



Rapport complet

Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Cœur de Beauce

Communauté de communes Cœur de Beauce - version définitive, décembre 2020



2 rue d'Austerlitz
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

iiter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

PREAMBULE	5
A. DIAGNOSTIC	7
1- Cadrage en matière de gouvernance	8
1.1 Contexte du projet de Plan de Mobilité Simplifié	9
1.2 Contexte de gouvernance et des compétences associées	11
1.3 État des réflexions sur les évolutions en matière de gouvernance	12
2- Structuration du territoire	13
2.1 Situation du périmètre de l'étude	14
2.2 Situation sociodémographique du périmètre de l'étude	16
2.3 Publics vulnérables de la CCCB	18
2.4 Équipements et pôles générateurs	21
2.5 Synthèse de la structuration du territoire	24
3- La desserte du territoire	27
3.1 Les principales offres d'accès au territoire : les axes routiers	28
3.2 Les transports collectifs : le réseau REMI	35
3.3 Les transports collectifs : le Transport scolaire de la CCCB	38
3.4 Les transports collectifs : l'offre ferroviaire	39
3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année	43
3.6 Modes doux	50
3.7 L'altermobilité – Le covoiturage	57
3.8 Les coûts de la mobilité	62

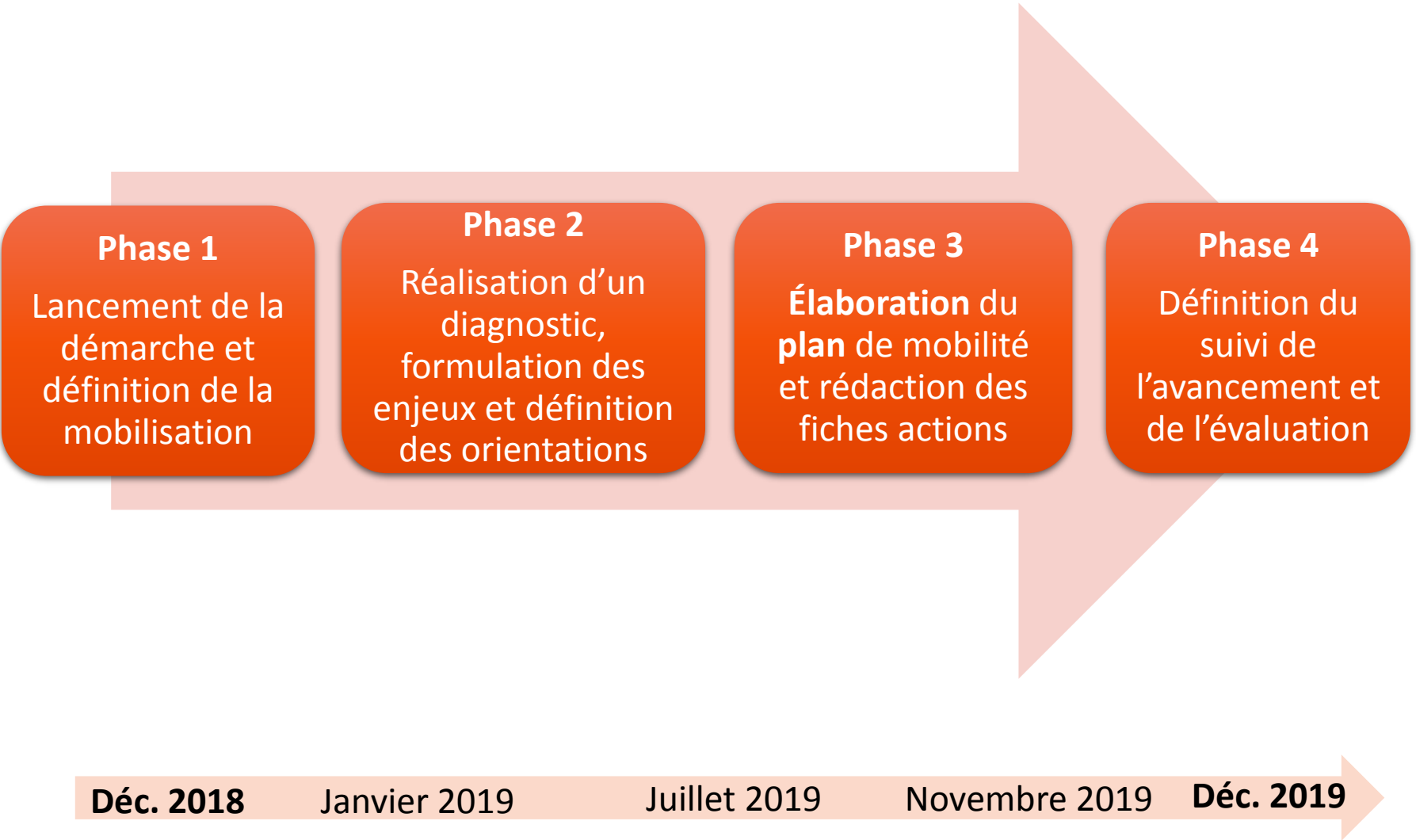
4- Les besoins et les pratiques identifiées	66
4.1 Motorisation des ménages	67
4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire	68
4.3 La mobilité des populations	74
5- Formulation des enjeux	
6- Annexes	
B. FORMULATION DE LA STRATÉGIE	93
1- Les enjeux du plan de mobilité	94
2- Formulation des objectifs du plan de mobilité	95
3- Hiérarchisation des objectifs : le vote coloré	96
4- Présentation de la stratégie	100
C. PLAN D' ACTIONS	105
1- Les axes du plan de mobilité simplifié	105
A- Communiquer, faire connaître, accompagner	107
A.1- Développer les outils d'information sur les solutions de mobilité	106
A.2- Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité du quotidien	110
A.3- Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive	113

