

## SCHEMA DEPARTEMENTAL DE MOBILITE DEPARTEMENT DU LOIRET (45)

### PHASE 3 : PROGRAMME D' ACTIONS

8 septembre 2023

Réf : 2021.1355-E08 B

Rédigé par : Benjamin TABARD

Vérifié par : Manon ROLLET



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 2.

### **Rappel des objectifs phares du schéma départemental de mobilité du Loiret**

- Identifier et prioriser les mobilités à favoriser pour répondre aux besoins de mobilité des usagers du territoire, tout en relevant les enjeux énergétiques et climatiques.
- Construire une feuille de route pour la mobilité en prenant en compte les orientations des documents du territoire
- Accompagner l'ensemble des acteurs locaux (EPCI, communes...) dans une transition accélérée en faveur des mobilités durables
- Etablir un programme d'actions à court, moyen et long terme sur la base d'enjeux et d'objectifs afin de développer la mobilité décarbonée sur le territoire

*Le Schéma départemental de mobilité du Loiret est le résultat d'un travail partenarial en 2 volets pendant l'année 2022 :*

- *Un diagnostic qui permet de dresser le portrait du territoire et d'identifier les enjeux en matière de mobilité.*
- *Une stratégie territoriale qui permet de définir des orientations déclinées en programme d'actions permettant de préciser la mise en œuvre des actions à mettre en place sur le territoire.*

***Ce document présente un rappel synthétique du diagnostic, puis détaille la stratégie en fiches actions.***

# SOMMAIRE

<b>Partie 1 Stratégie : innovation et intermodalité</b>	<b>5</b>
<b>1 Synthèse des enjeux du diagnostic</b>	<b>6</b>
<b>2 Un plan d'actions co-construit</b>	<b>6</b>
<b>3 Les orientations stratégiques</b>	<b>7</b>
3.1 Axe 1 - La mobilité douce	7
3.2 Axe 2 - La mobilité partagée	7
3.3 Axe 3 - La mobilité propre	8
3.4 Axe 4 - La mobilité évitée	8
3.5 Axe 5 - l'animation et la sensibilisation	8
<b>4 Le programme d'action du schéma départemental de mobilité du Loiret</b>	<b>8</b>
4.1 Une stratégie répondant aux besoins	8
4.2 La création d'une stratégie novatrice	9
<b>Partie 2 Programme d'actions</b>	<b>11</b>
<b>1 L'axe 1 : la mobilité douce</b>	<b>11</b>
1.1 Construire un réseau cyclable sécurisé et efficace pour les déplacements du quotidien (domicile-travail et domicile collège) à l'échelle du département	13
1.2 Encourager le report modal vers le vélo en accompagnant les changements de comportements	24
1.3 Valoriser les itinéraires cyclables	27
1.4 Accompagner les collégiens dans la pratique du vélo	28
1.5 Contribuer au développement des services vélos sur le territoire	31
<b>2 L'axe 2 : la mobilité partagée</b>	<b>33</b>
2.1 Faire connaître l'offre de mobilité auprès des différents publics, en particulier les publics fragilisés	35
2.2 Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle en milieu rural pour les personnes non motorisées et en insertion	37
2.3 Accompagner le développement du covoiturage sur le territoire	38
2.4 Contribuer à améliorer les transports en commun sur le territoire	49
2.5 Faciliter l'intermodalité sur le territoire	53
2.6 Optimiser les déplacements des agents du CD45	54
<b>3 L'axe 3 : la mobilité propre</b>	<b>55</b>

3.1	Accompagner le développement d'autres modes de motorisation.....	55
3.2	Réduire la consommation d'énergie fossile liée à la voiture individuelle .....	58
<b>4</b>	<b>L'axe 4 : la mobilité évitée.....</b>	<b>61</b>
4.1	Limiter les distances parcourues au quotidien .....	61
4.2	Participer à la redynamisation des centres-bourgs.....	65
<b>5</b>	<b>L'axe 5 : la sensibilisation et la communication .....</b>	<b>67</b>
5.1	Encourager le changement de comportement.....	67

# Stratégie : innovation et intermodalité

La voiture individuelle est omniprésente dans la mobilité actuelle sur le territoire national. Perçue comme le mode de déplacement le plus flexible et pratique pour se déplacer, il s'agit parfois de l'unique solution de mobilité envisageable par les usagers. Cette forte dépendance à la voiture individuelle dans les territoires ruraux a un impact direct sur les populations les plus fragiles qui ne disposent pas des moyens nécessaires à l'achat d'une voiture personnelle ou qui ne peuvent l'emprunter pour se déplacer de manière autonome.

Aujourd'hui, l'épuisement des ressources, les crises sociales et climatiques remettent en cause ce système fortement dépendant d'un unique mode de déplacement aux fortes émissions de gaz à effet de serre. La mobilité future se dessine autour de modes de déplacements décarbonés.

Le Loiret comporte de nombreuses communes rurales dépendantes de la planification de la mobilité à grande échelle. De ce fait, la population vivant dans ces territoires a besoin de solutions spécifiques dans un futur où la voiture individuelle ne pourra plus subsister comme l'unique mode de déplacement du quotidien.

La création d'une culture de l'intermodalité permet le développement d'une adaptabilité de la population afin de repenser ses pratiques de mobilité en s'appropriant les offres de mobilité existantes et en projet dans le département du Loiret.

Document cadre de la politique de mobilité à l'échelle du département du Loiret pour les 15 ans à venir, le schéma départemental de la mobilité est une démarche volontaire et constitue une feuille de route pour porter le développement de la mobilité sur le territoire, tout mode de déplacement confondu. Concrétisé par un programme pluriannuel d'investissement, il définit des actions à mettre en œuvre.

Ce schéma départemental de la mobilité porte sur 4 volets :

- **La mobilité douce,**
- **La mobilité partagée,**
- **La mobilité propre,**
- **La mobilité évitée.**

En plus de ces familles d'actions, le département pourra influencer sur la mobilité via un volet dédié à l'incitation, la sensibilisation et la communication.

Les besoins liés au schéma départemental couvrent deux aspects principaux :

- L'établissement d'un **schéma directeur cyclable**, permettant l'accompagnement dans la définition **d'une programmation pluriannuelle d'investissements**, et retranscrivant la vision à long terme des aménagements cyclables et des actions concernant le système vélo dans son intégralité,
- **La mise en œuvre d'actions départementales** visant à tendre vers une mobilité plus durable sur le territoire du Loiret.

L'objectif est de pouvoir proposer à la population une plus grande offre d'alternatives à la voiture individuelle.

# 1 Synthèse des enjeux du diagnostic

Le diagnostic, l'enquête en ligne, la cartographie participative ainsi que et les ateliers territoriaux organisés dans le cadre du Schéma départemental de mobilité du Loiret ont permis de souligner les problématiques auxquelles le territoire fait face en termes de mobilité.

L'ensemble du diagnostic a été élaboré dans le but de faire ressortir une image du territoire alliant besoins départementaux et besoins plus locaux pour adapter un plan d'actions aux réalités du territoire.

Regroupant près de 42 % de la population du Loiret, la métropole d'Orléans représente le pôle majeur du territoire. Il concentre une part importante des emplois et possède une aire d'influence assez étendue. Sur le reste du territoire, les communes rurales sont tournées autour de quelques polarités comme Pithiviers, Montargis ou Gien présentant des densités plus élevées et concentrant l'essentiel des équipements structurants et des flux. Les territoires ruraux présentent une faible densité avec une offre très faible de transport collectifs. La majorité des déplacements se font en voiture individuelle. Les territoires ruraux situés à l'est et au nord du département font face à une plus grande vulnérabilité face aux hausses du prix des carburants.

## Synthèse des enjeux du diagnostic :

- Développer l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail en créant des itinéraires locaux structurant et irriguant le territoire depuis les grands itinéraires cyclables
- Développer des services vélo incitatifs à l'usage quotidien : l'aide à l'achat de VAE, une offre de stationnement sécurisée...
- Améliorer l'accès aux établissements d'enseignement secondaires en mobilité active et sensibiliser les jeunes à l'usage des mobilités décarbonées
- Répondre aux besoins des communes et des EPCI en les accompagnant dans la mise en place de leur politique de mobilité et en leur proposant une boîte à outils adaptée : aménagements cyclables locaux, apaisement des centres-bourgs
- Réduire les discontinuités dans les déplacements en améliorant l'intermodalité (vélo/train, vélo/covoiturage...)
- Améliorer la qualité de l'offre en transport collectif (nombre de desserte aux heures de pointe matin et soir et qualité du matériel roulant) sur le secteur d'Orléans notamment
- Réaliser un plan de communication et de sensibilisation afin d'inciter les usagers au changement de mode de déplacement quotidien vers des mobilités durables

## 2 Un plan d'actions co-construit

Une approche large de concertation a été mise en place dans le cadre de l'étude afin de co-construire un plan d'actions correspondant aux attentes des usagers. Les problématiques soulevées lors des ateliers ont permis de nourrir la stratégie et les réflexions sur la définition des orientations du schéma départemental de mobilité. De plus, les actions qui ont été proposées, ont été étudiées et intégrées au programme d'actions selon leur pertinence et leur adhésion.

Plusieurs temps de concertation ont été organisés :

- Un panel usagers donnant lieu à 15 monographies de typologies d'usagers,
- Une enquête en ligne et une cartographie participative,

- Des entretiens d'acteurs institutionnels, techniques et associatifs : EPCI, Région, associations vélo (AF3V, Vélorution, VéloveGien, Vélove), SNCF,
- Des ateliers territoriaux avec les élus des EPCI



## 3 Les orientations stratégiques

### 3.1 Axe 1 - La mobilité douce



- **Renforcer la desserte cyclable** des établissements scolaires et en particulier des collèges
- **Accompagner** les jeunes publics vers la pratique du vélo (déploiement des projets kit vélo, ateliers dans les collèges, sensibilisation au bon usage du vélo)
- **Renforcer le maillage du territoire** en aménagements cyclables structurants, notamment via la desserte des pôles d'emploi et des pôles multimodaux : liaison Le Malesherbois –Pithiviers, liaison Briare – Gien, liaisons vers les zones d'activités...
- Accompagner les EPCI dans le **développement de la pratique du vélo** sur leur territoire en déployant des services vélo (installer des cafés-vélo sur les territoires...)
- **Poursuivre l'aménagement touristique** particulièrement dans les zones denses en s'appuyant sur le développement du maillage cyclable : créer un réseau de jalonnement empruntant les voies à faible trafic vers les points d'intérêt majeur
- Participer à la création des écoles du vélo pour les adultes

### 3.2 Axe 2 - La mobilité partagée



- **Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle** et accessibles à tous dans les territoires ruraux : continuer le développement du réseau de covoiturage et d'autostop organisé
- **Développer une plateforme unique** de mise en relation des covoitureurs
- **Encourager l'intermodalité** vélo/transports en commun et vélo/covoiturage
- **Développer les aires de covoiturage sur le territoire** et les services associés (stationnement vélo, bornes de recharge pour véhicule électrique, dispositifs de sécurité...)

### 3.3 Axe 3 - La mobilité propre



- **Développer les points de charge électriques** ouverts au public et communiquer une cartographie permettant de les localiser
- Proposer des véhicules électriques en libre-service ou à la location dans les territoires ruraux
- Accompagner le développement de l'hydrogène sur le territoire

### 3.4 Axe 4 - La mobilité évitée



- **Accompagner les EPCI** dans la réalisation d'un état des lieux des pratiques et des projets liés à la mobilité évitée
- Accompagner les EPCI dans l'élaboration d'une stratégie bas-carbone
- Renforcer les liens avec Action Cœur de ville et Petites Villes de demain
- Porter la politique du ZAN (zéro artificialisation nette)
- Développer des circuits courts et le commerce de proximité sur les territoires, inciter les commerçants à se rapprocher des communes plus rurales en proposant des services de livraison (à vélo...)
- Dans le cadre du financement de logements sociaux, intégrer des contraintes afin que ces logements soient bien reliés aux centre-ville et centre-bourg
- Créer un projet à destination des entreprises dans le cadre de la stratégie bas carbone permettant de déployer le télétravail, la semaine de 4 jours, les plans de déplacement inter-entreprises

### 3.5 Axe 5 - l'animation et la sensibilisation



- **Renforcer la communication et faire connaître** l'ensemble des solutions de mobilités existantes afin de proposer une plus grande visibilité sur l'ensemble de l'offre
- **Simplifier et clarifier** les solutions de mobilités
- Renforcer la coordination inter-EPCI / fluidifier les échanges entre élus et services
- S'appuyer sur les relais locaux dans la communication auprès des habitants (EPCI, communes)

## 4 Le programme d'action du schéma départemental de mobilité du Loiret

### 4.1 Une stratégie répondant aux besoins

Le diagnostic et les ateliers de concertation ont mis en lumière le recours à un usage quasiment systématique à la voiture individuelle par manque d'offres alternatives sur le territoire du département et en particulier dans les territoires ruraux. Cela traduit **un besoin de proposer un panel de solutions de mobilité adaptées aux besoins des habitants du territoire. Le report modal de la voiture individuelle vers des moyens de transports plus vertueux sera facilité par la mise en place d'aménagements permettant l'émergence de solutions alternatives** (vélo, covoiturage,



mobilité électrique) **et par l'expérimentations d'autres dispositifs de mobilité** (transport à la demande, autopartage).

De plus, il a été souligné lors des ateliers de concertation, un **manque de connaissance** sur certaines des initiatives et dispositifs qui existent déjà sur le territoire. Au-delà de cet aspect de communication, il apparaît comme nécessaire de **sensibiliser et mobiliser les citoyens**, pour déclencher un changement des pratiques de mobilité actuelle.

Le changement des pratiques de mobilité **nécessite une réelle prise de conscience de tous les acteurs du territoire** : les décideurs publics, les citoyens, les acteurs privés... Les acteurs du territoire doivent s'approprier le sujet de la mobilité et évoluer ensemble vers des pratiques plus vertueuses.

A partir de ces constats, une stratégie a été élaborée en étudiant les besoins des usagers au quotidien ainsi que l'offre de mobilité déjà existante. La stratégie adoptée doit permettre notamment de résoudre la problématique des déplacements longue distance au sein des territoires ruraux grâce à une solution nécessitant des équipements faibles en coût carbone.

## 4.2 La création d'une stratégie novatrice

Le concept points-nœuds (« knooppunten » en néerlandais) est une stratégie éprouvée dans la planification du réseau cyclable. Elle permet de développer à moindre coût l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens et de loisir.

