

Axe C5 : Mobilité durable

Projet du territoire : stratégie et priorités d'actions :

Le diagnostic du Plan de Mobilité Simplifié réalisé en 2019 a mis en évidence la problématique d'un territoire à 3 vitesses :

- Problématique du sud du territoire où se trouve une plus forte population en situation de vulnérabilité (baisse démographique, public âgé surreprésenté/Population, également plus en difficulté financière à l'échelle du territoire)
- Au nord du territoire, une forte représentation du public jeune, généralement plus dépendant en matière de mobilité.
- Localisation majoritaire des emplois à l'extérieur du territoire (Chartres, Orléans, Ile de France) générant d'importants trajets domicile-travail.

Le diagnostic a aussi mis en avant les insuffisances en matière de transport collectif sur Cœur de Beauce :

- Une couverture assurée par le réseau Rémi qui permet principalement un accès à Chartres mais moins performant à destination des autres pôles externes.
- Un transport à la demande (TAD) confidentiel mais qui permet les déplacements occasionnels vers les pôles du territoire.
- Une offre de transport à destination des scolaires, portée par la Régie des transports de la CCCB (en délégation de la Région), qui confère au territoire la maîtrise de ce type de service.
- Trois principales gares de desserte du territoire (Voves, Toury, Château Gaillard) qui profitent à une petite partie des habitants et qui ne bénéficie pas de solutions de rabattement alternatives à la voiture.
- Un projet de ligne ferroviaire performante Orléans-Chartres, toujours en attente
- Une zone blanche importante sur le territoire (secteur d'Orgères-en-Beauce) où les résidents ne disposent d'aucune alternative à la voiture.

Concernant la mobilité douce, le territoire est en retard à l'exception de quelques aménagements cyclables à l'échelle de centre-bourg (Toury notamment).

En effet, les distances importantes à parcourir pour la plupart des motifs de déplacement ne sont pas adaptées au développement de la marche ou du vélo. De même, l'absence d'aménagements dédiés aux modes doux sur le territoire et de document cadre permettant le développement de ces pratiques est aussi un frein.

Cependant plusieurs communes ont engagé une réflexion pour pallier ce retard : Janville-en-Beauce et Toury, Orgères-en-Beauce, Les Villages Vovéens, Beauvilliers...

En fonction des profils des habitants, les attentes en termes de mobilité ne sont pas identiques. Pour le sud du territoire, les attentes sont davantage tournées vers des populations plus âgées en augmentation, à laquelle s'ajoute une décroissance démographique. Ce territoire attend alors davantage un service à la personne tandis que pour les communes plus au nord, bénéficiant d'une population plus jeune, les territoires attendent une desserte vers des équipements dédiés. Cela va de pair avec le développement des services et équipements locaux pour encourager la mobilité douce, de proximité.

Descriptif sommaire des projets identifiés

Mesure 30 Vélo utilitaire

CREATION D'UNE PISTE CYCLABLE ENTRE JANVILLE-EN-BEAUCE ET TOURY

Maître d'ouvrage : Communes de Janville-en-Beauce et Toury

Montant estimatif du projet : 1 015 560 € HT

Subvention sollicitée : 200 000 € sur une première tranche - le taux d'intervention pourra être ajusté en fonction des RAO

Démarrage des travaux : 2022

Contenu : Création d'une voie verte cyclable de 3kms sur le « sentier de Belleville » le long de l'ancienne voie de chemin de fer reliant Janville au hameau de Boissay à Toury. Cette voie verte est située pour moitié sur la commune de Janville et pour moitié sur la commune de Toury.

Les objectifs sont multiples :

- Relier concrètement par un projet structurant les 2 communes.
- Favoriser et faciliter les échanges entre les 2 communes dotées chacune d'équipements commerciaux, sportifs, éducatifs, médicaux, para médicaux, gare à Toury (ligne Orléans-Paris)...
- Permettre aux jeunes de Janville-en-Beauce de venir en toute sécurité jusqu'au collège public à Toury : un passage souterrain sous la RD2020 a été aménagé il y a quelques années pour sécuriser la traversée.
- mettre en valeur le site du Bois Lambert situé au milieu de la voie verte et qui constitue un des rares espaces boisés de ce secteur du territoire de la Communauté de Communes.

