un Plan de Mobilité (PDM), actuellement en cours d'élaboration. Ce dernier vise à garantir une répartition équitable des services de transport et un accès optimal aux équipements, tout en intégrant les enjeux environnementaux et sanitaires , tels que la réduction du bruit, du trafic routier, des polluants atmosphériques, et des émissions de gaz à effet de serre, conformément à la stratégie nationale bas carbone. Pour cela, le Plan de Mobilité doit répondre aux 11 objectifs suivants définis par la loi LOM :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;

- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;

- La diminution du trafic automobile ;

- Le développement des transports collectifs et des modes actifs ;

- L'optimisation des réseaux de voirie ;

- L'organisation du stationnement sur la voirie, dans les parcs publics et ceux de rabattement ;

- L'organisation du fret et de la logistique ;

- L'amélioration des mobilités quotidiennes (domicile-travail, études…) et des conditions de franchissement des passages à niveaux ;

- L'organisation de la tarification et de la billettique ;

- Le développement de la mobilité électrique [Syndicat des mobilités de Touraine - 2025].

A l'échelle locale, Tours Métropole poursuit par ailleurs depuis plusieurs années une politique cyclable intégrant les enjeux de mobilités, de cadre de vie et de transition écologique, avec l'objectif d'augmenter la pratique du vélo dans les trajets du quotidien, encore très minoritaire. Afin d'impulser une nouvelle dynamique, un nouveau schéma directeur cyclable a été approuvé en Conseil métropolitain le 28 février 2022. Il intègre la réalisation d'un Réseau Cyclable Structurant composé à terme de 13 itinéraires sécurisés et adaptés aux modes actifs, pour un linéaire de 350 km. Les aménagements réalisés dans le cadre de ce réseau répondent principalement à 5 objectifs : continuité, sécurité, performance, confort et lisibilité [Tours Métropole Val de Loire – 2023]. La métropole travaille de façon étroite avec les communes qui s'investissent dans le développement d'aménagements de maillage.

Le territoire métropolitain dispose d'un certain nombre d'atouts mais également de contraintes en matière de mobilité. Bénéficiant d'une situation géographique centrale, le territoire est toutefois marqué par de nombreuses coupures naturelles et artificielles et 80 à 85% de la population et des emplois sont regroupés sur un secteur compact d'activités. Il bénéficie d'un réseau dense et développé de routes avec des contraintes de circulation et de stationnement relativement faibles. Le territoire bénéficie également d'un réseau de transports en commun performant notamment sur la ville centre mais moins développé et attractif pour les échanges avec la périphérie. Ces infrastructures routières sont complétées d'une étoile ferroviaire à 8 branches (2 gares TGV et 8 haltes TER-Intercités) avec une offre néanmoins disparate sur le territoire. On note également la présence d'une offre multimodale à l'accessibilité toutefois limitée et d'un maillage cyclable discontinu et peu sécurisé, avec une offre de services de nouveau limitée [Syndicat des mobilités de Touraine - 2025]. Sur le territoire du SMT, en 2024, 53% des déplacements sont réalisés en voiture, 29% à pied, 11% en transport en commun et 5% en vélo. En 2019, 60% des déplacements étaient de courte distance (moins de 3km) et 57% des déplacements de moins de 3km étaient réalisés en voiture [Syndicat des mobilités de Touraine - Enquête mobilités Fréquence + 2024 et Enquête mobilités 2019].

Sur le territoire du CLS, selon le recensement de la population de 2019, la voiture et les autres quatre roues sont le moyen de transport le plus utilisé par les actifs avec 58,8 % d'utilisateurs contre 20,2 % pour les transports en commun, 10,1 % pour la marche à pied, 6,2 % pour le vélo et 1,5 % pour les deux-roues. La part de la population utilisant les transports en communs (20,2 %) et le vélo (6,2 %) est supérieure à celle retrouvée sur le territoire du SMT, reflet d'un développement des infrastructures qui favorise la diversité des mobilités dans le contexte urbain. Des disparités sont toutefois observées entre les quatre communes, témoin d'un développement encore inégal de ces infrastructures. A titre d'exemple, 22,7 % de la population active ayant un emploi à Tours utilisaient en 2019 les transports en commun contre 11,3 % de la population de La Riche, et 7,0 % de la population de Tours utilisaient le vélo contre 2,4 % de la population de Joué-lès-Tours [ORS – 2024].