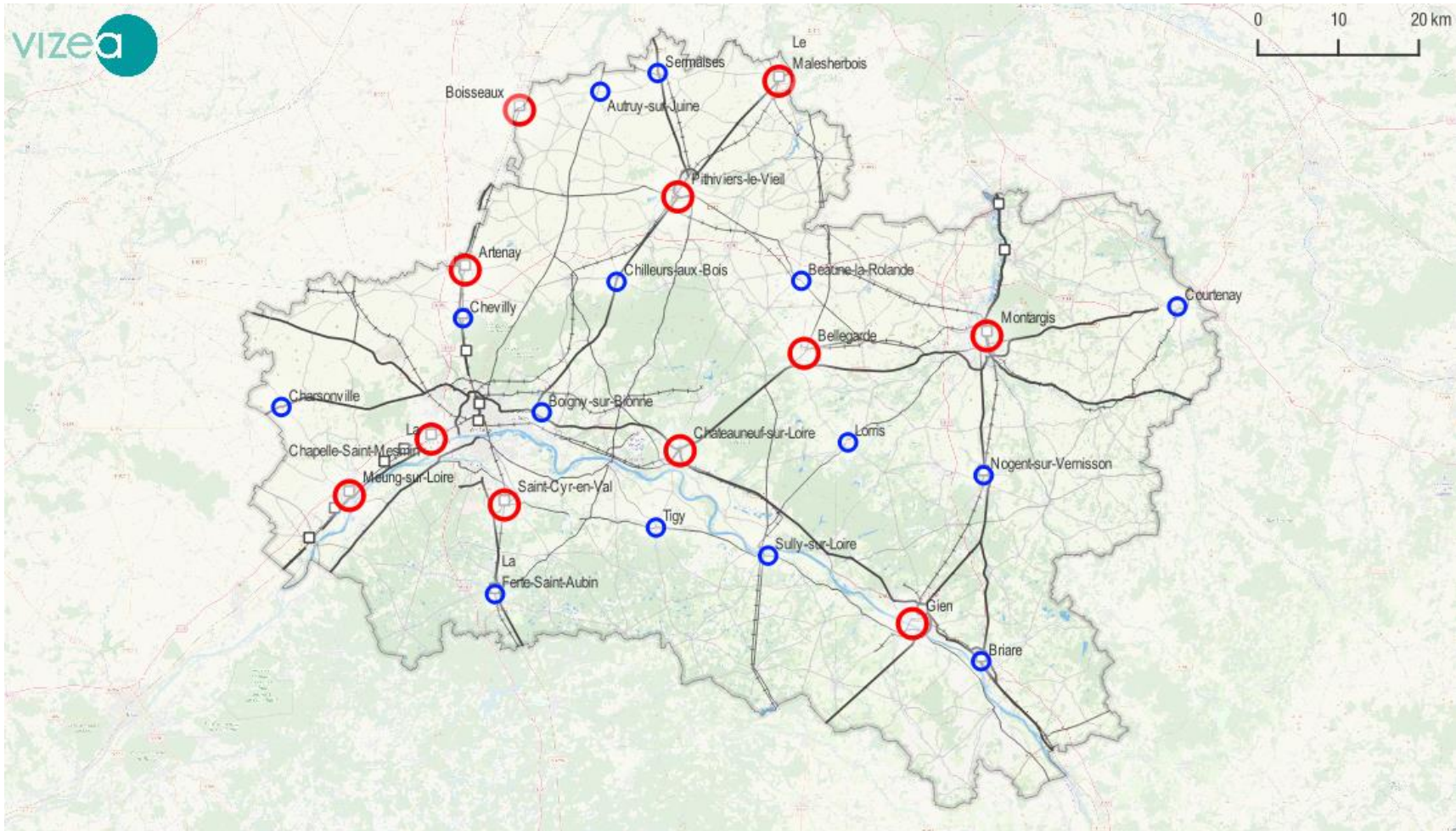
**Le réseau point nœuds multimodal** est un concept d'organisation de différentes solutions de mobilités autour de pôles multimodaux. Ceux-ci sont répartis sur le territoire afin que chaque habitant puisse y accéder à moins de 10 kilomètres de chez lui.

Les points d'intérêt locaux de la mobilité sont des repères facilement identifiables par les habitants : aire de covoiturage, gare, place de centre-ville, etc. En fonction du nombre d'habitants desservis par ces pôles, une hiérarchisation a été établie en 2 niveaux : pôles principaux et pôles ruraux.

Ces pôles multimodaux sont des lieux regroupant différents services de mobilité. Information, services de location, offre de stationnement vélo, etc. seront à disposition des habitants dans le but d'encourager au changement de pratiques de mobilité. Ce réseau sera lisible et facile d'utilisation. La répartition des services de mobilité sera à adapter en fonction des demandes et besoins locaux. Les modes de mobilité présents au sein des pôles multimodaux seront adaptés à tous les profils d'usagers et types de déplacement.

Le département se positionnera en appui technique et financier des bassins de vie pour le développement de schéma de développement d'outils locaux de mobilité. Le maillage territorial sera assuré par l'ensemble des modes de mobilité disponibles sur le département venant rompre les sentiments de rupture de continuité. Un effort d'investissement local sera primordial afin de répondre au potentiel de développement d'une mobilité décarbonée entre deux pôles multimodaux.

Finalement, pour les usagers, le réseau points-nœuds multimodal sera simple dans sa lecture et son usage. Les collectivités auront à leur disposition une boîte à outils utilisable en fonction de leurs besoins et de leurs souhaits.



### La position des pôles multimodaux

#### Polarités du réseau points noeuds multimodal

- Principal
- Rural

#### Transports collectifs

- Gares (SNCF, 2019)

#### Hierarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)

- Réseau interdépartemental

- Réseau départemental structurant

- Réseau départemental de liaison

- Réseau local

# Programme d'actions

Le financement des actions est en cours d'arbitrage pour chaque politique concernée. Ce document est amené à évoluer selon l'avancement des projets.

## 1 L'axe 1 : la mobilité douce

La mobilité douce englobe les moyens de déplacement non motorisés, dont les mobilités actives utilisant l'énergie humaine (vélo, marche à pied, trottinette mécanique...). Le développement de la mobilité douce dispose de nombreux avantages :

- **Environnemental** : la faible émission de CO2 de ces modes de déplacements permet de lutter de manière immédiate contre le réchauffement climatique en privilégiant ces modes de déplacement au quotidien ;
- **Santé** : l'utilisation quotidienne de ces modes de déplacement, plus particulièrement des mobilités actives (vélo, marche à pied...) est bénéfique pour la santé cardiaque ainsi que pour la perte de poids ;
- **Social** : le développement de solutions visant à augmenter le nombre d'usagers de la mobilité douce est un enjeu social important puisqu'il permet de créer une communauté d'entraide entre ces mêmes usagers ;
- **Economique** : le coût au kilomètre d'un déplacement à vélo est largement plus faible que celui d'un déplacement en voiture. Entre les coûts d'investissement et d'entretien, le vélo est plus compétitif pour le portefeuille que les véhicules motorisés individuels.

L'axe mobilité douce contient l'élaboration d'un schéma directeur cyclable. Celui-ci présente les actions visant au développement du système vélo. L'objectif est principalement de venir concurrencer l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens. En 2019, seuls 2,4% de la population de déplaçait à vélo pour se rendre au travail.

### 1- Un réseau cyclable hiérarchisé

Le réseau cyclable à développer dans le cadre de ce schéma départemental est hiérarchisé en 3 niveaux : structurant, secondaire et réseau points-nœuds cyclable. Ces niveaux diffèrent en fonction de la qualité de service des aménagements, de la priorité d'aménagement des itinéraires, du positionnement du département vis-à-vis de l'action (financement, accompagnement ou aménagement).

### 2- Une aide au développement du stationnement vélo

Le département souhaite aider les mairies locales au développement du maillage de stationnement vélo sur le territoire. Il vient subventionner des offres de stationnement vélo sécurisé permettant d'augmenter l'usage du vélo au quotidien et l'intermodalité.

### 3- Des services vélo pour les habitants

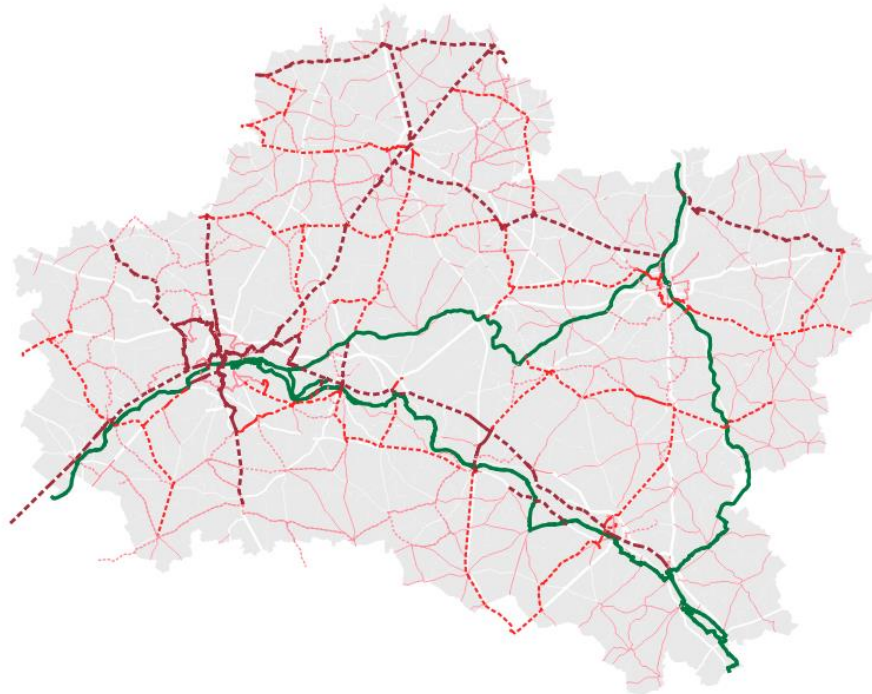
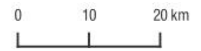
Un panel d'actions à destination des habitants est développé venant appuyer la volonté d'inciter et d'aider les usagers à la remise en selle. Des actions de formation, d'aide à l'achat ou encore d'incitation à l'usage du vélo au quotidien des collégiens sont développés.

### 4- Des études complémentaires

Dans le cadre des compétences départementales, le CD45 souhaite élaborer des plans de déplacement des collèges afin d'optimiser ses actions à l'échelle locale dans le but de décarboner les déplacements des jeunes ou professionnels des établissements.



# 1.1 Construire un réseau cyclable sécurisé et efficace pour les déplacements du quotidien (domicile-travail et domicile collègue) à l'échelle du département



## Un réseau cyclable hiérarchisé desservant les polarités

### Itinéraires cyclables (Vizea, 2022)

- Grands itinéraires
- Schéma directeur cyclable départemental
- Itinéraires principaux

- Existant
- - - En projet
- Itinéraires principaux complémentaires
- Existant
- - - En projet

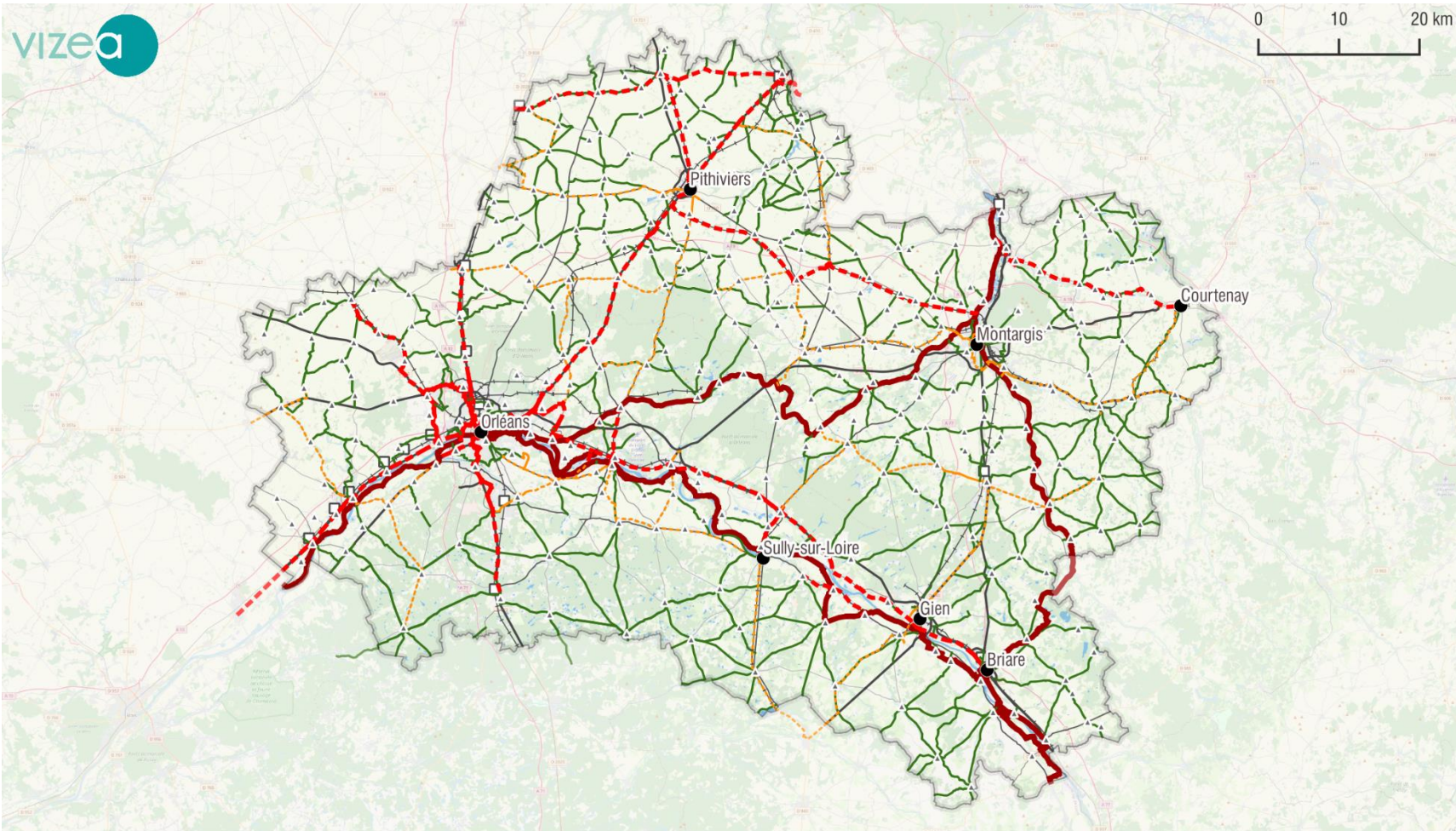
- Itinéraires secondaires
- Existant
- - - En projet