Le cas échéant, date antérieure d'éligibilité des dépenses souhaitée : 21 septembre 2021

Projet pressenti :

Mesure 30

Poursuite de l'aménagement du réseau de pistes cyclables à Toury

Vélo utilitaire

Sens de l'action régionale	<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements de 3% en 2020 à 9% au niveau régional - Structurer une offre de réseaux de déplacement de proximité à vélo pour constituer une alternative à l'utilisation de la voiture, notamment dans les pôles de centralité - Favoriser le développement d'un usage régulier du vélo dans les déplacements quotidiens en accompagnant l'offre de services
Contenu	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures cyclables : acquisitions foncières, études pré-opérationnelles et de maîtrise d'œuvre et aménagements cyclables en site propre et en site partagé sur voirie - Aménagements connexes : Mobilier, éclairage, signalétique spécifique, plantations, aménagements et équipements pour stationnement sécurisé en dehors des abords des gares, stations de recharge de vélos électriques alimentées en énergie renouvelable (à défaut offre de fourniture d'électricité 100% verte ou renouvelable Garantie d'Origine labélisée « premium »), ... <p><i>Les études (enquêtes déplacements études d'opportunité et de faisabilité), les services (vélos station, maison du vélo, acquisition/location de vélo), les abris vélos aux abords des gares ont vocation à s'inscrire dans le dispositif régional de Mobilité Rurale, ou sur la ligne dédiée Plan Vélo, pour les seuls territoires non AOM</i></p>
Maitres d'ouvrage	Communes, EPCI
Financement régional	<p>Pour les territoires AOM : 25%</p> <p>Pour les territoires non AOM : 50%</p> <p>Subvention minimum 2 000 €</p>
Modalités	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Présentation d'un projet cartographié d'aménagement cyclable global, à l'échelle communale ou intercommunale, localisant les pôles générateurs de flux précisant l'existant et les principes d'aménagement retenus (contre-sens, bande ou piste cyclable, zone 30 ...) dans une logique d'intermodalité (connexion à la gare, à la desserte Rémi ...) ⇒ Transmission du « questionnaire d'auto-évaluation des projets d'aménagements cyclables » ⇒ Accord du gestionnaire de voirie s'il n'est pas maître d'ouvrage ⇒ Contrat de souscription à une offre de fourniture d'électricité 100% verte ou renouvelable Garantie d'Origine labélisée « premium » le cas échéant ⇒ Tout projet dont le coût total des travaux est supérieur à 500 000 € HT doit prévoir une clause d'insertion ou appel à une entreprise d'insertion représentant a minima 5% des heures travaillées
Indicateurs d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Nb d'emplois créés ⇒ Nombre d'heures travaillées en insertion et nombre total d'heures travaillées ⇒ Nb d'Ha artificialisés

MAILLAGE URBAIN ET RURAL MOBILITÉ

30-1

Initiatives locales pour des alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture

Sens de l'action régionale	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la part de la voiture individuelle solo dans les déplacements de 5 points en 2030 et de 20 points en 2050 • Réduire de 100% les émissions de GES et les consommations énergétiques finales de 43% sur le territoire régional en 2050 (par rapport à 2014) • Augmenter la part modale du covoiturage et de l'auto-partage parmi les différents modes de déplacements • Accompagner les initiatives locales (pédibus, covoiturage spontané, etc.)
-----------------------------------	---

Contenu	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements divers ne relevant pas de la compétence mobilité favorisant les alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture : acquisitions foncières, étude de maîtrise d'œuvre, équipements, aires dédiées au covoiturage (prioritairement via des aménagements légers pour limiter l'imperméabilisation de surfaces nouvelles), signalétique, ... <p><i>Les infrastructures liées au réseau de transports en commun d'une AOM ne sont pas éligibles (dépôt bus, aménagements de points d'arrêts, etc), sauf projet TCSP et pôle d'échanges (fiche spécifique à rédiger selon projet).</i></p> <p><i>Les études (étude stratégique ou de faisabilité) et les nouveaux services (covoiturage, 'autopartage, mobilité à la demande...) ont vocation à s'inscrire dans le dispositif régional de Mobilité Rurale, ou ligne dédiée Plan Vélo, pour les seuls territoires non AOM.</i></p>
----------------	---

Maitres d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> - EPCI/PETR, Syndicat Mixte de Pays, de PNR, communes - Associations
--------------------------	---

Financement régional	<p>Pour les territoires non AOM : 50%</p> <p>Pour les territoires AOM : 25%</p> <p>Subvention minimum 2 000 €</p>
-----------------------------	---

Modalités	<ul style="list-style-type: none"> - La Région se prononcera au cas par cas sur l'éligibilité des projets au vu si besoin d'une étude d'opportunité du projet - Accord du gestionnaire de la voirie s'il n'est pas maître d'ouvrage - Tout projet public dont le coût total est supérieur à 500 000 € HT doit prévoir une clause d'insertion ou appel à une entreprise d'insertion représentant a minima 5% des heures travaillées
------------------	---

Indicateurs d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Nb d'emplois créés ⇒ Nombre d'heures travaillées en insertion et nombre total d'heures travaillées ⇒ Nb d'Ha artificialisés
---------------------------------	---