Ces données corroborent les constats des professionnels réalisés à l'occasion du diagnostic du CLS qui soulignent des difficultés d'accès aux transports en commun dans certaines parties du territoire (Saint-Pierre-des-Corps, La Riche, certaines zones industrielles ou d'activité pourvoyeuses d'emplois, certains établissements de santé, aires d'accueil des gens du voyage), aux impacts majeurs sur l'insertion professionnelle et sociale et sur l'accès aux soins des individus et notamment ceux non véhiculés, en situation de handicap ou de précarité. Ils rapportent également des problématiques autour du réseau cyclable, encore trop peu développé et parfois insécure, et sur l'offre en vélos et infrastructures de stationnement jugée insuffisante et inadaptée à certains types de publics (personnes âgées, familles, personnes en situation de handicap, …) et d'usages (durée de la location, coût).

La question de la mobilité renvoie plus généralement à celle de l'aménagement urbain. A ce titre, les problématiques d'infrastructures évoquées précédemment touchent également les déplacements piétons. Trottoirs inadaptés aux poussettes et fauteuils roulants, routes pavées, manque de mobilier urbain, manque d'ombre, … autant de désagréments rapportés par les professionnels et habitants du territoire du CLS qui constituent un frein majeur à la mobilité pédestre.

La question de l'accessibilité financière aux transports est également une problématique relevée par les acteurs locaux, notamment ceux qui œuvrent auprès des publics en situation de précarité. Pour ces derniers, la mobilité représente un coût difficilement supportable, source d'exclusion et de problématiques sanitaires.

En matière de stationnement, des difficultés sont par ailleurs mentionnées par les professionnels de santé et professionnels de l'accompagnement à domicile dans les centres-villes, notamment celui de la ville de Tours ; difficultés qui engendrent en réponse des problématiques d'accès aux soins pour les personnes à domicile.

Le diagnostic du CLS a également mis en relief la difficile question de l'usage partagé des infrastructures. Les mobilités viennent en effet interroger les interactions entre les différents modes de déplacements et usagers, et in fine la civilité et la sécurité. L'accroissement de la diversité des moyens de transport, dans un contexte d'absence de réglementation en matière de formation, d'usage, et de protection pour certains de ces moyens, expose les usagers à de nouveaux risques et porte atteinte à la sérénité de la circulation, ce qui inquiète les riverains.

Les institutions, par le biais de leurs politiques décrites précédemment, œuvrent au quotidien pour répondre à ces problématiques de mobilité. Le monde associatif se mobilise également sur la question, via des dispositifs d'aide à la mobilité comme Mobilité solidaire 37, Collectif Cycliste 37 (CC37), Co Hop, Kodiko, Veloop ou encore Wimoov qui proposent des