## Réponses aux besoins des usagers cibles

- Actifs
- Collégiens
- Familles

## OBJECTIFS

- Augmenter la part modale des déplacements quotidiens
- Rompre le sentiment d'insécurité de l'usage du vélo sur des trajets quotidiens



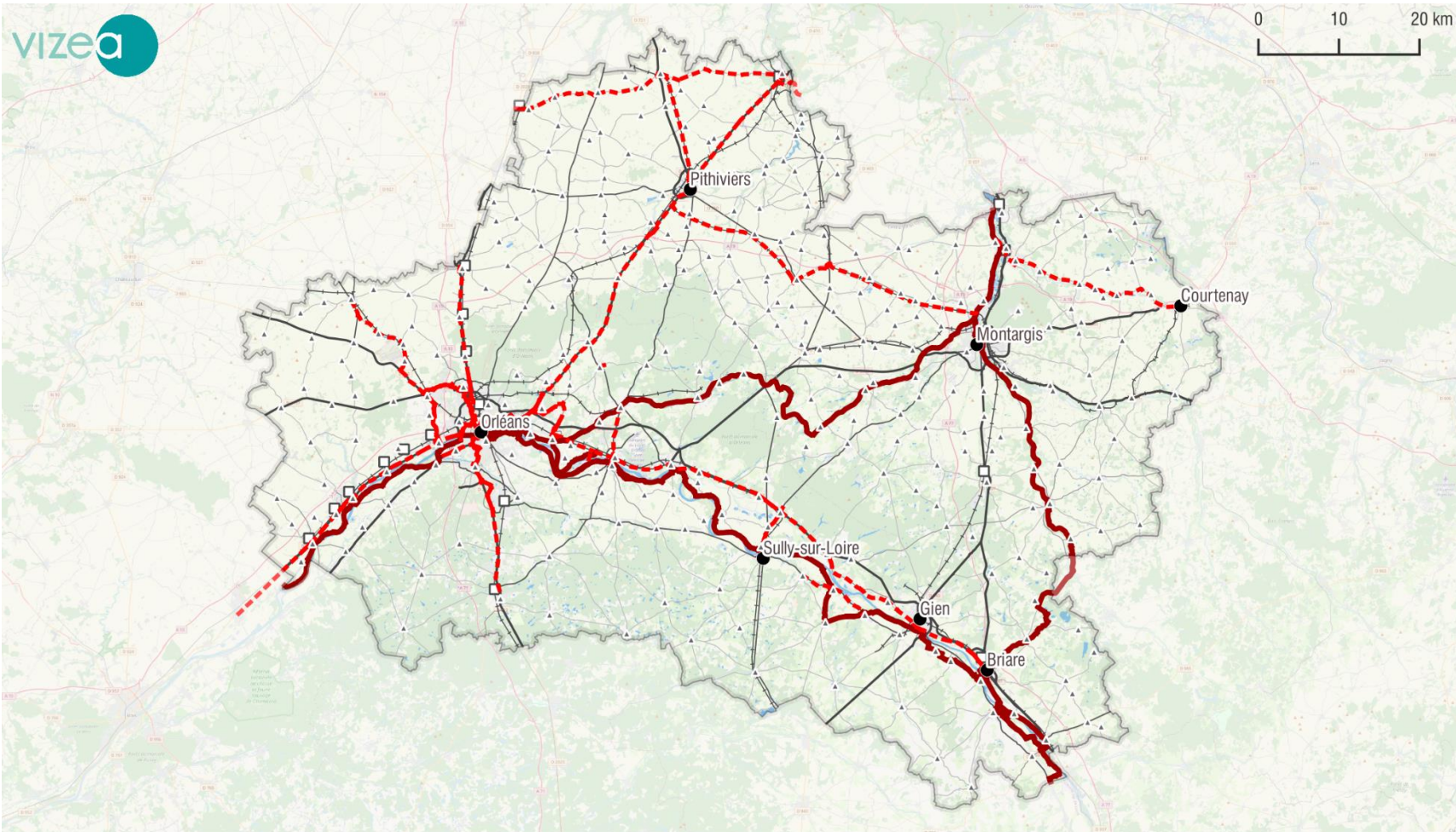
**Un réseau cyclable hiérarchisé**

- |                              |   |  |                           |  |
|------------------------------|---|--|---------------------------|--|
| ● Polarités                  | <b>Hierarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)</b> | — Réseau local                             | — Existant                | — A aménager   |
| <b>Transports collectifs</b> | — Réseau interdépartemental   | <b>Itinéraires cyclables (Vizea, 2022)</b> | - - - A aménager          | — Réseau local, base de travail pour l'élaboration du futur réseau point-noeud (Vizea, 2022) |
| □ Gares (SNCF,2019)          | — Réseau départemental structurant  | — Grands itinéraires                       | — Itinéraires secondaires |  |
|                              | — Réseau départemental de liaison   | — Schéma directeur cyclable départemental  | — Existant                |  |
|                              |   | — Itinéraires principaux                   |                           |  |

## MESURES

### → Mesure 1 : Aménager les liaisons cyclables structurantes

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Aménagement	<u>Description de la mesure</u> Le département aménage les voies départementales identifiées du réseau structurant avec des aménagements cyclables à haut niveau de service, en respectant les recommandations du Cerema (largeur, revêtement, séparateurs...)
<b>LOCALISATION</b> Voies départementales hors agglomération	Ces aménagements doivent être séparés de la chaussée circulaire afin de sécuriser les cyclistes.
<b>CALENDRIER</b> Long terme	Des contraintes foncières peuvent nécessiter d'être levées afin de pouvoir réaliser ces aménagements.
<b>PRIORITE</b> Haute	Les itinéraires empruntent en majeure partie des voies départementales ou un itinéraire du réseau ferré national. Cependant, certains itinéraires empruntent ponctuellement des voies communales ou voies désaffectées.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Communes, EPCI, Etat, Région	Le réseau structurant emprunte également des routes départementales en agglomération. Dans ce cas de figure, une participation financière sera demandée aux communes et/ou EPCI dont le montant sera étudié au cas par cas.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	<u>Spécificités techniques</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• Les communes/EPCI mettent à disposition le foncier</li><li>• Les aménagements cyclables réalisés devront respecter les préconisations du guide des aménagements cyclables</li></ul> <p><i>Les aménagements cyclables existants sont à étudier au cas par cas afin de conforter leur intégration aux itinéraires cyclables. Plusieurs actions sont à prévoir localement : réaménagement des sections pour des qualités d'aménagement insuffisantes sous réserve des priorisations.</i></p>
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Banque des Territoires – Développer des infrastructures et des mobilités vertes, Banque des territoires : <a href="https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/">https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/</a> Préfecture de région – Appel à projet France Relance "Aménagements cyclables" : <a href="https://aides.francemobilites.fr/3ef3-copie-13h45-amenager-des-itinéraires-cyclable/">https://aides.francemobilites.fr/3ef3-copie-13h45-amenager-des-itinéraires-cyclable/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de kilomètres d'itinéraire cyclable aménagé Taux d'avancement d'aménagement du réseau cyclable Nombre de communes desservies par un itinéraire cyclable aménagé Suivi de la fréquentation / part modale vélo



**Le réseau cyclable structurant**

- |                      |   |                                   |  |              |
|----------------------|---|-----------------------------------|--|--------------|
| ● Polarités          | <b>Hierarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)</b> | — Réseau départemental de liaison | <b>Itinéraires cyclables (Vizea, 2022)</b> | — Existant   |
| □ Gares (SNCF, 2019) | — Réseau interdépartemental   | — Réseau local                    | — Grands itinéraires                       | — A aménager |
|                      | — Réseau départemental structurant  |                                   | — Schéma directeur cyclable départemental  |              |
|                      |   |                                   | — Itinéraires principaux                   |              |



Itinéraire	Routes départementales concernées	Longueur à aménager (ml)	Longueur existante (ml)	Longueur totale (ml)	Coût total (euros TTC)
<b>Courtenay - Fontenay-sur-Loing</b>	D32, D115	27 304	606	27 909	<b>6 322 790</b>
<b>Jargeau - Saint-Denis-de-l'Hôtel - Fay-aux-Loges</b>	D921	7 739	0	7 739	<b>1 742 863</b>
<b>Le Malesherbois - Buthiers</b>	D949	4 359	0	4 359	<b>1 046 113</b>
<b>Le Malesherbois - Sermaises</b>	D24	15 971	0	15 971	<b>3 832 961</b>
<b>Les Bordes - Sully-sur-Loire</b>	D948, D961, D951	2 165	4 492	6 657	<b>360 535</b>
<b>Montargis - Beaune-la-Rolande - Pithiviers</b>	D975, D9, D209	44 026	0	44 026	<b>9 525 424</b>
<b>Orléans - Chevilly - Artenay</b>	D2020	14 890	2 345	17 235	<b>3 573 539</b>
<b>Orléans - Gien - Briare</b>	D124, D8, D960, D962, D952, D953, D822, D957	60 496	13 076	73 572	<b>13 961 375</b>
<b>Orléans - La Ferté-Saint-Aubin</b>	D2020	10 534	14 459	24 993	<b>2 528 081</b>
<b>Orléans - Meung-sur-Loire - Beaugency</b>	D2152	33 356	8 837	42 193	<b>7 842 590</b>
<b>Orléans - Ormes - Bricy - Patay</b>	D955, D836, D935	17 574	12 046	29 620	<b>3 885 096</b>
<b>Orléans - Pithiviers - Le Malesherbois</b>	D2152	50 078	13 177	63 255	<b>11 803 611</b>
<b>Pithiviers - Sermaises</b>		13 984	0	13 984	<b>3 032 646</b>
<b>Sermaises - Boisseaux</b>	D824, D95, D139	19 486	0	19 486	<b>4 643 481</b>
<b>Saint-Aignan-le-Jaillard - Saint-Gondon</b>	D951	9 846	0	9 846	<b>2 362 989</b>
<b>TOTAL</b>	-	<b>331 808</b>	<b>69 038</b>	<b>400 845</b>	<b>76 464 094</b>

Nota : estimation valeur 2022

## → Mesure 2 : Aménager les itinéraires cyclables secondaires

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Financement, accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Dans le cadre du schéma directeur cyclable, le département pourra subventionner au cas par cas l'aménagement des itinéraires identifiés comme réseau secondaire.
<b>LOCALISATION</b> Le territoire du département	Ces aménagements seront à l'initiative communes et devront répondre aux critères définis par le schéma directeur cyclable et répondre d'un intérêt départemental.
<b>CALENDRIER</b> Long terme	Les itinéraires empruntent en majeure partie des voies départementales ou un itinéraire du réseau ferré national. Cependant, certains itinéraires empruntent ponctuellement des voies communales.
<b>PRIORITE</b> Moyenne	Ces aménagements permettent de desservir des zones d'activités, des centres-bourgs, des collèges, ou gares
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Communes, EPCI	<u>Spécificités techniques</u>
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le département finance des aménagements cyclables sur le réseau secondaire</li> <li>Les communes/EPCI mettent à disposition le foncier</li> <li>Les financements seront conditionnés au respect des préconisations présentes dans la charte des aménagements cyclables</li> </ul> <p><i>Les aménagements cyclables existants sont à étudier au cas par cas afin de conforter leur intégration aux itinéraires cyclables. Plusieurs actions sont à prévoir localement : entretien des aménagements en mauvais état ou réaménagement des sections pour des qualités d'aménagement insuffisantes.</i></p>
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Développer des infrastructures et des mobilités vertes, Banque des territoires : <a href="https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/">https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/</a>  Appel à projet France Relance "Aménagements cyclables" : <a href="https://aides.francemobilites.fr/3ef3-copie-13h45-amenager-des-itineraires-cyclable/">https://aides.francemobilites.fr/3ef3-copie-13h45-amenager-des-itineraires-cyclable/</a>  Recherche de financements auprès des partenaires : Région, Etat, Europe
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de kilomètres d'itinéraire cyclable aménagé Taux d'avancement d'aménagement du réseau cyclable Nombre de communes desservies par un itinéraire cyclable aménagé Suivi de la fréquentation / part modale vélo



