

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE CC des Portes de Sologne



ELABORATION D'UN PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

CC des Portes de Sologne

Diagnostic
Août 2022



Les
enjeux
de l'étude

Les enjeux de la mobilité

La mobilité et l'accessibilité comme stratégie de développement local

La facilitation de la mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recompositions territoriales et dans le dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité:

- ➔ La crise environnementale qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.

- ➔ Le manque d'investissement pour les mobilités du quotidien ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- ➔ La dépendance à la voiture dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre : un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants).
- ➔ La multiplication des transports innovants (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée). Cela engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

Le contexte local

Le territoire

Un territoire engagé dans une démarche de développement local respectueuse

- ➔ Le SCoT de la CC des Portes de Sologne approuvé en 2021 prend en compte les problématiques de mobilité
- ➔ Le PLUi en cours d'élaboration
- ➔ Le PCAET du PETR Forêt d'Orléans Loire – Sologne en cours d'actualisation
- ➔ Le SRADDET de la Région Centre Val de Loire
- ➔ Une étude mobilité InterSCOT réalisée en 2017/2018

Un territoire rural constitué de bourgs

- ➔ 15 400 habitants dont près de 7 400 à La Ferté-Saint-Aubin
- ➔ 7 communes
- ➔ Un territoire polarisé sur La Ferté-Saint-Aubin et à proximité d'Orléans Métropole

Une offre de mobilité variée mais limitée, à conforter/développer



Les enjeux

- Réduire la part modale de la voiture
- Favoriser les mobilités partagées
- Réduire la dépendance à la voiture sur le territoire
- Développer des services de mobilité à adapter aux besoins
- Réduire les besoins de mobilité en contribuant à la redynamisation des centres bourgs
- Favoriser le développement des modes actifs
- Co-construire le projet avec les élus, la population et les acteurs de la mobilité

Le contexte local

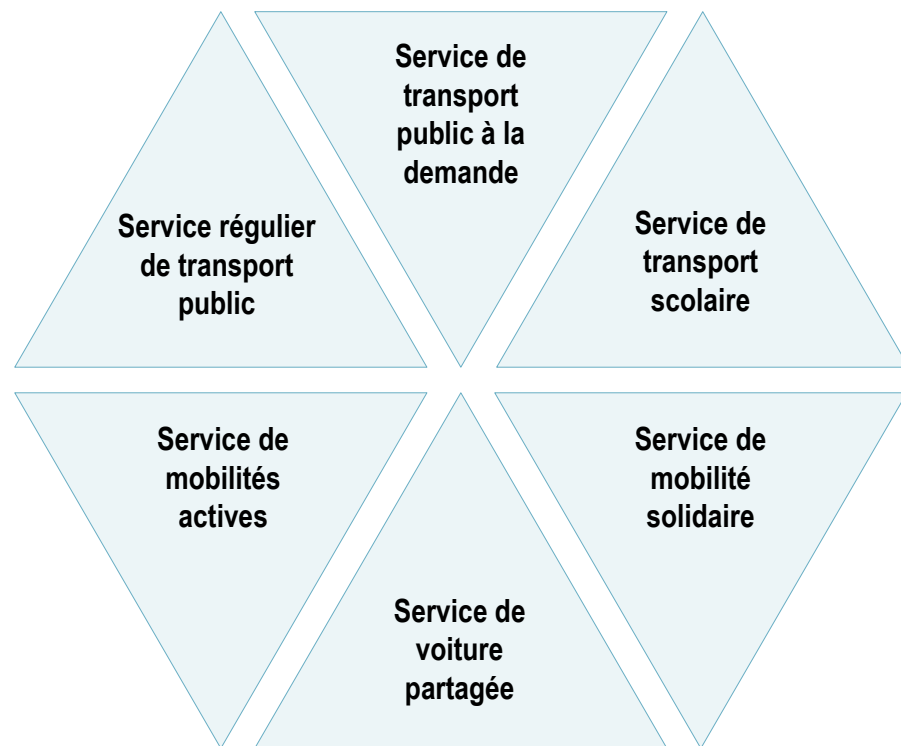
La compétence mobilité : 6 champs d'action

● Prendre la compétence mobilité n'implique pas de l'exercer pleinement et immédiatement

- ➔ L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement **ceux qui répondent aux besoins du territoire**.
- ➔ L'AOM peut prendre la compétence mobilité dans un **objectif d'en faire usage à long terme**.

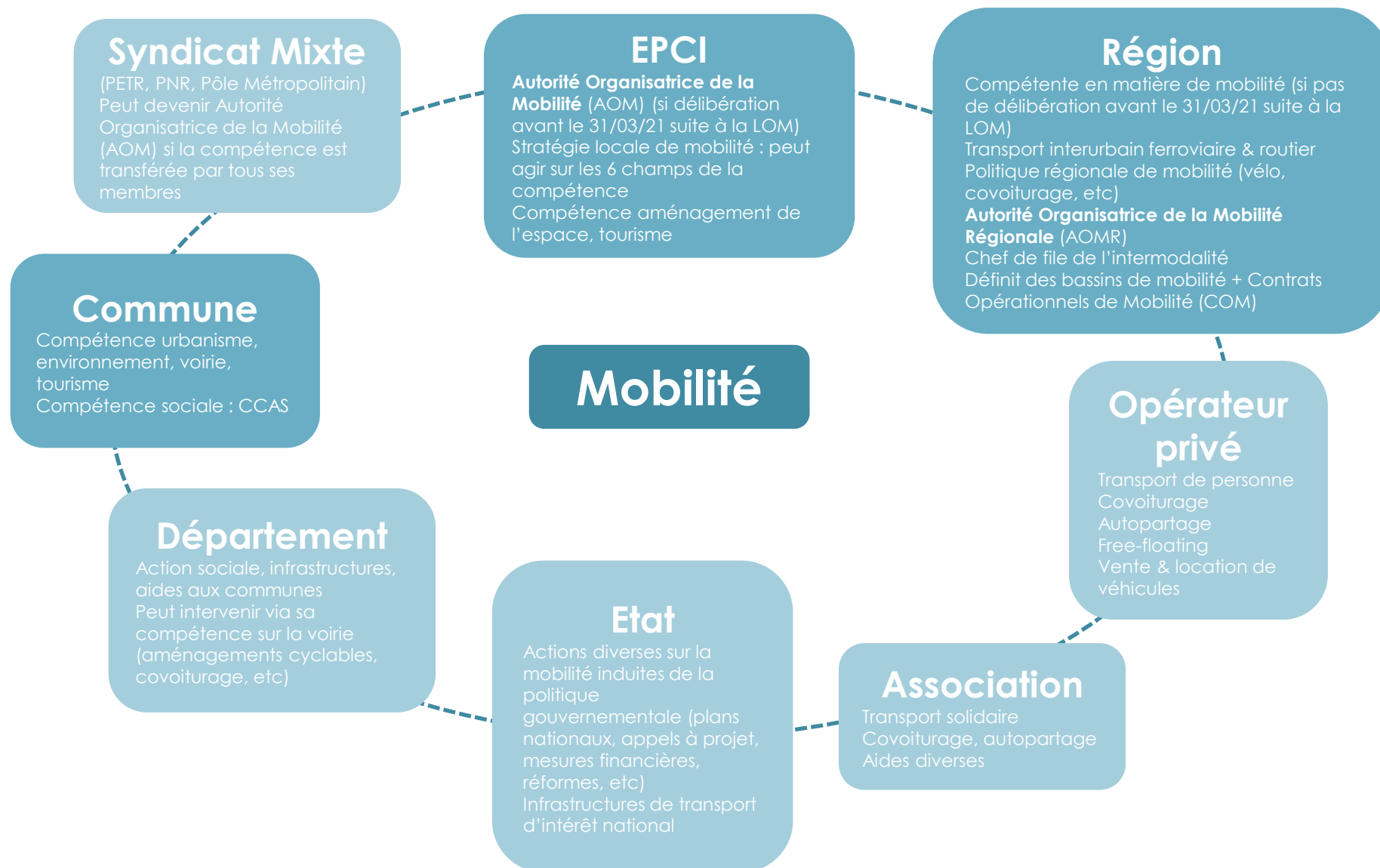
● Le financement des mobilités

- ➔ Pour percevoir le **versement mobilité**, l'AOM doit organiser un **service régulier de transport public de personnes**. Ce versement mobilité peut être affecté à tous les services de mobilité.



Les enjeux de mobilité

Les acteurs



Les enjeux de la mobilité

La coopération entre EPCI pour une stratégie de mobilité plus efficiente



Pour faciliter l'intermodalité et la complémentarité des modes de transport, deux documents sont prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) :

- ➔ Une cartographie des bassins de mobilité définie par la Région (ou interrégional si nécessaire)
- ➔ Un contrat opérationnel de mobilité qui réunit les acteurs du bassin de mobilité pour répondre à plusieurs objectifs :
 - ➔ Renforcer les pôles d'échanges multimodaux
 - ➔ Développer l'information aux usagers et la communication sur les actions mises en œuvre
 - ➔ Assurer la continuité du service pour les usagers du quotidien en cas de situation dégradée



Méthodologie

Phase 1 : Diagnostic

Enjeux de la phase



- Etablir un diagnostic actualisé de l'offre et des pratiques de mobilité
- Analyser les flux et besoins de mobilité
- Avoir une vision fine du terrain
- Une approche tournée vers le terrain et l'utilisateur
- Faire ressortir des enjeux et problématiser le sujet

Notre méthodologie

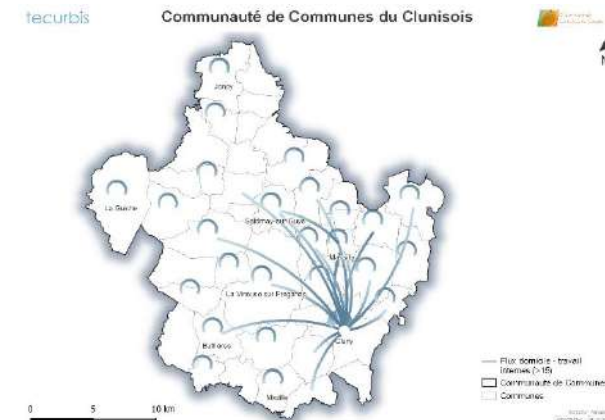


- Synthèse des données, études et documents cadres existants
- Une analyse toutes échelles et tous modes
- L'analyse croisée des bases statistiques, de la cartographie, des études et documents cadres et de notre expérience
- Volet concertation

Volumétrie de l'offre

- 1 Réunion de lancement
- 1 visite de terrain
- 1 enquête en ligne grand public
- Questionnaire écrit aux maires
- 6 à 8 entretiens téléphoniques
- 1 COTECH en distanciel
- 1 COPIL en présentiel

Un diagnostic à 360° de la mobilité sur le territoire



Présentation synthétique de la méthode

Plan de Mobilité Simplifié

Phase 2 : Scénarios de mobilité du territoire

Enjeux de la phase



- Être force de propositions pour le territoire
- Co-construire une stratégie de mobilité territoriale
- Définir des objectifs opérationnels et thématiques
- Hiérarchiser les orientations et définir les objectifs à atteindre

Notre méthodologie



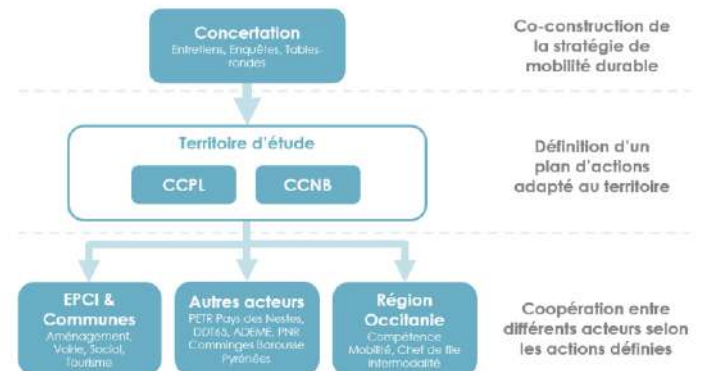
- Elaboration de scénarios techniques
- Focus sur le Versement Mobilité
- Analyse multicritères

Volumétrie de l'offre



- 1 table-ronde de co-construction des orientations stratégiques et des scénarios
- 1 COTECH en distantiel
- 1 COPIL en présentiel

Définition de la stratégie de mobilité durable



Présentation synthétique de la méthode

Plan de Mobilité Simplifié

Phase 3 : Plan d'actions

Enjeux de la phase

- Réfléchir à la fois aux connexions entre communes du territoire – maillage intercommunal) mais également aux liaisons internes propres à chaque centralité
- S'appuyer sur la large concertation menée en phases de diagnostic et de stratégie

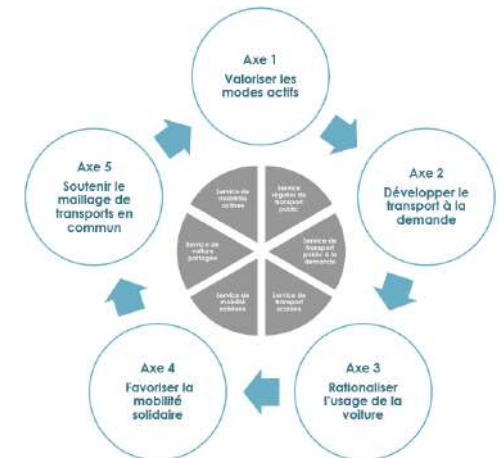
Notre méthodologie

- Rédaction du plan d'actions
- Définition d'un plan pluriannuel d'investissement et de fonctionnement (coût, échéancier, gouvernance)

Volumétrie de l'offre

- 1 COTECH en distantiel
- 1 COPIL en présentiel

Axe 1 – Mailler et désenclaver	1. Faire évoluer les services de transport à la demande 2. Faire évoluer les lignes de car interurbain
Axe 2 – Rationaliser l'usage de la voiture	3. Développer un réseau d'aires de covoiturage sécurisées 4. Financer des Plans de Mobilité 5. Favoriser l'autopartage 6. Développer l'autopartage intergénérationnel 7. Développer l'autostop organisé 8. Encourager la mobilité solidaire 9. Développer une plateforme digitale d'entraide 10. Accompagner la démobilité
Axe 3 – Valoriser les modes actifs	11. Aménager des itinéraires cyclables sécurisés 12. Développer du stationnement vélo sécurisé 13. Développer des services de location de vélo 14. Faire évoluer la mobilité scolaire
Mesures d'accompagnement	15. Communiquer sur les pratiques de mobilité durable 16. Créer de l'événementiel sur la mobilité



Principales échéances de la mission



Phase 1

Diagnostic

Phase 3

Plan d'actions

Mai 2022

Août 2022

Octobre 2022

Novembre 2022



Phase 2

Scénarios de mobilité
du territoire



Analyse
documentaire

La documentation prise en compte

Région Centre Val de Loire :

- ➔ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)
- ➔ Plan Vélo « Ma Région à Vélo »
- ➔ Schéma Directeur Régional Avitaillement en Energie verte et Décarbonée pour Véhicules à Motorisation Alternative

Communauté de Communes des Portes de Sologne :

- ➔ Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)
- ➔ Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)

Département du Loiret :

- ➔ Etude mobilité du département

Territoires Ruraux de l'Orléanais :

- ➔ Etude mobilité sur les déplacements domicile-travail
- ➔ PCAET du PETR Forêt d'Orléans Loire – Sologne

La Ferté-Saint-Aubin :

- ➔ Etude de reconquête du centre-ville ;
- ➔ Etude de réaménagement de la RD2020 et ses abords.

Autres :

- ➔ Schéma des services de mobilité de l'Orléanais
- ➔ Etude interscot « Mobilités déplacements »

De nombreux documents prospectifs et études sont à prendre en compte dans le cadre de la définition du Plan de Mobilité Simplifié des Portes de Sologne.

 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

➔ Objectif 1 : Valoriser et développer l'offre ferroviaire :

- ➔ **Objectif 2 : Renforcer le réseau d'autocars : un maillage cohérent :**

- ➔ Objectif 3 : Développer la multimodalité au sein du territoire :

- ➔ Objectif 4 : Adapter l'offre de stationnement et en faire un outil d'amélioration du système de transports.
 - ➔ Renforcer l'offre autour des zones multimodales ;
 - ➔ Adapter l'offre pour les besoins du commerce et des services ;
 - ➔ Etablir un niveau d'offre adapté pour les nouvelles constructions ;
 - ➔ Renforcer l'offre en stationnement pour les vélos autour des principaux équipements, de la gare et des principaux sites touristiques ;
 - ➔ Favoriser la création d'aires dédiées au covoiturage et à la recharge des véhicules électriques ;
 - ➔ Favoriser la création d'aires de stationnement dédiées aux poids-lourds.

PLUi de la CC des Portes de Sologne

Plan Local d'Urbanisme intercommunal (2021)

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

➔ **Axe 4 : Envisager une gestion durable et sécurisée des flux de circulations :**

➔ Tirer profit du positionnement de la Communauté de Communes des Portes de Sologne et des projets d'infrastructures :

- ➔ Travailler sur les incidences du franchissement de la Loire à Jargeau ;
- ➔ Étudier un projet d'échangeur autoroutier à La Ferté-Saint-Aubin pouvant répondre à un désengorgement de la RD 2020 ;
- ➔ Travailler sur des itinéraires dédiés au trafic poids-lourds.

➔ Promouvoir et développer l'offre en transports en communs :

- ➔ Soutenir la mise en place d'une liaison ferroviaire nord-sud attractive ;
- ➔ Appuyer la structuration du territoire sur un maillage de ligne d'autocars ;
- ➔ Développer une offre de transports en commun attractive.

➔ Développer la multimodalité au sein du territoire :

- ➔ Développer les parkings-relais dans les centres bourgs pour permettre le covoiturage et valoriser la mobilité électrique ;
- ➔ Renforcer les itinéraires cyclables pour les trajets quotidiens, le tourisme et les loisirs en connectant les bourgs ;

- ➔ Développer une liaison est - ouest multimodale intégratrice pour le territoire et support de développement touristique.

➔ Adapter l'offre de stationnement et en faire un outil d'amélioration du système de transport :

- ➔ Adapter l'offre pour les besoins du commerce et des services ;
- ➔ Etablir un niveau d'offre de stationnement adapté aux nouvelles constructions (habitat/commerce) ;
- ➔ Renforcer l'offre en stationnement pour les vélos autour des principaux équipements publics, de la gare et des principaux sites touristiques ;
- ➔ Favoriser la création d'aires de stationnement dédiées aux poids-lourds

➔ **Axe 6 : Accompagner le développement de projets structurants pour le territoire :**

➔ Le pôle gare de La Ferté-Saint-Aubin

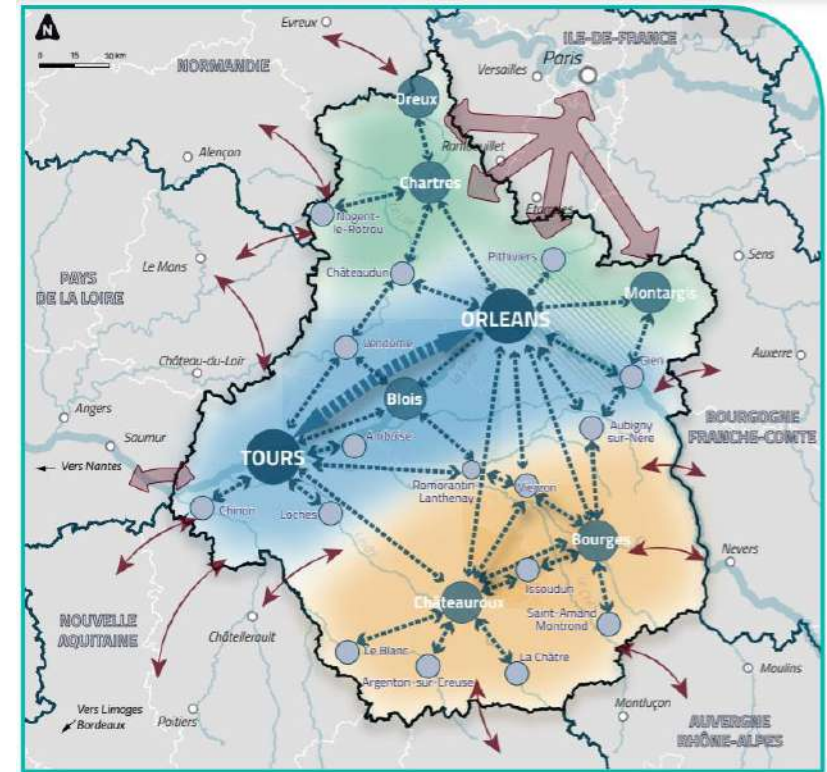
- ➔ Renforcer le rayonnement et l'animation du pôle gare de La Ferté-Saint-Aubin ;
- ➔ Améliorer l'accessibilité et la multimodalité autour des gares de La Ferté-Saint-Aubin et de Saint-Cyr-en-Val (hors Communauté de Communes des Portes de Sologne)

SRADDET Région Centre Val de Loire

Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Objectifs Transports et Mobilités :

- ➔ Fixer un objectif de baisse de la part modale de la voiture individuelle solo et un objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique et de diminution des GES dans le secteur des transports ;
- ➔ Mettre en œuvre une gouvernance partenariale renforcée et des coopérations à l'échelle régionale sur la mobilité ;
- ➔ Mettre en œuvre une gouvernance partenariale régionale pour la sauvegarde des lignes de fret capillaire ;
- ➔ Favoriser l'information, la distribution et les tarifications multimodales partout en région ;
- ➔ Tenir compte du schéma directeur des pôles d'échanges et gares routières ;
- ➔ Privilégier le maintien et l'amélioration des infrastructures existantes ;
- ➔ Identification des itinéraires ferroviaires de voyageurs ;
- ➔ Identification des itinéraires routiers d'intérêt régional ;
- ➔ Veiller à l'information de la Région lors de la définition des voiries bénéficiant d'une voie réservée aux transports en commun ;
- ➔ Veiller à la cohérence des projets avec le Schéma National et Régional des Véloroutes ;
- ➔ Élaborer collectivement un plan régional de développement du vélo ;
- ➔ Favoriser les déplacements par modes actifs dans l'espace public.



Le SRADDET définit à l'échelle régionale un ensemble d'objectifs trouvant une réponse dans la définition du Plan de Mobilité Simplifié localement.

Plan vélo Région Centre Val de Loire

Plan Vélo « Ma Région à Vélo »

Plan d'Actions :

- ➔ Equiper 70 gares du réseau Rémi en **stationnement vélo sécurisé** ;
- ➔ Aider les abonnés Rémi pour l'**achat de trottinettes électriques et de vélos pliants** ;
- ➔ Accompagner les **collectivités pour aménager des itinéraires et services** associés ;
- ➔ Aider à l'**acquisition de vélos à assistance électrique** par les particuliers ;
- ➔ Former les **acteurs du vélo et développer l'économie du secteur** ;
- ➔ Accélérer l'élaboration de **plans de mobilités par les acteurs** du territoire ;
- ➔ Encourager l'**usage du vélo auprès des scolaires** ;
- ➔ Proposer une garantie « **vélo à bord** » dans les trains Rémi ;
- ➔ Proposer un **emport des vélos sur les cars Rémi** à enjeu cyclotouristique ;
- ➔ Améliorer la **qualité d'accueil des gares « hubs » cyclotouristiques** ;
- ➔ Améliorer l'**emport des vélos pour les trains Rémi Express** ;
- ➔ Coordonner les **actions locales** et d'échanges en faveur du vélo ;
- ➔ Communiquer sur le **vélo** à l'échelle régionale ;
- ➔ Encourager la **pratique du vélo** chez les agents de la Région.

La Région propose un Plan Vélo sur lequel la CC des Portes de Sologne doit s'appuyer pour encourager à la pratique cyclable sur son territoire.



Légende

- Réseau ferroviaire Rémi
- Réseau de cars Rémi
- Navette bus Château et zoo

- Les véloroutes
- - - Les véloroutes en projet
- 🚲 Les abri-vélos sécurisés

Etude de reconquête du centre-ville

La Ferté-Saint-Aubin

L'étude :

Etude réalisée entre 2019 et 2021 ;

Dresse un diagnostic puis un plan d'actions.

Plan d'Actions :

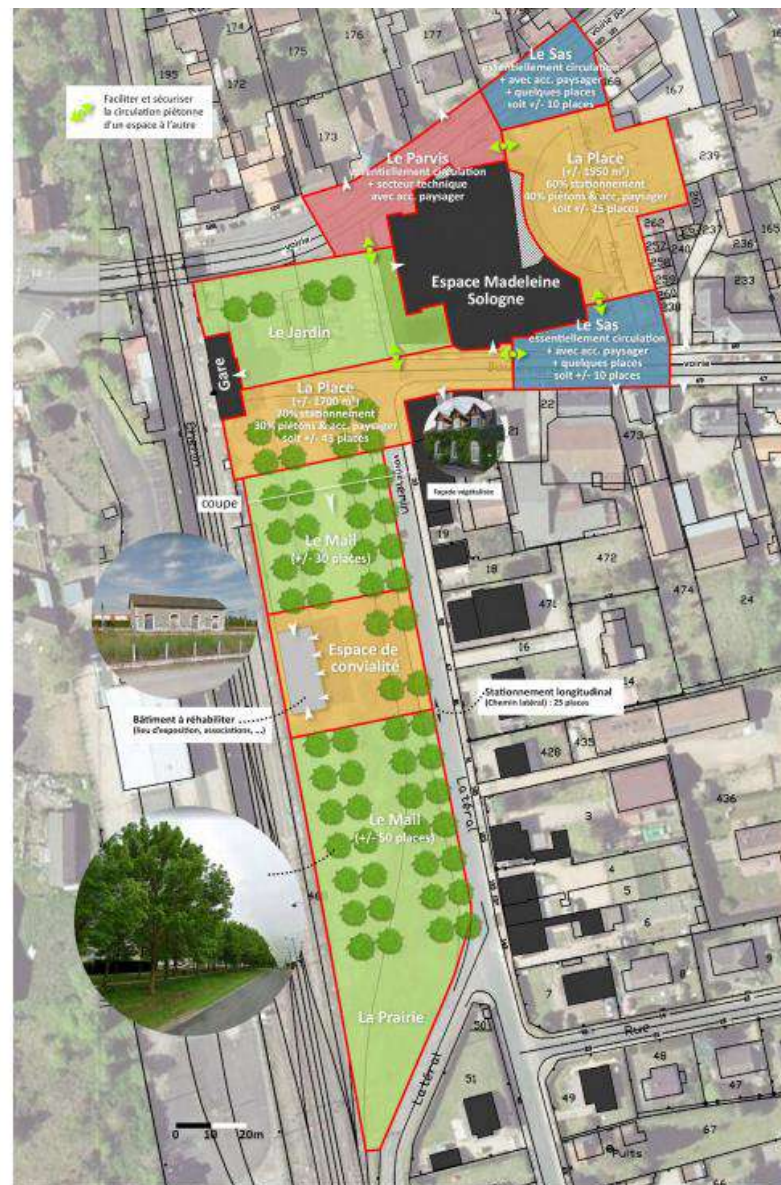
Reconfigurer les places halle / jardin :

- ➔ Améliorer le confort de déambulation des piétons et cycles au plus proche des commerces ;
- ➔ Hiérarchiser les accès afin d'assurer les livraisons, le stationnement sans créer de conflit d'usage avec les modes doux.

Proposer des espaces publics de qualité invitant à la pratique du centre-ville :

- ➔ Requalifier le secteur gare.

L'étude de reconquête du centre-ville de La Ferté-Saint-Aubin implique des actions en faveur de la mobilité.