	solutions financières, matérielles et pédagogiques pour répondre aux enjeux de mobilité des publics fragiles : information, accès aux droits, levée des freins, location ou acquisition de véhicules / vélos à tarif social, aide à l'entretien de son véhicule/ vélo, dans l'obtention du permis de conduire, transport à la demande pour le public âgé via les CCAS, vélo école, … Bien qu'existantes, ces initiatives se révèlent néanmoins peu connues de la population et des professionnels et insuffisantes au regard des besoins. C'est notamment le cas du service Fil Blanc proposé par le SMT, qui permet aux personnes en situation de handicap moteur ou visuel de bénéficier d'un transport personnalisé de porte à porte mais qui ne couvre pas tous les types de handicap (psychique notamment) ; ou celui du service Mon Copilote qui propose un accompagnement dans les transports en commun par des étudiants ou personnes en parcours d'insertion, accessible essentiellement aux personnes âgées de 70 ans et plus. Ces constats mettent en évidence la persistance d'enjeux forts sur le territoire ainsi qu'un nécessaire travail autour de la consolidation du réseau de transports en commun, du développement des mobilités douces, des moyens d'information du public et de l'accessibilité notamment des publics fragiles.
Objectif général	Améliorer le cadre de vie et le rendre plus favorable à la santé physique et mentale.
Objectif(s) spécifiques(s)	- Développer et mettre en œuvre le concept d'urbanisme favorable à la santé sur le territoire du CLS ; - Contribuer à la prise en compte des enjeux de santé dans les documents de planification du territoire ; - Favoriser l'inclusion et les solidarités ; - Poursuivre et renforcer l'amélioration de l'accessibilité des services de mobilité (aménagement, affichage, cartographie) ; - Diminuer l'exposition aux nuisances produites par les mobilités ; - Poursuivre et renforcer l'accès des populations à l'activité physique et modes de déplacements actifs.
Objectif(s) opérationnel(s)	- Améliorer l'accès aux services Fil Bleu / du SMT aux publics fragiles (enfants, personnes vieillissantes, porteuses de tous types de handicap). - Poursuivre et renforcer le développement de solutions alternatives à la voiture particulière et l'autosolisme : plateforme de co-voiturage, mobilisation des entreprises, dispositifs d'aide à la mobilité, déplacements porte à porte … - Poursuivre et renforcer les mesures facilitant l'accès aux publics en situation de précarité. - Poursuivre et renforcer la sensibilisation des politiques et parties prenantes aux enjeux de l'inclusion (agir sur les représentations : handicap, gens du voyage, …) et de la santé. - Poursuivre et renforcer le développement des mobilités actives et partagées. - Faciliter la mobilité des professionnels de santé / de l'accompagnement à domicile. - Poursuivre et développer l'information, la communication et la sensibilisation auprès des publics fragiles et professionnels qui les accompagnent pour étendre la connaissance des dispositifs existants. - Communiquer, informer et inciter à la pratique de l'activité physique et modes actifs de déplacements. - Aménager l'espace urbain pour favoriser les modes actifs de déplacements et la pratique de l'activité physique. - Lutter contre l'isolement social et favoriser la mobilité des séniors et des personnes en situation de handicap.
Type d'action	■ **Action existante à renforcer** ☐ Nouvelle action
Description de l'action	**A. Amélioration de l'accès pour tous aux services Fil Bleu du SMT dans une démarche d'accessibilité universelle** - Réalisation d'un état des lieux de l'existant (dispositifs, acteurs et ressources) et des besoins non couverts ; - Travail de réflexion avec les parties prenantes, y compris le secteur associatif pour le déplacement porte à porte : participation aux discussions, contribution aux travaux afin de faire valoir les enjeux de santé et d'inclusion, de répondre aux besoins non couverts ; - Au besoin, réalisation d'un travail de benchmark des initiatives hors territoire ; - En fonction des besoins, écriture du / des projet(s) et mise en œuvre • Exemples d'action : tarification solidaire, transport à la demande avec contribution de l'usager, mise en place d'un service d'accompagnement pour le public en situation de handicap psychique / avec un taux inférieur à 80% vers l'usage en toute autonomie, …
	B. Amélioration de l'accès aux publics des aires d'accueil des gens du voyage - Identifier, qualifier et quantifier le besoin en mobilisant les acteurs œuvrant auprès du public cible ; - En fonction des besoins, écriture du / des projet(s) et mise en œuvre afin d'adapter l'offre.

	C. Amélioration de la mobilité de première proximité, de la qualité des cheminements et de l'intermodalité (ascenseurs, trottoirs, bancs, toilettes, fontaines à eau potable, carrefours, espaces partagés piétons / vélos) - Diagnostic (en marchant), en tenant compte des besoins de tous les publics (personnes âgées, enfants, tous types de handicap, familles, …) : identification des espaces et besoins ; - En fonction des besoins, écriture du / des projet(s) et mise en œuvre ; - En lien avec l'élaboration d'un Plan de piéton ; - Dans une logique de ville des proximités (implantation, dans la mesure du possible, des nouveaux logements, services et activités économiques compatibles, dans les centralités existantes), se traduisant, dans les documents d'urbanisme, par la recherche d'une densité acceptable mêlant respect de l'intimité et courtes distances.
	D. Information, communication et sensibilisation des publics fragiles et professionnels œuvrant auprès de ces publics pour étendre la connaissance des dispositifs existants et soutenir l'accès aux mobilités, notamment les mobilités douces et actives - Identification / partage de la connaissance des entités existantes et initiatives mises en œuvre, communication sur l'existant ; - Identification des besoins non couverts, au besoin réalisation d'une étude sur l'accessibilité à l'information ; - En fonction des besoins, développement d'outil(s) d'information complémentaire(s) (FALC, pictogrammes, …) ; - Sensibilisation à la pratique de l'activité physique et modes actifs de déplacements (marche et vélo) ; - Communication via les services des collectivités / du CLS et de ses partenaires.
	E. Poursuite du déploiement des infrastructures et de l'offre de mobilité active - Déploiement d'abris vélos sécurisés ; - Proposition de location de vélos adaptés : Vélos en libre-service, vélos longtails, Vélos Solidaires , Vélos séniors ; - Pédibus (pour les déplacements scolaires) ; - …
	F. Amélioration du stationnement des professionnels de santé et de l'accompagnement/ services à domicile en centres-villes - Mener un travail de réflexion avec les parties prenantes ; - Identifier les pistes d'actions (par exemple : gratuité du stationnement pour certains professionnels, sous certaines conditions) ; - Promouvoir les mobilités douces auprès des professionnels de santé ; - Mise en œuvre.
Population cible	Tous publics avec un focus sur les publics fragiles (publics en situation de précarité socio(économique, personnes en situation de handicap physique, mental et cognitif, séniors, enfants, gens du voyage, ...)
Secteur géographique visé	Territoire CLS / SMT
Porteurs de l'action	Fiche. **Ville de Tours** A. **Ville de La Riche** **Syndicat des Mobilités de Touraine** (via le PDM, avec ses partenaires) B. **Tours Métropole Val de Loire** (Direction de l'Habitat et de la Politique de la Ville) C. **Ville de La Riche** **Syndicat des Mobilités de Touraine** (via le PDM, avec ses partenaires) D. **Syndicat des Mobilités de Touraine** (via le PDM, avec ses partenaires) E. **Syndicat des Mobilités de Touraine** (via le PDM, avec ses partenaires) F. /
Acteurs / partenaires à mobiliser (liste non exhaustive)	SMT : Délégataire du réseau Fil Bleu, Blablacar Daily, Services de Pony, Vélociti, Accueil vélo et rando, etc Tours Métropole Val de Loire (Gens du voyage, voierie, espaces publics et infrastructures, schéma cyclable, Politique de la ville, NPNRU, …) Mon Copilote Secteur associatif : Veloop, Wimoov, Mobilité solidaire 37, Collectif Cycliste 37 (CC37), Co Hop, Kodiko, Villes Centres sociaux Centres communaux d'action sociale des villes Plan bien vieillir de la ville de Tours