**Le réseau cyclable secondaire**



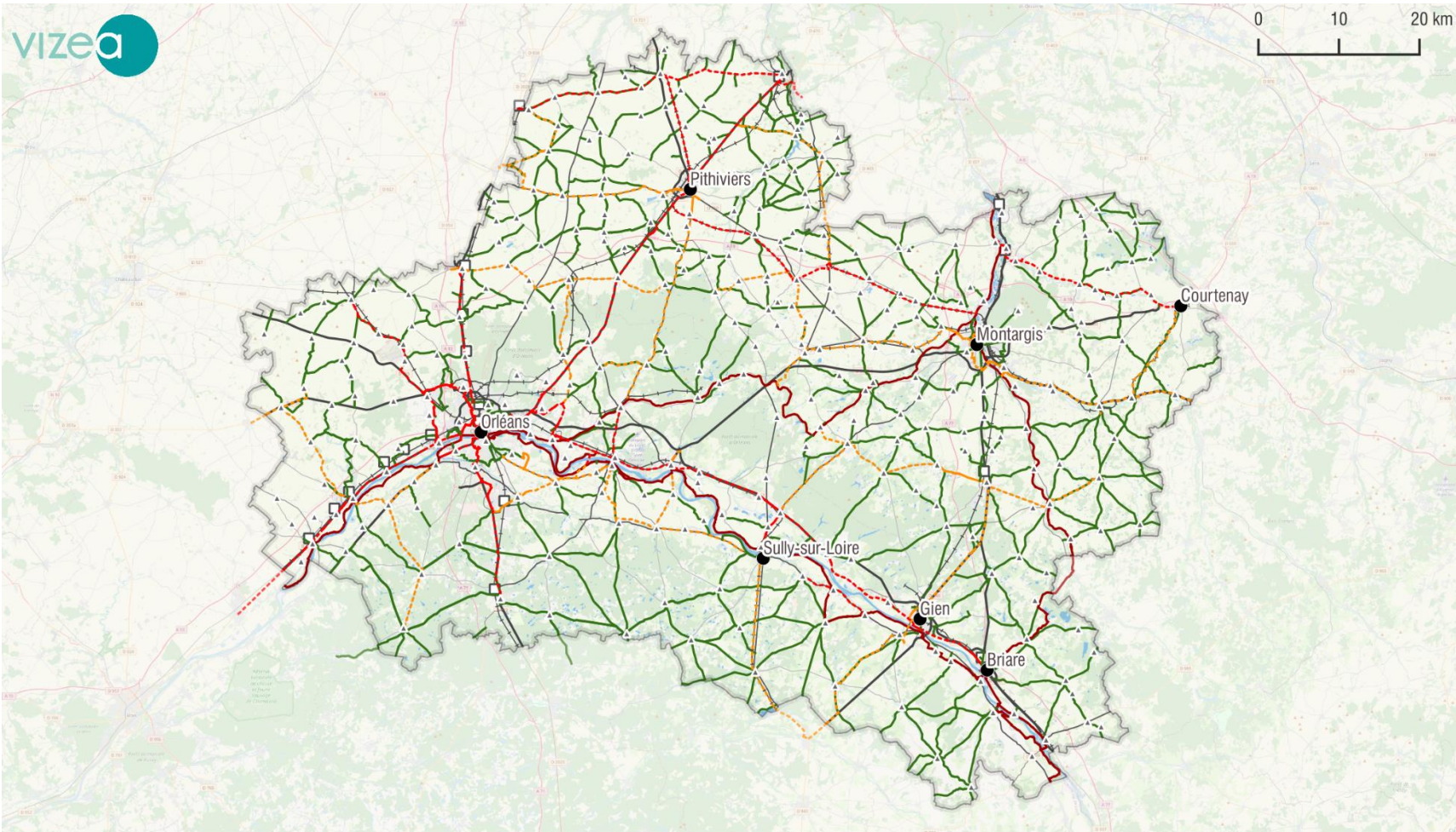
Itinéraire	Routes départementales concernées	Longueur à aménager (ml)	Longueur existante (ml)	Longueur totale (ml)
<b>Amilly - Montargis - Bellegarde - Lac de Bellardin</b>	D2107, D94, D2160	32 719	3 706	36 425
<b>Amilly - Triguères - Douchy</b>	D943, D37	26 902	3 054	29 956
<b>Auxy - Puiseaux - Manchecourt</b>	D975, D948, D27	25 454	0	25 454
<b>Bellegarde - Beaune-la-Rolande</b>	D744	8 822	0	8 822
<b>Châteauneuf-sur-Loire - Tigy - Sully-sur-Loire</b>	D2460, D11, D951	20 607	1 056	21 663
<b>Gien - Coullons - Argent-sur-Sauldre</b>	D956, D51, D156, D940	24 292	1 029	25 322
<b>Gien - Nogent-en-Vernisson</b>	D940, D2007	19 013	1 286	20 299
<b>Jargeau - Saint-Cyr-en-Val</b>	D951, D326	11 020	6 646	17 667
<b>Jouy-le-Potier - Meung-sur-Loire - Charsonville</b>	D2157, D4, D2, D18, D15	46 118	0	46 118
<b>Les Bordes - Lorris - Coudroy</b>	D961	16 462	0	16 462
<b>Pithiviers - Toury - Boisseaux</b>	D950, D921, D927, D810, D222, D110, D139	39 082	3 871	42 952
<b>Trainou - Courcy-aux-Loges - Neuville-aux-Bois</b>	D124, D921, D145, D109, D2152, D5	38641	303	38943
<b>Triguères - Courtenay</b>	D34	14 361	0	14 361
<b>Varennes-Changy - Nogent-en-Vernisson - Chatillon-Coligny</b>	D41, D607, D56, D356, D93,	17 544	5 785	23 329
<b>Vennecy - Artenay</b>	D8, D5	26956	1063	28019
<b>Cléry-Saint-André - Saint-Hilaire-Saint-Mesmin</b>	D951	6 803	1 374	8 177
<b>Sully-sur-Loire - Argent-sur-Sauldre</b>	D59	25 222	0	25 222
<b>Tigy - Vienne-en-Val - Jargeau</b>	D12, D712	13 263	0	13 263
<b>Chambon-la-Forêt - Beaune-la-Rolande</b>	D438, D29, D44, D229, D209, D950	11 730	0	11 730
<b>Lorris - Montereau - Varennes-Changy</b>	D3044, D44, D41	12 953	0	12 953

<b>Sandillon - Saint-Denis-en-Val</b>	D951	7 546	3 583	11 130
<b>Courcy-aux-Loges - Pithiviers</b>	D921	9 606	1 699	11 305
<b>TOTAL</b>	-	455 116	34 455	489 572

Nota : estimation valeur 2022

## → Mesure 3 : Développer un réseau point nœuds multi-mobilité sur le territoire

<p><b>ACTION DU DEPARTEMENT</b></p> <p>Sur RD : Aménagement</p> <p>Sur VC et RD en agglo : financement et accompagnement</p>	<p><u>Description de la mesure</u></p> <p>Le département réalisera une étude complémentaire permettant de définir un réseau point-nœud multimodal.</p> <p>Il devra relier les communes par des voies à faible trafic ou des chemins hors circulation automobile. Ce réseau s'appuie principalement sur le réseau départemental à faible trafic mais il peut emprunter des voies communales peu circulées lorsqu'aucune alternative plus sécurisée n'est possible.</p>
<p><b>LOCALISATION</b></p> <p>Le territoire du département</p>	<p>Ce réseau points-nœuds permettra de rejoindre les pôles multimodaux disposant de services locaux de mobilité sur le département.</p>
<p><b>CALENDRIER</b></p> <p>Moyen terme</p>	<p>Le réseau cyclable local présenté ci-après est une base de travail à la future définition du réseau point-nœud cyclable. Ce travail est à mener localement pour valider ou modifier les tracés des nœuds afin d'emprunter des voies à faible trafic. Ce réseau cyclable local emprunte tout type de voie : départementale, communale, privée avec une convention...</p>
<p><b>PRIORITE</b></p> <p>Haute pour l'étude</p> <p>Moyenne pour le développement du réseau</p>	<p><u>Spécificités techniques</u></p> <p>Le département aura la charge de l'aménagement cyclable sur voirie départementale hors agglomération.</p>
<p><b>PARTENAIRES FINANCIERS</b></p> <p>EPCI/Communes</p>	<p>Les aménagements sur RD en agglo et VC seront à la charge des communes ou EPCI. Le département pourra subventionner les aménagements au titre des contrats de territoire.</p>
<p><b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b></p> <p>Oui</p>	
<p><b>AIDES POSSIBLES</b></p>	<p>Développer des infrastructures et des mobilités vertes, Banque des territoires : <a href="https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/">https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/</a></p> <p>Appel à projet France Relance "Aménagements cyclables" : <a href="https://aides.francemobilites.fr/3ef3-copie-13h45-amenager-des-itineraires-cyclable/">https://aides.francemobilites.fr/3ef3-copie-13h45-amenager-des-itineraires-cyclable/</a></p>
<p><b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b></p>	<p>Nombre de nœuds jalonnés</p>



**Le potentiel réseau points-nœuds à étudier**

- |                              |   |  |                           |   |
|------------------------------|---|--|---------------------------|---|
| ● Polarités                  | <b>Hierarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)</b> | — Réseau local                             | — Existant                | — A aménager  |
| <b>Transports collectifs</b> | — Réseau interdépartemental   | <b>Itinéraires cyclables (Vizea, 2022)</b> | - - - A aménager          | — Réseau local, base de travail pour l'élaboration du futur réseau point-nœud (Vizea, 2022) |
| □ Gares (SNCF, 2019)         | — Réseau départemental structurant  | — Grands itinéraires                       | — Itinéraires secondaires |   |
|                              | — Réseau départemental de liaison   | — Schéma directeur cyclable départemental  | — Existant                |   |
|                              |   | — Itinéraires principaux                   |                           |   |

## 1.2 Encourager le report modal vers le vélo en accompagnant les changements de comportements

### MESURES

#### → Mesure 4 : Accompagner le développement de formation à la pratique du vélo pour adulte

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Financement	<u>Objectifs :</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• Accompagner les usagers vers un usage régulier du vélo</li><li>• Augmenter la part modale vélo</li></ul>
<b>LOCALISATION</b> Le territoire du département	<u>Description de la mesure</u> <p>Les projets existants ou futurs en faveur d'une formation des adultes à la pratique du vélo pourront être subventionnés par le Département.</p> <p>Ces subventions s'appliquent à la fois aux établissements publics, collectivités et acteurs privés souhaitant former le public à la mobilité quotidienne à vélo.</p>
<b>CALENDRIER</b> Court terme	
<b>PRIORITE</b> Haute	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Etat, Agglomération Montargoise, Orléans Métropole	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> <p>Le département agira dans le cadre de l'action sociale.</p> <p>Conventionnements en cours avec les associations Mille Sourires sur le Montargois et RESPIRE sur l'Orléanais.</p>
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de sessions de formation réalisées Nombre de personnes ayant suivi la formation jusqu'à son terme



<https://www.francevelotourisme.com/conseils/les-services-velo-pour-faciliter-son-voyage/les-velo-ecoles-en-france-re-apprendre-a-faire-du-velo>



→ **Mesure 5 : Mettre en place une aide à l'achat de VAE ou de vélo mécanique sous conditions de ressources couplée d'une location de VAE à durée limitée (1 an)**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Description de la mesure</u>
Financement	Le département étudiera les conditions de mise en oeuvre d'une aide à l'achat de vélo mécanique, vélo à assistance électrique ou vélocargo à destination des habitants du Loiret. Une enveloppe reste à définir ainsi que les plafonds de mobilisation de la subvention en fonction du type de vélo. Cette aide peut s'additionner aux autres aides éventuelles (EPCI, Région...)
<b>LOCALISATION</b>	
Le territoire du département	Le département étudiera les conditions de mise en oeuvre d'un système de location de VAE ou vélo mécanique à durée déterminée afin d'aider les usagers à la transition vers ce mode de déplacement. La location longue durée permet de tester au quotidien ce mode de déplacement avant un achat éventuel.
<b>CALENDRIER</b>	
Moyen terme	
<b>PRIORITE</b>	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
Haute	Le Département étudiera la possibilité de recourir à des prestataires issus de l'économie sociale et solidaire (ESS), notamment les structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) pour la maintenance ou l'acquisition de vélos reconditionnés.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
Communes, EPCI, Associations, Région	BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	
Oui	INDICATEURS D'AVANCEMENT
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	
	Nombre d'achat de vélos subventionnés
	Enveloppe utilisée pour la subvention d'achat de vélo

→ **Mesure 6 : Mettre à disposition des sites administratifs départementaux des vélos à assistance électriques**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Financement	<u>Description de la mesure</u> Le CD45 mettra à disposition des vélos à assistance électrique sur chacun des sites départementaux, notamment l'« hôtel du département » et l'« immeuble Le Loiret ».
<b>LOCALISATION</b> Sites « hôtel du département » et « immeuble Le Loiret »	Ces vélos pourront être utilisés par les agents pour les déplacements professionnels.
<b>CALENDRIER</b> Court terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Equipement, stationnement, borne de recharge, maintenance...
<b>PRIORITE</b> Faible	Le Département étudiera les possibilités de recourir à des prestataires issus de l'économie sociale et solidaire (ESS), notamment les structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) pour la maintenance ou l'acquisition de vélos reconditionnés.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de VAE mis à disposition

## 1.3 Valoriser les itinéraires cyclables



[https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Saint-Hilaire-Saint-Mesmin\\_\(Loiret\)\\_La\\_Loire\\_%C3%A0\\_v%C3%A9lo.JPG](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Saint-Hilaire-Saint-Mesmin_(Loiret)_La_Loire_%C3%A0_v%C3%A9lo.JPG)



<https://www.loiretbalades.fr/fr/infos-pratiques/balisage>

### MESURES

#### → Mesure 7 : Mettre en place un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Objectifs :</u>
Financement	
<b>LOCALISATION</b>	<u>Description de la mesure</u>
communes situées à proximité des itinéraires structurants	
<b>CALENDRIER</b>	Le département étudie une charte de jalonnement spécifiant toutes les caractéristiques du jalonnement à mettre en oeuvre sur le département ( charte graphique, positionnement, types de panneaux, types de marquage...).
Moyen terme	
<b>PRIORITE</b>	Le département réalisera les plans de jalonnement et leur mise en place.
Moyen	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	Nombre de projets communaux prenant en compte la charte de jalonnement
Communes, EPCI	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	Mesure du niveau de satisfaction des usagers
Oui	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	

## 1.4 Accompagner les collégiens dans la pratique du vélo



<https://www.clg-simone-veil-pontoise.fr/index.php/le-college/les-services/la-vie-scolaire/item/66-le-garage-a-velos-et-trottinettes-fait-le-plein>



<https://www.leresistant.fr/2022/06/17/college-de-lussac-une-balade-de-164-km-a-velo-pour-les-6es/>

### MESURES

#### → Mesure 8 : Réaliser des plans de déplacements des collèges du territoire

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Objectifs</u> - Inciter les usagers à utiliser le vélo pour des trajets quotidiens - Augmenter la part modale vélo
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	<u>Description de la mesure</u> Le département réalisera des plans de déplacement pour tous les collèges du Loiret. Ces PDC permettent d'identifier les actions à mettre en œuvre au sein des collèges pour tendre vers une mobilité plus optimisée et plus durable (actions de sensibilisation, identification de liaisons cyclables locales à créer...).
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	Le département peut :
<b>PRIORITE</b> Haute	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes pilotées par la Direction de l'Education, de la Jeunesse et de l'Enseignement supérieur en lien avec la Direction des Infrastructures</li> <li>• S'accompagner d'un bureau d'étude spécialisé en tant qu'AMO.</li> </ul>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes, Région, Education Nationale	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	Financement d'équipements (50% du montant)
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Programme Moby <a href="https://aides.francemobilites.fr/cc0a-sensibiliser-les-eleves-des-classes-elementai/">https://aides.francemobilites.fr/cc0a-sensibiliser-les-eleves-des-classes-elementai/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de plans de déplacements des collèges réalisés

→ **Mesure 9 : Mettre en place la stratégie bas carbone du département en équipant des collèges pilotes en pack cyclistes**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Description de la mesure</u>
Financement	5 collèges sont pilotes pour expérimenter la mise en oeuvre de kits vélo à destination des collégiens. A terme, tous les collèges du département pourront être équipés.
<b>LOCALISATION</b>	
5 collèges pilotes (à identifier)	Ces packs cycliste comprennent : vélo mis à disposition, bornes de gonflage, kit de réparation, équipements de protection et stationnement vélo au sein des collèges.
<b>CALENDRIER</b>	
Court terme	Cette action est à déployer au sein de tous les collèges du département à la suite de l'expérimentation en cours.
<b>PRIORITE</b>	
Haute	Le Département étudiera les possibilités de recourir à des prestataires issus de l'économie sociale et solidaire (ESS), notamment les structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) pour la maintenance ou l'acquisition de vélos reconditionnés.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
communes, Education Nationale	Cette action devra être mise en place après la réalisation du plan de déplacement de chaque collège concerné.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	
Non	Si l'expérimentation en cours est jugée satisfaisante, cette action pourra être généralisée sur l'ensemble des collèges du département. Il sera nécessaire de faire un premier bilan de cette action au bout de 5 ans.  Ce bilan pourra se faire sous plusieurs formes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des enquêtes d'usage des packs cyclistes,</li> <li>- Des enquêtes de satisfaction à destination des collégiens, des parents de collégiens et des associations de parents d'élèves,</li> <li>- Des comptages d'utilisation du vélo et du remplissage du stationnement vélo au sein des collèges.</li> </ul>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de packs cyclistes mis en place Nombre de collèges où le dispositif de pack cycliste est déployé