B- Contribuer à l'évolution de l'offre de la Région pour la rendre plus efficiente	116
B.1- Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande	116
C- Développer l'alternativité pour tous les publics	122
C.1- Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique	122
C.2- Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce	135
C.3- Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens	142
D- Privilégier la non-mobilité pour les actifs et une mobilité de proximité pour les publics les plus vulnérables	144
D.1- Favoriser l'accès à la formation sur le territoire	144
D.2- Accompagner la mise en place de services aux populations (tiers lieux, services itinérants)	147
2- Synthèse du plan d'actions	155
3- Modalités de suivi	157
D. ANNEXES	160
Avis des personnes publiques associées	182

PRÉAMBULE



Rappel du processus d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)



A. DIAGNOSTIC



A. DIAGNOSTIC

1- Cadrage en matière de gouvernance

1.1 Contexte du projet de Plan de Mobilité Simplifié

La Communauté de Communes Cœur de Beauce souhaite **un développement solidaire de son territoire et une attractivité renforcée** pour ses habitants et ceux qui le vivent.

Pour organiser et se doter des moyens nécessaires à ce développement, plusieurs projets ont été engagés : le Schéma de Cohérence Territoriale vient d'être arrêté, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) comme le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) sont amorcés.

La Communauté de Communes du Cœur de Beauce a été retenue comme lauréate pour l'AMI France Mobilité avec l'expérimentation Cœur de Beauce Mobilité, correspondant à la mise en place d'un réseau de transport en commun sur la ZA d'Artenay-Poupry géré par les employés.

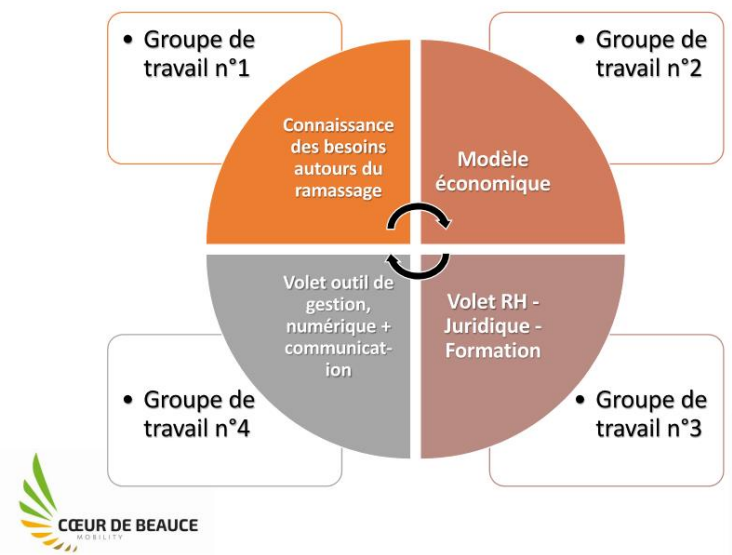
La Communauté de Communes Cœur de Beauce a également lancé l'élaboration de son Plan de Mobilité Rurale en application de l'article 55 de la loi sur la Transition Energétique Pour la Croissance Verte (TEPCV) du 17 Août 2015. Il est complété par l'article L.1213-3-2 du Code des Transports [...] « *le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux 1 ° à 3° de l'article L.143-16 du Code de l'Urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural* ».

MISE À JOUR AVRIL 2020 : La loi d'orientations des mobilités promulguée en décembre 2019 abroge l'art. L.1213-3-2 du Code des Transports cité ci-dessus. Parmi les nouvelles dispositions en matière de planification locale de la mobilité, le « Plan de Mobilité Simplifié » remplace le « Plan de Mobilité Rurale ». Cette modification est intervenue pendant l'élaboration du document. Pour autant, les principes et contenu du rapport complet répondent aux nouveaux apports législatifs et sont conservés en l'état.