PLAN GUIDE POUR LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE DE LA FERTE SAINT AUBIN

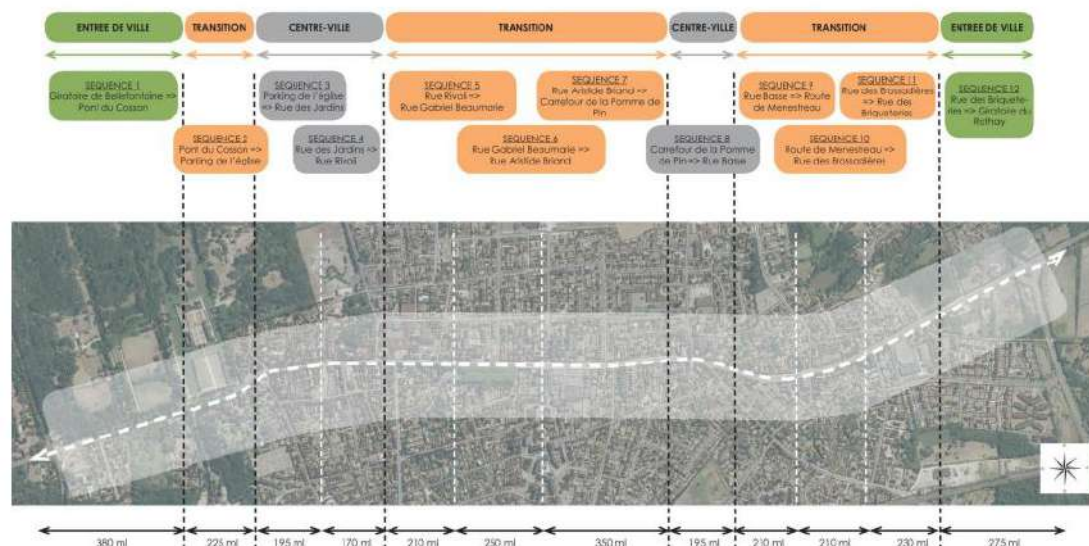
L'étude :

- ➔ Etude réalisée entre 2019 et 2022 ;
- ➔ Dresse un diagnostic puis des propositions d'aménagements.

Les Objectifs :

- ➔ Réduire la vitesse ;
- ➔ Améliorer la fluidité de la traversée pour les véhicules ;
- ➔ Améliorer la lecture de la RD2020 (régimes de priorité, géométrie des rues) ;
- ➔ Redéfinir l'offre de stationnement ;
- ➔ Améliorer et sécuriser les déplacements des modes doux ;
- ➔ Sécuriser les traversées piétonnes ;
- ➔ Créer des continuités douces entre la RD2020 et les rues Aristide Briand et du Moulin ;
- ➔ La qualité paysagère de la RD2020 et ses abords ;
- ➔ Diminuer le coût d'exploitation des installations.

LES SÉQUENCES EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION DE LA FERTE-SAINT-AUBIN



Le projet de réaménagement de la RD2020 a pour objectif de sécuriser la traversée de la commune de La Ferté-Saint-Aubin en fluidifiant la circulation, retravaillant le stationnement et aussi sécurisant les cheminements doux.

Schéma Directeur Régional Avitaillement en Energie verte et Décarbonée pour Véhicules à Motorisation Alternative

Région Centre Val de Loire

Plan d'Actions :

- ➔ Axe 1 – Gouvernance ;
- ➔ Axe 2 – Développement des écosystèmes de mobilité alternative par énergie verte et décarbonée ;
- ➔ Axe 3 – Encouragement à la conversion de stations existantes et au retrofit de véhicules ;
- ➔ Axe 4 – Accompagnement.

Les actions, notamment :

- ➔ Créer un service d'autopartage par véhicules électriques ;
- ➔ Accompagner le modèle économique lors de la création d'infrastructures de distribution et de production d'énergies renouvelables locales ;
- ➔ Accompagner le modèle économique lors de l'acquisition de véhicules alternatifs ;
- ➔ Accompagner le modèle économique lors de la conversion d'infrastructures de distribution de carburant d'origine fossile ;
- ➔ Accompagner le modèle économique lors du retrofit de véhicules à motorisation alternative ;
- ➔ Développer la mobilité alternative dans les formations ;
- ➔ Elaborer un schéma directeur régional de la décarbonation de la logistique, du fret et du transport routier.

Le Schéma permet de cadrer l'action à l'échelle de la Région sur le développement des énergies décarbonées.

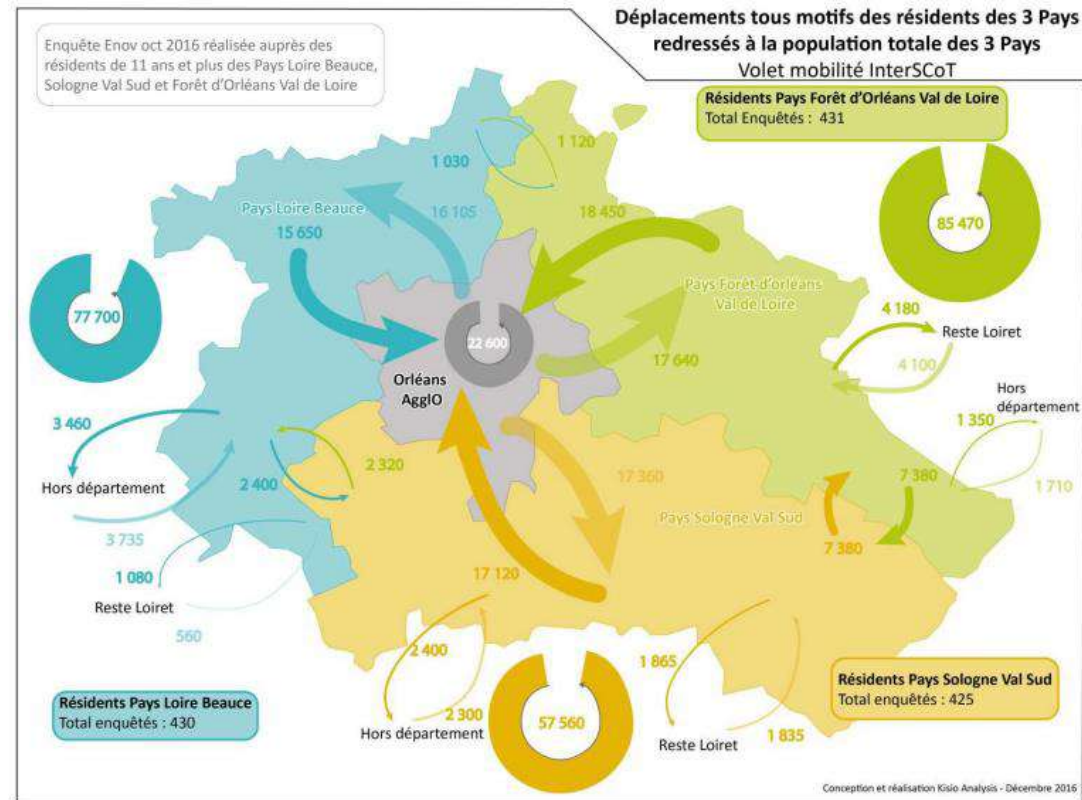
Etude interscot « Mobilités déplacements »

L'étude :

- ➔ Enquête réalisée en 2016 auprès d'un échantillonnage d'habitants ;
- ➔ Dresse un diagnostic des déplacements.

Enseignements :

- ➔ Des ménages fortement véhiculés (96%), avec 1,9 voitures par ménage en moyenne ;
- ➔ Parts modales des déplacements tous motifs :
 - ➔ 76% en voiture ;
 - ➔ 15% à pied ;
 - ➔ 2% en 2 roues (vélo & 2RM) ;
 - ➔ 4% en transports collectifs ;
 - ➔ 1% autres.
- ➔ Une moyenne de 3,5 déplacements par jour et par personne qui se déplace ;
- ➔ 6 déplacements sur 10 durent moins de 20 minutes ;
- ➔ 7 déplacements en voiture sur 10 sont réalisés seul.



L'enquête mobilité de Kizio réalisée en 2016 à une vaste échelle autour d'Orléans confirme la prédominance de la voiture sur le territoire.

Schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans (2017)

Un schéma en deux volets :

- ➔ Schéma cible des services de transports collectifs de l'Orléanais ;
- ➔ Schéma cible des services d'éco-mobilité automobile de l'Orléanais.

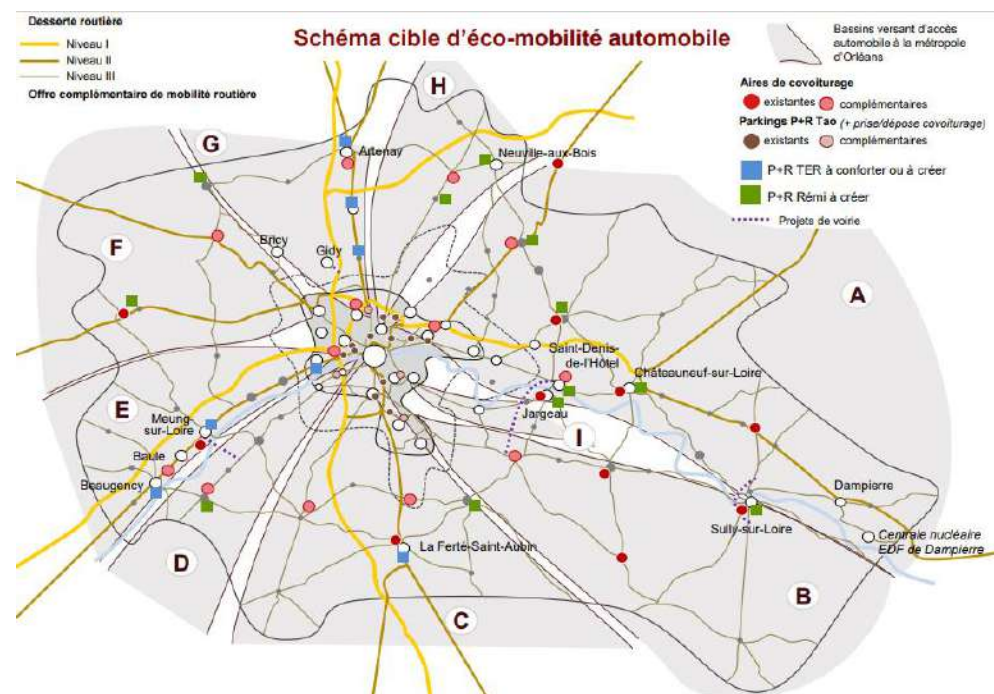
Priorités :

- ➔ Améliorer le fonctionnement de l'axe La Ferté-St-Aubin – Orléans :
 - ➔ Accroître et adapter l'amplitude horaire de l'offre TER à La Ferté-St-Aubin (+2 AR/jour) et améliorer l'accès tous modes de la gare de St-Cyr-en-Val.
- ➔ Réorganiser l'offre des lignes à branches pour plus de lisibilité et d'efficacité ;
- ➔ Ajuster localement l'offre pour améliorer les liaisons internes et de rabattement.

Le Schéma vise à améliorer l'accessibilité à la Métropole d'Orléans depuis les territoires périphériques en agissant à la fois sur l'offre de transport collectif et sur les modes d'accès routiers via le partage de la voiture.

Schéma cible d'éco-mobilité automobile

- ➔ Mettre en place un dispositif complet de covoiturage à l'échelle de l'Orléanais ;
- ➔ Favoriser l'intermodalité automobile – transports collectifs.





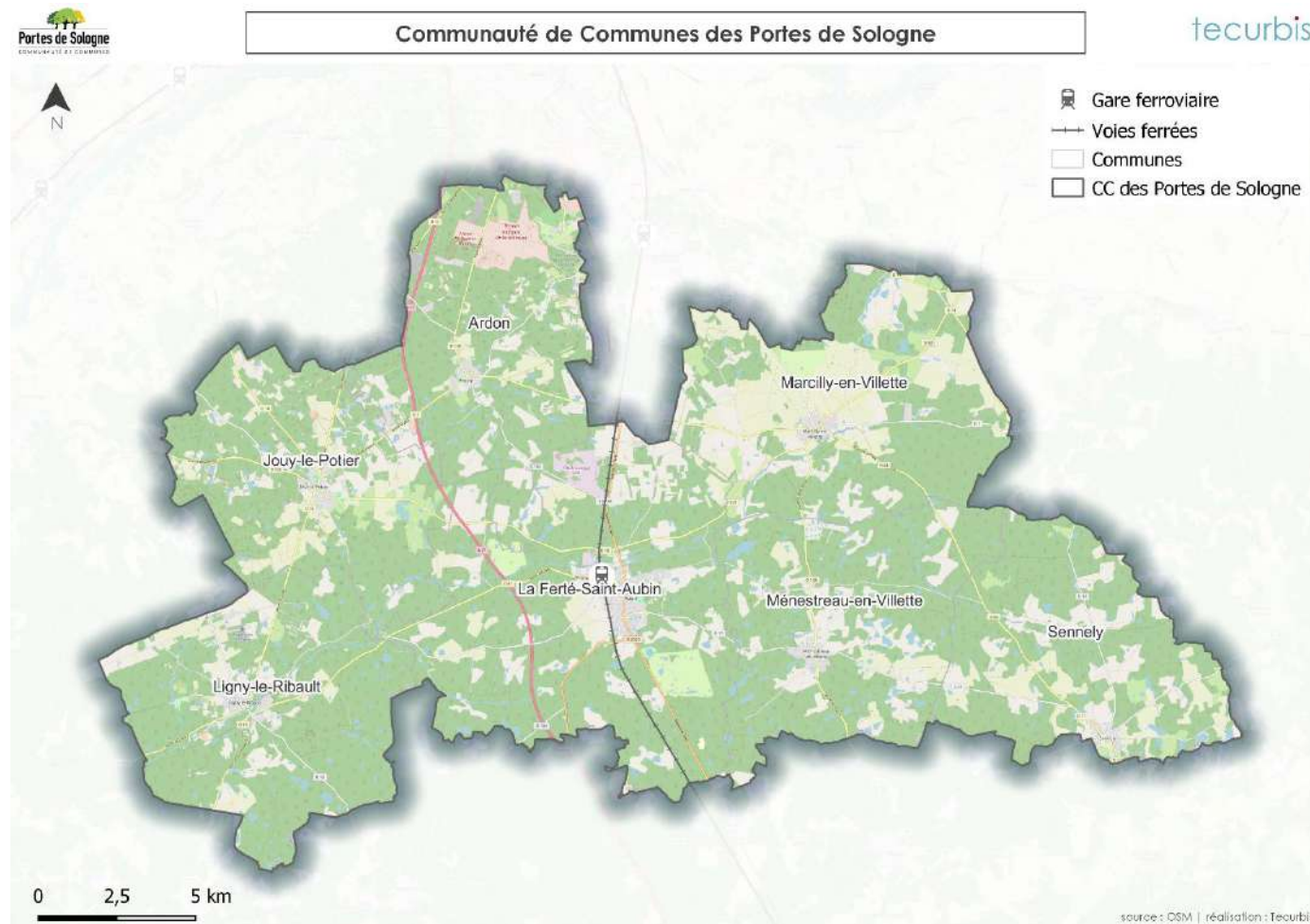
Diagnostic

Diagnostic de territoire

Le territoire d'étude

La Communauté de Communes des Portes de Sologne :

- ➔ 7 communes ;
- ➔ 15 440 habitants (2019) ;
- ➔ Un territoire polarisé autour de La Ferté-Saint-Aubin et une attractivité très forte de l'agglomération Orléanaise ;
- ➔ Un territoire traversé par un ensemble d'axes routiers majeurs dont l'A71 et la D2020.



La CC des Portes de Sologne est un territoire à caractère majoritairement périurbain et rural à proximité immédiate de l'agglomérations orléanaise.

Diagnostic de territoire

Le territoire d'étude



Les infrastructures de transport:



L'A71 traverse le territoire du nord au sud, reliant notamment Orléans à Vierzon. Des échangeurs à proximité (Olivet & Lamotte-Beuvron) permettent d'irriguer le territoire ;



Un réseau de départementales fait un maillage local du territoire, avec en axe majeur la RD2020 reliant Orléans à La Ferté-Saint-Aubin ;



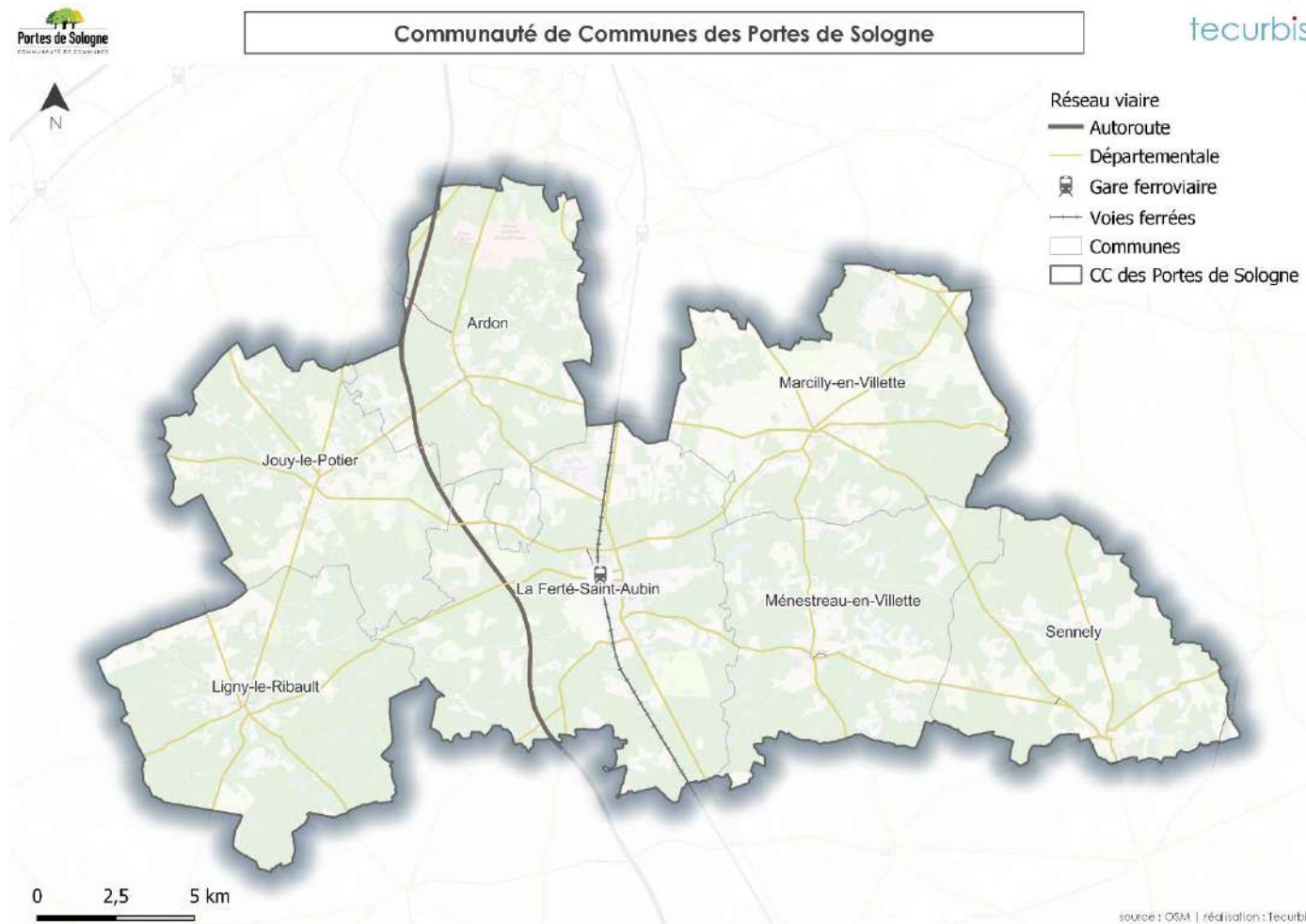
Au sud, la Ferté-Saint-Aubin est reliée à Vierzon et Romorantin-Lanthenay via respectivement les DR2020 et RD922 ;



1 voie ferrée dessert le territoire via la gare de La Ferté-Saint-Aubin, et permet de relier Orléans en TER ;



Le territoire est maillé d'un réseau viaire secondaire dense reliant les bourgs entre eux.



La CC des Portes de Sologne bénéficie d'un réseau d'infrastructures essentiellement orienté sur un axe nord-sud, facilitant les déplacements vers Orléans.

Diagnostic
transport

Diagnostic transport

Le réseau TER

La gare de La Ferté-Saint-Aubin :

- ➔ Elle est la seule gare du territoire de la CC des Portes de Sologne ;
- ➔ Une borne automatique permet d'acheter des billets de TER ;
- ➔ La SNCF projette d'implanter un abri vélo sécurisé de 19 places en 2023. Accès avec la carte JVMalin.



La gare de La Ferté-Saint-Aubin est la porte d'entrée ferroviaire du territoire.

Rémi – Région Centre Val de Loire

Le réseau TER

Un réseau TER facilitant les déplacements vers Orléans :

- ➔ Ligne 1.2 Orléans – Vierzon – Châteauroux ;
- ➔ Ligne 1.4 Nevers – Bourges – Vierzon – Orléans ;
- ➔ Une desserte de la seule gare du territoire : La Ferté-Saint-Aubin.



Région Centre-Val-de-Loire – Extrait cartographie du réseau de transport

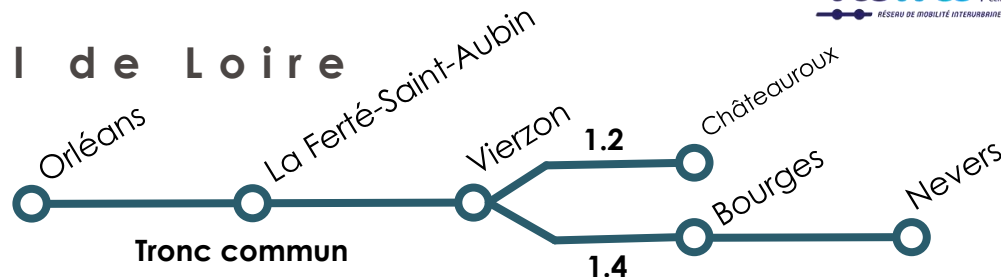
Le territoire est desservi via 1 axe ferroviaire et des offres orientées vers Orléans.

Rémi - Région Centre Val de Loire

Ligne TER 1.2 & 1.4

Une ligne à l'offre conséquente :

- ➔ Une offre destinée au transport du public pour tous types de déplacements ;
- ➔ Une offre concentrée en heure de pointe du matin, du soir & le midi ;
- ➔ Peu d'offre en heure creuse ;
- ➔ Une offre satisfaisante le weekend ;
- ➔ Une desserte importante de la gare de La Ferté-Saint-Aubin ;
- ➔ Une ligne conçue pour faciliter les liaisons via un tronc commune entre Orléans et Vierzon ;



Ligne	Origine / Destination	Toute l'année			
		Lundi à Vendredi (service par jour)	Vendredi	Samedi	Dimanche
1.2	Orléans <> Châteauroux	4A 7R		4AR	2AR
	Orléans <> Vierzon	2AR	1A	1AR	2R
1.4	Orléans <> Nevers	3A 6R			
	Orléans <> Bourges	6A 2R	1A	2AR	2A 1R
Tronc commun (total offre 1.2 + 1.4)	Orléans <> Vierzon	15 allers – 17 retours	2 allers supplémentaires le vendredi (s'ajoutent à l'offre du lundi au vendredi)	7 allers – 7 retours	4 allers – 4 retours

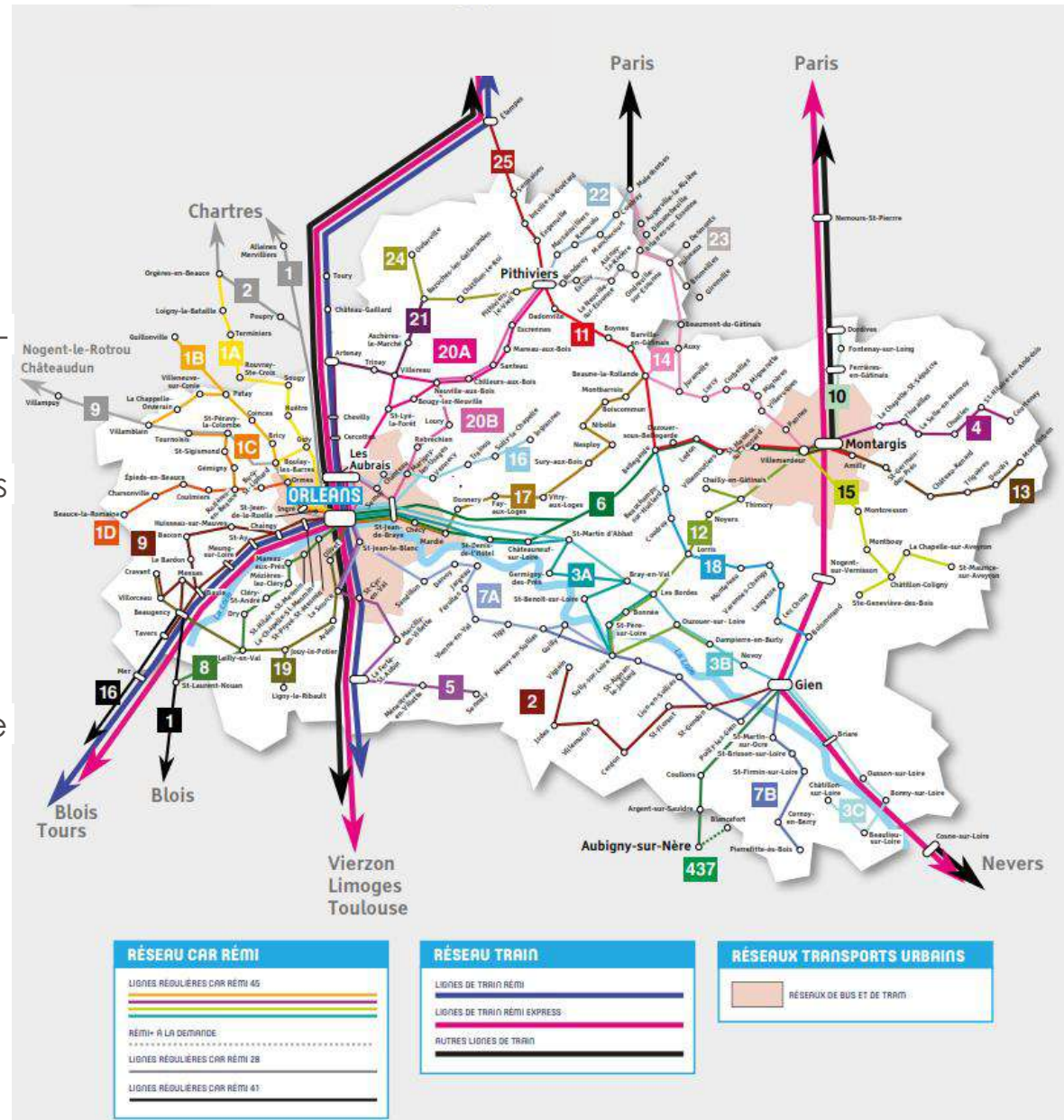
La ligne TER 1.2 & 1.4 présente une offre conséquente desservant la gare de La Ferté-Saint-Aubin et à destination des agglomérations d'Orléans ou de Vierzon.

Rémi - Région Centre Val de Loire

Le réseau du Loiret

- **Un réseau de lignes interurbaines :**
 - ➔ Ligne 5 Orléans - Sennely ;
 - ➔ Ligne 19 Orléans - Ligny-le-Ribault - Beaugency - Cravant ;
- ➔ Un ensemble de services scolaires desservant les communes.
- **Une offre sur toutes les communes :**
 - ➔ L'ensemble des communes du territoire dispose d'une desserte en offre régulière.

Le réseau de cars interurbains dessert l'ensemble du territoire à des niveaux d'offre peu importants.



R é m i – R é g i o n C e n t r e V a l d e L o i r e



Ligne 5 Sennely – Orléans :



Une ligne à vocation essentiellement scolaire ;



Une offre adaptée au transport des scolaires vers Orléans ;



Une offre minimale en période de vacances scolaires ;



Une desserte le samedi en partie à la demande (sur réservation) ;



Fréquentation : 20 161 validations entre septembre 2021 et juin 2022.