## → Mesure 10 : Accompagner le développement de formation à la pratique du vélo pour les collégiens

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement	<u>Description de la mesure</u> Le département organisera en collaboration avec les collectivités locales la formation des collégiens à l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens. Ces formations peuvent être encadrés par des associations ou par du personnel habilité à ce type de formation.
<b>LOCALISATION</b> Collèges du département	Le département pourra formaliser un appel à projet à destination des collèges permettant de financer les interventions d'animateurs pour former les collégiens à la pratique du vélo. Il sera nécessaire de communiquer à propos de cet appel à projet à destination des collèges et de recenser les associations disponibles pour animer ces interventions.
<b>CALENDRIER</b> Court terme	
<b>PRIORITE</b> Haute	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	Ces formations peuvent s'appuyer sur le programme « Savoir Rouler à Vélo ». Il s'adresse en priorité aux collégiens n'ayant pas participé à cette formation à l'école primaire.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	<a href="https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/">https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de collégiens ayant participé à la formation

## 1.5 Contribuer au développement des services vélos sur le territoire



<https://www.creilsudoise.fr/mon-actu/actualites/mobilite/velo-box/>

<https://veloservices.fr/aci/>

### MESURES

#### → Mesure 11 : Accompagner le développement de l'offre de stationnement cyclable sécurisé sur le territoire

<p><b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> RD hors aggro : aménagement En aggro et VC : accompagnement et financement.</p>	<p><u>Objectifs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inciter les usagers à utiliser le vélo pour des trajets quotidiens</li> <li>- Augmenter la part modale vélo</li> </ul>
<p><b>LOCALISATION</b> territoire du département</p>	<p><u>Description de la mesure</u> Les aménagements portés par le Département intégreront une offre de stationnement cyclable sécurisé. Dans le cadre d'aménagements portés par la commune ou les EPCI, le Département pourra apporter une aide financière.</p>
<p><b>CALENDRIER</b> Moyen terme</p>	<p>Ces offres de stationnement vélo subventionnées se situeront à proximité des pôles générateurs de déplacements afin de développer l'intermodalité.</p>
<p><b>PRIORITE</b> Haute</p>	<p><u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Le département étudie les conditions de subvention d'une offre de stationnement sécurisée en gare ou à une aire de covoiturage. Cette offre doit être de type box individuel ou consigne collective fermée.</p>
<p><b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes, EPCI</p>	
<p><b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui</p>	<p><u>Aides possibles</u> Alvéole Plus – <a href="https://alveoleplus.fr/programme">https://alveoleplus.fr/programme</a></p>
<p><b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b></p>	<p>Nombre d'emplacements vélo subventionnés par le département Budget dépensé pour le subventionnement du stationnement vélo</p>

## → Mesure 12 : Accompagner le développement des ateliers de réparation de vélo

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement	<u>Description de la mesure</u> En lien avec les communes, le développement d'ateliers de réparation vélo sera accompagné par le Département notamment dans la perspective d'y associer des actions d'insertion par l'activité économique des bénéficiaires du RSA.
<b>LOCALISATION</b> communes intéressées (manque identifiés dans le secteur de Pithiviers et Sully-sur-Loire)	Plusieurs modalités d'organisation sont possibles :
<b>CALENDRIER</b> Court terme	<ul style="list-style-type: none"><li>• Engagement avec une association s'occupant de la tenue des ateliers et de leur organisation,</li><li>• Mise à disposition d'un local par les communes</li></ul>
<b>PRIORITE</b> Moyen	Ces ateliers de réparation vélo se déplaceront sur tout le territoire au sein des pôles multimodaux. Le réseau du service action sociale du département peut être sollicité pour la formation de personnes habilitées à animer les ateliers de réparation.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes, EPCI, associations	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> En lien avec action sociale pour parcours professionnel La localisation des ateliers est à mettre en cohérence avec la stratégie points-nœuds. Les pôles multimodaux permettront la tenue d'ateliers de réparation.
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre d'ateliers vélo tenu par an Nombre de participants Nombre de bénéficiaires du RSA associés dans le cadre de leur parcours d'insertion



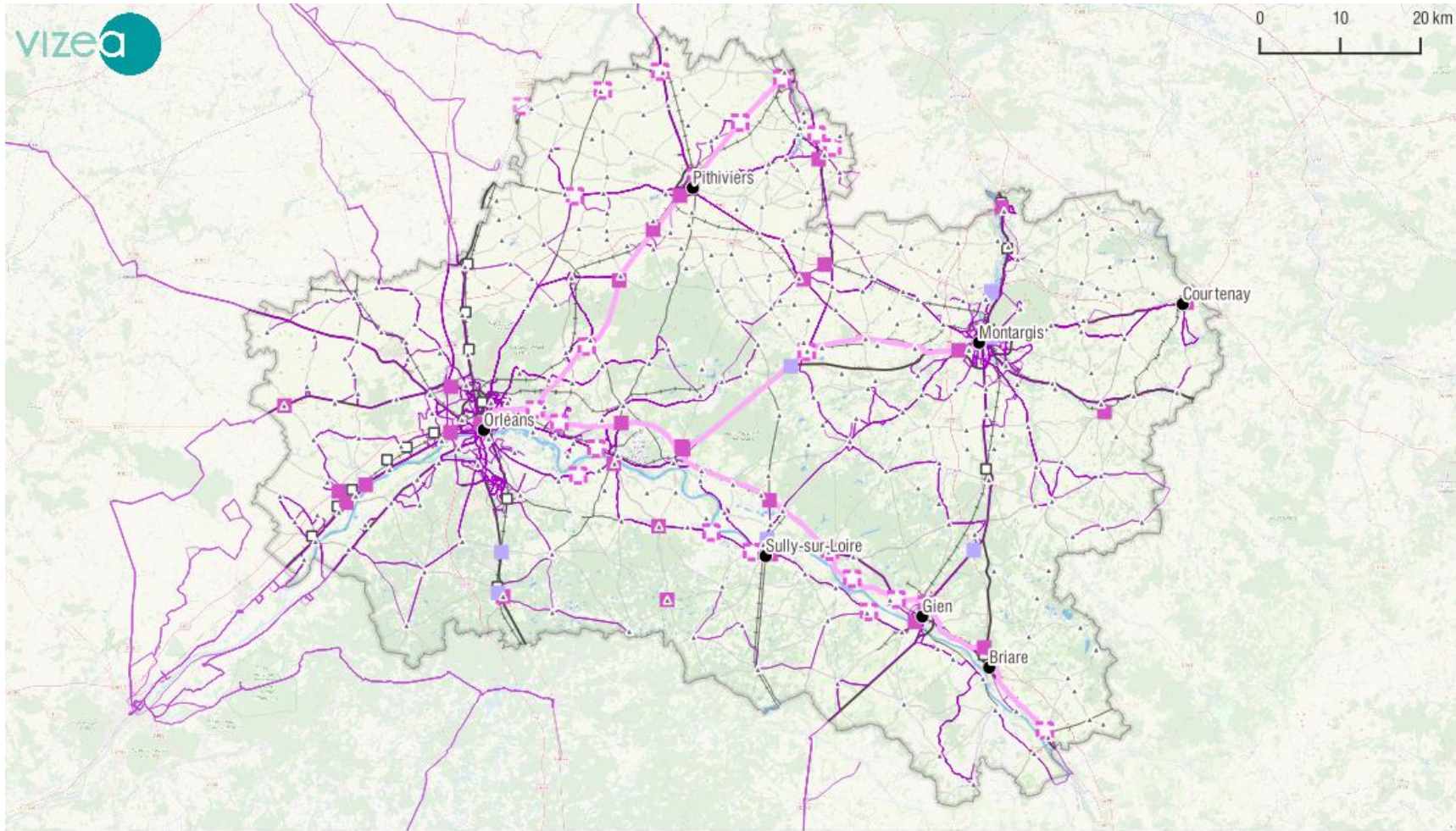
## 2 L'axe 2 : la mobilité partagée

Les axes identifiés pour le développement de la mobilité partagée sont le covoiturage, les transports collectifs et le développement d'outils numériques.

Un réseau d'aires de covoiturage est présent sur tout le territoire. Un renforcement de celui-ci avec le développement de lignes de covoiturage privilégiées permet d'augmenter la capacité d'utilisation de ce mode de déplacement partagé. Cette pratique permet d'augmenter le taux de remplissage moyen des véhicules d'une population bien équipée en véhicules motorisés (86% des ménages possèdent au moins 1 voiture).

De plus, un travail général avec la Région Centre-Val de Loire devra être organisé dans le but d'adapter localement l'offre de transports collectifs existante. L'objectif est de pouvoir faire correspondre au mieux les besoins en déplacement et l'organisation du réseau de transports.





**La mobilité partagée**

● Polarités

— Ligne de bus ou de car

— Réseau départemental structurant

■ Aire de covoiturage existante formelle

**Transports collectifs**

□ Gares (SNCF, 2019)

**Hierarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)**

— Réseau interdépartemental

— Réseau départemental de liaison

■ Aire de covoiturage existante informelle

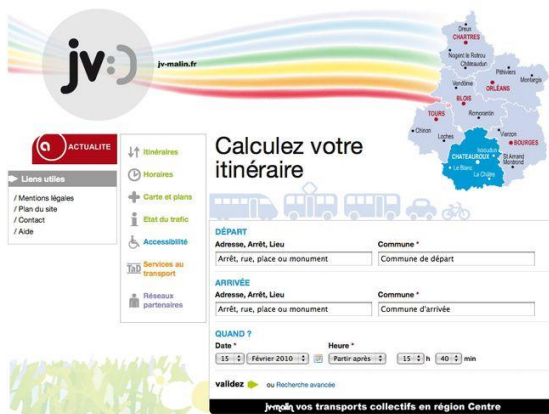
— Réseau local

— Lignes de covoiturage (Vizea, 2022)

**Aires de covoiturage (Vizea, 2022)**

□ Aire de covoiturage formelle à aménager

## 2.1 Faire connaître l'offre de mobilité auprès des différents publics, en particulier les publics fragilisés



[http://www.mobilite41.org/article-allez-y-malin-en-region-centre-avec-jv-malin-https://saumur.maville.com/actu/actudet\\_-a-angers-une-conciergerie-velo-est-44996686.html](http://www.mobilite41.org/article-allez-y-malin-en-region-centre-avec-jv-malin-https://saumur.maville.com/actu/actudet_-a-angers-une-conciergerie-velo-est-44996686.html)

### MESURES

#### → Mesure 13 : Travailler avec la Région à l'amélioration de l'outil "JV Malin"

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Objectifs</u>
Accompagnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faciliter l'accès à l'information concernant l'offre de mobilité présente</li> <li>- Améliorer l'outil permettant de préparer ses trajets (intégrer les données de GéoVélo)</li> </ul>
<b>LOCALISATION</b>	<u>Description de la mesure</u>
en ligne	La plateforme identifie les différentes options de mobilité disponibles sur le territoire. Le département travaillera avec la Région pour développer cet outil pour permettre d'identifier les offres de mobilités développées dans le cadre de ce schéma départemental.
<b>CALENDRIER</b>	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
Long terme	Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer le service.
<b>PRIORITE</b>	
Moyen	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
EPCI AOM, Région tous les acteurs de la mobilité	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	
Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Une augmentation du nombre d'utilisateurs de l'outil

→ **Mesure 14 : Mettre en place une "conciergerie de la mobilité" itinérante et disposant de locaux fixes**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement	<u>Description de la mesure</u> Cette conciergerie itinérante de la mobilité pourra à la fois être mobile sur le territoire, mais également bénéficier de points fixes. Elle devra permettre aux usagers d'accéder à l'information concernant l'offre de mobilité existante à disposition.
<b>LOCALISATION</b> tout le département, en particulier dans les communes du secteur est	Elle sera un lieu de conseil et d'accompagnement pour les usagers afin de s'informer sur les modes de transport existants et de les réserver.
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PRIORITE</b> Haute	Le département pourra s'appuyer sur les actions déployées par la direction de l'Insertion et de l'Habitat.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> EPCI/Communes, Région	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Programme du réseau Mob'in, Formation des conseillers mobilité <a href="https://aides.francemobilites.fr/8745-former-des-conseillers-mobilite/">https://aides.francemobilites.fr/8745-former-des-conseillers-mobilite/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de conciergeries de la mobilité installées Fréquentation des conciergeries

## 2.2 Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle en milieu rural pour les personnes non motorisées et en insertion