La Communauté de Communes Cœur de Beauce est compétente en matière d'élaboration du SCoT, elle peut donc engager cette démarche.

Le PMS doit permettre de créer une vision stratégique afin que la mobilité soit un véritable levier de développement économique et de qualité de vie à l'échelle de l'intercommunalité.

7. Méthode travail

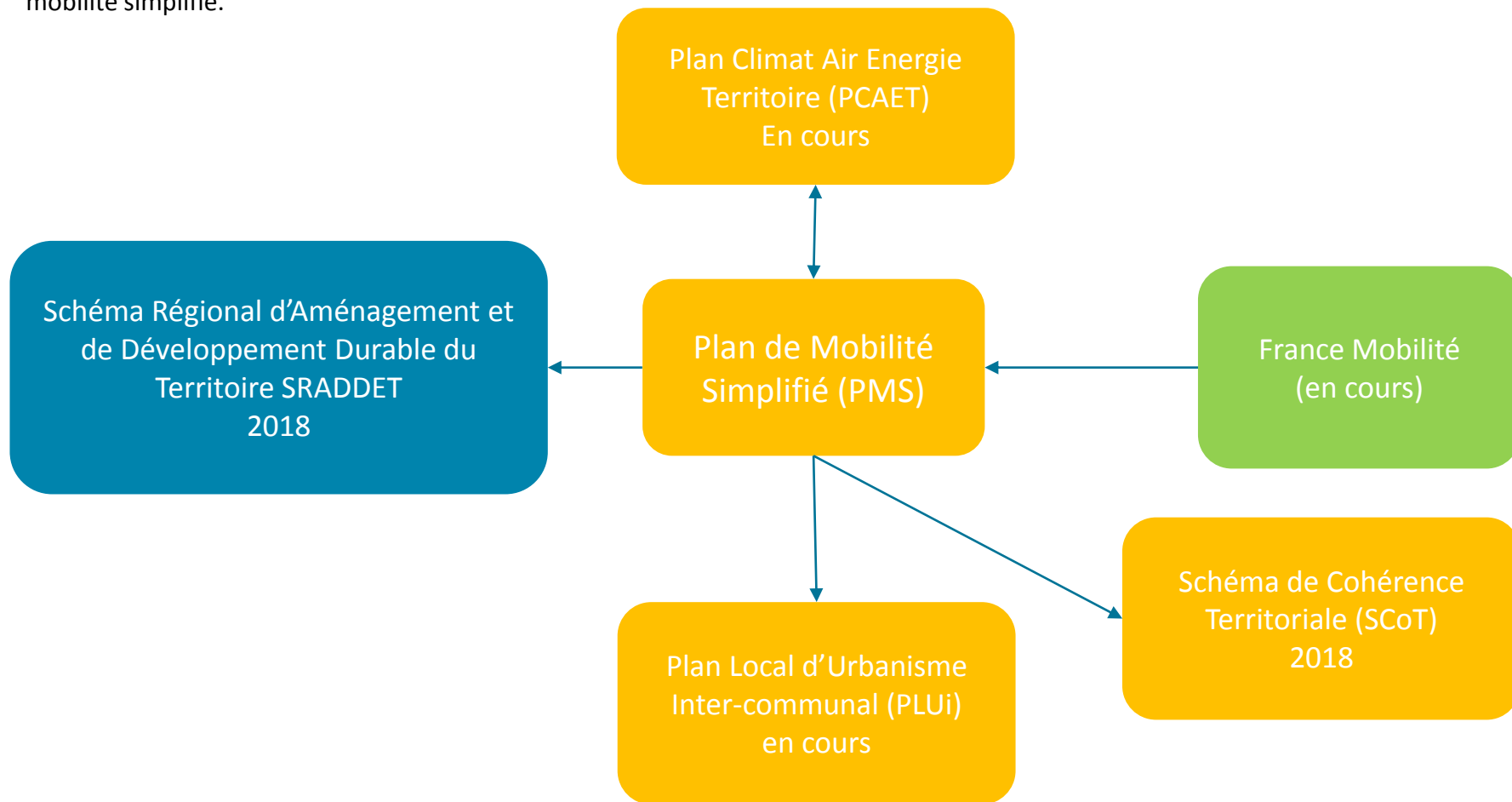


1.1 Contexte du projet de Plan de Mobilité Simplifié

L'articulation et la prise en compte des autres documents de planification :

La mobilité est un sujet transversal abordé dans différents documents de planification, portée par plusieurs collectivités. Une partie de ces documents a été approuvée, tandis qu'une autre partie est en cours d'élaboration.