Origine / Destination	Période scolaire		Petites vacances scolaires		Eté	
	Lundi à Vendredi	Samedi	Lundi à Vendredi	Samedi	Lundi à Vendredi	Samedi
Sennely - La Ferté-Saint-Aubin - Orléans	2A 3R	1AR	3AR	1AR	2AR	1AR
Sennely - Orléans	1A					
Sennely - La Ferté-Saint-Aubin - Orléans (TAD)		1AR		1AR		1AR
Total par jour	3 allers – 3 retours	1 aller – 1 retour	3 allers – 3 retours	1 aller – 1 retour	2 allers – 2 retours	1 aller – 1 retour



Ligne 19 Orléans – Ligny-le-Ribault – Beaugency – Cravant :



Une ligne conçue pour les scolaires ne fonctionnant pas en période de vacances ;



Fréquentation : 6 322 validations entre septembre 2021 et juin 2022.

Origine / Destination	Période scolaire	
	Lundi à Vendredi	Mercredi
Cravant - Orléans	1AR	1R
Ligny-le-Ribault - Orléans	1AR	
Beaugency - Orléans	1R	
Total par jour	2 allers – 3 retours	1 retour supplémentaire le mercredi s'ajoutant à l'offre du lundi au vendredi

Toutes les communes disposent d'une desserte en car Rémi, bien que l'offre y soit variable selon les lignes et la période de l'année. L'offre est essentiellement adaptée au transport des scolaires et peu attractive pour les actifs.

Rémi – Région Centre Val de Loire

Les arrêts sur le territoire

Une identification aisée des points d'arrêt :

- ➔ Des points d'arrêt facilement identifiables avec des abribus ou poteaux ;
- ➔ Des informations affichées facilitant l'identification de l'arrêt et de l'offre (logo Rémi, fiche horaire) ;
- ➔ Une gare ferroviaire équipée d'une borne d'achat de billets.

Les points d'arrêt des services interurbains sont aisément identifiables sur le territoire, ce qui n'augure pas de problématique particulière sur cet aspect.



Sennely



La Ferté-Saint-Aubin



La Ferté-Saint-Aubin

R é m i – R é g i o n C e n t r e V a l d e L o i r e

Le Transport à la Demande (TAD)

Principe de fonctionnement :

- ➔ Transport à la demande sur réservation ;
- ➔ Prise en charge à domicile vers la/les commune(s) de destination ;
- ➔ Une sélection d'arrêts par commune de destination (Mairie, Maison médicale, EHPAD, Pôle Emploi, Bibliothèque, etc.

Modalités d'accès:

- ➔ Réservation par téléphone la veille ;
- ➔ Standard téléphonique du Lundi au Vendredi de 9h à 17h ;
- ➔ Réservation le vendredi pour une course le lundi ;
- ➔ Fonctionnement du lundi au samedi, de 9h à 17h,

Conditions tarifaires :

- ➔ 3€ le trajet ;
- ➔ Carte de réduction Rémi Liberté.

Le transport à la demande de la Région Centre – Val de Loire propose une solution de mobilité sans conditions d'accès mais aux destinations contraintes et à un tarif peu attractif.




à la demande

Rémi - Région Centre Val de Loire

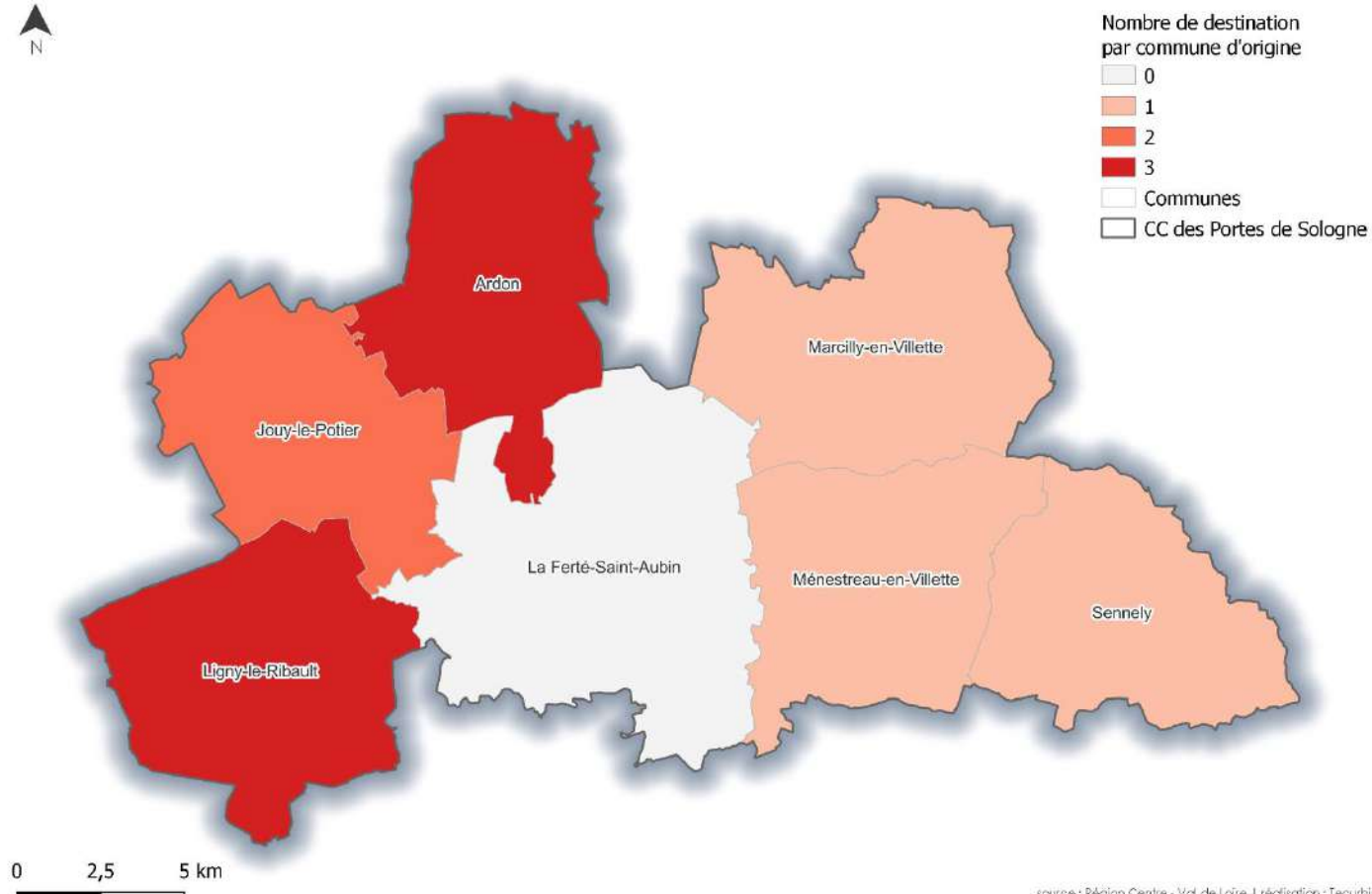
Le Transport à la Demande (TAD)



Communauté de Communes des Portes de Sologne

Niveau de desserte :

- ➔ Chaque offre de TAD est contrainte par une commune de destination imposée : La Ferté-Saint-Aubin, Beaugency ou Meung-sur-Loire ;
- ➔ Toutes les communes de la CCGC sont desservies par un service de TAD, sauf La Ferté-Saint-Aubin ;
- ➔ Certaines communes ont jusqu'à 3 destinations possibles.



source : Région Centre - Val de Loire | réalisation : Tecurbis

Les services de TAD offrent un niveau de desserte variable selon la commune d'origine.

Rémi - Région Centre Val de Loire

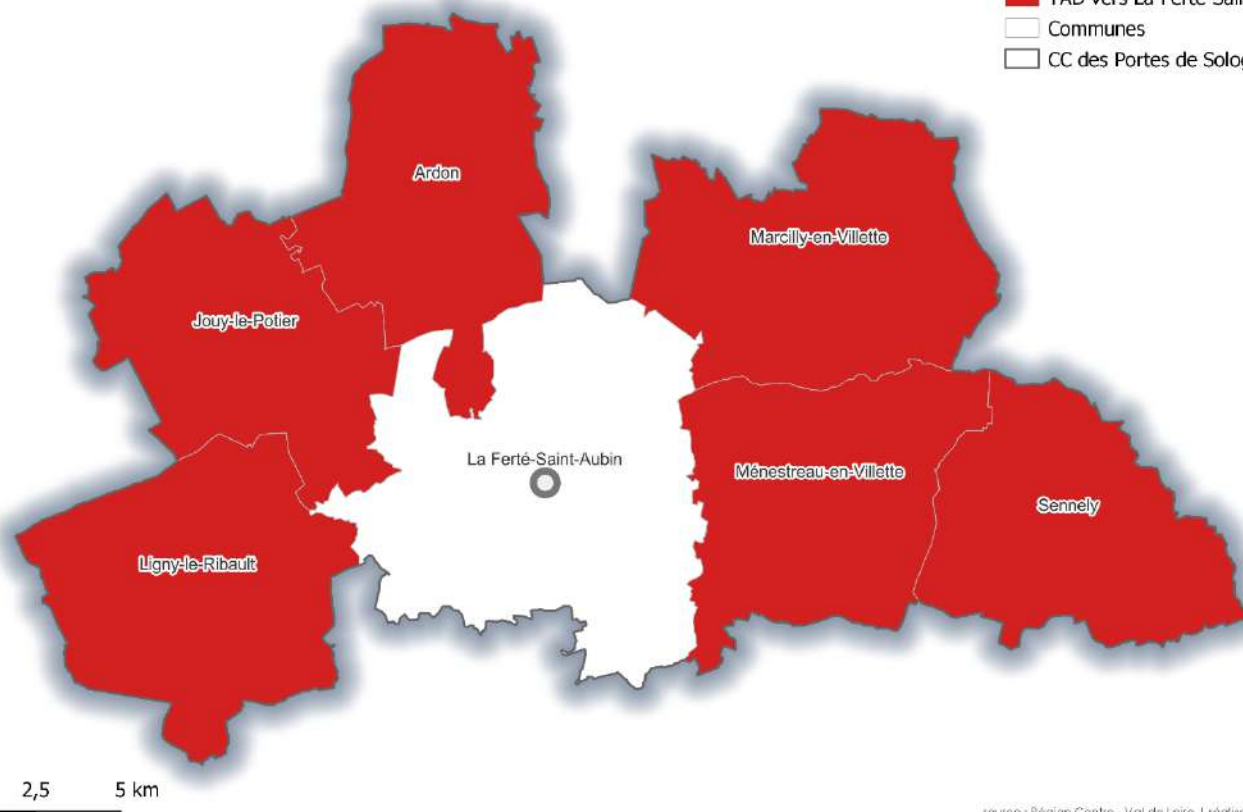
Le Transport à la Demande (TAD)



Communauté de Communes des Portes de Sologne

TAD vers La Ferté-Saint-Aubin :

- ➔ Toutes les communes de la CCPS bénéficient d'un TAD en rabattement vers La Ferté-Saint-Aubin à l'exception de la commune-centre elle-même ;
- ➔ Le service fonctionne les jeudi et vendredi matin ;
- ➔ Les horaires sont fixes : départ 9h30 de la commune d'origine, et retour de La Ferté-Saint-Aubin à 11h30 ;
- ➔ Arrêts de destination : Place de la Halle et Simply Market.



source : Région Centre - Val de Loire | réalisation : Tecurbis

Un service de rabattement vers La Ferté-Saint-Aubin pour l'ensemble des communes de la CCPS sauf la commune-centre.

Rémi – Région Centre Val de Loire

Le Transport à la Demande (TAD)



Meung-sur-Loire

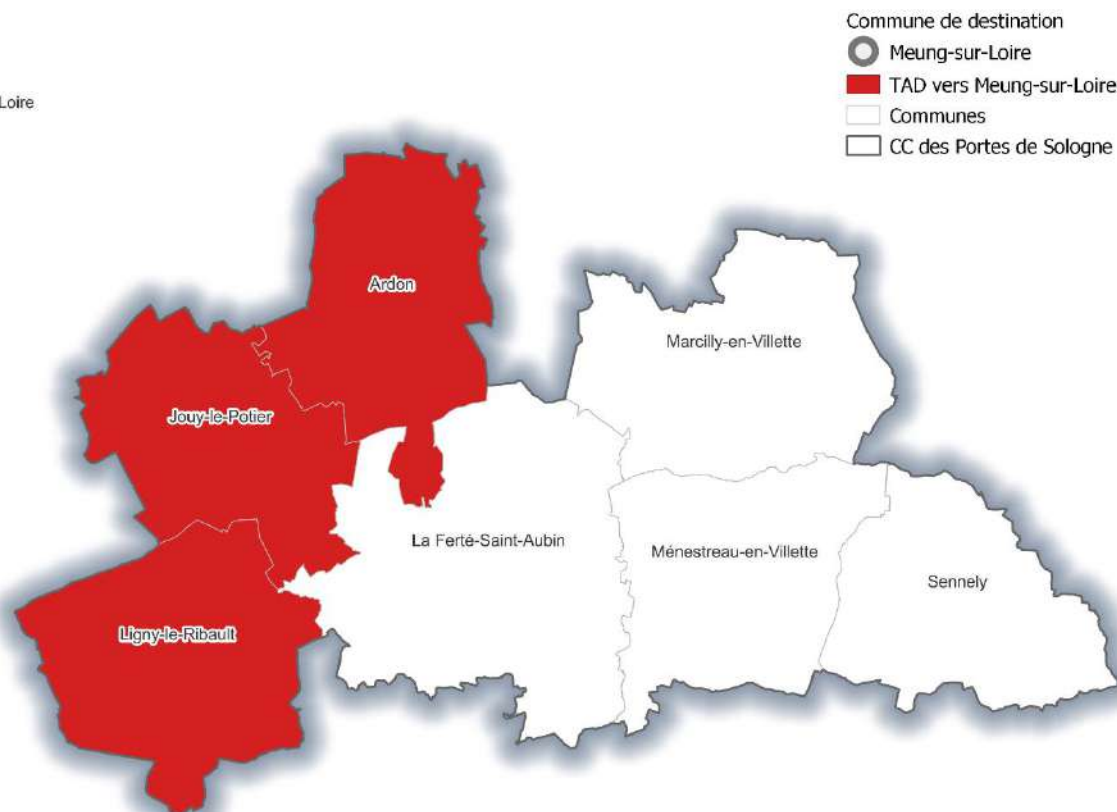
Communauté de Communes des Portes de Sologne

tecurbis

TAD vers Meung-sur-Loire :

- ➔ Les communes de Ardon, Jouy-le-Potier & Ligny-le-Ribault bénéficient d'un TAD en rabattement vers Meung-sur-Loire ;
- ➔ Le service fonctionne les mardi et jeudi matin ;
- ➔ Les horaires sont fixes : départ 9h30 de la commune d'origine, et retour de Meung-sur-Loire à 11h30 ;
- ➔ Arrêts de destination : Place du Martroi, Maison de Santé et Hyper U.

0 2,5 5 km



source : Région Centre - Val de Loire | réalisation : Tecurbis

Un service de rabattement vers Meung-sur-Loire pour les communes de l'ouest de la CCPS.

Rémi - Région Centre Val de Loire

Le Transport à la Demande (TAD)

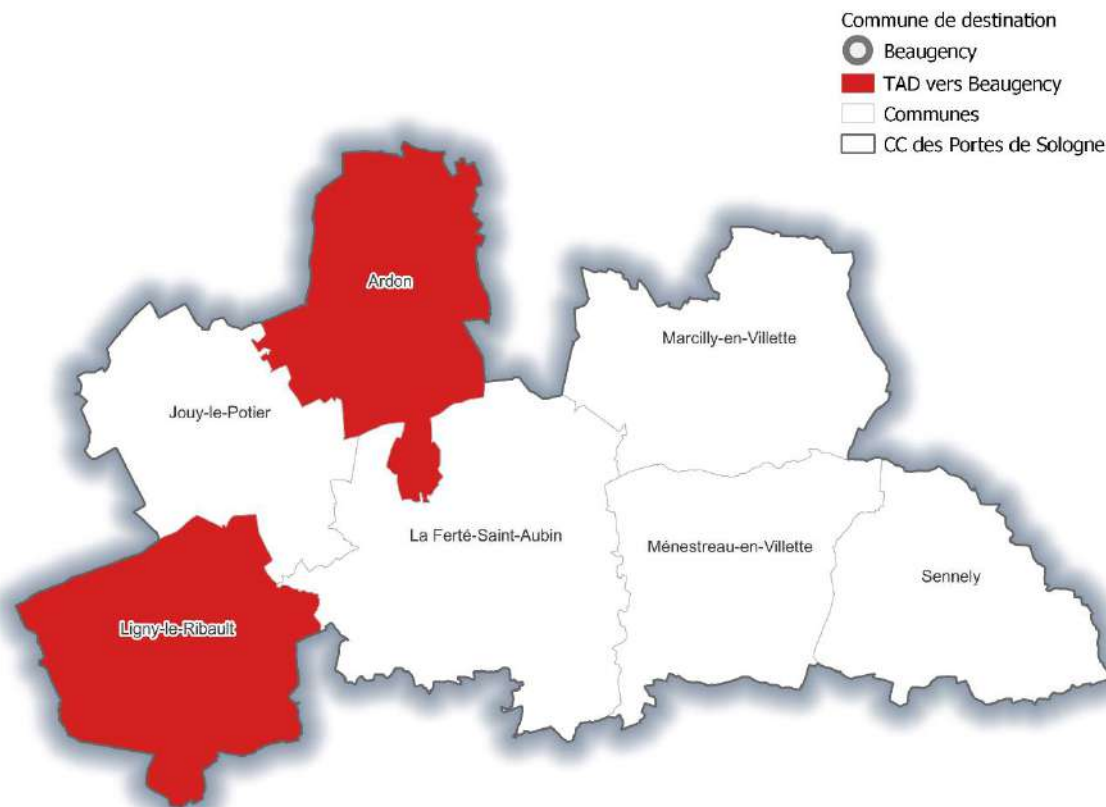


0 2,5 5 km

Communauté de Communes des Portes de Sologne

TAD vers Beaugency :

- ➔ Les communes de Ardon & Ligny-le-Ribault bénéficient d'un TAD en rabattement vers Beaugency ;
- ➔ Le service fonctionne les mercredi et jeudi matin ;
- ➔ Les horaires sont fixes : départ 9h30 de la commune d'origine, et retour de Beaugency à 11h30 ;
- ➔ Arrêts de destination : Place du Martroi, Centre Hospitalier Lour Picour et Leclerc.



source : Région Centre - Val de Loire | réalisation : Tecurbis

Un service de rabattement vers Beaugency pour deux communes de l'ouest de la CCPS.



Diagnostic
mobilité

Diagnostic de mobilité

Le taux de motorisation des ménages



Un territoire très motorisé :



93,8% des ménages de la CCPS ont au moins 1 voiture ;



La commune de Ardon affiche le taux le plus fort à 97,8% ;



Des taux globalement supérieurs aux moyennes départementale (85,8%) régionale (86,2%) et nationale (81,1%).



Communauté de Communes des Portes de Sologne

tecurbis

Taux de motorisation des ménages

- Moins de 92%
- 92% à 94%
- 94% à 96%
- Plus de 96%

Communes
 CC des Portes de Sologne



0 2,5 5 km

source : Région Centre - Val de Loire | réalisation : Tecurbis

Un taux de motorisation des ménages globalement élevé et représentatif des territoires à dominante périurbaine, mais une lecture à inverser avec jusqu'à 6% de ménages non motorisés pouvant avoir des difficultés à se déplacer.

Diagnostic de mobilité

Les modes de déplacement domicile - travail



Une prédominance de la voiture individuelle :



A l'échelle des Portes de Sologne, les actifs sont 86,5% à utiliser leur voiture pour se rendre au travail;



Les transports en commun représentent 4% des déplacements domicile – travail à l'échelle de l'intercommunalité, mais 5,3% pour les actifs habitant La Ferté-Saint-Aubin ;

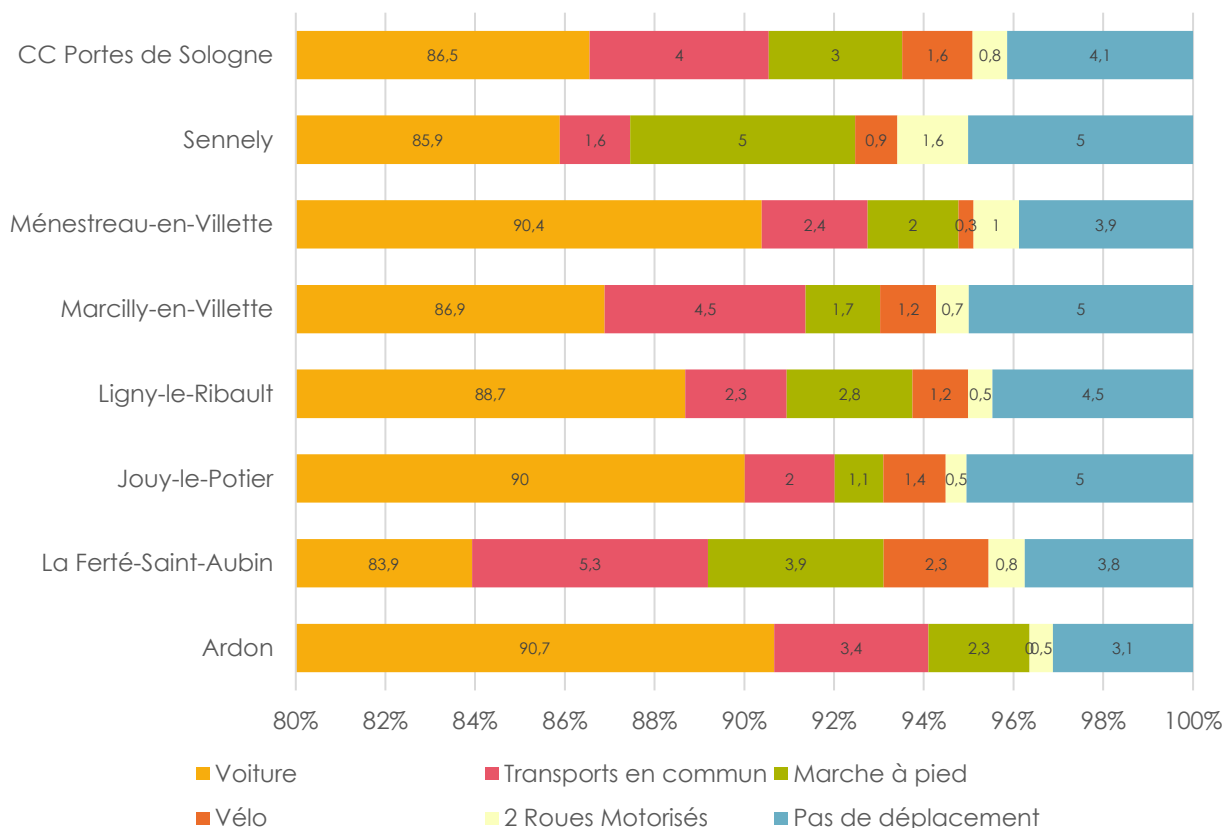


La marche à pied apparaît peu utilisée, à 3% à l'échelle de la CCPS, mais jusqu'à 5% pour Sennely ;



Le vélo est très peu utilisé à 1,6% sur le territoire, et jusqu'à 2,3% à La Ferté-Saint-Aubin ;

Parts modales des déplacements pour les trajets domicile - travail (2019)



Source : INSEE (2022)

Les actifs du territoire utilisent très majoritairement leur voiture pour se rendre au travail, ce qui est représentatif des territoires périurbains et ruraux en France. Les autres modes de déplacement sont marginaux.

Diagnostic de mobilité

La Mobilité pendulaire

Les flux internes :

- ➔ 1'919 flux domicile-travail internes à la CCPS sont recensés par l'INSEE en 2019 ;
- ➔ Les principaux flux sont intra-communaux ;
- ➔ Des flux essentiellement tournés vers La Ferté-Saint-Aubin.

Les principaux flux (2019) :

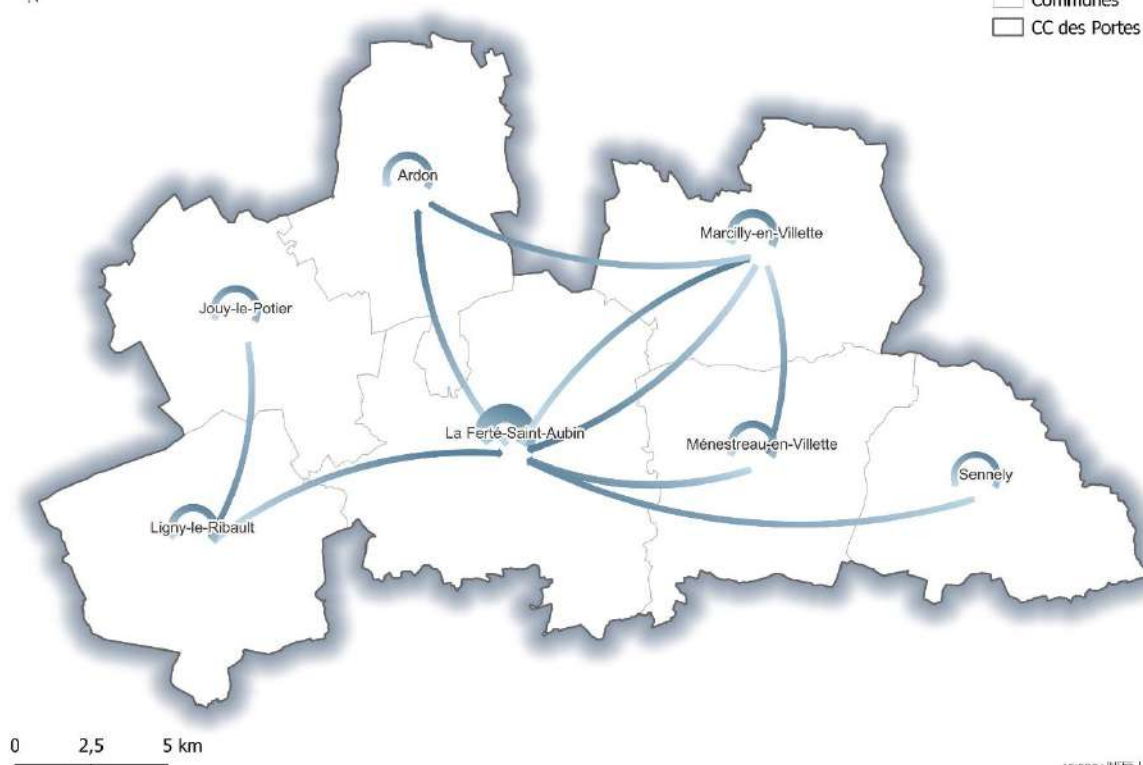
Origine	Destination	Flux
La Ferté-Saint-Aubin	La Ferté-Saint-Aubin	959
Marcilly-en-Villette	Marcilly-en-Villette	140
Ligny-le-Ribault	Ligny-le-Ribault	139
Ardon	Ardon	111
Ménestreau-en-Villette	Ménestreau-en-Villette	86



Communauté de Communes des Portes de Sologne

tecurbis

Flux internes (>= 10)
 Communes
 CC des Portes de Sologne



sources : INSEE | réalisation : Tecurbis

Les flux domicile-travail interne à la CCPS sont principalement tournés vers La Ferté-Saint-Aubin.