### Réponses aux besoins des usagers cibles

- Personnes en insertion

### OBJECTIFS

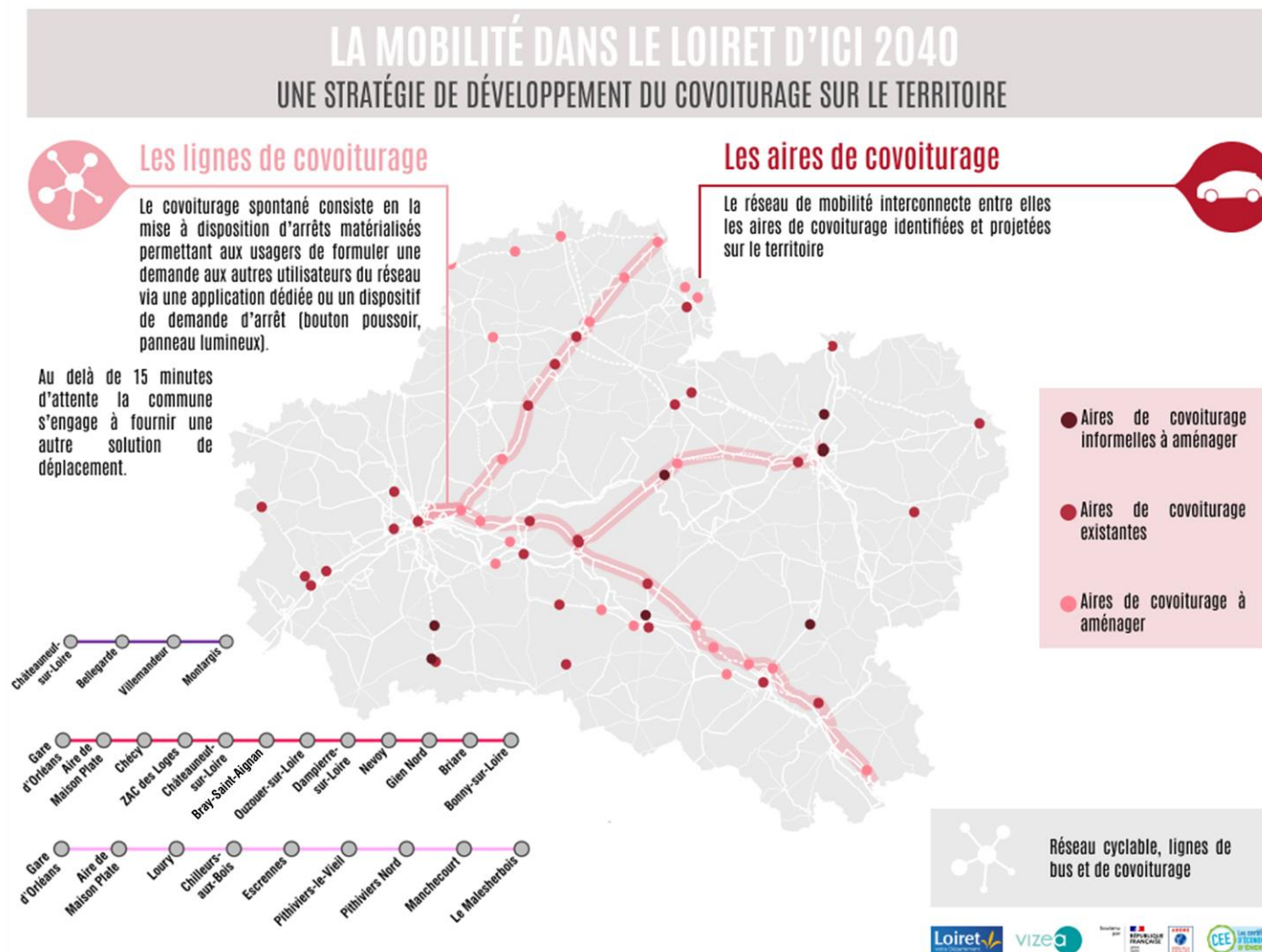
- Inciter les personnes en insertion à emprunter les transports
- Faciliter l'accès à l'emploi en améliorant l'accès à l'offre de transports collectifs

### MESURES

- **Mesure 15 : Financer une partie de l'abonnement de transport en commun pour les personnes au revenu modeste ou mettre en place des chèques mobilité**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Financement	<u>Description de la mesure</u> Le département participera à l'achat de billet unitaires ou d'abonnements de transports collectifs pour les personnes en insertion ou avec peu de ressources.
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	Cette aide peut être directe auprès des opérateurs de transports en proposant des tarifs particuliers ou auprès des usagers en mettant en place un système de chèque mobilité sous condition de ressources.
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	Cette action serait complémentaire des systèmes de compensation existants pour les personnes en insertion.
<b>PRIORITE</b> Faible	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Région, EPCI	Le département pourra s'appuyer sur les actions déployées par la direction de l'insertion et de l'habitat dans le cadre notamment des Aides Individuelles à la Reprise d'Activité (financement de titres de transports en commun pouvant aller jusqu'à 100 € par bénéficiaire).
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre d'abonnements de transport en commun financés Nombre de chèques attribués Nombre d'Aides Individuelles à la Reprise d'Activité accordées

## 2.3 Accompagner le développement du covoiturage sur le territoire



## MESURES

### → Mesure 16 : Améliorer le réseau d'aires de covoiturage existantes en lien avec les points-nœuds

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Aménagement	<u>Objectifs</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Développer des pratiques alternatives à la voiture individuelle sur des trajets longue distance</li><li>- Augmenter le taux moyen de remplissage des voitures</li></ul>
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	<u>Description de la mesure</u>
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	Le réseau d'aires de covoiturage existant sera conforté en améliorant la visibilité des aires existantes depuis les grands axes routiers.
<b>PRIORITE</b> Haute	Des services de mobilité en lien avec le réseau point-noeuds seront installés au cas par cas sur les aires de covoiturage dans le but d'inciter à l'intermodalité : bornes de recharge pour véhicules électriques, offre de stationnement vélo sécurisé...
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> EPCI, Communes	L'aménagement des aires de covoiturage sera étudié plus opérationnellement dans le cadre de l'étude "réseau points-noeuds multimodal". Les aires de covoiturage en agglomération pourront faire l'objet d'une aide financière du Département.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Le foncier devra être mis à disposition du département pour les aménagements. Ces aires de covoiturage pourront être équipées d'une offre de stationnement vélo sécurisée.
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre d'aires de covoiturage aménagées Fréquentation des aires de covoiturage

→ **Mesure 17 : Encourager le développement du réseau d'aires de covoiturage par la création d'aires pertinentes**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Financement, accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Ces aires de covoiturage à aménager seront aménagées comme des points-nœuds. La pertinence de leur aménagement sera étudiée dans l'étude spécifique sur la réalisation du réseau points-nœuds multimodal. Cette étude sera réalisée en lien avec les collectivités locales.
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	L'étude points-nœuds multimodal permettra de préciser :
<b>CALENDRIER</b> Long terme	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La complétion du maillage d'aires de covoiturage,</li> <li>- Leurs caractéristiques d'aménagement (taille, type d'aire...),</li> </ul>
<b>PRIORITE</b> Moyen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les services associés,</li> <li>- Leur intégration au réseau points-nœuds,</li> <li>- Le jalonnement de ces aires depuis les grands axes.</li> </ul>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> EPCI, communes	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre d'aires de covoiturage subventionnées Nombre de demandes de subvention d'aire de covoiturage reçues Nombre de places de covoiturage créées ou en projet



→ **Mesure 18 : Accompagner les collectivités intéressées pour développer des lignes de covoiturage organisées**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Description de la mesure</u>
Financement, accompagnement	Plusieurs lignes de covoiturage seront expérimentées sur le territoire, en lien avec les EPCI compétents. L'objectif est de s'appuyer sur les aires de covoiturage existantes, à proximité des communes principales et des zones d'emplois importantes afin d'augmenter le potentiel d'usage du covoiturage. Les lignes de covoiturage permettront de mettre en lumière des aires existantes peu visibles ou peu connues des usagers.
<b>LOCALISATION</b>	
Lignes pressenties :	
- Orléans - Pithiviers - Le Malesherbois	De plus, les lignes de covoiturage dessinées permettent de compléter des liaisons entre les pôles du territoire non réalisées actuellement par transports collectifs ferrés. Ces lignes empruntent des voies du réseau routier départemental structurant ou interdépartemental. Ces liaisons sont alors efficaces pour réaliser des trajets quotidiens.
- Orléans - Gien - Briare	
- Chateaufort - Bellegarde	
<b>CALENDRIER</b>	
Moyen terme	Les arrêts des lignes de covoiturage peuvent être de natures différentes : aire de stationnement classique, dépose-minute, arrêt de type transports collectifs... Une hiérarchisation des aires et arrêts de covoiturage sera définie dans un but d'affinage des solutions d'aménagement à réaliser.
<b>PRIORITE</b>	
Haute	La pertinence et la faisabilité des lignes de covoiturage identifiées seront étudiées plus précisément dans le cadre de l'étude "réseau points-noeuds multimodal". De plus, une hiérarchisation des aires de covoiturage sera étudiée afin de déterminer les spécificités techniques d'aménagement.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
EPCI AOM, Région,	Enfin, les projets locaux seront étudiés plus en détail et intégrés dans le cadre de l'étude d'approfondissement du réseau points-noeuds multimodal.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	
Oui	Les usagers utilisant ces lignes de covoiturage (conducteurs et passagers) seraient gratifiés financièrement, par exemple à l'aide d'un chèque mobilité, afin d'inciter la pratique.
<b>AIDES POSSIBLES</b>	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
	Programme Acoté (financé par CEE), Programme LiCov <a href="https://aides.francemobilites.fr/fc33-deployer-des-lignes-de-covoiturage-programme/">https://aides.francemobilites.fr/fc33-deployer-des-lignes-de-covoiturage-programme/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de lignes de covoiturage subventionnées Nombre de voyages réalisés via ces lignes de covoiturage



<https://www.star.fr/se-deplacer/covoiturage/start>



<https://www.ecov.fr/fr>



## Tableau description des aires de covoiturage

Ce tableau est un descriptif des aires de covoiturage identifiées, situées sur les lignes de covoiturage. Les pistes d'aménagement sont à étudier et approfondir dans le cadre de l'étude points-nœuds multimodal. De plus, l'ajout de nouvelles aires pertinentes et la modification de la localisation des aires à aménager pourront être analysés.

Nom de l'aire	Commune	Localisation	Description de l'état actuel	Pistes d'aménagement
Gare d'Orléans	Orléans	Parking dépose-minute de la gare d'Orléans	<b>Existant</b> 5 places dédiées au covoiturage sont aménagées dans la continuité du parking dépose-minute.	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Mobilier type abris-bus pour permettre aux usagers d'attendre leur covoiturage.
Aire de Maison Plate	Saint-Jean-de-Braye	Contre-allée en entrée du parc technologique Orléans - Charbonnière	<b>A aménager</b> Actuellement, aucune place de stationnement n'est aménagée sur cette courte contre-allée. Seul un cheminement piéton est matérialisé en peinture.	Marquage de places de stationnement Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Mobilier type arrêt de bus avec un banc
Aire de Loury	Loury	Parking Super U en entrée de ville	<b>A aménager</b> Un grand parking privé est aménagé pour le centre commercial Super U. Cette aire de covoiturage n'est pas aménagée.	Convention d'usage de plusieurs places dédiées au covoiturage Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)
Aire de Chilleurs-aux-Bois	Chilleurs-aux-Bois	Parking dédié	<b>Existant</b> Un parking dédié au covoiturage de 12 places est existant au sud du centre-ville. Cette aire est accessible à pied.	Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Mobilier type abris-bus
Aire de Escrennes	Escrennes	Parking dédié au sud de la zone industrielle	<b>Existant</b> Un parking dédié est aménagé en entre de la zone industrielle. Aucun cheminement piéton qualitatif est aménagé entre l'aire et le centre-ville.	Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Mobilier type abris-bus Cheminement piéton depuis le centre-ville

Nom de l'aire	Commune	Localisation	Description de l'état actuel	Pistes d'aménagement
Aire de Pithiviers-le-Vieil	Pithiviers-le-Vieil	Parking Intermarché	<b>Existant</b> Des places de covoiturage dédiées sont aménagées en entrée du parking de l'Intermarché.	Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Mobilier type arrêt de bus avec un banc
Aire de Pithiviers Nord - Bondaroy	Bondaroy	Site en friche	<b>A aménager</b> Un site abandonné au nord de la ville dispose de l'espace nécessaire pour la création d'une aire de covoiturage. Une réhabilitation serait à prévoir ainsi qu'une liaison piétonne vers le centre-ville.	Aménagement d'un parking dédié au covoiturage Cheminement piéton sécurisé depuis le centre-ville Mobilier type abris-bus Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage
Aire de Manchecourt	Le Malesherbois	Parking de Maury Livres	<b>A aménager</b> Le parking de Maury Livres pourrait être utilisé pour aménager une zone dédiée au covoiturage.	Convention d'usage de plusieurs places dédiées au covoiturage Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)
Aire du Malesherbois	Le Malesherbois	Parking de la gare	<b>A aménager</b> Le parking de la gare dispose de plus de 80 places de stationnement. Un espace dédié au covoiturage peut être aménagée en dépose minute au plus proche de la gare.	Marquage de places de stationnement Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Mobilier type abris-bus
Aire de Chécy	Chécy	Sud du bourg des Sablons	<b>A aménager</b> Une aire de covoiturage est en projet avec le réaménagement de l'échangeur. Actuellement, aucun parking utilisable est aménagé au sud du bourg des Sablons.	Aménagement d'une aire de covoiturage complète Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Mobilier type abris-bus
Aire de la ZAC des Loges	Fay-aux-Loges	Aire de covoiturage existante	<b>Existant</b> L'aire de covoiturage actuelle est très fonctionnelle. Elle dispose de places couvertes par des panneaux photovoltaïques.	Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Mobilier type arrêt de bus avec un banc Stationnement vélo avec bornes de recharge électriques

Nom de l'aire	Commune	Localisation	Description de l'état actuel	Pistes d'aménagement
Aires de Châteauneuf-sur-Loire	Châteauneuf-sur-Loire	Echangeur D2060	<b>Existant</b>  Une aire de covoiturage est aménagée au nord de l'échangeur.  Une autre aire de covoiturage au sud de l'échangeur est en projet. Une liaison piétonne vers le centre-ville devra être créée en conséquence.	Aménagement d'une aire de covoiturage complète  Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage  Mobilier type abris-bus  Cheminement piéton vers le centre-ville
Aire de Bray-Saint-Aignan	Bray-Saint-Aignan	Intersection D948 et ancienne voie ferrée	<b>Existant</b>  9 places de covoiturage sont aménagées. Cette aire est accessible uniquement en voiture.	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage  Mobilier type abris-bus  Cheminement piéton vers le centre-ville
Aire de Ouzouer-sur-Loire	Ouzouer-sur-Loire	Parking de l'église	<b>A aménager</b>  Ce parking, central à la commune, dispose de nombreuses places de stationnement. Une zone dédiée au covoiturage pourrait être aménagée.	Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage  Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)  Mobilier type arrêt de bus avec un banc
Aire de la centrale de Dampierre	Dampierre-en-Burly	Parking dépose-minute devant la centrale	<b>A aménager</b>  Des places dépose-minute devant la centrale nucléaire peuvent être aménagées pour les covoitureurs ainsi qu'un abri.	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage  Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)  Mobilier type abris-bus
Aire de Nevoy	Nevoy	Intersection D952 / D953	<b>A aménager</b>  Le rond-point est une zone de passage importante au nord de la commune de Nevoy. Une aire de covoiturage peut être aménagée à cet endroit afin de desservir le centre-ville ainsi qu'une liaison piétonne entre l'aire et le centre-ville.	Aménagement d'une aire de covoiturage complète  Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage  Mobilier type abris-bus  Cheminement piéton vers le centre-ville
Aire de Gien Nord	Gien	ZA Val Sologne	<b>A aménager</b>	Convention d'usage de plusieurs places dédiées au covoiturage

Nom de l'aire	Commune	Localisation	Description de l'état actuel	Pistes d'aménagement
			Une aire de covoiturage desservant la zone artisanale est opportune. De nombreux parking y sont aménagés mais sont privés. L'utilisation de quelques places de stationnement en entrée de la ZA permettrait de desservir cette zone.	Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)
Aire de Briare	Briare	Intersection D952 / D2107	<b>Existant</b> Une aire de covoiturage est aménagée au niveau du giratoire situé au nord-ouest de la commune. Elle est déconnectée de la commune pour les piétons.	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau) Mobilier type abris-bus Cheminement piéton vers le centre-ville
Aire de Bonny-sur-Loire	Bonny-sur-Loire	ZA La Champagne	<b>A aménager</b> Des parkings sont existants mais privés au sein de la zone artisanale. Quelques places de stationnement pourraient être utilisées pour le covoiturage.	Convention d'usage de plusieurs places dédiées au covoiturage Jalonnement spécifique à la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)
Aire de Bellegarde	Bellegarde	Parking devant le château	<b>A aménager</b> Des places de stationnement sont marquées sur la place devant le château de Bellegarde. Quelques places pourraient être utilisées pour du covoiturage.	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau) Mobilier type abris-bus
Aire de Villemandeur	Villemandeur	Parking avenue de la Libération	<b>Existant</b> L'aire de covoiturage est aménagée. Elle ne dispose pas de liaison piétonne continue depuis le centre-ville.	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau) Mobilier type abris-bus
Aire de Montargis	Montargis	Parking de la gare de Montargis	<b>A aménager</b>	Jalonnement spécifique de la ligne de covoiturage

Nom de l'aire	Commune	Localisation	Description de l'état actuel	Pistes d'aménagement
			Des pratiques de covoiturage sont déjà identifiées sur ce parking. Cependant, aucune zone dédiée au covoiturage n'est aménagée.	Signalétique dédiée au covoiturage sur ces places (marquage au sol, panneau)  Mobilier type arrêt de bus avec un banc

Plusieurs lignes de covoiturage à expérimenter ont été identifiées sur le territoire. Les arrêts des trois lignes identifiées sont schématisés ci-dessous.