Des interactions sont donc souhaitées entre les documents en cours de production (PMS <-> PCAET) afin de trouver des champs d'action communs. Les documents approuvés sont pris en compte dans leur grande tendance et viennent alimenter le plan de mobilité simplifié.



1.2 Contexte de gouvernance et des compétences associées

L'organisation des transports collectifs, et plus largement de la mobilité, est régie par plusieurs textes réglementaires qui définissent les compétences des différentes collectivités territoriales. Les compétences sur le territoire de la CCCB se répartissent de la manière suivante :

➤ **En matière de transport collectif :**

- La Région Centre-Val-de-Loire est compétente en matière de transport régional (ferré et routier) notamment avec les lignes Rémi vers Chartres (anciennes lignes du département d'Eure-et-Loir).

➤ **En matière de voirie/ circulation :**

- La compétence est déterminée en fonction de la nouvelle nomenclature du réseau viaire (intérêt régional, départemental, même s'il n'existe pas de schéma directeur de la voirie).

➤ **En matière de stationnement,** la compétence est d'échelle communale.

➤ **En matière de vélo-covoiturage,** Le Département d'Eure-et-Loir ou la Région Centre-Val-de-Loire ne se sont pas clairement exprimés comme chef de file en matière d'aménagement ou de promotion du covoiturage. Il n'existe pas de schéma directeur du covoiturage à l'échelle départementale. Toutes les collectivités peuvent se saisir de cette thématique.

1.3 État des réflexions sur les évolutions en matière de gouvernance

Le contenu de la loi d'orientations des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, intéresse directement la collectivité (en attente de la parution des décrets d'application prévue courant 2020).

La loi d'orientation des mobilités engendre des évolutions dans la gouvernance des transports afin de lutter contre les “**zones blanches de la mobilité**”. L'un des objectifs de cette loi est de faire en sorte que l'ensemble du territoire national relève d'une Autorité Organisatrice de Mobilité, ce qui intéresse directement le territoire de la CCCB en devenant AOM et en organisant plusieurs services de mobilité listés dans l'article 1231-1-1 du code des transports. Les intercommunalités doivent se manifester en délibérant pour devenir AOM avant le 31 mars 2021 avec prise d'effet le 1er juillet 2021.

L'une des premières pistes dévoilées concerne « **la segmentation des compétences** ». Six services sont énumérés :

- **Les transports scolaires,**
- **Les transports collectifs réguliers,**
- **Les mobilités actives,**
- **Les mobilités partagées,**
- **Les transports à la demande,**
- **Les mobilités solidaires.**

La prise de compétence des nouvelles AOM concerne l'ensemble des services, mais elle peut choisir ceux qu'elle souhaite organiser. L'organisation des services « à la carte » traduit la volonté d'accorder une marge importante de manœuvre aux EPCI. À titre d'information, le **Versement Transport** (VT¹) deviendrait le Versement Mobilité (VM), sur 100 % du territoire avec un taux différencié. Le taux du versement mobilité est justifié par l'énumération des services de mobilité mis en place par l'AOM avec un plafonnement à 0,5%.

Sur les territoires comme la CCCB qui n'auront pas pris la compétence et laissé la Région ou le Département s'en charger, le **Versement Mobilité** (qualifié alors de VT interstitiel) serait plafonné à 0,3%. Il pourra être modulé au sein d'une Région pour tenir compte d'éventuelles fragilités économiques de certains territoires (information à confirmer par les décrets d'application à suivre).

⁽¹⁾ *Taxe prélevé sur la masse salariale concerne les entreprises de plus de 11 salariés*

A. DIAGNOSTIC

2- Structuration du territoire

Retour rapide sur les éléments du SCOT et du PLUi afin de rappeler le contexte démographique, économique et serviciel du territoire de la CCCB. Cet aspect permettra d'établir un lien avec le diagnostic mobilité et les constats en matière d'urbanisme.