	Conseil départemental d'Indre-et-Loire (Maisons départementales des solidarités, Maison Des Personnes Handicapées) Agence Régionale de Santé 37 Communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS) O'Tours Services d'aides à domicile (ASSAD HAD, ADMR, …) APF France Handicap Etablissements médico-sociaux Etablissements scolaires et universités Taxis de Tours Bailleurs sociaux Habitants CNL 37 Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle Tsigane Habitat
Calendrier prévisionnel	Dès 2024 pour les réflexions A partir de 2026 : approbation du Plan de Mobilité
Dispositif d'évaluation : ▪ **Périodicité** ▪ **Critères/indicateurs mesurant :** - *L'activité* - *Le processus* - *Le résultat / l'impact* ▪ **Outils / modalité de calcul et valeur cible :**	

Indicateurs	Modalités de calcul	Périodicité	Cible
A. B. C. et F. Activité : nombre de réunions, volume horaire	S/O	Pluriannuelle	Fonction des opportunités, moyens, …
Processus : étude des besoins, réalisation du travail de benchmark, écriture du projet, …	Projet rédigé	Pluriannuelle	Fonction des opportunités, moyens, …
Résultat : nombre de projets rédigés et mis en œuvre, impacts (nombre d'équipements, utilisation des équipements, satisfaction des usagers, …)	Fonction du projet (Cf critères d'évaluation du schéma de mobilité)	Pluriannuelle	Fonction du projet (Cf critères d'évaluation du schéma de mobilité)
D. Processus : étude de l'existant et des besoins, écriture du projet, création de l'outil	Projet rédigé Outil créé, phase de pré-test effectuée	Pluriannuelle	Fonction des besoins, moyens, …
Résultat :nombre de partages, de parutions / d'interventions dans les différents médias / évènements, d'actions mises en ligne, d'initiatives recensées, …	Fonction de l'outil	Pluriannuelle	S/O
E. Activité : nombre d'abris, de vélos adaptés, types d'adaptation	Nombre, type et localisation	Pluriannuelle	Fonction des besoins, moyens, … (Cf critères d'évaluation du schéma de mobilité)
Résultat : usage (utilisation des équipements, satisfaction des usagers, changement de comportements de mobilité…)	Enquête, questionnaire, observations, … (Cf critères d'évaluation du schéma de mobilité)	Pluriannuelle	Fonction des besoins, moyens, … (Cf critères d'évaluation du schéma de mobilité)

Points de vigilance, risques identifiés, difficultés préalables à lever, bonnes pratiques à promouvoir, etc	- Inclusion de tous les publics, dès la conception des projets ; - Articulation avec l'existant.
Modalités potentielles de financement	SMT Tours Métropole Val de Loire Villes AAP ARS - DREAL Région, …