*Schéma des lignes de covoiturage identifiées, Vizea, 2022*



## 2.4 Contribuer à améliorer les transports en commun sur le territoire



<https://www.remi-centrevaldeloire.fr/tourisme-offre-velo/offre-velos-cars/>



<https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/cinq-trains-legers-retenus-dans-lappel-a-manifestation-dinteret/>

### MESURES

#### → Mesure 19 : Améliorer l'offre de bus dans les zones blanches en collaboration avec la Région

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<p><u>Objectifs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer et faciliter l'accès aux transports collectifs</li> <li>- Adapter l'offre de transports pour concurrencer l'usage de la voiture individuelle au quotidien</li> </ul>
Accompagnement	
<b>LOCALISATION</b>	<p><u>Description de la mesure</u></p> <p>Le département travaillera en étroite collaboration avec la Région afin d'améliorer la fréquence, les horaires et les itinéraires des bus Rémi, en particulier dans le secteur de Pithiviers.</p>
Secteur de Pithiviers	
<b>CALENDRIER</b>	<p><u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u></p> <p>Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.</p>
Moyen terme	
<b>PRIORITE</b>	<p><u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u></p> <p>Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.</p>
Moyen	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	<p><u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u></p> <p>Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.</p>
Région	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	<p><u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u></p> <p>Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.</p>
Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	<p><u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u></p> <p>Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.</p>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Fréquence d'utilisation des transports collectifs Rémi par les habitants

→ **Mesure 20 : Contribuer à l'adaptation matérielle des transports en commun pour répondre aux besoins des usagers**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Le département étudiera avec la Région les différentes possibilités pour embarquer les vélos dans les bus Rémi. Le travail avec la Région et les EPCI permet de faire remonter les besoins locaux d'adaptation de l'offre existante afin qu'elle puisse répondre au mieux aux besoins, l'objectif étant que l'offre de transports collectifs puisse concurrencer l'usage de la voiture individuelle sur des trajets longs.
<b>LOCALISATION</b> tout le département	
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PRIORITE</b> Moyen	Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> région	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de vélos embarqués à bord des cars Nombre de cars équipés de système d'embarcation de vélo

→ **Mesure 21 : Faire évoluer l'offre de transport à la demande afin de l'adapter aux besoins des usagers**


<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Le département sera force de proposition pour faire évoluer l'offre de transport à la demande afin de l'adapter aux besoins des usagers. Un travail constant avec les EPCI et la Région sera à réaliser afin de permettre aux AOM compétentes d'adapter l'offre aux besoins.
<b>LOCALISATION</b> communes rurales	
<b>CALENDRIER</b> Long terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Des échanges techniques et politiques fréquents devront avoir lieu pour permettre d'améliorer efficacement le fonctionnement des transports collectifs sur le département.
<b>PRIORITE</b> Faible	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Région, EPCI, communes	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Fréquence d'utilisation du transport à la demande par les habitants

→ **Mesure 22 : Devenir territoire d'expérimentation des nouveaux trains légers de la SNCF**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Description de la mesure</u>
Accompagnement	Le département proposera à la Région et à la SNCF de se positionner pour devenir territoire d'expérimentation concernant le développement des trains légers de la SNCF (ex Draisy : petit train modulaire de 80 voyageurs dont 30 places assises) sur la ligne Orléans - Châteauneuf - Gien.  En fonction de l'opportunité, une ligne Orléans-Pithiviers sur une ancienne ligne de fret pourrait être utilisée pour expérimenter cette solution.
<b>LOCALISATION</b>	
Ligne ferroviaire fermée Châteauneuf - Gien	
<b>CALENDRIER</b>	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
Moyen terme	
<b>PRIORITE</b>	La SNCF prévoit des premières expérimentations dès 2025.
Haute	Le Département souhaite devenir partenaire de cette expérimentation.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
SNCF, Région	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	
Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Réunions de concertation entre les différents acteurs



 Lignes de moins de 100km

 80 places dont 30 assises

 Souplesse d'usage

 Expérimentation prévue courant 2025

## 2.5 Faciliter l'intermodalité sur le territoire

### MESURES

#### → Mesure 23 : Créer des pôles multimodaux au sein du réseau point nœuds

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> RD hors aggro : aménagement En aggro et VC : accompagnement, financement.	<u>Objectifs</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organiser au niveau local l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle</li> <li>- Améliorer la visibilité de l'offre de mobilité et l'accès à l'information</li> </ul>
<b>LOCALISATION</b> sur l'ensemble du territoire	<u>Description de la mesure</u> Hors agglomération, le département aménage des pôles multimodaux disposant d'un panel d'offres de mobilité (stationnement vélo sécurisée, aire de covoiturage, lignes de bus...) et offres de services à définir (relais pick up, borne IRVE...). Ces pôles multimodaux permettent de proposer à échelle locale d'autres modes de déplacement aux habitants.
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	
<b>PRIORITE</b> Haute	Plusieurs niveaux de hiérarchisation : <ul style="list-style-type: none"> <li>- pole structurant : gare, ligne de bus, aire de covoiturage, mise à disposition de véhicule</li> </ul>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> EPCI/Communes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pole rural : mise à disposition de véhicules électrique en autopartage (déployé par Région et les EPCI), vélos cargos en libre-service, point de rencontre covoiturage...</li> </ul>
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	L'offre de services de mobilité sera à adapter à l'échelle locale afin qu'elle corresponde au mieux aux besoins des habitants.
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Le département a la charge de l'aménagement des pôles multimodaux, en agglomération et hors agglomération.  <u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Ces pôles seront accessibles à vélo grâce au réseau point nœuds. Ils représenteront des points nœuds importants du réseau. Le niveau de service minimal de chaque niveau de pôle est à identifier. Le foncier devra être mis à la disposition du département pour l'aménagement des pôles multimodaux.
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de pôles multimodaux créés Nombre d'habitants ayant visité les pôles multimodaux

## 2.6 Optimiser les déplacements des agents du CD45

### Réponses aux besoins des usagers cibles

- Agents du CD45

### OBJECTIFS

- Adapter et optimiser l'offre de mobilité à destination des agents du CD45 pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels.

### MESURES

→ **Mesure 24 : Réaliser un plan de mobilité interne au CD45 et obtenir le label employeur Provélo**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Réalisation	<u>Description de la mesure</u> Le département réalise une étude complémentaire pour élaborer son plan de mobilité à destination des agents du CD45.
<b>LOCALISATION</b>	Cette étude permettra de mettre en oeuvre un programme d'actions personnalisé afin de tendre vers des déplacements plus optimisés et une mobilité plus verte.
<b>CALENDRIER</b> Court terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PRIORITE</b> Haute	Service RH
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	"Objectif Employeur Pro Vélo" Financement et conseil des employeurs pour soutenir les déplacements en vélo des salariés <a href="https://aides.francemobilites.fr/b004-financer-et-conseiller-les-employeurs/">https://aides.francemobilites.fr/b004-financer-et-conseiller-les-employeurs/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	

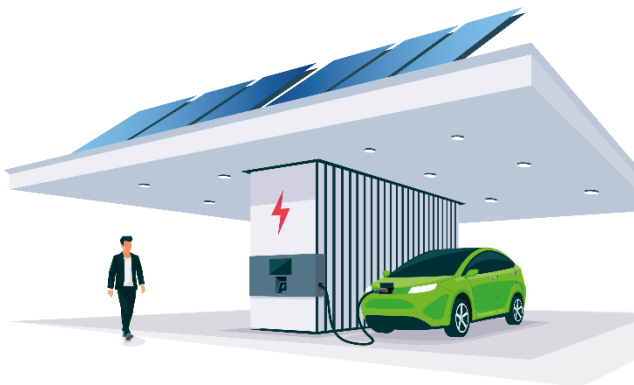
## 3 L'axe 3 : la mobilité propre

L'utilisation de véhicules thermiques est très largement majoritaire dans le Loiret.

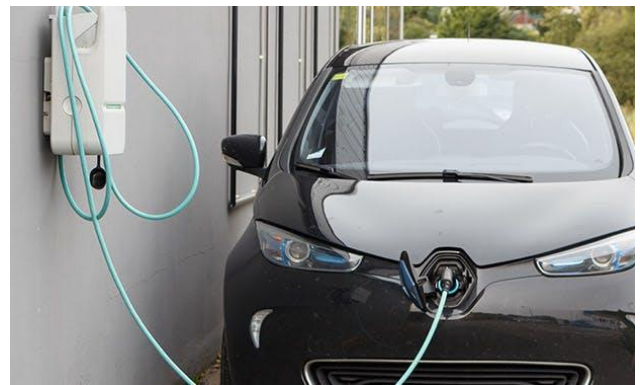
Cependant, plusieurs modes de motorisation alternatives sont existantes et fonctionnelles telles que les véhicules électriques ou encore les véhicules alimentés au GNV (gaz naturel pour véhicules).

Le territoire dispose actuellement de bornes de recharge électrique mais le maillage est incomplet et inégal. Une stratégie globale de développement des énergies non-fossiles est nécessaire.

### 3.1 Accompagner le développement d'autres modes de motorisation



<https://www.apave.fr/la-mobilite-electrique-un-enjeu-cle-pour-le-monde-de-demain-les-enjeux-le-contexte-reglementaire>



<https://www.ouest-irve.fr/la-mobilite-electrique/>

## MESURES

### → Mesure 25 : Réaliser le schéma directeur des bornes IRVE

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Foncier CD45 : aménagement Foncier autre ; accompagnement, financement	<u>Objectifs</u>  - Inciter les usagers à changer de mode de motorisation pour les véhicules personnels.
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	<u>Description de la mesure</u> En lien avec la Métropole et le Syndicat Intercommunal d'Electricité de la Région de Pithiviers (SIERP), le Département a lancé un schéma IRVE visant à établir une stratégie de développement des infrastructures de recharge sur les territoires du Département
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	
<b>PRIORITE</b> Moyen	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes, EPCI, ADEME, AVERE	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Développer des infrastructures et des mobilités vertes, Banque des territoires : <a href="https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/">https://aides.francemobilites.fr/f4d4-beneficier-dingenierie-territoriale-de-la-mob/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de bornes mises en œuvre



## → Mesure 26 : Accompagner le développement des bornes de recharge

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Le département apporte conseils et expertise pour les accompagner dans le développement des bornes IRVE sur leur territoire.
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	Aucune
<b>PRIORITE</b> Faible	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Communes et EPCI	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Financer des points de recharge privés ou ouverts au public de véhicules électriques – ADVENIR : <a href="https://aides.francemobilites.fr/1033-le-programme-cee-advenir-permet-le-financemen/">https://aides.francemobilites.fr/1033-le-programme-cee-advenir-permet-le-financemen/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre d'habitants disposant d'une prise électrique pour véhicules à moins de 200 mètres de leur domicile

## 3.2 Réduire la consommation d'énergie fossile liée à la voiture individuelle



<https://www.h2-mobile.fr/dossiers/mobilite-hydrogene-queles-ambitions-pour-la-france/>

<https://mobiliteverte.engie.fr/voiture-electrique/location-longue-duree.html>

### MESURES

#### → Mesure 27 : Accompagner le développement des stations multi carburants sur le territoire

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Aménagement	<u>Objectifs</u> - Réduire la part de véhicules individuels fonctionnant avec de l'énergie fossile
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	<u>Description de la mesure</u> Le département lance sur les deux stations dont il a la propriété, une nouvelle concession pour l'installation de stations délivrant du bioGNV afin de renforcer la dynamique de développement du biogaz sur le territoire.
<b>CALENDRIER</b> Long terme	
<b>PRIORITE</b> Faible	Définition des besoins sur le territoire (Localisation selon les opportunités foncières...)
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> privés	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de stations multi-carburants installées sur le territoire

## → Mesure 28 : Accompagner le développement de l'hydrogène sur le territoire

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Financement	<u>Description de la mesure</u>  Le département a créée une Société d'Economie Mixte. Elle intervient en particulier dans le domaine de :  <i>la réalisation d'études, le financement, la réalisation d'équipements ou d'infrastructures liés au développement et à la production d'énergies, notamment électrique, dites « renouvelables » (issues de sources non fossiles renouvelables telles que l'énergie solaire thermique ou photovoltaïque, l'énergie éolienne, ou encore la biomasse ou, le biogaz <u>et les vecteurs hydrogène</u>)</i>
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	
<b>CALENDRIER</b> Long terme	
<b>PRIORITE</b> Faible	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Région	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>  La Région Centre-Val de Loire mobilise les acteurs privés et publics, ainsi que les laboratoires de recherche, pour constituer des écosystèmes d'hydrogène renouvelable sur l'ensemble du territoire. Une feuille de route stratégique a été élaborée pour coordonner les projets en cours ou à venir.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de projets de recherche en cours sur le développement de l'hydrogène sur le territoire

→ **Mesure 29 : Créer une aide à l'achat ou un service de location longue durée de véhicules électrique (deux-roues, voitures) à destination des entreprises pour les employés**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement	<u>Description de la mesure</u> Le département étudiera les conditions de mise en oeuvre d'une aide à l'achat ou à la location de véhicules électriques (quatre ou deux roues) à destination des entreprises dans le cadre de la mise en oeuvre d'une stratégie de mobilité durable.
<b>LOCALISATION</b>	L'achat de ces véhicules devra faire partie intégrante d'une stratégie globale de l'entreprise dans le cadre d'un plan de mobilité employeur.
<b>CALENDRIER</b> Long terme	
<b>PRIORITE</b> Moyen	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de demandes de subvention reçues pour l'achat ou la location d'un véhicule électrique Nombre d'achats ou locations de véhicules électriques subventionnés

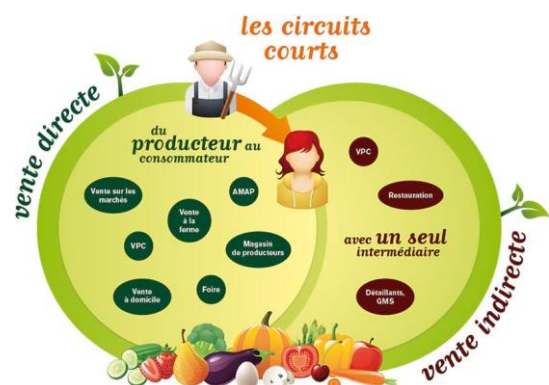
## 4 L'axe 4 : la mobilité évitée

Le contexte sanitaire récent a entraîné une forte augmentation de la pratique de télétravail ou travail déporté. Ces pratiques sont amenées à augmenter ces prochaines années avec une amélioration des conditions de travail hors du lieu de travail. Ces pratiques ont amené les usagers urbains à se déplacer vers la campagne pour télétravailler à la maison ou au sein d'un espace de coworking. La demande d'aménagement d'espaces de travail déportés augmente avec cette déportation des usagers depuis leur lieu de travail.