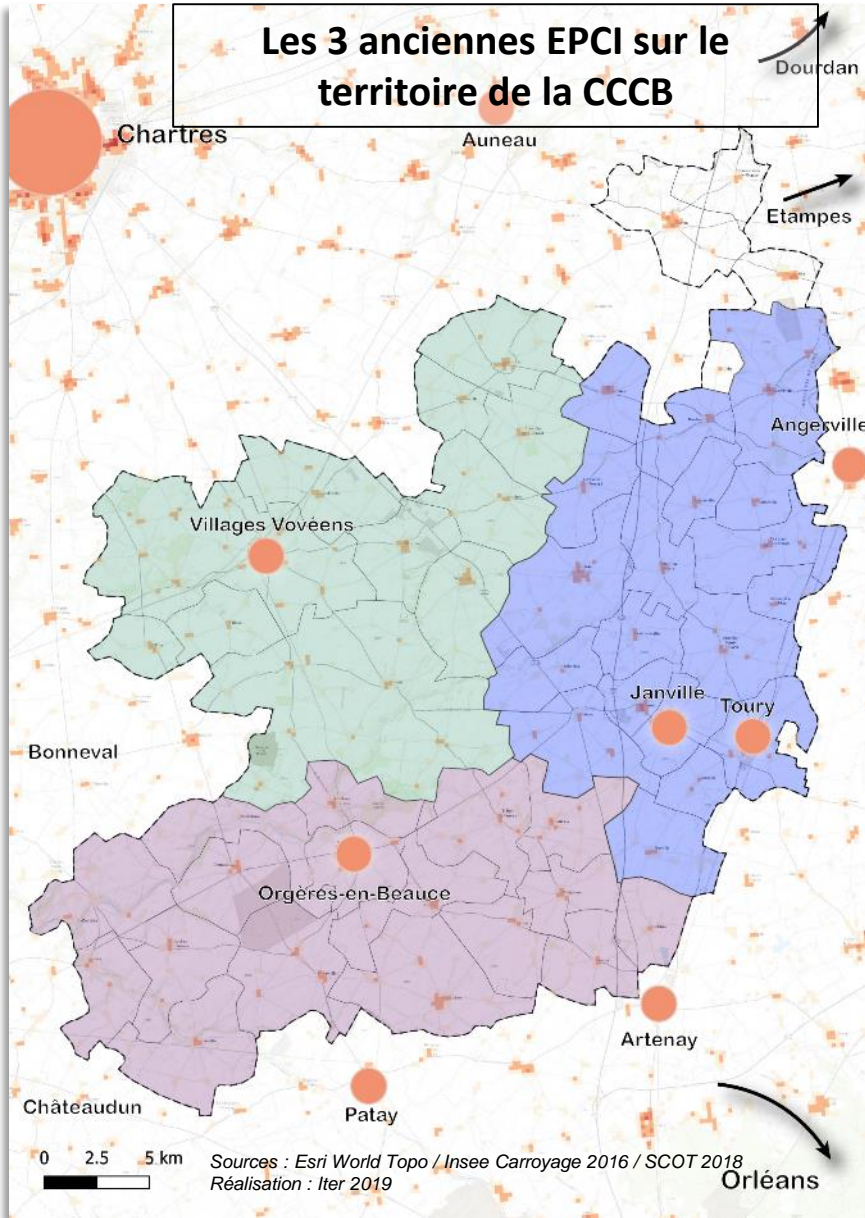
2.1 Situation du périmètre de l'étude

Périmètre de l'étude :

La CCCB est née le 1er Janvier 2017 suite à la loi Notre. En émane une fusion de 3 CC :

- Communauté de Communes de la Beauce de Janville : Villes majeures de l'ancienne EPCI : Janville-en-Beauce et Toury
- Beauce d'Orgères-en-Beauce : ville majeure de l'ancienne EPCI : Orgères-en-Beauce
- Beauce Vovéenne : ville majeure de l'ancienne EPCI : Villages Vovéens

Délimitation des anciens EPCI uniquement au sein de la nouvelle CCCB (2018) et en fonction de la fusion des nouvelles communes (exemple de Gommerville).



<u>Périmètre de l'étude</u>											
- - - - - Territoire de la CCCB											
<u>Pôle générateur de déplacement</u>											
	Communauté de Communes de la Beauce de Janville										
	Beauce d'Orgères-en-Beauce										
	Beauce Vovéenne										
<u>Pôle générateur de déplacement</u>	<u>Densité par carroyage</u>										
	Pôle principal										
	Pôle intermédiaire										
Nb d'habitants sur 200m ²	<table border="1"> <tr><td></td><td>1 - 20</td></tr> <tr><td></td><td>20 - 80</td></tr> <tr><td></td><td>80 - 200</td></tr> <tr><td></td><td>200 - 400</td></tr> <tr><td></td><td>400 - 100000</td></tr> </table>		1 - 20		20 - 80		80 - 200		200 - 400		400 - 100000
	1 - 20										
	20 - 80										
	80 - 200										
	200 - 400										
	400 - 100000										