Diagnostic de mobilité

La Mobilité pendulaire

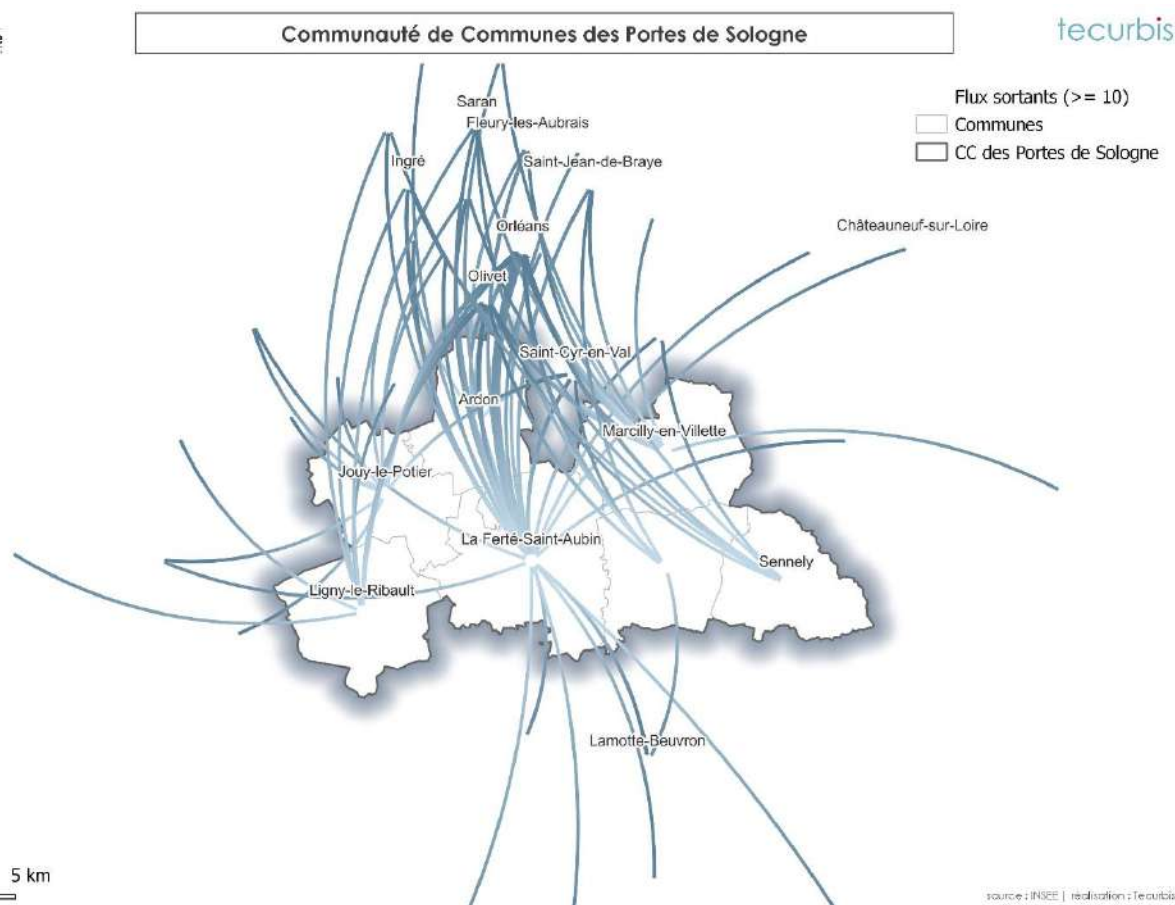
Les flux sortants :

➔ 4'913 flux domicile-travail sortants de la CCPS sont recensés par l'INSEE en 2019 ;

➔ Les principaux flux sont à destination Orléans et Olivet, prouvant la forte attractivité de l'agglomération Orléanaise en termes d'emplois.

Les principaux flux (2019) :

Origine	Destination	Flux
La Ferté-Saint-Aubin	Orléans	959
Marcilly-en-Villette	Orléans	309
La Ferté-Saint-Aubin	Olivet	281
Jouy-le-Potier	Orléans	241
Ménestreau-en-Villette	Orléans	208



Les flux domicile-travail sortants convergent essentiellement vers l'agglomération orléanaise.

Diagnostic de mobilité

La Mobilité pendulaire

Les flux entrants :

➔ 2'338 flux domicile-travail entrant dans la CCPS sont recensés par l'INSEE en 2019 ;

➔ Les principaux flux proviennent de l'agglomération orléanaise et de communes de la CC Cœur de Sologne.

Les principaux flux (2019) :

Origine	Destination	Flux
Orléans	Ardon	199
Orléans	La Ferté-Saint-Aubin	180
Olivet	La Ferté-Saint-Aubin	121
Lamotte-Beuvron	La Ferté-Saint-Aubin	103
Olivet	Ardon	63

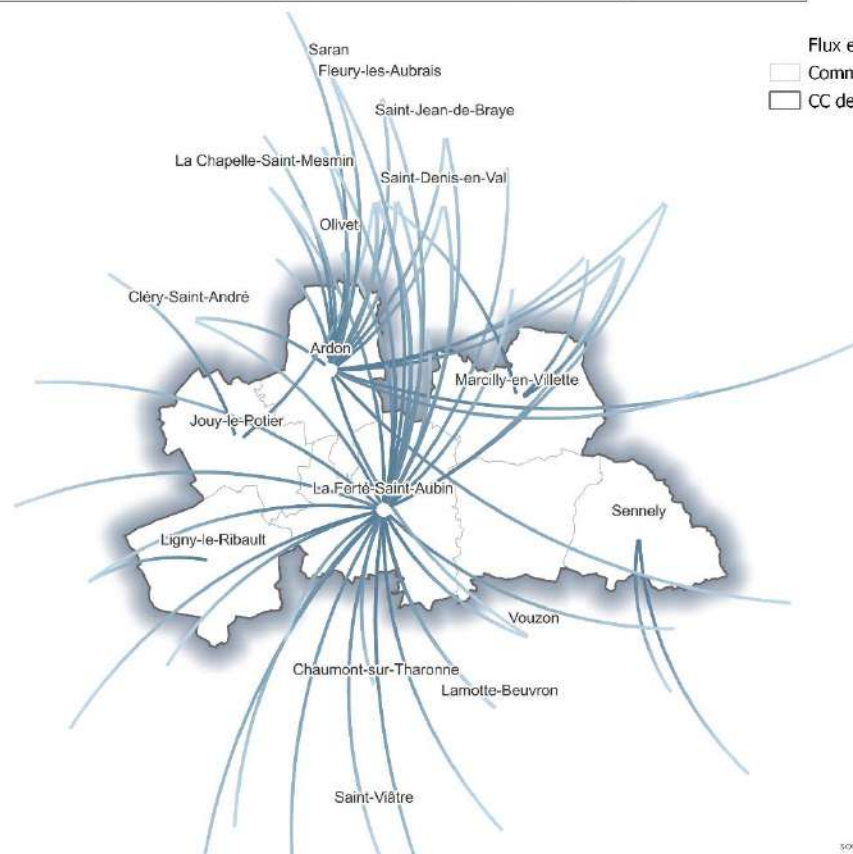


0 2,5 5 km

Communauté de Communes des Portes de Sologne

tecurbis

Flux entrants (≥ 10)
 Communes
 CC des Portes de Sologne



source : INSEE | réalisation : Tecurbis

Les flux domicile-travail entrants proviennent de l'agglomération orléanaise et la CC Cœur de Sologne à destination de La Ferté-Saint-Aubin et Ardon.

Diagnostic de mobilité

La mobilité scolaire (INSEE 2019)

Les déplacements domicile – études :

➔ Principaux chiffres :

- Flux internes : 2'037
- Flux entrants : 89
- Flux sortants : 1'326

➔ Principaux flux internes :

Origine	Destination	Flux
La Ferté-Saint-Aubin	La Ferté-Saint-Aubin	1179
Marcilly-en-Villette	Marcilly-en-Villette	184
Jouy-le-Potier	Jouy-le-Potier	163
Ménestreau-en-Villette	Ménestreau-en-Villette	117
Ménestreau-en-Villette	La Ferté-Saint-Aubin	76

➔ Principaux flux entrants :

Origine	Destination	Flux
Lamotte-Beuvron	La Ferté-Saint-Aubin	19
Yvoy-le-Marron	La Ferté-Saint-Aubin	17
Souvigny-en-Sologne	Sennely	10
Chaumont-sur-Tharonne	La Ferté-Saint-Aubin	10
Olivet	La Ferté-Saint-Aubin	6

➔ Principaux flux sortants :

Origine	Destination	Flux
La Ferté-Saint-Aubin	Orléans	422
Marcilly-en-Villette	Orléans	130
Ménestreau-en-Villette	Orléans	66
Ligny-le-Ribault	Orléans	52
Ardon	Orléans	52

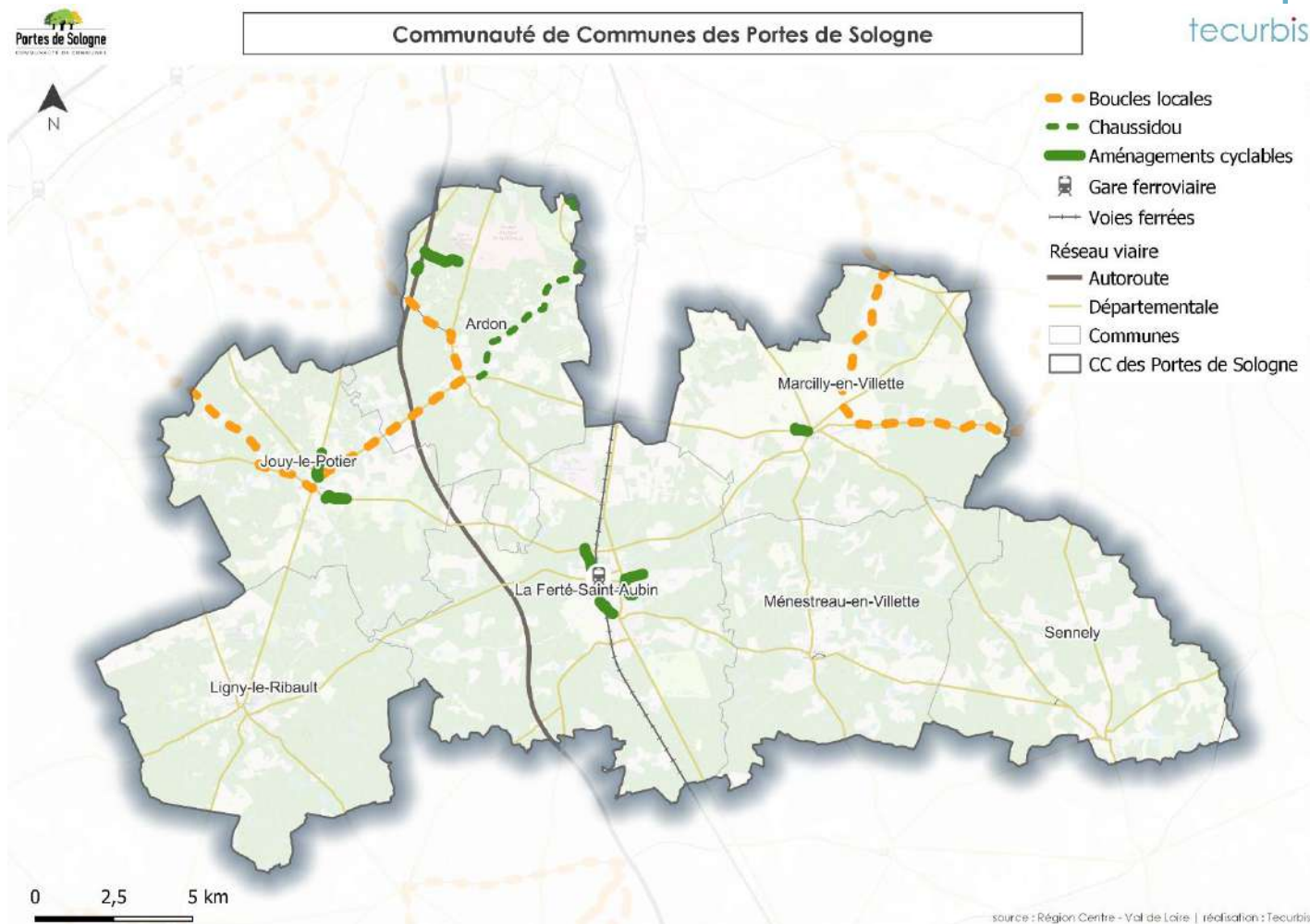
Les flux scolaires observés sont essentiellement internes à La Ferté-Saint-Aubin ou sortants à destination d'Orléans, démontrant là aussi une forte attractivité de la Métropole Orléanaise.

Diagnostic de mobilité

Les aménagements vélo

Quelques aménagements identifiés :

- ➔ Une concentration des aménagements cyclables à La Ferté-Saint-Aubin et dans plusieurs communes du nord du territoire ;
- ➔ Un aménagement de Chaucidou entre le bourg de Ardon et Olivet ;
- ➔ Plusieurs boucles locales identifiées (bases de données Vélo & Territoires) ;
- ➔ Un jalonnement vélo bien présent mais en lien avec les itinéraires touristiques.



Le territoire comprend peu d'aménagements cyclables permettant de sécuriser et encourager la pratique du vélo, bien que des aménagements notables aient été récemment réalisés (Ardon, La Ferté-Saint-Aubin, etc).

Diagnostic de mobilité

Les aménagements vélo



Ardon



La Ferté-Saint-Aubin

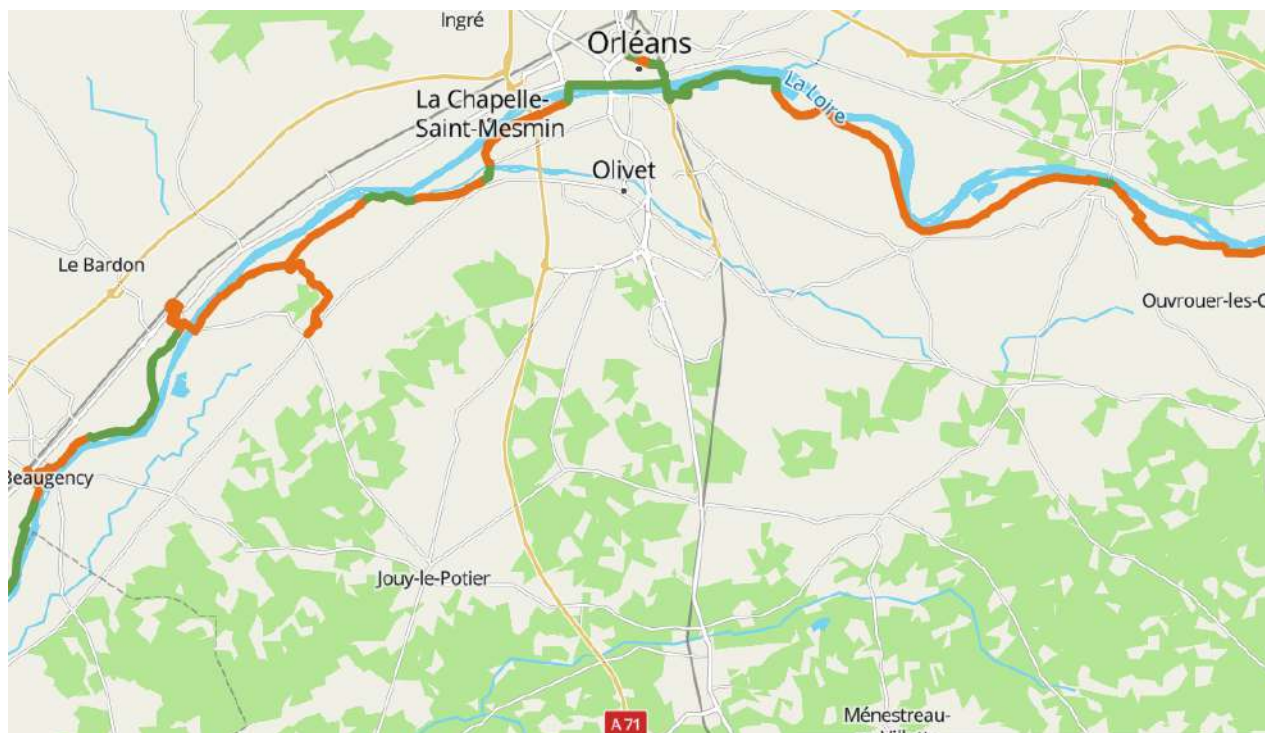


Diagnostic de mobilité

Le cyclotourisme

Un territoire en construction :

- ➔ La Loire à vélo est un axe de cyclotourisme majeur en France, passant à proximité du territoire de la CC des Portes de Sologne ;
- ➔ En 2012 a été réalisée une étude préalable à la constitution d'un réseau cyclable touristique sur le Pays Forêt d'Orléans – Val de Loire ;
- ➔ Des boucles cyclo-touristiques sont en projet à l'échelle du PETR.



source : www.loireavelo.fr

La Loire à Vélo attire une forte fréquentation touristique sur les territoires traversés. La CC des Portes de Sologne, à proximité de cet itinéraire, attire une partie de ce cyclotourisme.

Diagnostic de mobilité

Un territoire touristique attractif :

- ➔ 39 347 visiteurs au Château de La Ferté-Saint-Aubin en 2021 ;
- ➔ Le Château est le 6^e site le plus visité du Loiret ;
- ➔ Le Domaine de Ciran à Ménestreau-en-Villette a attiré 37 530 visiteurs en 2021 ;
- ➔ L'écomusée de Ligny-le-Ribault a attiré quant à lui 210 visiteurs en 2021 ;
- ➔ La fréquentation d'avant-COVID n'a pas encore été retrouvée en 2021, un constat qui se fait à l'échelle nationale.



Château de La Ferté-Saint-Aubin

La CC des Portes de Sologne est un territoire attractif d'un point de vue touristique, en particulier du fait de la présence d'un Château à La Ferté-Saint-Aubin et de sa proximité de la Loire.

Diagnostic de mobilité

Le jalonnement et le stationnement

Quelques équipements identifiés :

- ➔ Plusieurs modèles d'arceaux vélos existent dans les communes de la CCPS ;
- ➔ Il n'y a pas à ce jour de politique globale d'implantation des stationnements vélos à l'échelle de la collectivité ;
- ➔ Il n'existe pas à ce jour de jalonnement pour des itinéraires cyclables sur le territoire.



Jouy-le-Potier



Ardon



Ardon

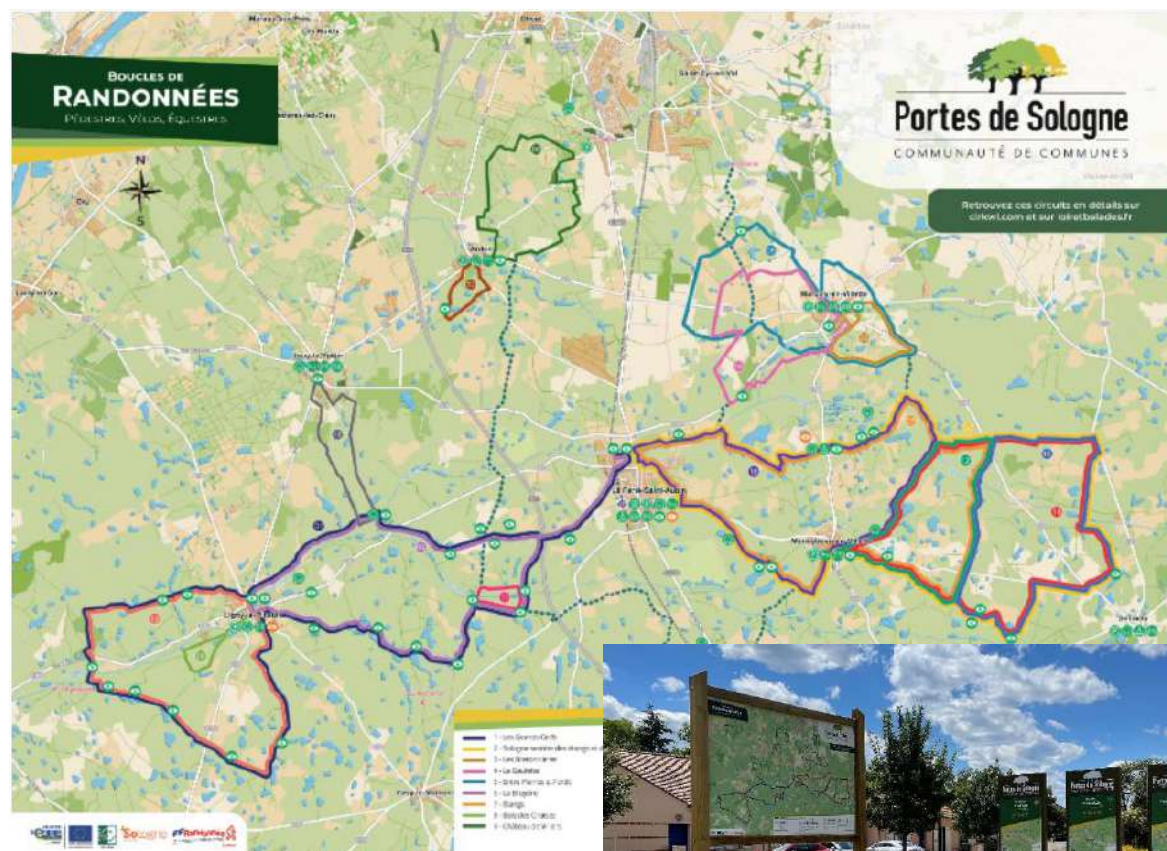
Quelques arceaux dans les bourgs permettent aux cyclistes de stationner leur vélo, mais leur présence reste marginale. Le jalonnement spécifique au vélo est lui aussi peu présent.

Diagnostic de mobilité

Les Chemins de randonnée

Des aménagements en cours :

- ➔ La CC des Portes de Sologne propose en 2022 plus de 240 kilomètres de chemins de randonnée ;
- ➔ Les boucles proposées permettent de découvrir le patrimoine naturel, culturel et architectural du territoire ;
- ➔ Les boucles sont jalonnées et ont vocation à encourager le tourisme et les loisirs au niveau local.



L'intercommunalité agit pour la valorisation du territoire via notamment la mise en place de boucles de randonnée à vocation touristique et de loisirs.

Diagnostic de mobilité

Le covoiturage



Un territoire peu aménagé :

- ➔ Une aire de covoiturage identifiée à La Ferté-Saint-Aubin sur le parking d'un supermarché ;
- ➔ Le parking de la gare SNCF de La Ferté-Saint-Aubin est utilisé pour du covoiturage spontané ;
- ➔ Des poches de stationnement en agglomération pouvant être utilisées comme aires spontanées ;
- ➔ Une absence d'aires de covoiturage aux sorties d'autoroute de Olivet et Lamotte-Beuvron ;
- ➔ Le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne s'est engagé dans le déploiement de 2 solutions :
 - ➔ Rezo Pouce pour de l'autostop spontané via les arrêts matérialisés dans les communes ;
 - ➔ Rezo Covoit' pour du covoiturage organisé à l'avance.

Il existe aujourd'hui une aire de covoiturage sur le territoire, mais beaucoup de poches de stationnement peuvent servir pour de la pratique spontanée.

La Ferté-Saint-Aubin



La Ferté-Saint-Aubin



Diagnostic de mobilité

L'offre globale de stationnement

Les problématiques de stationnement au sein du territoire :

- ➔ Une offre de stationnement globalement satisfaisante à l'échelle de la CC des Portes de Sologne ;
- ➔ Des problématiques propres à la commune de La Ferté-Saint-Aubin :
 - Une dimension touristique importante ayant un impact saisonnier sur le stationnement ;
 - Une situation de chalandise accentuée par la forte circulation sur la RD2020 et la concentration commerciale dans la commune ;
 - Des événements ponctuels pouvant poser problème (marché hebdomadaire, festivals, concerts).

Il n'y a pas aujourd'hui de problématique majeure de stationnement sur le territoire.

Les conditions de stationnement à La Ferté-Saint-Aubin :

- ➔ Des solutions développées pour désengorger le centre historique :
 - Zone bleue sur la Place du Marché & Rue Masséna (limitée à 1h30)

La Ferté-Saint-Aubin



Diagnostic de mobilité

Les IRVE

Des aménagements en cours :

- ➔ La CC des Portes de Sologne projette d'implanter un réseau de bornes de recharge électrique pour véhicules ;
- ➔ 10 bornes au total :
 - ➔ 3 à La Ferté-Saint-Aubin (dont 1 rapide) ;
 - ➔ 2 à Marcilly-en-Villette ;
 - ➔ 1 borne par commune ;
- ➔ Les bornes seront accessibles à l'automne 2022 ;
- ➔ Des bornes électrique sont également implantées sur le parking du Ikea à Ardon.



Ikea Ardon

La CC des Portes de Sologne agit en faveur des changements de pratique avec l'implantations de bornes IRVE, facilitant l'utilisation de véhicules électriques sur le territoire.



Portes de Sologne
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Ardon
Jouy-le-Potier
La Ferté Saint-Aubin
Ligny-le-Ribault
Marcilly-en-Villette
Ménestreau-en-Villette
Sennely

PRÉPARONS ENSEMBLE LA MOBILITÉ DE DEMAIN



Scannez pour + d'infos
et répondre à l'enquête



POUR IMAGINER UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ
POUR LES PROCHAINES ANNÉES



PARTICIPEZ À L'ENQUÊTE

DU 20 JUIN AU 20 JUILLET 2022

PLUS D'INFORMATIONS SUR L'ENQUÊTE SUR : WWW.CCPORTESDESOLOGNE.FR

Concertation

Enquête en ligne



Localisation des répondants

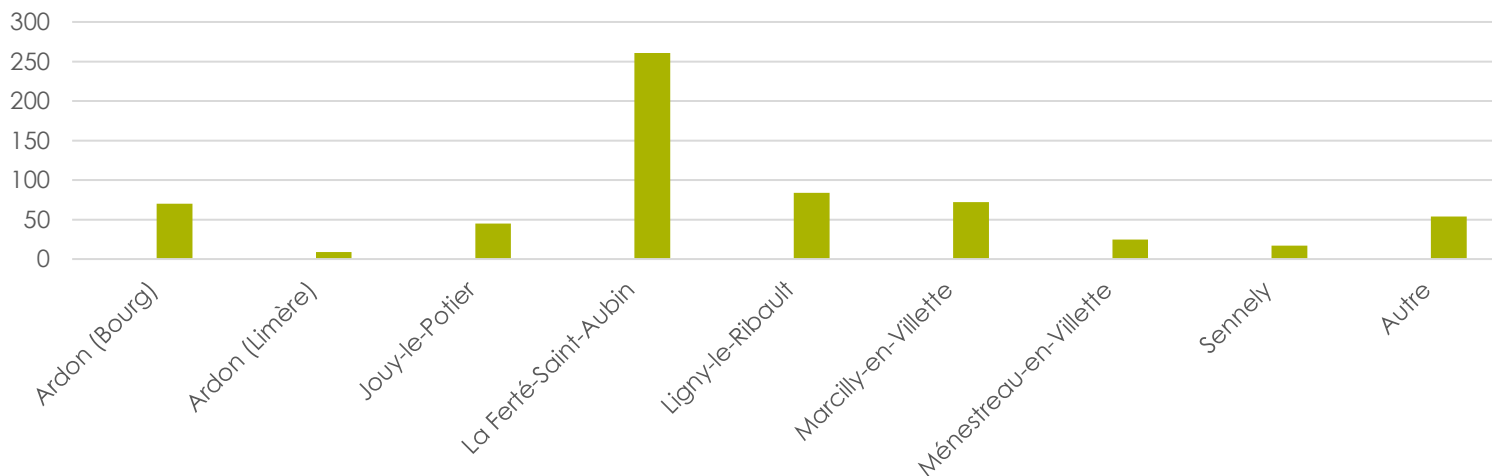


Points saillants

Caractéristiques des répondants:

- Une enquête mise en ligne du 20 juin au 15 août 2022 ;
- 866 personnes ont participées à l'enquête ;
- 637 participations complètes** ont été enregistrées ;
- Parmi les répondants, 92% habitent une des communes de la CC des Portes de Sologne ;
- Parmi les répondants, **41%** sont domiciliés à **La Ferté-Saint-Aubin** ;
- Ligny-le-Ribault (13,2%), Marcilly-en-Villette (11,3%) et Ardon (Bourg) (11%) sont les communes les plus représentées après La Ferté-Saint-Aubin.

Dans quelle commune habitez-vous ?