### 4.1 Limiter les distances parcourues au quotidien



<https://start.lesechos.fr/travailler-mieux/flexibilite-au-travail/teletravail-le-cheque-bureau-pour-travailler-dans-un-tiers-lieu-plutot-quau-bureau-1325302>



<https://www.metropole-rouen-normandie.fr/les-circuits-courts-cest-quoi>

## MESURES

### → Mesure 30 : Encourager la création de lieux contribuant au développement du télétravail sur le territoire

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement et mise à disposition de foncier	<u>Objectifs</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Réduire la distance des déplacements pour les trajets du quotidien</li></ul>
<b>LOCALISATION</b> tout le territoire, en particulier secteur de Pithiviers, Montargis et Sully	<u>Description de la mesure</u> Le département pourra accompagner les territoires dans leurs projets et pourra mettre à disposition du foncier. L'objectif est de diminuer la distance des déplacements domicile-lieu de travail en encourageant le travail déporté.
<b>CALENDRIER</b> Court terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PRIORITE</b> Haute	Ces lieux devront être accessibles à au moins deux modes de déplacement.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Communes, EPCI	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Oui	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de projets proposés dans le cadre de l'appel à projet

## → Mesure 31 : Encourager les entreprises à réaliser des plans de mobilité employeurs

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Le département accompagne les collectivités et EPCI afin d'encourager les entreprises et administrations à réaliser des plans de déplacement afin d'optimiser la mobilité professionnelle et domicile-travail de manière à tendre vers une décarbonation des modes de déplacement utilisés : le télétravail, la semaine de 4 jours, des communautés de covoiturage au sein de l'entreprise, proposition de VAE de service...
<b>LOCALISATION</b> territoire du département	
<b>CALENDRIER</b> Court terme	Le département sera disponible, par le biais des antennes locales du Cap Loiret, pour accompagner les collectivités dans leur travail avec les entreprises pour la réalisation des plans de mobilité employeurs. Il pourra aider techniquement et mettre en relation les différentes parties dans le but d'améliorer l'employabilité des personnes en insertion.
<b>PRIORITE</b> Moyen	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> EPCI, Communes, entreprises, club business	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> La réalisation de plans de déplacements employeurs permettrait d'augmenter les moyens de déplacement disponibles pour accueillir des employés en insertion.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	Le service action sociale du département peut identifier des leviers d'actions à mettre en oeuvre afin d'augmenter l'employabilité des personnes en insertion.
<b>AIDES POSSIBLES</b>	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de plans de déplacement d'entreprises accompagnés par le département

→ **Mesure 32 : Encourager le développement de projets en lien avec l'alimentation et les circuits courts**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement et mise à disposition de foncier	<u>Description de la mesure</u> Le département accompagne les collectivités dans la mise en place d'appels à projet favorisant les projets d'alimentation et circuits-courts (vente de produits de la ferme, création de coopératives, commerces ambulants...).
<b>LOCALISATION</b> tout le territoire	Il pourra mettre à disposition du foncier ou un local, grâce à l'établissement public « Foncier Cœur de France », pour développer ces projets.
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Le département définira des critères d'attribution des subventions pour analyser les projets : nombre d'emplois créés, périmètre géographique des produits, potentiel de clients/usagers, etc.
<b>PRIORITE</b> Moyen	De plus, un nombre annuel de projets soutenus devra être défini.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> Communes, EPCI	Enfin, les porteurs de projets soutenus devront être définis : associations, particuliers, entrepreneurs, autoentrepreneurs, collectivités...).
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de projets proposés dans le cadre de l'appel à projet



## 4.2 Participer à la redynamisation des centres-bourgs



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rues-apaisees-meilleur-partage-voirie-3-questions-guide>



<https://www.annemasse.fr/actualites-et-evenements/grands-projets/reamenagement-du-centre-ville-60208>

### MESURES

#### → Mesure 33 : Accompagner les communes dans l'apaisement de leurs centres-bourgs

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Objectifs</u> - Développer les liaisons douces entre centres-bourgs et zones résidentielles
<b>LOCALISATION</b> les centres-bourgs des communes	<u>Description de la mesure</u> A la demande de communes intéressées, le département poursuit son appui technique sur l'apaisement des centres-bourgs. (audits de sécurité, Cap Loiret)
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	
<b>PRIORITE</b> Haute	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de communes accompagnées dans leur stratégie d'apaisement des centres-villes / centres-bourgs

→ **Mesure 34 : Veiller à ce que les nouvelles constructions de logements sociaux financés par le département soient bien reliés aux centres-bourgs**

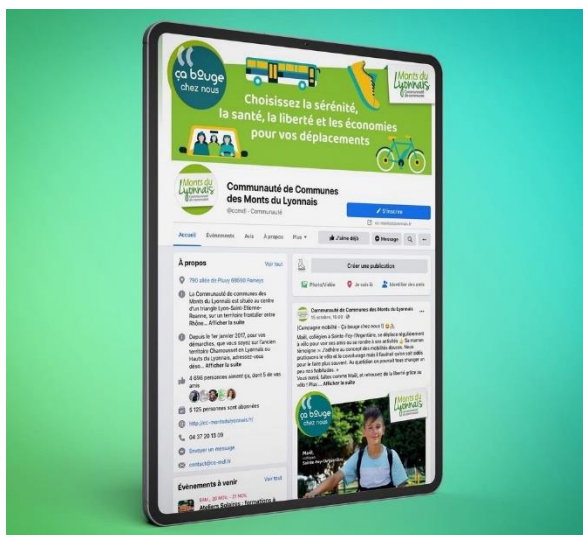
<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement	<u>Description de la mesure</u> Le département poursuit son soutien aux bailleurs sociaux en réalisant un carnet de recommandations intégrant des contraintes de localisation pour de nouvelles constructions de logements sociaux. Ceux-ci devront être bien connectés aux centres-bourgs.
<b>LOCALISATION</b> tout le territoire	Ce carnet sera constitué de préconisations en termes d'accessibilité piétonne et cyclable des centres-bourgs de manière sécurisée : trottoirs confortables, venelles piétonnes et cyclables, chemins interdits au véhicules à moteur, pistes cyclables... Il pourra spécifier des préconisations en termes de qualité d'aménagement : revêtement, paysage, largeur...
<b>CALENDRIER</b> Moyen terme	
<b>PRIORITE</b> Moyen	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes	Dans le cadre de la délégation d'aide à la pierre du département, il existe déjà un règlement avec une grille de critères pour guider les projets des bailleurs sociaux.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	

## 5 L'axe 5 : la sensibilisation et la communication

La sensibilisation et la communication sont des leviers indispensables pour atteindre les objectifs de changement de comportement vis-à-vis des pratiques de mobilité. L'objectif est de multiplier la communication concernant les modes de déplacements actuels et les projets afin de tendre vers une diminution de l'empreinte carbone liée à la mobilité.

La communication viendra : encourager et soutenir les pratiques vertueuses, informer les habitants et sensibiliser les usagers aux nouvelles mobilités.

### 5.1 Encourager le changement de comportement



<https://www.frederichaas.com/actualites/images-campagne-communication-mobilite-durable>



<https://www.maisonduvelolyon.org/challenge-mobilite-2021>



<https://marches-halles-montpellier.fr/event/la-fete-du-velo/>

## MESURES

### → Mesure 35 : Lancer une campagne de communication autour des modes de transports décarbonés

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Réalisation, financement	<u>Objectifs</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- Inciter les usagers à utiliser des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle</li><li>- Inciter les habitants à décarboner leurs déplacements</li></ul>
<b>LOCALISATION</b> tout le territoire	<u>Description de la mesure</u>
<b>CALENDRIER</b> Court terme	Une campagne de communication digitale et papier sur les mobilités décarbonées et alternatives à la voiture individuelle sera menée par le département.
<b>PRIORITE</b> Haute	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes, EPCI, Région	Cette campagne de communication devra entrer dans une stratégie de communication globale.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	Sensibiliser les citoyens aux émissions CO2 des déplacements grâce à un simulateur à intégrer sur une page internet <a href="https://aides.francemobilites.fr/21a8-sensibiliser-les-citoyens-aux-emissions-co2-d/">https://aides.francemobilites.fr/21a8-sensibiliser-les-citoyens-aux-emissions-co2-d/</a>
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre d'habitants et usagers touchés par la campagne de communication

→ **Mesure 36 : Mettre en place un système d'incitation et d'accompagnement au changement, le compte individuel de mobilité décarbonée**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b>	<u>Description de la mesure</u>
Réalisation	Associé à une application mobile permettant de trouver des services de mobilité adapté à son trajet, ce compte personnel fonctionne avec un système de fidélité récompensant les comportements vertueux.
<b>LOCALISATION</b>	
dématérialisé	Ce compte de mobilité décarbonée permettra d'inciter les usagers à adapter les usages vers une mobilité plus responsable en réduisant son impact carbone.
<b>CALENDRIER</b>	
Court terme	Ce système d'incitation et d'accompagnement innovant se traduit par :
<b>PRIORITE</b>	
Haute	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une application mobile permettant de trouver des services de mobilité bas carbone, adaptés à son trajet ;</li> <li>• Un système de fidélité qui récompense les comportements vertueux : « Plus j'utilise les transports en commun, le vélo, le covoiturage, etc. plus je gagne de points » ;</li> <li>• Un catalogue de récompenses valorisant l'économie locale et plus globalement les démarches écoresponsables.</li> </ul>
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b>	
communes, EPCI, Région	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b>	
Non	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
	Cette action peut être financée par les CEE.
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	
	<p>Nombre de comptes de mobilité décarbonée créés</p> <p>Nombre d'achats réalisés par le biais de ce compte de mobilité décarbonée</p>

## → Mesure 37 : Inciter les collégiens à l'usage du vélo au quotidien

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Accompagnement, financement	<u>Description de la mesure</u> Le département mettra en place un système d'incitation de l'usage du vélo de la part des collégiens. Ces actions d'incitation peuvent être de plusieurs formes:
<b>LOCALISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Challenge ecomobilité,</li><li>• Chèque culture pour l'usage d'un mode de déplacement alternatif à la voiture...</li></ul>
<b>CALENDRIER</b> Court terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>PRIORITE</b> Haute	Ces challenges sont à organiser dans le cadre d'une stratégie globale de communication sur la thématique de la mobilité.
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de challenges organisés Nombre de collégiens ayant participé aux challenges Nombre de chèques culture distribués

→ **Mesure 38 : Organiser un challenge d'écomobilité durant l'évènement national Mai à vélo**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Organisation, financement	<u>Description de la mesure</u> Un challenge d'eco-mobilité départemental durant une semaine sera organisé par le département, à destination des collégiens en les encourageant à se rendre au collège à vélo. Des vélobus peuvent être organisés durant cette semaine afin d'accompagner les collégiens. Durant cette semaine, des ateliers à destination des collégiens seraient organisés.
<b>LOCALISATION</b> les collèges du département	
<b>CALENDRIER</b> Court terme	Ce challenge "au collège à vélo" nécessite une animation en organisant des ateliers de sensibilisation/formation concernant la pratique du vélo au quotidien.
<b>PRIORITE</b> Moyen	De plus, des challenge "au boulot à vélo" peuvent être organisés afin d'inciter les employés à se rendre au travail à vélo pendant 1 semaine afin de tester ce mode de déplacement au quotidien.
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> communes	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u>
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	Ces actions de communication devront entrer dans une stratégie de communication globale.
<b>INDICATEURS D'AVANCEMENT</b>	Nombre de challenges organisés Nombre de participants aux challenges

→ **Mesure 39 : Créer et animer un réseau de territoire (entre collectivités) et un observatoire de la mobilité**

<b>ACTION DU DEPARTEMENT</b> Organisation	<u>Description de la mesure</u> Un comité décisionnel sera mis en place à la suite de l'étude permettant de suivre la mise en place des actions de mobilité du schéma départemental de mobilité. Ce comité est complété et animé par un chargé de mission mobilité au sein de la direction des infrastructures.
<b>LOCALISATION</b>	
<b>CALENDRIER</b> Court terme	<u>Conditions de réalisation / critères d'éligibilité</u> Un poste devra être créé pour l'emploi d'un chargé de mission mobilité ou une réorganisation des tâches devra être réalisée afin de supporter le suivi de mise en œuvre du schéma départemental de mobilité.
<b>PRIORITE</b> Haute	
<b>PARTENAIRES FINANCIERS</b> EPCI, communes, Région	
<b>BUDGET CONTRAT DE TERRITOIRE</b> Non	
<b>AIDES POSSIBLES</b>	AVELO2 – recrutement de chargé.es de mission vélo au sein des territoires (recrutement hors CEE) <a href="https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transports/passer-a-laction/programme-avelo-2">https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transports/passer-a-laction/programme-avelo-2</a>