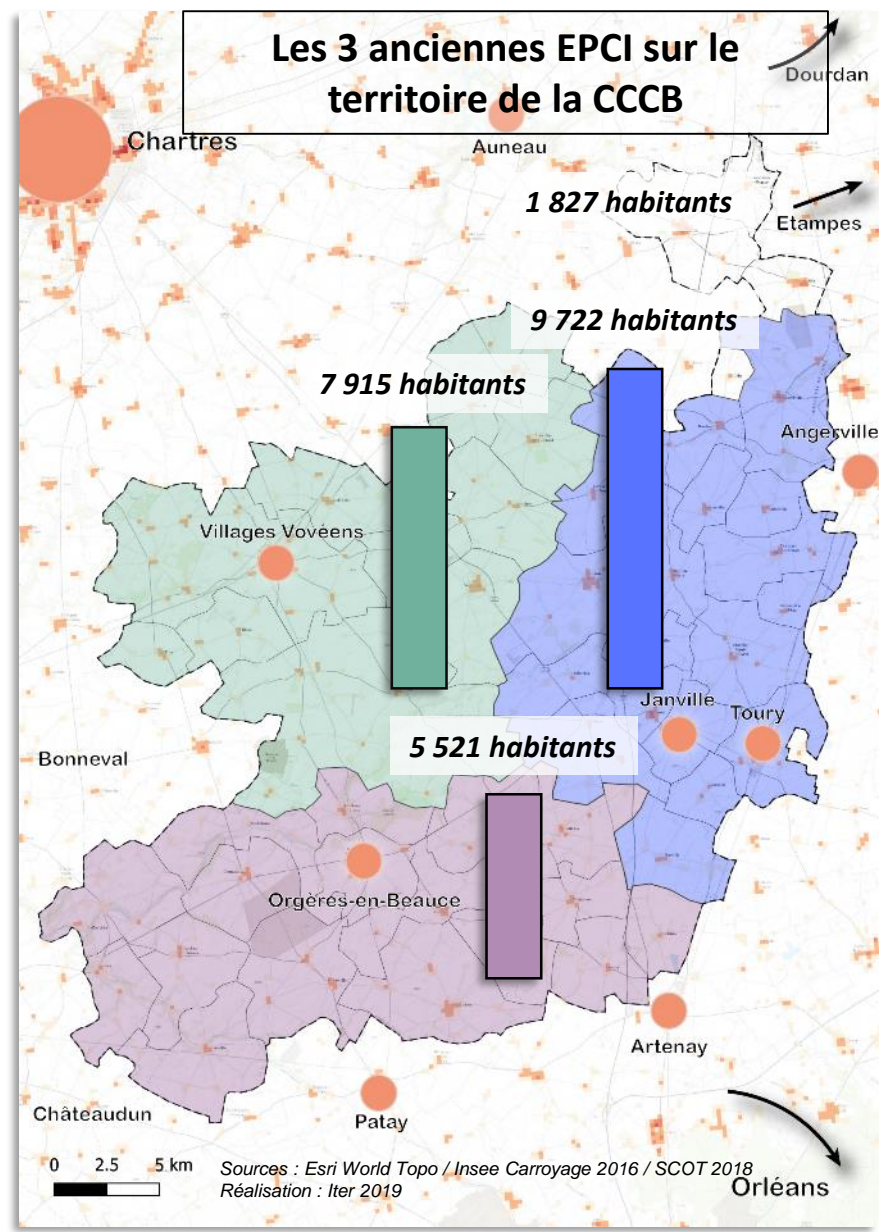
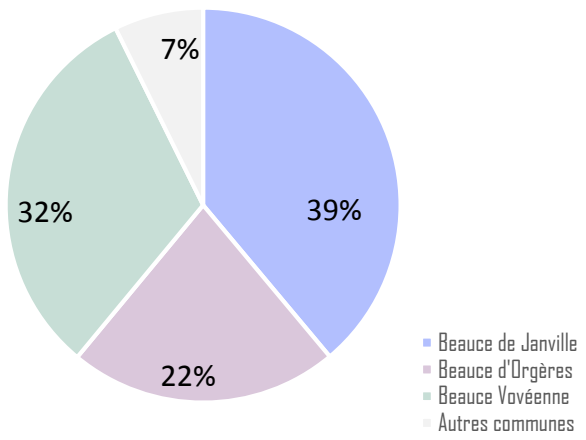
2.1 Situation du périmètre de l'étude

Répartition de la population dans la zone d'étude :

Avec les anciens EPCI, nous pouvons aborder une première lecture de la répartition de la population sur le territoire. En effet, ces 3 anciennes communautés de communes permettent d'établir des limites permettant de définir les territoires sud, est et ouest de la CCCB.

Toutefois, les 4 communes au nord (Ardelu, Oysonville, Garancières-en-Beauce et Sainville), qui ont intégré la CCCB le 1^{er} janvier 2018, ne doivent pas être oubliées. Ces dernières n'appartenaient pas aux anciennes intercommunalités qui ont fusionné pour former la CCCB. Ainsi la partie à l'est du territoire, bénéficiant d'un accès vers la voie ferrée (vers Paris et Orléans), est la plus peuplée (Beauce de Janville) avec 9 700 habitants en 2015 (INSEE). La partie ouest, la plus proche de Chartres (Beauce Vovéenne), bénéficie d'une part de population également importante avec près de 8 000 habitants. La partie sud, la Beauce d'Orgères détient près de 5 521 habitants et le nord (communes nouvelles) environ 2 000 habitants.