Enquête en ligne



Profil des répondants

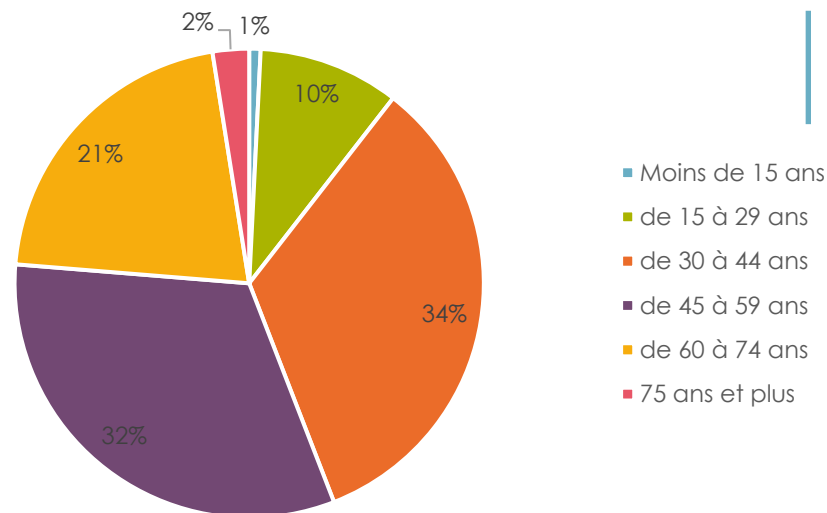


Points saillants

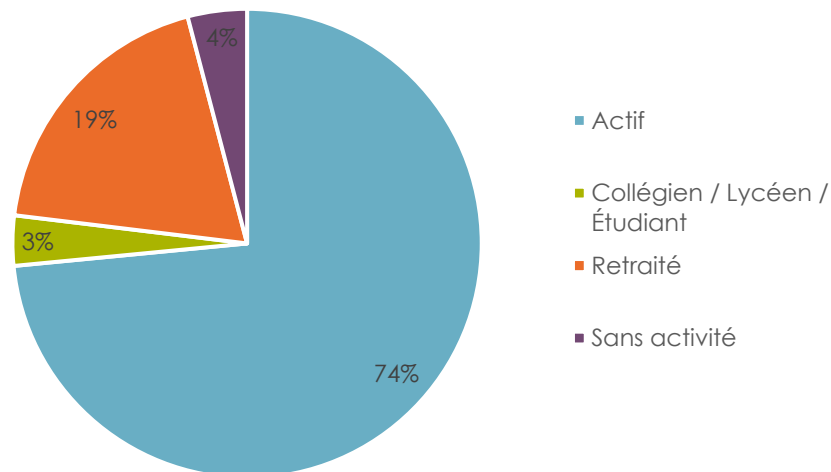
Caractéristiques des répondants:

- La répartition des profils des répondants :
 - 65,8% des répondants ont entre 30 et 59 ans ;
 - 23,7% des répondants ont plus de 60 ans ;
 - Les moins de 30 ans ne représentent que 10,5% des répondants.
- La situation personnelle des répondants :
 - 74% sont des actifs ;
 - 19% sont retraités ;
 - Une faible représentation des jeunes (4,1%).

Quelle est votre tranche d'âge ?



Vous êtes ?



Enquête en ligne



Lieux de travail / d'étude



Points saillants

Lieu de travail / d'étude :

- 490 répondants actifs ou étudiants ;
- 34,5% des répondants travaillent au sein du territoire de la CCPS, dont 28,8% à La Ferté-Saint-Aubin ;**
- 56,1% des répondants travaillent dans la Métropole d'Orléans, dont 37,7% à Orléans;**
- Olivet est la 3^e commune citée par 8% des répondants ;
- De nombreuses autres communes sont citées en bien moindre importance ;
- Notons que **20,6% des répondants indiquent être plus souvent en télétravail** depuis le début de la crise de la COVID-19, 10,4% des répondants en font davantage en raison de l'inflation (hausse du coût du carburant).



Enquête en ligne



Équipement des ménages en véhicules



Points saillants

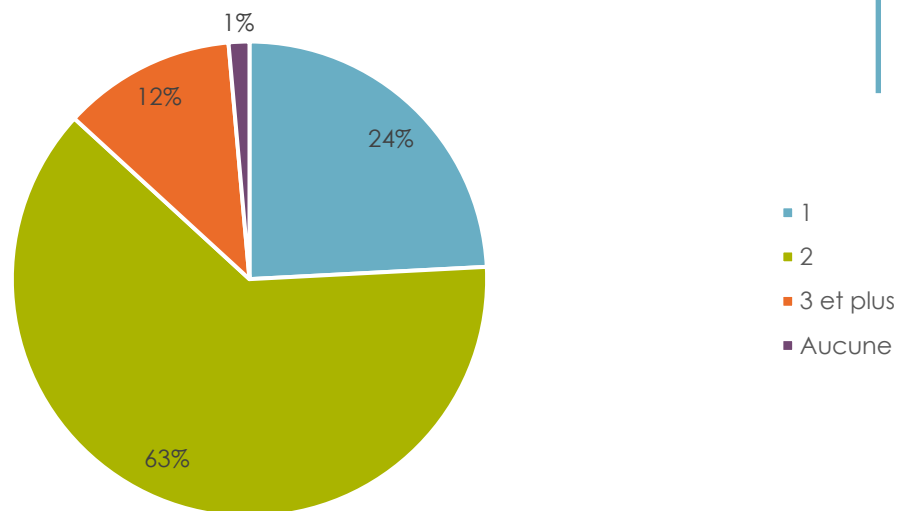
Équipement des ménages en voiture individuelle :

- **98,6 % des répondants ont au moins une voiture dans leur foyer ;**
- Ils sont 74,4 % à en posséder au moins 2 par foyer ;
- Le taux de motorisation des ménages est bien supérieur à la moyenne nationale.

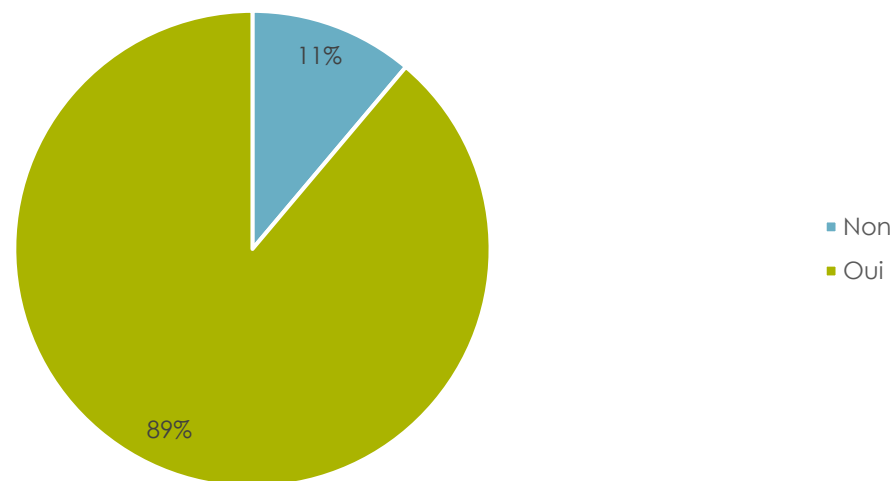
Équipement des ménages en vélo :

- 89% des répondants ont au moins 1 vélo dans leur foyer ;
- 1 foyer sur 10 n'a pas de vélo aujourd'hui.

Combien de voitures possédez-vous au sein de votre foyer ?



Possédez-vous 1 ou plusieurs vélo(s) ?



Enquête en ligne



Équipement des ménages en véhicules

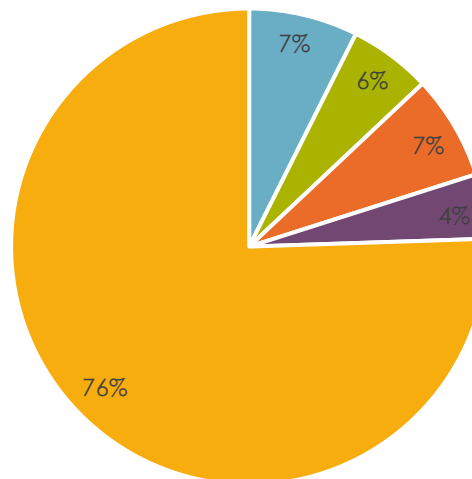


Points saillants

Équipement des ménages véhicule(s) à motorisation alternative :

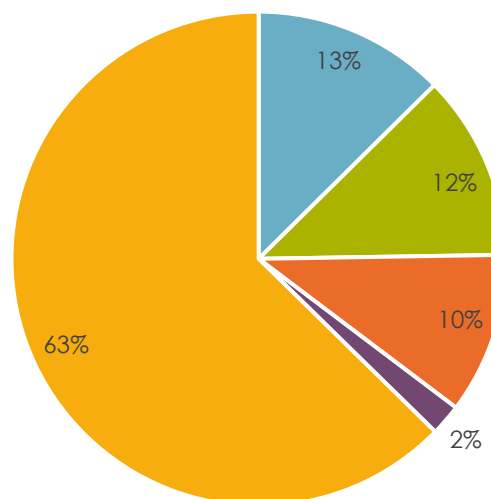
- Un quart des répondants possède au moins un véhicule à motorisation alternative ;
- 13% des répondants possèdent au moins une voiture hybride ou électrique ;
- 7,1% des répondants possèdent un VAE ;
- 4,4% possèdent au moins une trottinette électrique ;
- **37,3% des répondants souhaitent acheter un véhicule à motorisation alternative.**

Possédez-vous un ou des véhicule(s) à motorisation alternative ?



- Oui, je possède une (ou plusieurs) voiture(s) hybride
- Oui, je possède une (ou plusieurs) voiture(s) électrique(s)
- Oui, je possède un (ou plusieurs) vélo(s) à assistance électrique (VAE)
- Oui, je possède une (ou plusieurs) trottinette(s) électrique(s)

Projetez-vous de vous équiper en véhicule à motorisation alternative ?



- Oui, je souhaite acheter/louer une (ou plusieurs) voiture(s) hybride
- Oui, je souhaite acheter/louer une (ou plusieurs) voiture(s) électrique(s)
- Oui, je souhaite acheter/louer un (ou plusieurs) vélo(s) à assistance électrique (VAE)
- Oui, je souhaite acheter/louer une (ou plusieurs) trottinette(s) électrique(s)
- Non

Enquête en ligne



Parts modales dans les déplacements du quotidien



Points saillants

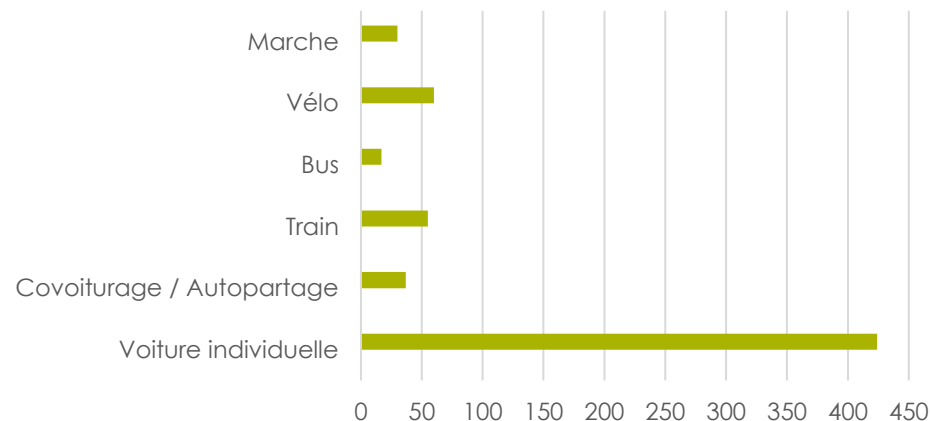
Parts modales :

- Résultat sur 490 répondants, plusieurs réponses possibles ;
- La **voiture** représente 68,1% des réponses totales, et **90,6%** par rapport au nombre de répondants, ce qui signifie que plus de **9 actifs sur 10 utilisent leur voiture pour tout ou partie de leurs déplacements domicile – travail** ;
- Le **vélo** représente 9,6% du total des réponses et **12,8%** par rapport au nombre de répondants ;
- Le **train** affiche aussi une part modale forte à 8,8% du total des réponses et **11,8%** par rapport au nombre de répondants ;
- Une faible utilisation de la marche, du covoiturage ou encore des transports collectifs ;
- Pour les déplacements domicile-étude, les scolaires sont 59,1% à déclarer prendre le bus, et 54,5% à prendre la voiture individuelle (passager ou conducteur) pour tout ou partie de leurs déplacements.

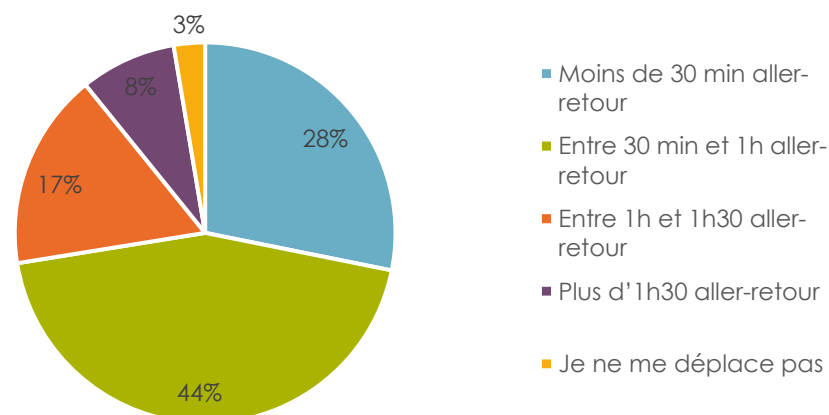
Temps de déplacement :

- Près des ¾ des répondants mettent moins d'1h aller-retour pour se rendre au travail / au lieu d'étude.

Comment vous rendez-vous à votre lieu de travail?



Combien de temps de transport avez-vous quotidiennement pour vous rendre sur votre lieu d'étude ou au travail ?



Enquête en ligne



Pratiques des répondants



Points saillants

Achats du quotidien :

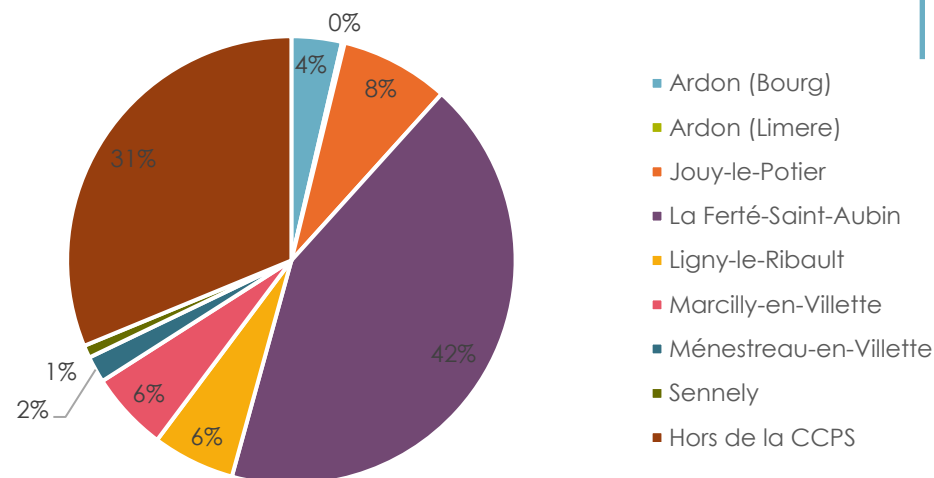
- 68,8% des répondants indiquent **faire leurs achats du quotidien au sein de la CCPS** ;
- 42,6% des répondants se rendent à **La Ferté-Saint-Aubin** pour leurs achats du quotidien ;
- Ils sont **31,2% à se rendre hors de la CCPS**, dont **15,5% à Olivet** et 9,1% à Orléans.

Moyen de transport :

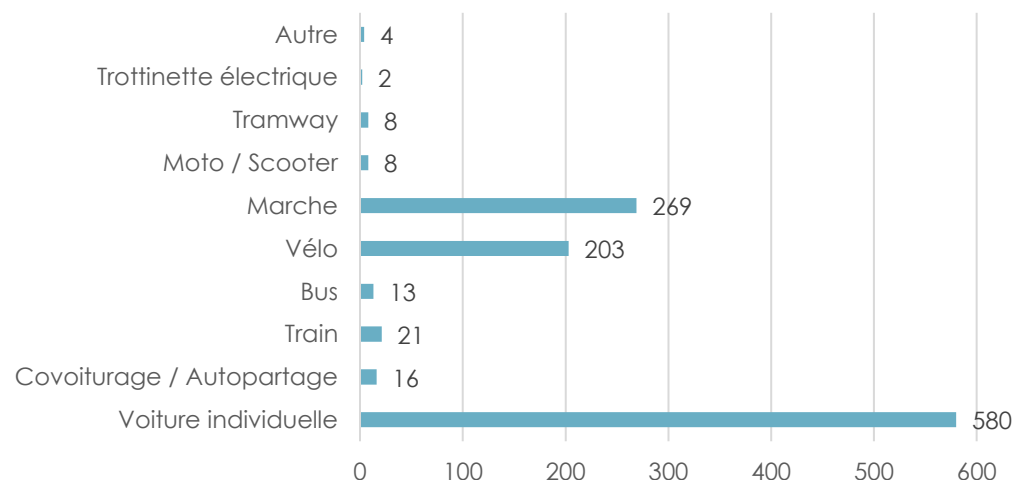
- 91,1% des répondants indiquent **faire leurs achats du quotidien en voiture individuelle** ;
- Ils sont **42,2%** à faire tout ou partie de leurs achats **à pied** ;
- Le **vélo** est également cité par **31,9%** des répondants.

La voiture individuelle est prédominante, mais les répondants peuvent varier leur mode de transport selon la distance et privilégier la marche ou le vélo pour les commerces de proximité.

Dans quelles communes de la CC des Portes de Sologne effectuez-vous vos achats du quotidien ?



Quels moyens de transport utilisez-vous dans vos déplacements du quotidien, hors étude/travail (pour les courses de proximité, les loisirs, accompagnement d'enfants etc) ?



Enquête en ligne



Pratiques des répondants



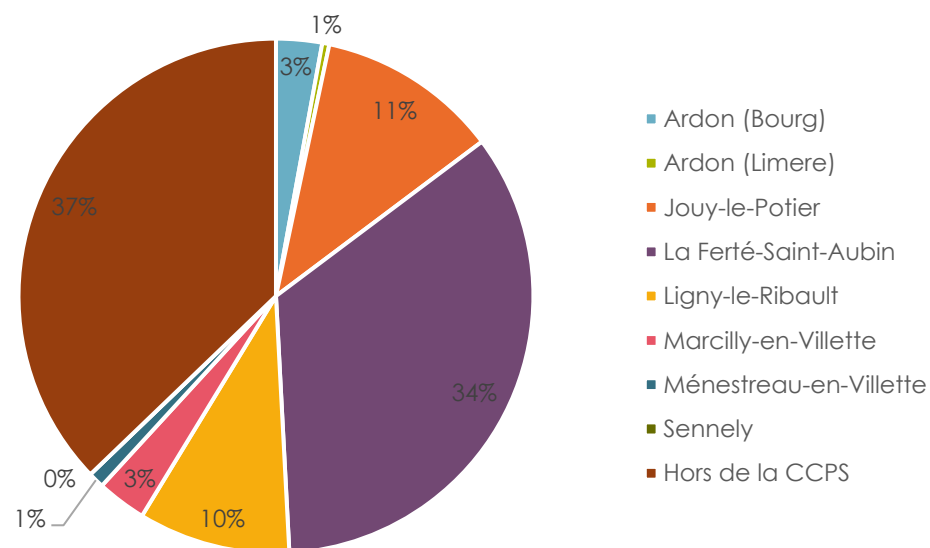
Points saillants

Accès à la santé :

- Les répondants sont nombreux à **devoir sortir du territoire pour accéder à un service ou un professionnel de santé (37,2%)** ;
- Ils sont **34,4% à se rendre à La Ferté-Saint-Aubin** ;
- Jouy-le-Potier et Ligny-le-Ribault concentrent respectivement 11,4% et 9,5% des réponses ;
- Parmi les réponses hors du territoire de la CCPS, ils sont **18,8% à se rendre à Orléans** et **7,5% à se rendre à Olivet**.

L'accès à la santé apparaît problématique sur le territoire, nombreux sont les répondants à devoir se rendre hors du territoire de la CCPS pour trouver un service ou un professionnel de santé, notamment dans la Métropole d'Orléans.

Dans quelles communes de la CC des Portes de Sologne vous déplacez-vous pour vos visites aux professionnels de santé ?



Enquête en ligne



Pratiques du covoiturage, de l'autopartage



Points saillants

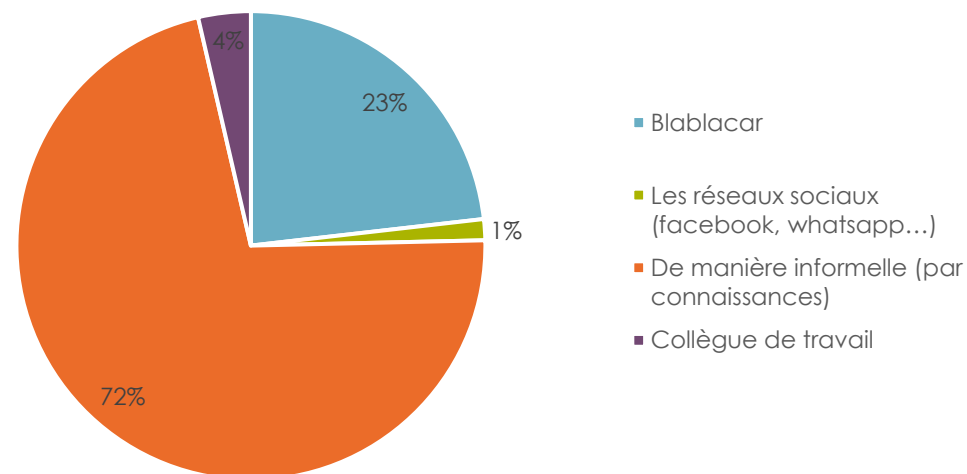
Pratiques de covoiturage :

- 19,5% des répondants ont récemment pratiqué du covoiturage;
- 36,1% des répondants covoiturent pour le travail / les études ;**
- Les déplacements pour les loisirs représentent 23% des réponses ;
- Les déplacements pour transporter un proche et pour faire de longues distances représentent toutes deux 18,6%.

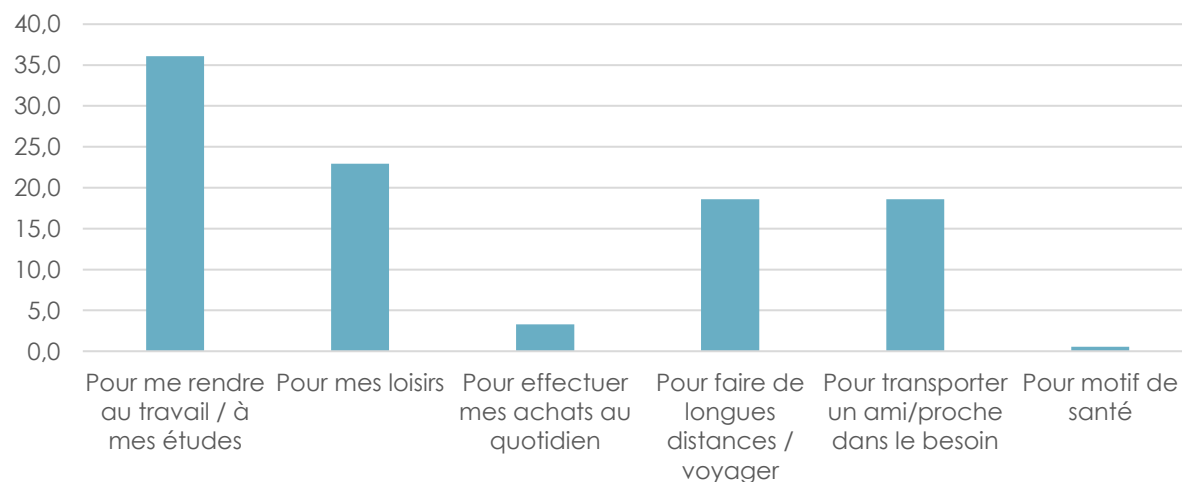
Mise en relation :

- 71,7% des répondants covoiturent de manière informelle ;**
- 23,2% utilisent Blablacar.

Par quel moyen de mise en relation passez-vous habituellement ?



Pour quel(s) motif(s) pratiquez-vous le covoiturage ?



Enquête en ligne



Pratiques du covoiturage, de l'autopartage

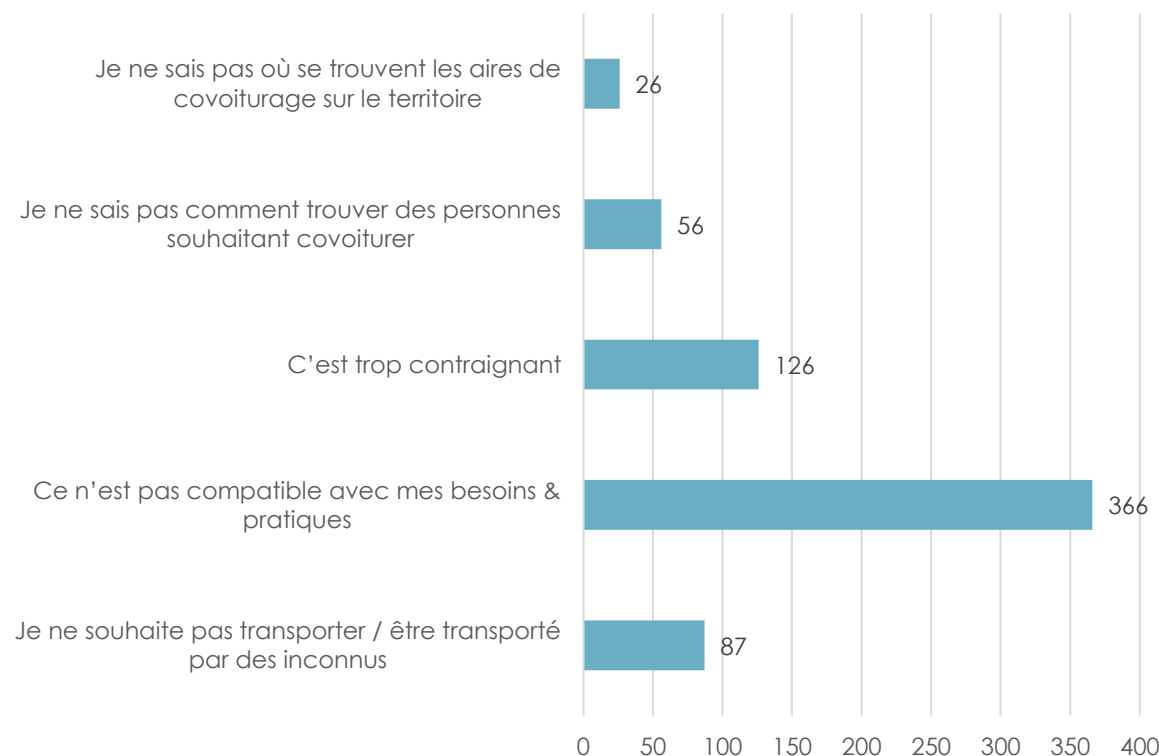


Points saillants

Freins au covoiturage :

- Les répondants ont cité l'incompatibilité avec leurs besoins et pratiques à 55,4% ;
- 13,2% des répondants ne souhaitent pas covoiturer avec une personne inconnue ;
- 19,1% des répondants trouvent le covoiturage trop contraignant ;
- Notons que 12,4% des réponses relèvent d'une méconnaissance de solution de mise en relation des covoitureurs entre eux ou d'une méconnaissance des emplacements d'aires de covoiturage.

Si vous ne pratiquez pas le covoiturage, quelles en sont les raisons ?



Enquête en ligne



Pratiques du vélo



Points saillants

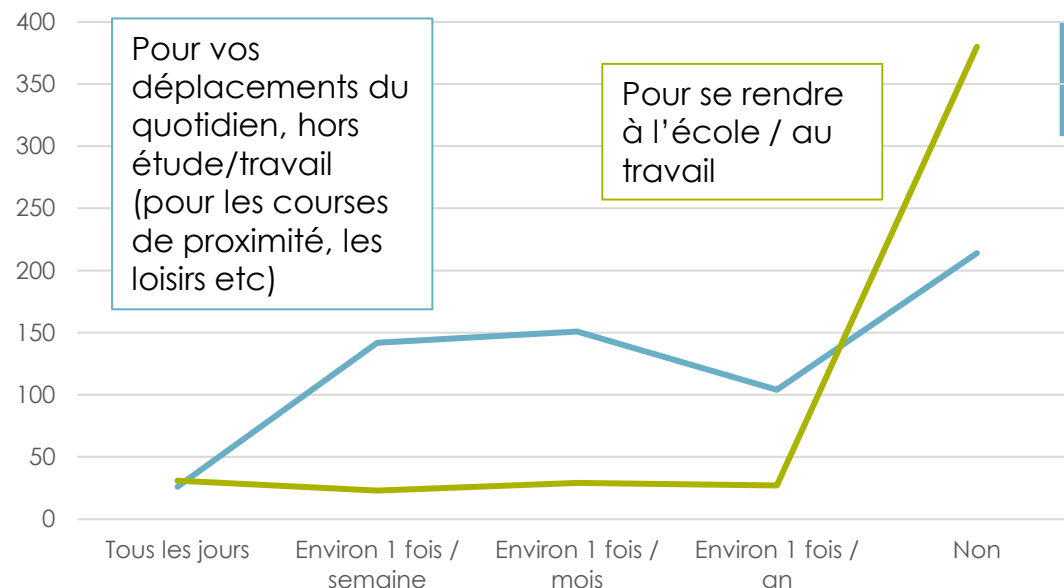
Pratiques du vélo :

- Le vélo est davantage **utilisé pour les loisirs et à un rythme occasionnel** ;
- Pour les loisirs, **23,7% des répondants ont utilisé leur vélo environ 1 fois par mois**, 22,3% 1 fois par semaine ;
- Ils sont 6,3% à utiliser le vélo tous les jours pour le travail/les études, et 4,1% pour les loisirs ;
- 6,1% des répondants indiquent faire davantage de vélo depuis le début de la crise de la Covid-19, et **12% font du vélo plus souvent en raison de l'inflation** (hausse du prix du carburant).

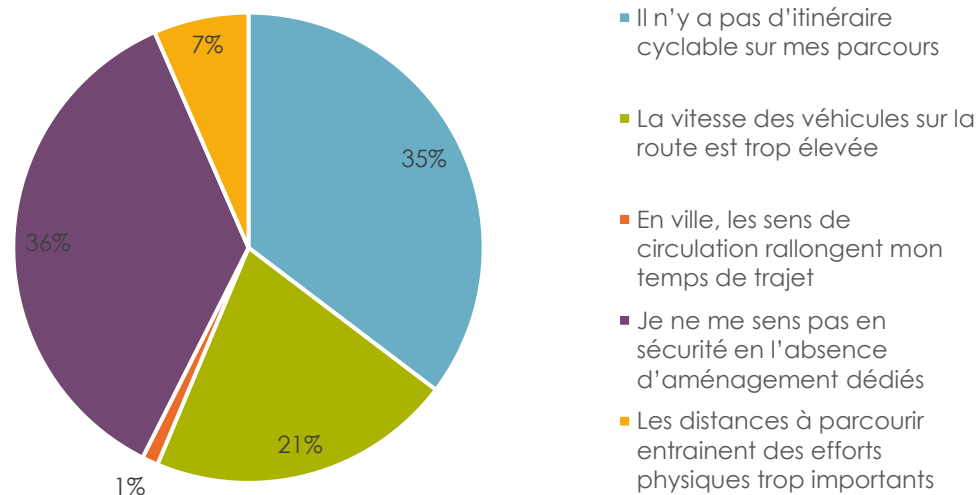
Conditions de déplacements :

- 74% des répondants se disent non satisfaits des conditions de déplacement sur le territoire** ;
- Le **sentiment d'insécurité** (35,9%) et **l'absence d'itinéraire cyclable** (35,2%) sont les causes les plus indiquées ;
- La vitesse des autres véhicules est également très relevée (20,9%).

Avez-vous déjà pris le vélo sur le territoire lors de ces 2 dernières années ?



Pour quelles raisons n'êtes-vous pas satisfait par les conditions de mobilité en vélo sur le territoire ?



Enquête en ligne



Pratiques du vélo



Points saillants

Stationnement du vélo :

- **51,6%** des cyclistes **stationnent leur vélo dans la rue** ;
- Ils sont respectivement 23,3% et 14,3% à stationner leur vélo dans un parking privé ou dans un parking public sécurisé.

Pistes d'amélioration :

- **79,7%** souhaitent des **pistes cyclables sécurisées** ;
- Le stationnement vélo sécurisé (39,4%) et pratique (bien situés, non occupés par d'autres véhicules) (30,1%) sont très plébiscités ;
- L'aide à l'achat d'un vélo est souhaitée par 28,5% des répondants.

Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à davantage utiliser votre vélo sur le territoire ?

Agir sur le comportement des automobilistes et les vitesses excessives

Je ne peux pas faire de vélo / Je ne fais pas de vélo

Une possibilité de location vélo longue durée

Des stationnements vélo pratiques (bien situés, non occupés pas d'autres véhicules etc)

Rien / Trop contraignant

Des pistes cyclables sécurisées

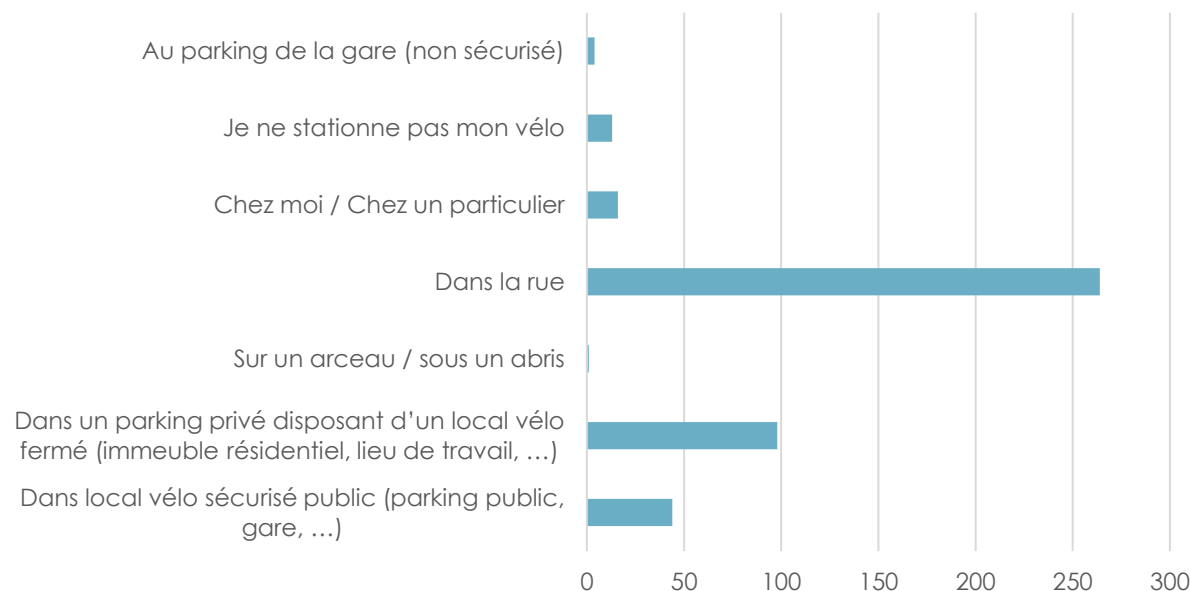
Des stationnements vélo sécurisés Les distances sont trop importantes

Une aide à l'achat d'un vélo Un vélo en bon état

J'utilise déjà mon vélo régulièrement et ne rencontre pas de difficultés

Un vélo à assistance électrique (VAE)

Où stationnez-vous habituellement votre vélo pour de longues périodes (plusieurs heures)



Enquête en ligne



Le train



Points saillants

Les gares du territoire :

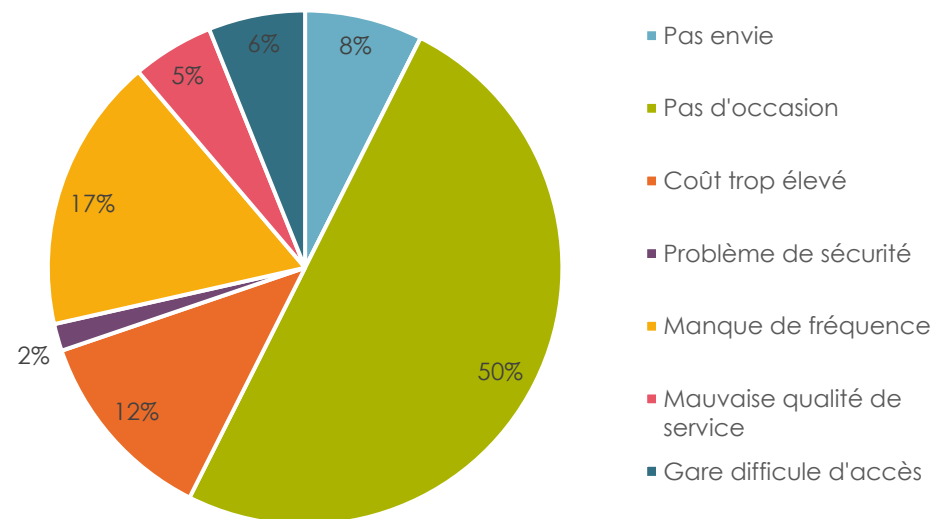
- **42,9% des répondants ont pris le train** depuis la gare de La Ferté-Saint-Aubin au cours de ces 2 dernières années ;
- **67% de ces personnes sont satisfaites** du service offert.

Les freins à l'utilisation du train :

- **50%** des personnes ne prenant pas le train indique **ne pas en avoir envie ou l'occasion** ;
- **17,3%** des répondants relèvent le **manque de fréquence des trains** ;
- Le coût trop élevé du train est relevé par 12,4% des répondants ;

Le manque d'occasion souligné par la majorité des répondants peut se justifier par les possibilités de destinations réduites et la difficulté de combiner plusieurs modes de déplacements pour un trajet.

Pour quelle raison n'avez-vous pas pris le train au cours des 2 dernières années ?



Enquête en ligne



Le train

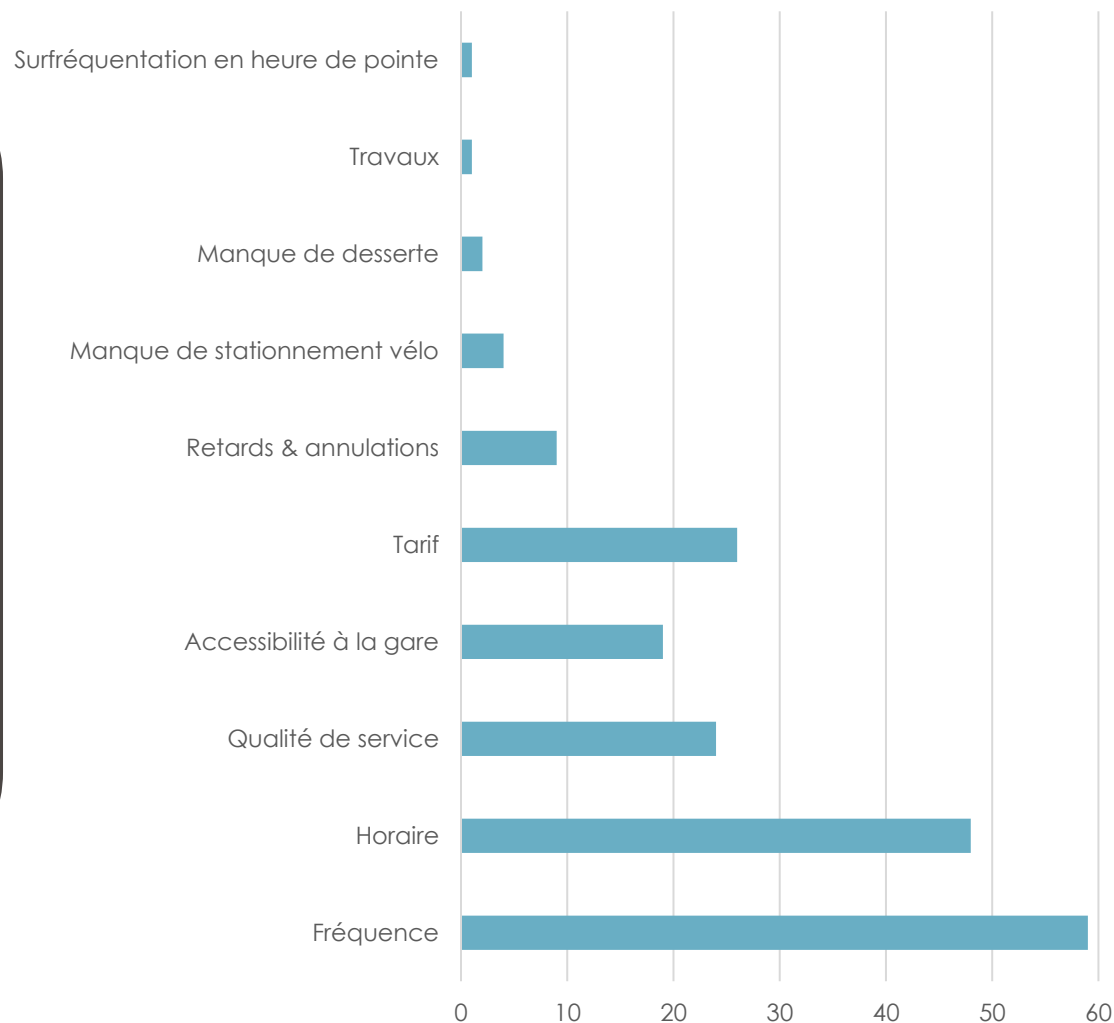


Points saillants

Insatisfaction des utilisateurs du train :

- Les fréquences des trains constituent la principale source d'insatisfaction des usagers du train (30,6%) ;
- Les horaires des trains constituent la 2^e source d'insatisfaction avec 24,9% des votes ;
- La qualité de service et les tarifs constituent également des causes importantes avec respectivement 12,4% et 13,5% des votes.

Quels éléments vous ont procuré le plus d'insatisfaction ?



Enquête en ligne



Le réseau interurbain Rémi



Points saillants

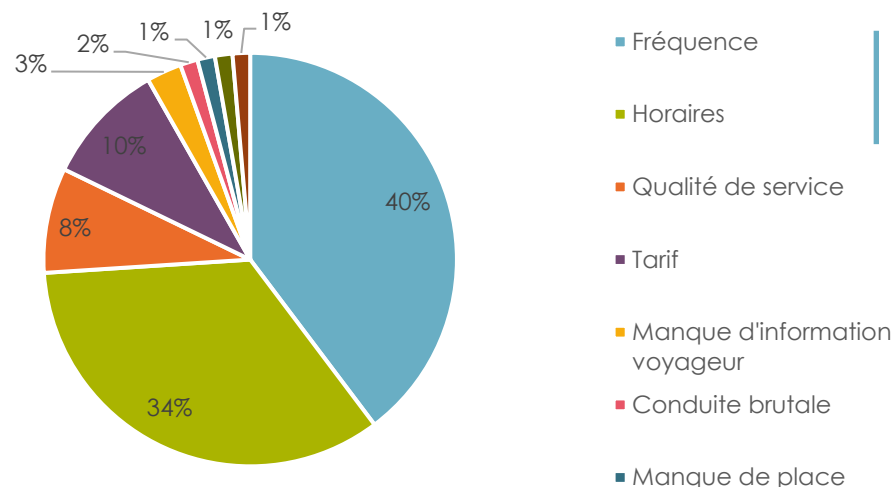
Utilisateurs du Rémi :

- 9,3% des répondants ont utilisé une ligne Rémi au cours des 2 dernières années (59 personnes) ;
- 55,9% de ces usagers se disent insatisfaits du service offert.

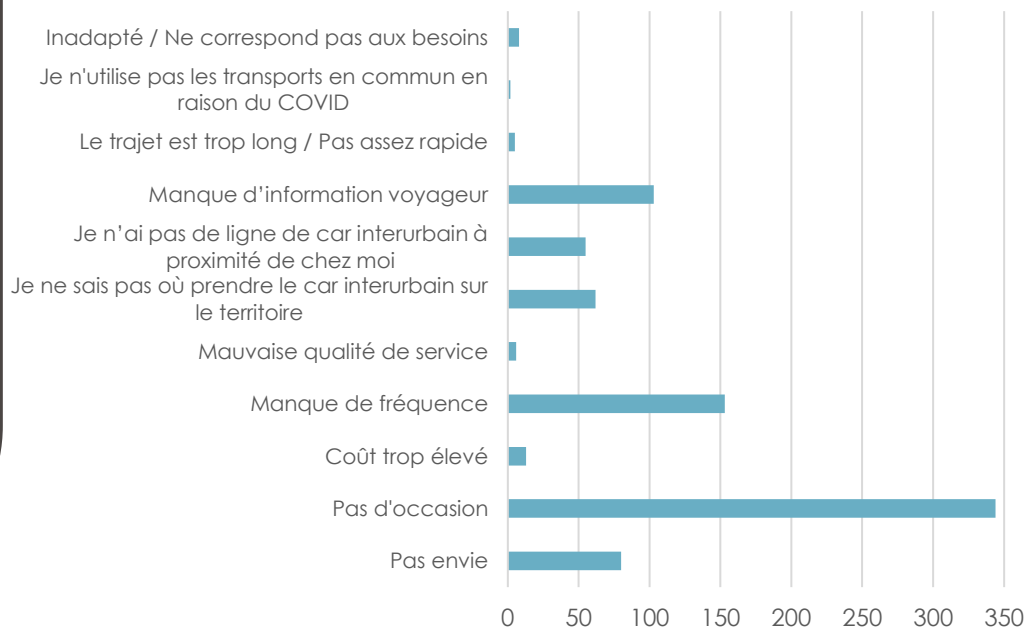
Pistes d'amélioration :

- Les répondants n'ayant pas utilisé une ligne Rémi sont 41,4% à indiquer ne pas en avoir l'occasion ;
- Le manque de fréquence, le manque d'information voyageur et le manque d'envie représentent respectivement 18,4%, 12,4% et 9,6% des raisons de non utilisation du Rémi ;
- Les principales raisons d'insatisfaction du service du Rémi sont les fréquences (39,7%), les horaires (34,2%) et les tarifs (9,6%).

Pour quelle(s) raison(s) n'êtes-vous pas satisfait du service Rémi ?



Pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas utilisé le Rémi au cours des 2 dernières années ?



Enquête en ligne

Les attentes des répondants



Points saillants

Les attentes des répondants :

- La principale attente des répondants est **l'investissement en faveur des aménagements vélo**, cité par **70,5%** des répondants et représentant 14,1% des votes ;
- Le **développement de l'offre de TER** est cité par 46,9% des répondants, soit la 2^e plus forte attente (9,4% des votes) ;
- 45,5% des répondants souhaitent que soit **développée l'offre de cars interurbains Rémi** (9,1% des votes).



Enquête en ligne

Les attentes des répondants

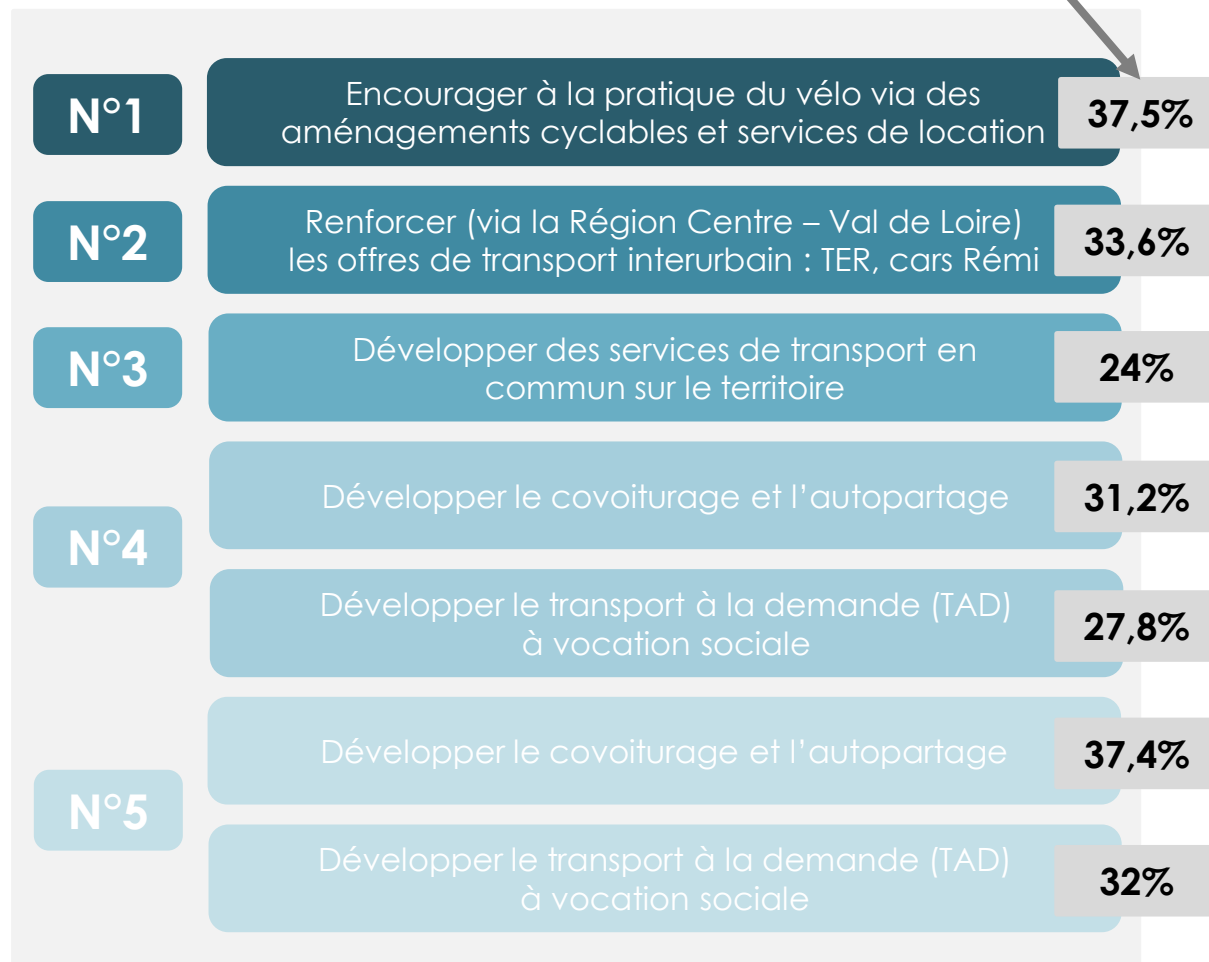


Points saillants

Les attentes des répondants :

- L'action politique autour du vélo est plébiscitée en priorité par les répondants : aménagements, services vélo, aides à l'achat, etc.
- Agir sur l'offre de transport public apparaît d'importance au regard des réponses : transport interurbain région, services de transport locaux.
- Le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande sont des solutions moins plébiscitées.

37,5% des répondants ont classé cet item en priorité n°1



Entretiens

Concertation auprès des partenaires institutionnels et acteurs locaux

Rappel : dans le cadre de la mission, nous avons mené 8 entretiens

- Région Centre Val de Loire, Mme Claire CHAPPUIS & Mme Laurence GOUREAU (11/07/22)
- Département du Loiret, M Clément FAUCHEUX & M Nicolas JAUBERT (10/08/22)
- Orléans Métropole, M Benjamin PAILLAUD (08/08/22)
- Agence d'Urbanisme de la Métropole d'Orléans, M Julien SALIN & M Hervé OLLIVIER (29/07/22)
- CILS, Mme Virginie MARDELLE (26/07/22)
- Thalès, M David GUELY (05/07/22)
- SNCF, Mme Gaëtane BOSSE (13/07/22)
- GERFA, M Florent VACHER (22/07/22)



Forces et faiblesses du territoire :

Forces :

- Des pratiques de covoiturage observées ;
- Un réseau viaire performant répondant aux besoins de déplacements des habitants ;
- Une forte attractivité touristique.

Faiblesses :

- Une forte dépendance à la voiture individuelle ;
- Une vulnérabilité des ménages face à l'inflation et la hausse des prix du carburant ;
- Peu d'offres de transport public performantes ;
- Peu d'aménagements cyclables et piétons, et des discontinuités d'aménagements.



Des attentes partagées entre les acteurs :

- Engager un travail de réflexion sur la mobilité en coopération avec les intercommunalités partageant le même bassin de vie ;
- Développer des offres de transport public performantes (TER & Cars Rémi) ;
- Développer des continuités cyclables au sein de la CC des Portes de Sologne et vers les territoires voisins ;
- Créer une liaison cyclable entre La Ferté-Saint-Aubin et le site de Thalès ;
- Repenser la politique de covoiturage et les systèmes de mise en relation des usagers pour concentrer les offres en un site unique ;
- Mettre en place des aides à l'achat ou à la location de VAE ou de véhicules motorisés (voiture, scooter, trottinette électrique) ;
- Développer un réseau de bornes de recharge électriques ;
- Développer l'autostop organisé.

Les partenaires interrogés dans le cadre de cette concertation partagent des attentes en matière de coopération institutionnelle et de développement de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

Questionnaire élus

Concertation auprès des maires



Informations générales :



Un questionnaire à destination des maires des 7 communes de la CCPS ;



Participation à date (28/07/22) :



Sennely



Ardon



Les publics prioritaires à soutenir :

- Les personnes âgées ;
- Les personnes en insertion ou en recherche d'emploi / de formation ;
- Les jeunes non motorisés.



Des attentes partagées entre les élus :

- Améliorer la desserte des communes en transport interurbain et en transport à la demande
- Développer des aménagements cyclables dans les bourgs et entre les communes ;
- Développer des aires de covoiturage ;
- Améliorer l'accès aux emplois et soutenir les entreprises ;
- Améliorer l'accès à la gare de La Ferté-Saint-Aubin ;
- Faciliter l'insertion des publics en difficulté ;
- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire ;
- Faciliter l'accès au Cube à Sennely.

A photograph of a brick church with a clock tower, a diamond-shaped graphic overlay, and a street scene. The church is made of red brick with stone accents and has a clock tower with a clock face. A diamond-shaped graphic overlay is on the left side of the image, containing the text 'Synthèse et enjeux'. The background shows a street with other buildings and a blue sky with clouds.

Synthèse et enjeux

Analyse AFOM

ATOUTS

- Un territoire polarisé autour de La Ferté-Saint-Aubin
- Un territoire desservi en TER via la Gare de La Ferté-Saint-Aubin
- Une attractivité touristique forte
- Une proximité à la Métropole d'Orléans rendant le territoire attractif
- Un fort engagement de la collectivité porteuse d'actions en faveur de la mobilité

FAIBLESSES

- Une très forte dépendance à la voiture individuelle
- Un réseau interurbain Rémi peu adapté aux publics non scolaires
- Des itinéraires cyclables encore peu développés
- Des difficultés de mobilités pour les personnes âgées et les ménages non motorisés
- Des difficultés dans la coordination des offres de transport publics

OPPORTUNITES

- La prise de compétence mobilité
- Une vraie attente de la population sur des actions en matière de mobilité
- Une collectivité volontariste déjà engagée dans une politique volontariste en matière de mobilité, avec notamment l'implantation d'aménagements cyclables

MENACES

- Une habitude de l'autosolisme très présente
- Des ressources financières à mobiliser
- Un dialogue à mener en lien avec les autres partenaires institutionnels (EPCI voisins, Région CVL, Département, Métropole d'Orléans, etc)
- Une multiplication des services et plateformes de mobilité dispersant les offres et entraînant une perte de visibilité, en particulier pour le covoiturage

Les grands enjeux de mobilité sur le territoire

Les enjeux liés aux transports publics

- Comment rendre les offres de transport interurbain et ferroviaire attractives ?
- Comment favoriser le rabattement vers la gare de La Ferté-Saint-Aubin ?
- Comment faciliter l'intermodalité ?
- Comment faire évoluer les offres de transport à la demande ?
- Comment développer des solutions de transport solidaire ?