Population selon les anciennes EPCI de la CCCB
Pourcentage % / Insee 2015



2.2 Situation sociodémographique du périmètre de l'étude

Situation :

- 48 communes ; 971,5 km² ; 25 130 habitants ; 26 habitants/km²
- De nombreux bourgs internes et dispersés ne rendant pas crédible un travail à l'échelle d'une commune (carroyage)
- Hiérarchie en poids de population de la CCCB (2015) :

- *Communes principales :*

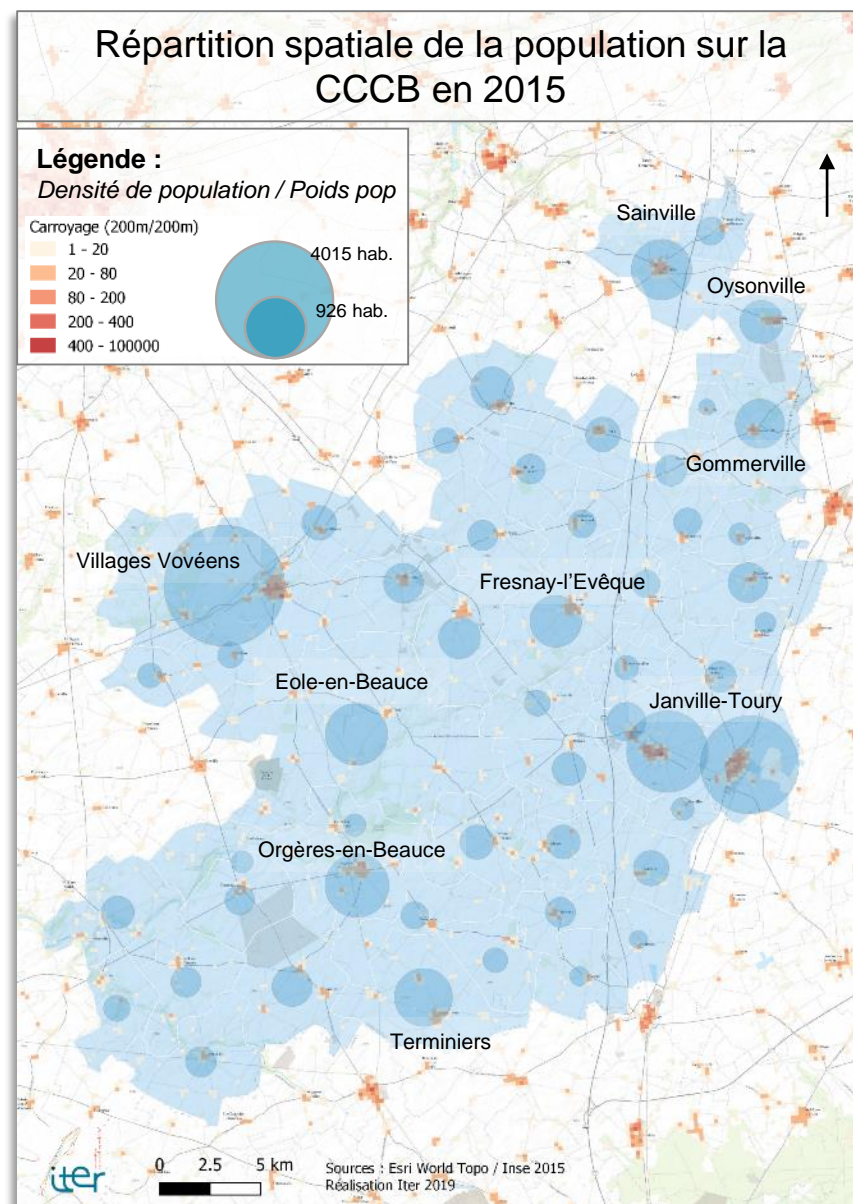
Janville (1 832 habitants), Toury (2 653 habitants), Villages Vovéens (4 015 habitants), pour un total de 8 500 habitants soit 34% du territoire.

- *Communes intermédiaires entre 1100 et 900 habitants :*

Orgères-en-Beauce (1126 habitants), Eole-en-Beauce (1060 habitants), Sainville (1013 habitants), Terminiers (926 habitants).

Nous retrouvons les principaux pôles détectés dans le SCOT (cf. diapo précédente) en termes de poids de population. Toutefois, Orgères-en-Beauce bénéficie d'une proportion moins importante (environ 1000 habitants de moins que Janville, Toury et les Villages Vovéens). Cette donnée place Orgères avec les communes dites « intermédiaires », dans le cas de la hiérarchisation des communes par rapport au poids de population , au même titre qu'Eole-en-Beauce ou Sainville.