Les enjeux de mobilité partagée

- Comment limiter l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail ?
- Comment favoriser la pratique du covoiturage ?
- Comment contribuer au développement de l'autopartage ?

Les enjeux liés aux modes actifs

- Comment faciliter la pratique des modes actifs sur le territoire ?
- Comment renforcer le cyclotourisme sur le territoire ?
- Comment encourager à la pratique de la marche à pied ?

L'aide aux publics plus fragiles

- Comment faciliter l'accès à l'emploi et/ou une formation via une aide à la mobilité ?
- Comment faciliter le quotidien des personnes dépendantes (personnes âgées, jeunes publics en insertion) ?

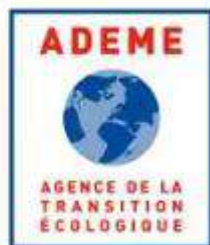
Les enjeux de gouvernance de la mobilité

- Comment associer les entreprises et impliquer les acteurs économiques du territoire ?
- Comment financer les projets de mobilité sur le territoire et en lien avec les territoires voisins ?
- Quelle communication mettre en œuvre pour faire connaître les offres de mobilité ?
- Comment associer l'ensemble des acteurs de la mobilité pour proposer un panel de solutions en cohérence avec les besoins des habitants ?
- Quelle politique en lien avec les bassins de mobilité et les Contrats Opérationnels de Mobilité ?



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

CC des Portes de Sologne

Plan d'Actions
23 décembre 2025



Portes de Sologne

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES



Plan d'Actions

Plan d'Actions

Axe 1

Renforcer les solutions de transports publics

Action 1

Travailler avec la Région sur l'offre de transport interurbain (TER & Cars Rémi)

Action 2

Mettre en place de nouvelles lignes de transport public

Action 3

Développer le transport à la demande (TAD)

Axe 2

Favoriser les mobilités partagées

Action 4

Créer de nouvelles aires de covoiturage

Action 5

Proposer une plateforme unique de mise en relation des covoitureurs

Action 6

Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité

Action 7

Développer l'autopartage et les voitures partagées dans les communes

Axe 3

Favoriser les mobilités actives

Action 8

Développer des aménagements cyclables et du jalonnement

Action 9

Développer des stationnement vélo sécurisés

Action 10

Favoriser le développement de solutions d'entretien & de réparation de vélo

Action 11

Favoriser la mobilité piéton et vélo par la sécurisation des cheminements

Axe 4

Favoriser la démobilité

Action 12

Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux

Action 13

Favoriser le développement des commerces de proximité et des services à la population

Axe 5

Renforcer la communication et la sensibilisation

Action 14

Développer un plan de communication

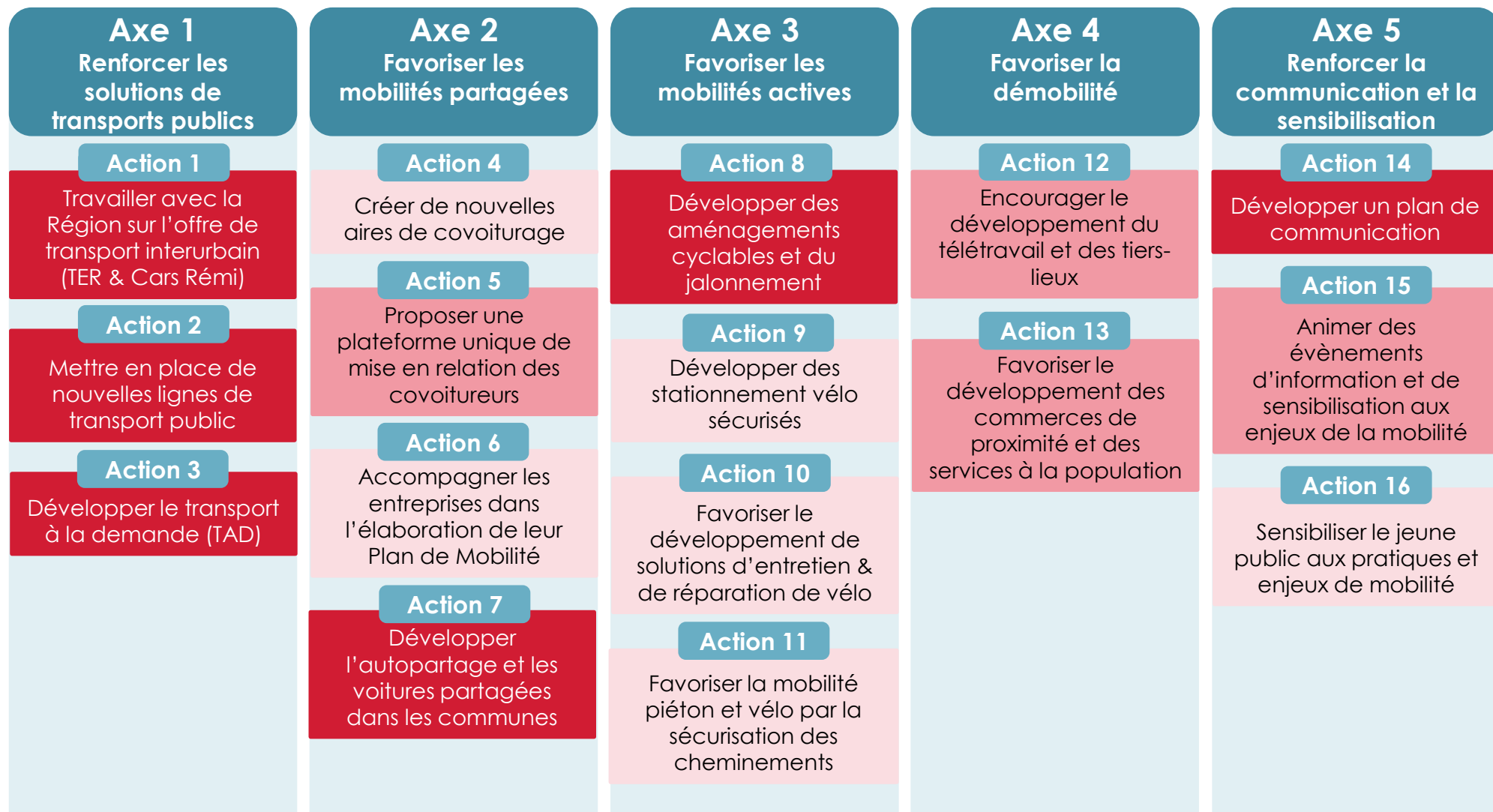
Action 15

Animer des événements d'information et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité

Action 16

Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité

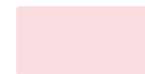
Plan d'Actions - Priorisation



Priorité 1

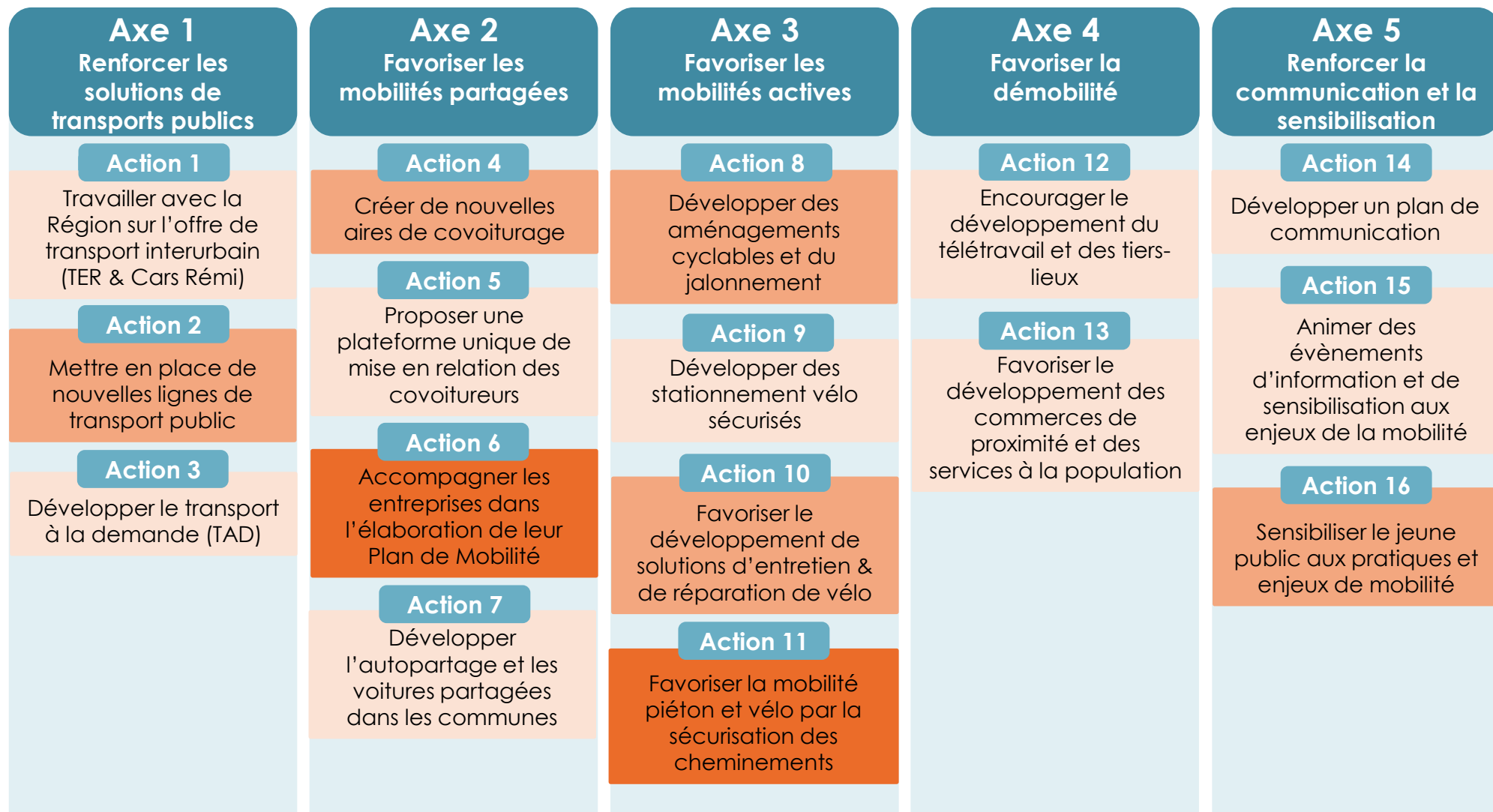


Priorité 2



Priorité 3

Plan d'Actions - Temporalité de mise en œuvre



Court terme



Moyen terme



Long terme



Axe 1 : Renforcer
les solutions de
transports publics

La Ferté Saint-Aubin

Voie 1
Direction
VIERZON

Travailler avec la Région sur l'offre de transport interurbain (Trains Rémi & Cars Rémi)

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Améliorer la couverture territoriale en offre de transport public ;
- Faciliter les déplacements des habitants de la CC des Portes de Sologne vers les agglomérations voisines.

- **OBJECTIFS :**

- Encourager à l'utilisation des transports en commun ;
- Rendre l'offre de transport interurbain attractive pour les habitants, notamment les actifs ;
- Améliorer la desserte du territoire en offre de transport interurbain ;
- Réduction de la part modale de la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

La Région est Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR), elle a de ce fait un rôle essentiel dans l'élaboration d'une stratégie de mobilité au-delà des limites administratives de la CC des Portes de Sologne.

Travailler avec la Région sur l'offre de transport interurbain (Trains Rémi & Cars Rémi)

Description du programme

La Région Centre – Val de Loire est Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR) et compétente pour organiser les services de transport public interurbains sur son territoire.

Elle est en charge des services Rémi (Trains & cars interurbains) et offre un service de transport aux habitants de la CCPS à travers cette offre de transport interurbain.

Trains Rémi (TER)

- ✓ Renforcer l'offre en heure creuse
- ✓ Renforcer l'offre le weekend
- ✓ Maintenir l'offre en heure de pointe

Cars interurbains

- ✓ Maintenir l'offre lors des vacances scolaires
- ✓ Renforcer l'offre en heure creuse
- ✓ Renforcer l'offre le weekend

Intermodalité

- ✓ Favoriser l'intermodalité aux arrêts

La Communauté de Communes des Portes de Sologne exprime ses attentes en matière d'évolution des offres de transport public opérées par le Région Centre-Val de Loire à travers cette action phare du Plan de Mobilité Simplifié.

Travailler avec la Région sur l'offre de transport interurbain (Trains Rémi & Cars Rémi)



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Région Centre-Val-de-Loire**
- CC des Portes de Sologne
- EPCI limitrophes via les Bassins de Mobilité et les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 1**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**



Estimation financière : A définir avec la Région

- L'action implique l'engagement de discussions entre partenaires institutionnels pour inciter la Région à répondre aux attentes des collectivités locales ;
- Enjeu financier potentiel pour la CCPS, la structuration d'un co-financement peut être envisagée entre la collectivité et la Région.

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Données de fréquentation annuelles par ligne et au point d'arrêt, avec distinction par mois
- Enquête O/D 1 fois par an
- Production kilométrique par ligne
- Indicateurs de productivité (taux de HLP, V/K, VC)

Mettre en place de nouvelles lignes de transport public

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Répondre aux enjeux de déplacement pendulaire ;
- Apporter une solution de transport pertinente et concurrentielle à la voiture individuelle ;
- Proposer une solution de rabattement vers les principaux secteurs d'enjeux de la collectivité.

- **OBJECTIFS :**

- Proposer une offre de transport en commun répondant aux besoins de la population, notamment les actifs ;
- Compléter l'offre de transport de la Région pour répondre aux besoins locaux ;
- Réduction de la part modale de la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Le déploiement d'une offre de transport régulier sur le territoire doit permettre de répondre aux besoins principaux de mobilité sur le territoire et de desservir les secteurs à enjeux.

Mettre en place de nouvelles lignes de transport public

Description du programme

Situation actuelle :

- 2 lignes du réseau Rémi desservent le territoire
- Une offre plutôt faible actuellement

Prérequis :

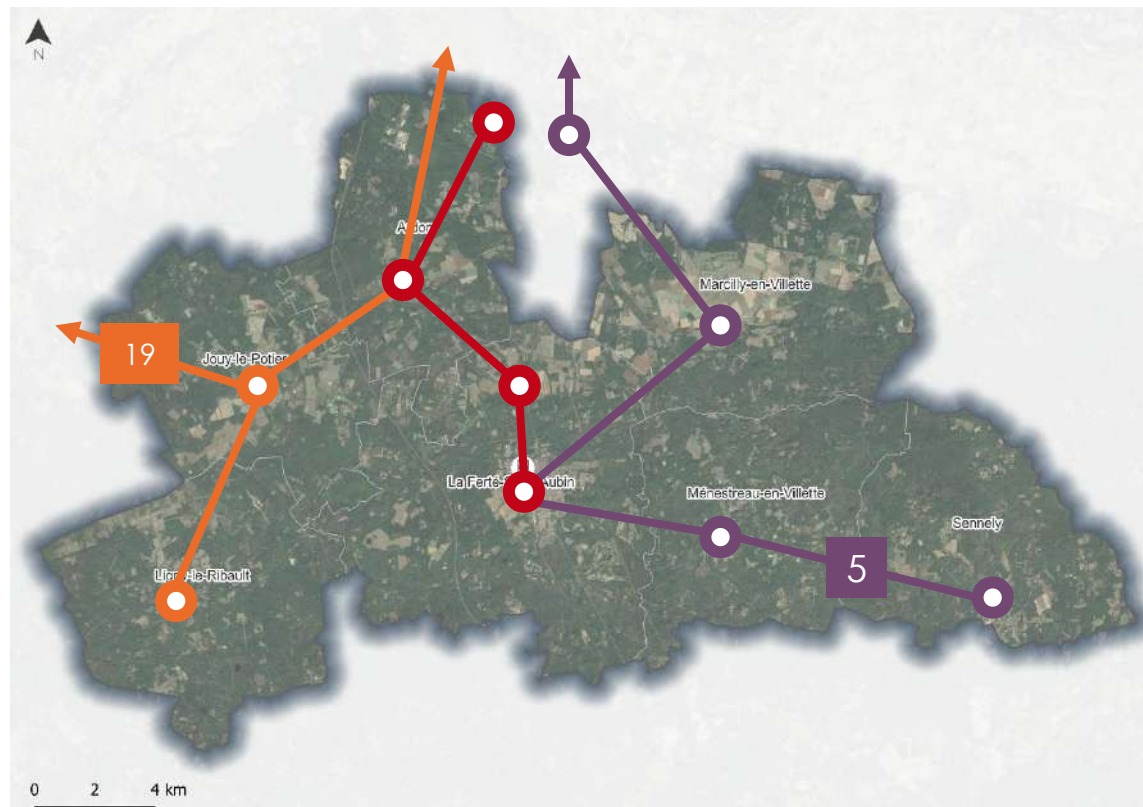
- ✓ Renforcement de l'offre des 2 lignes Rémi pour assurer une desserte performante des communes

Principe :

- Ligne La Ferté-Saint-Aubin (correspondance TER) – Thalès – Ardon – Limère (correspondance TAO)
- Services de TAD complémentaires en rabattement

Objectif :

- ✓ Répondre aux besoins des actifs
- ✓ Favoriser le rabattement vers le réseau de Trains Rémi, les cars Rémi et le réseau TAO



Offre cible :

- 5 allers/retours par jour (10 courses / jour) ;
- Fonctionnement du lundi au samedi ;

- Fonctionnement toute l'année, vacances scolaires comprises

Estimation financière :

- ✓ Fourchette de 4 à 5 €/km

Mettre en place de nouvelles lignes de transport public



Acteurs & partenaires à mobiliser

- CC des Portes de Sologne
- EPCI limitrophes via les Bassins de Mobilité et les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)
- Communes & habitants
- Entreprises & associations



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 1**
- **Délais de mise en œuvre : Moyen terme**



Estimation financière : A définir ultérieurement

- Une étude spécifique est nécessaire pour arrêter les principes de fonctionnement et estimer l'action financièrement.
- Ligne pouvant coûter entre 250k€ et 350k€/an

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Fréquentation de la ligne (validations, voyages/kilomètres, etc)

Développer le transport à la demande

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Répondre aux besoins de mobilité en territoire peu dense ;
- Apporter une solution de transport s'adaptant aux besoins de la population ;
- Solutionner l'isolement des personnes en fragilité de mobilité : personnes âgées, isolées, jeunes publics en insertion ou non véhiculés, etc. ;
- Faciliter l'accès aux services à la population : santé, services publics, commerces, achats du quotidien, démarches, etc.

- **OBJECTIFS :**

- Développer un service de transport à la demande sur le territoire ;
- Compléter le maillage territorial en transports en commun par une solution adaptée au territoire ;
- Répondre aux besoins de flux de proximité et de rabattement vers les centralités locales et les transports en commun ;
- Objectif global du SRADET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Le transport à la demande est une solution pertinente pour les territoires périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse

Développer le transport à la demande

Description du programme

La CC des Portes de Sologne est actuellement couverte par un transport à la demande opéré par la Région et au fonctionnement limité. Afin de répondre à des besoins de déplacements locaux, et en complémentarité avec les offres de transport régulier, elle peut proposer un service de TAD plus adapté aux besoins identifiés.

Principe général : chaque habitant de la CCPS peut se rendre sur réservation préalable vers un pôle de proximité (La Ferté-Saint-Aubin à minima) 2 à 3 fois par semaine, ou tous les jours de la semaine (dimensionnement du service à définir ultérieurement).

Règles de fonctionnement :

- **Principe général** : Transport à la demande zonal, en ligne virtuelle, ou hybride.
- **Sectorisation géographique** : desserte organisée en zones ou selon un itinéraire défini.
- **Prise en charge** : à domicile (adapté aux personnes âgées) ou à un point d'arrêt.
- **Destinations prédéfinies** : Point de rabattement imposé (gare de La Ferté-Saint-Aubin, réseau TAO à Ardon Limère, secteurs commerçants, marchés, cabinets médicaux, principales administrations) ou non (TAD plus permissif).
- **Public cible** : Généraliste, y compris actifs, ou spécifique (personnes dans le besoin, personnes âgées, jeunes en insertion, etc).
- **Horaires de fonctionnement** : Larges pour toucher les actifs, ou restreints pour un service à vocation sociale.
- **Moyens mobilisés** : variable selon les modalités de fonctionnement précitées.

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

Développer le transport à la demande



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC Portes de Sologne** ➤ Habitants
- Région Centre-Val de Loire ➤ Associations
- Services sociaux
- Communes



Estimation financière : A définir ultérieurement

- Le coût de l'action dépend du service défini et peut varier fortement.
- Le fonctionnement zonal implique des coûts de fonctionnement variant en fonction du taux d'utilisation du service. Plus un TAD est utilisé, plus il coûte cher à la collectivité. Les modalités de fonctionnement du service permettent de maîtriser ce coût.
- La ligne virtuelle a une structure de coût moins importante qu'une ligne régulière en fonction de son taux de déclenchement.
- Une étude spécifique est nécessaire pour arrêter les principes de fonctionnement et estimer l'action financièrement.



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 1**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombre de courses / mois
- Nombre d'usagers transportés / mois
- Taux de groupage (nombre de personnes par trajet effectué)
- Taux de refus (demande de transport n'ayant pas pu être satisfaite)

Axe 2 : Favoriser
les mobilités
partagées



Créer de nouvelles aires de covoiturage

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Une politique publique en faveur du covoiturage présente le double avantage d'être vertueuse pour l'environnement et pour le pouvoir d'achat des bénéficiaires, dans un contexte d'incertitude énergétique.

- **OBJECTIFS :**

- Rationaliser l'usage de la voiture individuelle ;
- S'appuyer sur la participation citoyenne pour désenclaver les territoires ruraux ;
- Apporter une solution de mobilité aux personnes non motorisées ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Les mobilités partagées autour de la voiture individuelle s'appuient sur l'entraide et la mise en relation des usagers de la route.

Créer de nouvelles aires de covoiturage

Description du programme

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

Il existe actuellement deux aires de covoiturage sur le territoire de la CCPS, à La Ferté-Saint-Aubin et Jouy-le-Potier.

Description de l'action :

- **Moderniser les aires de covoiturage existantes :**
 - Signalétique renforcée tant en approche que sur site ;
 - Viabilisation des sols, accessibilité PMR, éclairage, abri contre la pluie, poubelles, etc;
 - Bornes de recharge pour véhicules électriques.
- **Développer les aires de covoiturage :**
 - Renforcer le maillage d'aires de covoiturage sur les axes majeurs de circulation pendulaire ;
 - Possibilité de mailler finement le territoire à travers un réseau de mini-aires de 3 à 6 places viabilisées : sorties de villages, croisements stratégiques, etc.
- **Impact financier :**
 - Etude foncière à réaliser pour chacune des communes ciblées ;
 - Coût variable en fonction de la nature de chaque projet et du dimensionnement de l'aire de covoiturage.



Créer de nouvelles aires de covoiturage



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **Réflexions pour l'implantation d'aires en collaboration avec les communes.**
- Possibilité de mobiliser le Département, la Région, l'ADEME, etc.
- Nécessite une étude foncière approfondie.



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 3**
- **Délais de mise en œuvre : Moyen terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Estimation financière : A définir

- Dépend fortement des contraintes (foncier, voirie, capacité) spécifiques à chaque projet ;
- Modernisation des aires existantes : 15k à 30k€
 - Hypothèse : 5 à 10k€ pour améliorer une aire existante ;
- Création d'aires : 80k à 240k€
 - Hypothèse : 20 à 60k€ pour toute création d'aire nouvelle.



Indicateur(s) de suivi

- Données de fréquentation mensuelles par aire de covoiturage
- Taux d'occupation sur quelques jours type
- Enquête sur l'origine des covoitureurs, le taux de remplissage des véhicules
- Enquête satisfaction usagers

Proposer une plateforme unique de mise en relation des covoitureurs

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Favoriser le développement du covoiturage sur le territoire ;
- Faciliter la mise en relation des usagers via une plateforme institutionnelle.

- **OBJECTIFS :**

- Proposer une solution de mise en relation des covoitureurs via une plateforme institutionnelle ;
- Proposer un panel de solutions et une politique de covoiturage intercommunale répondant aux besoins des habitants et actifs du territoire ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Une plateforme institutionnelle de mise en relation des covoitureurs permet de répondre aux enjeux des pratiques actuelles en matière de covoiturage du quotidien tout en facilitant l'identification du service offert.

Proposer une plateforme unique de mise en relation des covoitureurs

Description du programme

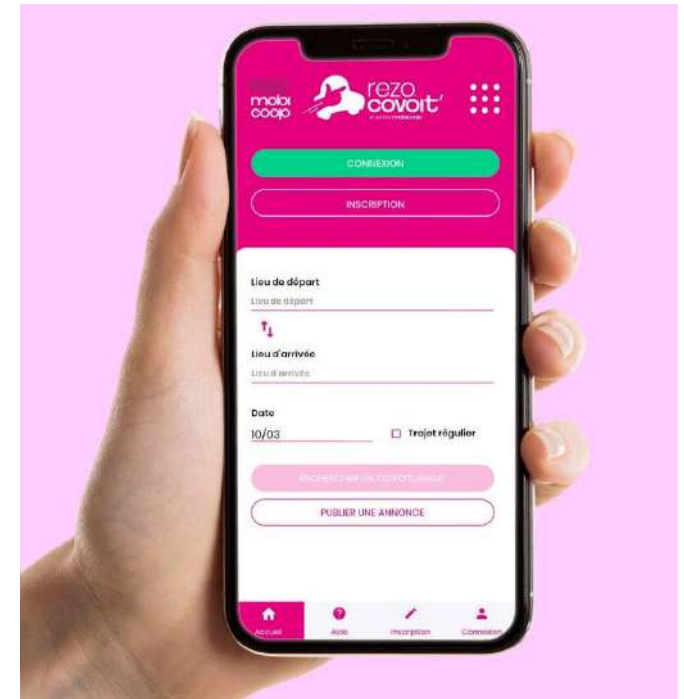
La mise en relation des covoitureurs peut être facilitée par des solutions numériques avec la mise en place de plateformes officielles.

Les habitants souhaitant covoiturer doivent être en mesure d'identifier un canal unique de mise en relation parmi ceux déjà existants.

L'objectif de l'action est de renforcer les dispositifs en place :

- **Rezo Covoit (Mobicoop) pour la mise en relation des covoitureurs**
- **Rezo Pouce pour l'autostop organisé**

En complément, la collectivité peut mettre en œuvre un dialogue entre les partenaires institutionnels pour le choix d'une stratégie de covoiturage unique : lien avec la Région Centre-Val de Loire et les Bassins de mobilité.



Proposer une plateforme unique de mise en relation des covoitureurs



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Région Centre-Val-de-Loire
- EPCI limitrophes et/ou membres du Bassin de mobilité
- Département du Loiret
- Communes
- Prestataire privé (si solution choisie)



Estimation financière : A définir

- Participation au déploiement de Rezo Covoit et Rezo Pouce: 10k€/an environ ;
- Partenariat institutionnel (Région, EPCI limitrophes) ;
- Financement pouvant faire l'objet d'un subventionnement régional et/ou national.



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 2**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Suivi des réservations sur la plateforme
- Trafic des réservations sur le site
- Incidents affectant la réservation et causes
- Taux d'annonces sans réponse
- Itinéraires principalement demandés
- Enquête satisfaction usagers sur la plateforme

Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Faciliter la mobilité professionnelle (déplacements domicile-travail) et limiter l'autosolisme ;
- Limiter l'impact de la mobilité professionnelle au quotidien et réduire l'empreinte carbone liée aux déplacements ;
- Répondre aux enjeux de logistique urbaine et de transport de marchandise.

- **OBJECTIFS :**

- Encourager les entreprises à réaliser leur Plan de Mobilité dans le but d'améliorer les conditions d'accès à l'entreprise et limiter l'impact des activités économiques sur l'environnement ;
- Réduction de la part modale des modes routiers dans le transport de marchandises ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Les entreprises peuvent porter un Plan de Mobilité et agir concrètement sur les déplacements domicile-travail, le transport de marchandise ou encore l'accès à l'emploi.

Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité

Description du programme

La CCPS peut inciter les principales entreprises ou administrations du territoire à lancer des Plans de Mobilité (anciennement PDE/PDA) visant à trouver des solutions sur mesure et suivies dans le temps pour limiter l'usage de l'automobile individuelle tant pour les salariés que les visiteurs. Un Plan de Mobilité peut se lancer à l'échelle d'une zone d'activités en groupant plusieurs entreprises.

De nombreux bénéfices attendus :

- ✓ Réduire les coûts liés aux déplacements et optimiser les surfaces de stationnement
- ✓ Améliorer le pouvoir d'achat des salariés
- ✓ Diminuer les risques routiers et la congestion
- ✓ Améliorer la qualité de l'air
- ✓ Améliorer l'image des entreprises et favoriser le bien-être au travail

Une démarche exigeante mais personnalisée :

- Suppose de faire appel à un prestataire spécialisé qui va établir un diagnostic complet pour chaque salarié concerné
- Un suivi indispensable à faire à chaque changement d'organisation dans les entreprises concernées
- Un panel de solutions adaptées au contexte : covoiturage, flotte de vélos partagés, mise en place de douches, etc.

Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Identifications d'entreprises et administrations partenaires et pleinement impliqués dans le projet (désignation de référents par structure)
- Intercommunalités voisines dans le cas de gros employeurs



Estimation financière : Gestion & suivi

- L'action n'implique pas d'investissement de la part de la CC des Portes de Sologne.
- Prévoir un suivi et un appui technique de la part de la collectivité pour accompagner les entreprises.
- Possibilité de commencer par la CCPS pour l'exemplarité. Solution pouvant être à bas coût si faite en interne (coût de recrutement d'un stagiaire ou d'un service civique pour la réalisation du diagnostic et du plan d'actions).



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 3**
- **Délais de mise en œuvre : Long terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Recensement des démarches engagées sur le territoire chaque année
- Avancement et difficultés rencontrées sur les PDM engagés
- Nombre d'actions mises en œuvre pour chaque PDM
- Evolution des parts modales pour le Domicile-Travail au sein de chaque entreprise engagée

Développer l'autopartage et les voitures partagées dans les communes

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Encourager la pratique de l'autopartage sur le territoire ;
- Inciter au partage de la voiture et à la réduction du nombre de véhicules par ménage ;
- Faciliter la mobilité pour les personnes dans le besoin.

- **OBJECTIFS :**

- Développer la pratique sur le territoire afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle, et à long terme réduire le taux de motorisation des ménages ;
- Proposer une solution de mobilité complémentaire et ponctuelle pour les personnes dans le besoin ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

L'autopartage est une solution de mobilité pertinente en milieu rural, pouvant notamment prendre la forme d'un service de mobilité porté par la collectivité à destination des habitants.

Développer l'autopartage et les voitures partagées dans les communes

Description du programme

La CCPS peut mettre à disposition du public une flotte de véhicules partagés en différents points de son territoire, de façon à offrir des possibilités de déplacement à un public n'ayant pas de voiture personnelle à disposition en général ou bien sur le moment.

Différentes modalités possibles :

- Système en boucle à privilégier pour des raisons de praticité et d'économie (la voiture est remise par l'utilisateur à son point de départ) ;
- Mais système en « trace directe » possible également, engendre alors des frais de personnel pour réguler la flotte de véhicules ;
- Il est également possible pour une administration de mettre à disposition du public tout ou partie de sa flotte de véhicules de service. Le coût du dispositif est alors très faible, mais le service à l'utilisateur n'est rendu qu'en dehors des heures et jours de travail des administrations concernées.

Une échelle à réfléchir :

- Le dispositif peut être cantonné à une échelle réduite (exemple : 1 voiture disponible à Ardon, 1 voiture disponible à Sennely) ;
- Ou bien peut s'inscrire dans un projet territorial plus vaste en partenariat avec les EPCI voisins, à l'échelle du bassin de mobilité.



Source : France 3 - Castets



Source : PNR du Pilat

Développer l'autopartage et les voitures partagées dans les communes



Acteurs & partenaires à mobiliser

- CC des Portes de Sologne
- Région Centre-Val de Loire (Autopartage Rémi+)
- Communes
- Prestataire privé (si solution choisie)



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 1**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Estimation financière : 10k€/an/voiture

- Fonctionnement de 10k€/an/voiture via un prestataire :
 - fourniture du véhicule,
 - gestion du service,
 - entretien, réparation, etc
- Stratégie de déploiement : Test pendant 2 ans, puis adaptation selon les résultats



Indicateur(s) de suivi

- Taux de réservation par véhicule mis à disposition
- Nombre de réservation par période
- Durée de la réservation et nombre de kilomètres parcourus
- Principaux trajets effectués (prise > destination > dépose)
- Enquête satisfaction usagers



Axe 3 : Favoriser
les mobilités
actives

D é v e l o p p e r d e s a m é n a g e m e n t s c y c l a b l e s e t d u j a l o n n e m e n t

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- **Mettre en place les conditions nécessaires à la pratique du vélo en sécurité afin de favoriser le report modal**

- **OBJECTIFS :**

- Encourager et sécuriser la pratique du vélo via la réalisation de jalonnement cyclable sur un réseau d'itinéraires recommandés structurants, empruntant des routes peu fréquentées ;
- Encourager et sécuriser la pratique du vélo via l'aménagement de pistes cyclables sur des portions de routes très fréquentées, afin que le réseau d'itinéraires recommandés soit continu ;
- Encourager et sécuriser la pratique du vélo en apportant un appui technique et financier aux communes pour l'aménagement de pistes cyclables sur de chemins communaux permettant d'accéder aux pôles de proximité ;
- Augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Aménager des itinéraires cyclables sécurisés permet de favoriser la pratique du vélo.

Développer des aménagements cyclables et du jalonnement

Description du programme

La concertation a prouvé la très forte attente de la population et des élus en matière de mobilité cyclable. Pour autant, le contexte territorial implique de mettre en place une action mesurée et bien ciblée dans un objectif de la maîtrise des investissements.

Développer des aménagements cyclables sécurisés :

- Dans les bourgs, en assurant les continuités cyclables ;
- En rabattement vers la gare de La Ferté-Saint-Aubin & vers des arrêts de car interurbain ;
- Vers les principaux équipements & services, ainsi que les secteurs commerçants ;
- Vers les établissements scolaires.

Développer un jalonnement cyclable :

- Vers les principaux équipements & services, ainsi que les secteurs commerçants ;
- Vers les établissements scolaires ;
- Entre les bourgs dans une logique d'évitement des axes routiers dangereux ;
- En complémentarité avec le maillage d'itinéraires de randonnées.



Développer des aménagements cyclables et du jalonnement



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Région Centre-Val de Loire
- **Département du Loiret**
- Intercommunalités voisines (liaisons intercommunales, maillage des communes limitrophes)



Estimation financière : Enveloppe globale

- L'action doit être précisée en lien avec le Département.
- Hypothèse : enveloppe globale annuelle de 20k€/an



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 1**
- **Délais de mise en œuvre : Moyen terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Recensement annuel des aménagements
- Enquête trafic sur les aménagements
- Enquête satisfaction
- Accidentologie vélos
- Part modale vélo dans les déplacements du quotidien

Développer des stationnement vélo sécurisés

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Faciliter les solutions de stationnement vélo au sein de la CCPS
- Limiter les risques de vol de vélo
- Encourager la pratique du vélo

- **OBJECTIFS :**

- Constituer un maillage de solutions de stationnement vélo homogène et répondant aux besoins dans chaque commune ;
- Augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

Développer un maillage de solution de stationnement vélo autour de chaque pôle générateur de mobilité du territoire permet de favoriser la pratique du vélo auprès des habitants.

Développer des stationnement vélo sécurisés

Description du programme

Le cycliste dans ses déplacements a besoin de stationner son vélo au plus près de sa destination. Pour cela, une offre de stationnement de qualité et suffisamment dimensionnée est nécessaire. L'offre doit être sécurisée et sécurisante, facilement accessible et utilisable, et bien visible. Les besoins en stationnement dans l'espace public correspondent aux centres bourgs, aux principaux pôles d'emplois et de commerce, aux sites d'enseignement, etc.

Principe général :

- **Implantation d'abris vélos sécurisés (fermés) dans des lieux stratégiques : mairie, gare, établissement scolaire, etc.**
- **Implantation d'arceaux vélo dans des lieux de chalandise : place, parc, zone commerciale, établissement scolaire, supermarché, complexe sportif, restaurant, etc.**
- **Le vélotourisme peut également être soutenu avec l'implantation de stationnement sécurisé à proximité des sites touristiques (ex : Château de La Ferté-Saint-Aubin, Office du tourisme, etc.)**



Développer des stationnement vélo sécurisés



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Région Centre-Val de Loire
- Réflexion portée à l'échelle de la CCPS afin de mutualiser les moyens financiers et appliquer un développement cohérent sur le territoire



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 3**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**



Estimation financière : A définir

- Stationnement vélo :
 - Arceau vélo (capacité : 2 places) : 200 €HT / unité
 - Abris vélo (de type abribus) (capacité : 6 à 10 places : 5000 €HT / unité
 - Box vélo sécurisé (capacité : 2 à 4 places) : 4000 à 6000 €HT / unité
- Stratégie : 20 arceaux / an + 4 abris + 2 box

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombre d'arceaux vélo implantés par commune
- Part modale vélo dans les déplacements du quotidien

Favoriser le développement de solutions d'entretien & de réparation de vélo

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Encourager à l'utilisation et l'entretien d'un vélo
- Faciliter l'accès à un service de vélociste

- **OBJECTIFS :**

- Faciliter l'accès à une solution de réparation de vélo ;
- Développer une activité de réparation de vélo itinérante ;
- Augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien.

L'action a pour but de faciliter l'accès à une solution d'entretien et de réparation de vélo dans les bourgs.

Favoriser le développement de solutions d'entretien & de réparation de vélo

Description du programme

L'un des freins à l'utilisation du vélo au sein de la CCPS est l'accès difficile à une solution d'entretien et de réparation de vélo pour les particuliers. Afin de remédier à cette contrainte, et de favoriser l'utilisation du vélo par les habitants, **il est proposé de soutenir le développement de solutions d'entretien et de réparation de vélo sur le territoire.**

Principe de fonctionnement :

- Réparateur de vélos mobile (marché de La Ferté-Saint-Aubin) ;
- Ateliers vélo portés par le tissu associatif ;
- Mobilisation de ces dispositifs lors d'événements sportifs et culturels ;
- Contact et sensibilisation des professionnels, notamment garagistes, pour développer l'activité de réparation de vélos pour les particuliers.



Source : <https://www.weelz.fr/fr/triporteur-atelier-velo-itinerant-charles/>

Favoriser le développement de solutions d'entretien & de réparation de vélo



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Prestataires (réparateur vélo)
- Associations (Atelier vélo)



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 3**
- **Délais de mise en œuvre : Moyen terme**



Estimation financière : Gestion & suivi

- L'action n'implique pas d'investissement de la part de la CC des Portes de Sologne.
- Mise à disposition d'un appui technique par la collectivité, notamment via des moyens humains.
- La CCPS peut s'appuyer sur les initiatives déjà en place sur le territoire

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombre d'ateliers mis en place ;
- Nombre d'habitants ayant bénéficié d'une réparation et/ou d'un atelier de réparation

Favoriser la mobilité piéton et vélo par la sécurisation des cheminements

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Contribuer à l'amélioration du partage de l'espace public par l'incitation à des aménagements locaux adaptés ;
- Encourager à la pratique de la marche et du vélo dans les bourgs pour les trajets internes aux communes.

- **OBJECTIFS :**

- Proposer un accompagnement adapté pour les communes porteuses de projets d'aménagements ;
- Sécuriser les cheminements doux (piétons & vélos) dans les bourgs ;
- Sécuriser les traversées piétonnes sur les axes routiers traversant les bourgs ;
- Augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

La Communauté de Communes peut être force de proposition en matière d'aménagements des espaces publics pour faciliter le partage des chaussées, l'aménagement des aires de stationnement, etc.

Favoriser la mobilité piéton et vélo par la sécurisation des cheminements

Description du programme

Pour appliquer et conforter certaines actions du Plan de Mobilité Simplifié, la collaboration avec les communes du territoire est primordiale pour leur bonne réussite. A titre d'exemple, la création de pistes cyclables intercommunales nécessite un réseau communal connecté.

De même, la CCPS peut être force de proposition en matière d'aménagements des espaces publics pour faciliter le partage des chaussées, l'aménagement des aires de stationnement, etc. Entourés de partenaires, les réflexions portées sur l'aménagement des centre-bourg par exemple peut intégrer la question de la mobilité et les services de la CCPS afin de contribuer à la bonne réussite du Plan de Mobilité Simplifié.

Principe de l'action :

- Accompagnement des communes dans les projets d'aménagement communaux ;
- Accompagnement des entreprises dans les projets liés aux aires de stationnement ou la politique de mobilité.



Favoriser la mobilité piéton et vélo par la sécurisation des cheminements



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Département du Loiret
- Entreprises



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 3**
- **Délais de mise en œuvre : Long terme**



Estimation financière : Gestion & suivi

- Coût de fonctionnement interne à la CCPS (moyens humains & techniques mis à disposition des communes)

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Accidentalité piétons & vélos
- Nombre de projets lancés



Axe 4 : Favoriser la
démobilité

Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Favoriser la réduction des distances entre les lieux d'habitation et de travail ;
- Limiter les déplacements contraints ;
- Favoriser le développement d'activités économiques dans les bourgs.

- **OBJECTIFS :**

- Développer des espaces relais du travail dans les bourgs : tiers-lieux, espaces de co-working ;
- Conforter l'action de la collectivité déjà engagée sur la thématique ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

L'action a pour but de développer les possibilités de télétravail et/ou de mise en œuvre d'espaces relais pour limiter les contraintes de déplacement liées aux activités professionnelles.

Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux

Description du programme

- Favoriser le développement d'espaces relais du travail dans les bourgs :
 - Développement de tiers-lieux ;
 - Développement d'espaces de co-working.
- Rôle de sensibilisation de la CCPS et des communes pour le développement du télétravail et des espaces dédiés.
- Accompagner les entreprises du territoire dans la mise en œuvre de solutions de télétravail ou d'espaces relais de proximité pour les actifs du territoire :
 - Action en lien avec l'accompagnement à la mise en œuvre des Plans de Mobilité entreprises.



Source : Le Figaro - Paris



Source : La Gazette des Communes

Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Entreprises
- Habitants



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 2**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**



Estimation financière : Gestion & suivi

- **Implantation de relais locaux :**
 - Développement d'espaces de coworking et tiers-lieux en lien avec les communes ;
 - Aide (technique, humaine et/ou financière) aux entreprises.

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombre d'espaces de co-working et tiers-lieux ouverts
- Nombre d'actifs et d'entreprises utilisateurs de ces espaces et/ou engagés dans la démarche

Favoriser le développement des commerces de proximité et des services à la population

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Faciliter l'accès aux services et commerces pour toute la population ;
- Lutter contre l'isolement / l'éloignement des habitants aux besoins du quotidien ;
- Limiter les besoins de déplacement.

- **OBJECTIFS :**

- Développer des services et commerces itinérants pour répondre aux besoins de la population ;
- Limiter les déplacements contraints ;
- Conforter l'action de la collectivité déjà engagée sur la thématique ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

La CC des Portes de Sologne peut jouer un rôle d'accompagnement et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité par le rapprochement des services et commerces vers la population.

Favoriser le développement des commerces de proximité et des services à la population

Description du programme

Afin de limiter les déplacements quotidiens contraints, la pollution engendrée et réduire la congestion routière, il apparaît pertinent d'apporter à la population du territoire les solutions pour répondre à leurs besoins via le confortement d'actions déjà en cours.

Principe de l'action :

- La CCPS peut jouer un rôle d'appui technique auprès des commerces souhaitant développer une activité ambulante sur le territoire ;
- La collectivité peut renforcer sa stratégie de développement des services intercommunaux itinérants pour en faciliter l'accès dans toutes les communes du territoire : conseiller numérique, services culturels, services sociaux et démarches administratives, etc. ;
- Rôle de sensibilisation de la CCPS auprès des habitants sur les solutions alternatives et de proximité disponibles sur le territoire pour répondre aux besoins d'achats et/ou de démarches.



Source : sudouest – Bus France Service – CC Grand Saint-Emilionnais



Source : Le Parisien – Bus France Service – CC Senlis Sud Oise

Favoriser le développement des commerces de proximité et des services à la population



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Entreprises
- Habitants



Estimation financière : Gestion & suivi

- L'action n'implique pas d'investissement important de la part de la CC des Portes de Sologne.
- Mise à disposition d'un appui technique par la collectivité, notamment via des moyens humains



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 2**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombre de commerces ambulants recensés, subventionnés, et localisation de leurs implantations
- Nombre de personnes accueillies lors de permanences de services en itinérance

Axe 5 : Renforcer
la communication
et la sensibilisation



Développer un plan de communication

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Apporter à la population une information adaptée et incitative à l'utilisation d'un service de mobilité ou un changement de pratique ;
- Toute offre de transport ne peut être efficiente si les usagers ne disposent pas de toutes les informations nécessaires.

- **OBJECTIFS :**

- Définir une feuille de route de diffusion d'information et de communication sur les services de mobilité existants et/ou projetés sur le territoire ;
- Elaborer un plan de communication permet de diffuser de l'information et d'être présent auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire intercommunal.

Un plan de communication permet de structurer la méthodologie de diffusion d'information liée à la mobilité, et notamment à la promotion de services de mobilité.

Développer un plan de communication

Description du programme

Toute offre de transport ne peut être efficiente si les usagers ne disposent pas de toutes les informations nécessaires.

Elaborer un plan de communication permet de diffuser de l'information et d'être présent auprès de l'ensemble des publics pouvant être amenés à se déplacer sur le territoire intercommunal.

Devront être définis :

- La nature de l'information communiquée (offre de transport, service de mobilité, événement, aménagement, etc) ;
- Le public cible (actifs, personnes âgées, jeunes, touristes, habitants, entreprises, etc) ;
- Le support de diffusion (papier, journal, radio, affiche, etc) ;
- La temporalité & la récurrence.



Développer un plan de communication



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Partenaires institutionnels
- Médias locaux
- Prestataire privé si manque de ressources en interne



Estimation financière : 10k€ à 20k€/an

- Investissement :
 - Elaboration d'un plan de communication : coût interne à la CCPS.
 - Investissement la 1^{ère} année pour la mise en place de la communication institutionnelle (naming, flyers, guides de la mobilité, etc).
- Fonctionnement :
 - Application du plan de communication (production des visuels, impression, diffusion, etc.) : 10k€/an
 - Moyens matériels & humains de la CCPS



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 1**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Niveau d'engagements sur les réseaux sociaux
- Nombre de campagnes de communication sur une période donnée, et récurrence

Animator des événements d'information et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Inciter aux changements de pratiques de mobilité par l'expérimentation et l'événementiel.

- **OBJECTIFS :**

- Animer le territoire par l'organisation d'événements d'incitation aux changements de pratiques : apprentissage du vélo, challenge de la mobilité, ateliers, etc. ;
- Objectif global du SRADDET de réduction de la consommation énergétique finale par le transport de 60% en 2050 par rapport à 2014.

En complément de la communication, les changements de pratique passent par l'organisation d'événements de sensibilisation et d'incitation aux changements.

Animator des événements d'information et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité

Description du programme

En complément d'une communication ciblée, l'action de la collectivité doit se porter sur l'incitation au changement par plusieurs moyens :

- Apport d'information, aide à l'identification des offres & services ;
- Sensibilisation au changement des pratiques de mobilité ;
- Incitation au changement par l'essai (journées découverte, ateliers, prêts de véhicules, jeux concours, etc).



Animer des événements d'information et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Partenaires institutionnels
- Associations
- Entreprises



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 2**
- **Délais de mise en œuvre : Court terme**



Estimation financière : 20k€/an

- Investissement :
 - Coût d'organisation d'événements : 20k€/an
- Fonctionnement :
 - Moyens matériels & humains de la CC des Portes de Sologne

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombres d'événements organisés par an ;
- Fréquentation des événements ;
- Nombre de personnes accompagnées (cours, ateliers, etc).

Action 16 : Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité

Objectif & description technique

L'action a pour but de sensibiliser les jeunes, notamment les scolaires, aux pratiques et enjeux de la mobilité au quotidien :

- **Sensibilisation aux dangers de la route, aux pratiques et partages de l'espace public ;**
- **Sensibilisation aux déplacements doux via la mise en place de pédibus et vélobus ;**
- **Sécurisation des abords des écoles, des cheminements piétons et traversées d'axes routiers.**

L'objectif est à la fois de sécuriser les déplacements quotidiens des publics scolaires et de sensibiliser aux pratiques de déplacements. A terme, cette sensibilisation doit permettre aux générations futures une prise de conscience des enjeux de la mobilité au quotidien se faisant par des pratiques lus durables.



Acteurs & partenaires à mobiliser

- Communes
- CC des Portes de Sologne
- Etablissements scolaires
- Parents d'élèves



A retenir

- **Action à préciser pour en définir une implication financière.**
- **L'action implique la mise à disposition d'un appui technique par la collectivité, notamment via des moyens humains.**

Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité

Enjeux & Objectifs

- **ENJEUX :**

- Sensibiliser le jeune public aux enjeux de mobilité durable et de sécurité routière ;
- Faciliter la pratique d'une mobilité douce pour les trajets quotidiens ;
- Favoriser la sécurisation des abords des établissements scolaires.

- **OBJECTIFS :**

- Former le jeune public à la pratique du vélo ;
- Accompagner les communes dans la sécurisation des abords des établissements scolaires ;
- Développer des expérimentations de mobilité douce.

L'apprentissage d'une mobilité douce et durable au quotidien via la sensibilisation du jeune public permet un changement de comportement de la population sur un long terme.

Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité

Description du programme

L'action a pour but de sensibiliser les jeunes, notamment les scolaires, aux pratiques et enjeux de la mobilité au quotidien :

- Sensibilisation aux dangers de la route, aux pratiques et partages de l'espace public ;
- Sensibilisation aux déplacements doux via la mise en place de pédibus et vélobus ;
- Sécurisation des abords des écoles, des cheminements piétons et traversées d'axes routiers.

L'objectif est à la fois de sécuriser les déplacements quotidiens des publics scolaires et de sensibiliser aux pratiques de déplacements. A terme, cette sensibilisation doit permettre aux générations futures une prise de conscience des enjeux de la mobilité au quotidien se faisant par des pratiques lus durables.



Source : www.humbird.fr



Source : www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609

Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité



Acteurs & partenaires à mobiliser

- **CC des Portes de Sologne**
- Communes
- Etablissements scolaires
- Parents d'élèves



Niveau de priorité & délais de mise en œuvre

- **Priorité 3**
- **Délais de mise en œuvre : Moyen terme**



Estimation financière : Gestion & suivi

- L'action n'implique pas d'investissement de la part de la CC des Portes de Sologne.
- Mise à disposition d'un appui technique par la collectivité, notamment via des moyens humains et le développement des tiers-lieux.
- Investissement : 1 vélobus de type « Woodybus » à 20k€

Impact

+++

Coût

€ € €

Mise en œuvre



Indicateur(s) de suivi

- Nombre d'enfants ayant bénéficié de programme savoir rouler à vélo

A wide-angle photograph of a quiet village street. On the left, a large weeping willow tree hangs over a green metal railing. The street is paved and leads towards a row of traditional houses with tiled roofs. In the background, a church with a tall, dark spire stands out against a blue sky with scattered white clouds. A black street lamp is visible on the right side of the road.

Synthèse

N°	Action	Impact*	Coût**	Mise en œuvre
1	Travailler avec la Région sur l'offre de transport inter urbain (TER & Cars Rémi)	+++	€ € €	  
2	Mettre en place de nouvelles lignes de transport public	+++	€ € €	  
3	Développer le transport à la demande (TAD)	+++	€ € €	  
4	Créer de nouvelles aires de covoiturage	+++	€ € €	  
5	Proposer une plateforme unique de mise en relation des covoitureurs	+++	€ € €	  
6	Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité	+++	€ € €	  
7	Développer l'autopartage et les voitures partagées dans les communes	+++	€ € €	  
8	Développer des aménagements cyclables et du jalonnement	+++	€ € €	  
9	Développer des stationnement vélo sécurisés	+++	€ € €	  
10	Favoriser le développement de solutions d'entretien & de réparation de vélo	+++	€ € €	  
11	Favoriser la mobilité piéton et vélo par la sécurisation des cheminements	+++	€ € €	  
12	Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux	+++	€ € €	  
13	Favoriser le développement des commerces de proximité et des services à la population	+++	€ € €	  
14	Développer un plan de communication	+++	€ € €	  
15	Animer des évènements d'information et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité	+++	€ € €	  
16	Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité	+++	€ € €	  

*Impact sur la mobilité des habitants, actifs & visiteurs du territoire

**Coût pour la CCPS

Plan Pluriannuel
d'Investissement
& de
Fonctionnement
(PPIf)

AXE	N°	ACTION	COÛT ESTIMATIF / AN	2024	2025	2026	2027
1	1	Travailler avec la Région sur l'offre de transport interurbain (TER & Cars Rémi)	0 A la charge de la Région				
	2	Mettre en place de nouvelles lignes de transport public	A définir ultérieurement				
	3	Développer le transport à la demande (TAD)	A définir ultérieurement				
2	4	Créer de nouvelles aires de covoiturage	Création d'une nouvelle aire de covoiturage			80	
	5	Proposer une plateforme unique de mise en relation des covoitureurs	Participation financière aux services en place : 10k€/an	10	10	10	10
	6	Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité	Coût moindre lié à l'appui technique de la collectivité				
	7	Développer l'autopartage et les voitures partagées dans les communes	10k €/an/véhicule. 1 voiture en test sur 2 ans, puis ajout d'une voiture chaque année	10	10	20	30
3	8	Développer des aménagements cyclables et du jalonnement	A définir avec le Département. Enveloppe de 20k€/an	20	20	20	20
	9	Développer des stationnement vélo sécurisés	20 acreaux / an + 1 abris / an + 2 box	9	14	9	14
	10	Favoriser le développement de solutions d'entretien & de réparation de vélo	Coût moindre lié à l'appui technique de la collectivité				
	11	Favoriser la mobilité piéton et vélo par la sécurisation des cheminements	Coût moindre lié à l'appui technique de la collectivité				
4	12	Encourager le développement du télétravail et des tiers-lieux	Coût moindre lié à l'appui technique de la collectivité				
	13	Favoriser le développement des commerces de proximité et des services à la population	Coût moindre lié à l'appui technique de la collectivité				
5	14	Développer un plan de communication	20k la 1ère année 10k €/an les années suivantes	20	10	10	10
	15	Animer des événements d'information et de sensibilisation aux enjeux de la mobilité	20k €/an	20	20	20	20
	16	Sensibiliser le jeune public aux pratiques et enjeux de mobilité	Coût moindre lié à l'appui technique de la collectivité Investissement : vélobus		20		
			TOTAL COÛT /an exprimé en k euros	89	104	169	104

Coût à définir ultérieurement

tecurbis
le conseil technique indépendant

CONTACT :

Vincent PUYAL

Consultant mobilité

vincent.puyal@tecurbis.fr

Tel : 06.83.40.98.08