Première donnée des pôles générateurs de déplacement, identifiés par le regroupement du tissu urbain et le poids de population. Ainsi, Janville-Toury et les Villages Vovéens sont les principaux pôles générateurs de déplacement à l'échelle de la CCCB.



2.2 Situation sociodémographique du périmètre de l'étude

Évolution démographique : un territoire attractif au niveau des pôles du territoire

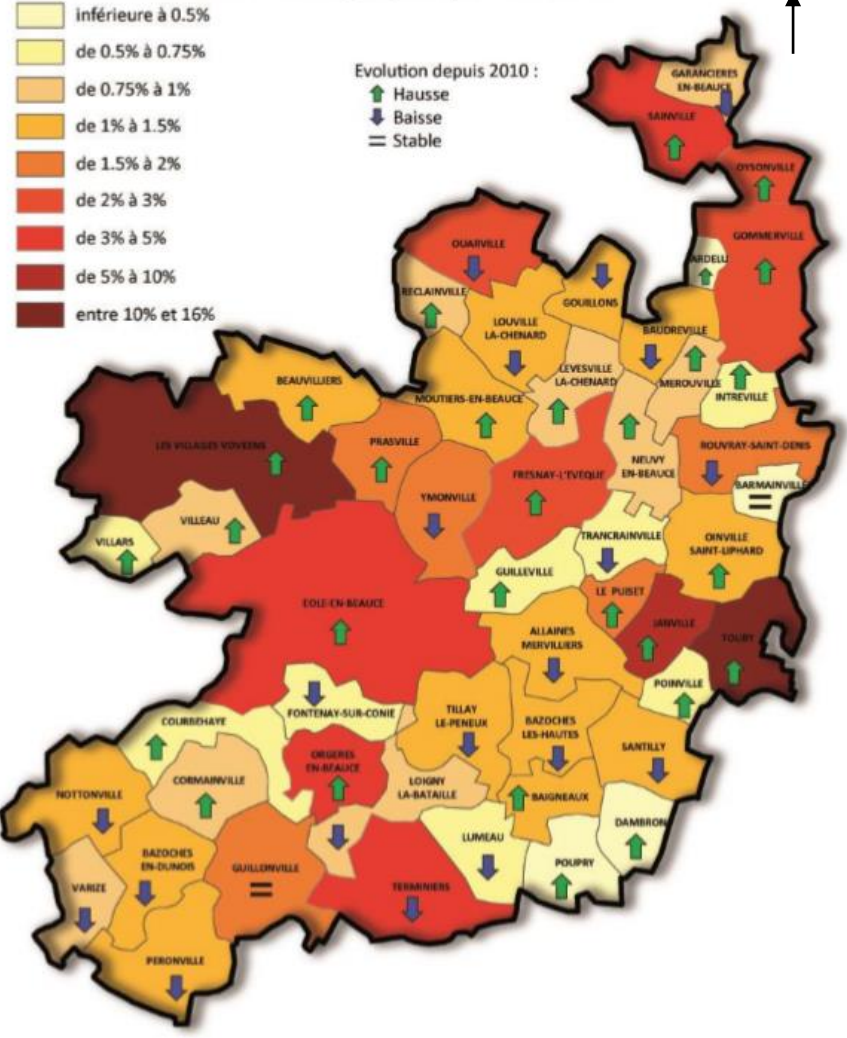
Moins de la moitié des communes de la CCCB ont connu une décroissance démographique entre 2010 et 2018 : essentiellement des communes du sud et du nord de l'ex-Communauté de communes de Voves. Selon le PLUI, l'essentiel des communes concernées forme un « arc de cercle suivant une orientation sud-ouest – centre du territoire ».

Les principaux « pôles » à l'échelle de la CCCB bénéficient d'une forte évolution démographique. Cette donnée n'est pas forcément liée à un seul type de solde. En effet, Tourny évolue essentiellement avec l'aide du solde naturel, Janville avec le solde migratoire, tandis que les Villages Vovéens bénéficient des deux types soldes (carte ci-contre : soldes naturel et migratoire). Ainsi, l'hypothèse des territoires avec un accès vers les transports en commun (gare ferroviaire/routière) ne conditionne pas forcément une évolution démographique liée au solde migratoire.



Entre 2010 et 2015, la population de l'intercommunalité a augmenté de 540 personnes soit une hausse de +0.44% en moyenne par an. Cette évolution de la population résulte :
 - d'un solde naturel positif (+0.42% par an)
 - d'un solde migratoire quasiment nul (+0.01% par an)

Représentativité démographique en 2018



Le sud du territoire est la partie la plus sensible au niveau de l'évolution démographique puisque les populations quittent le territoire.

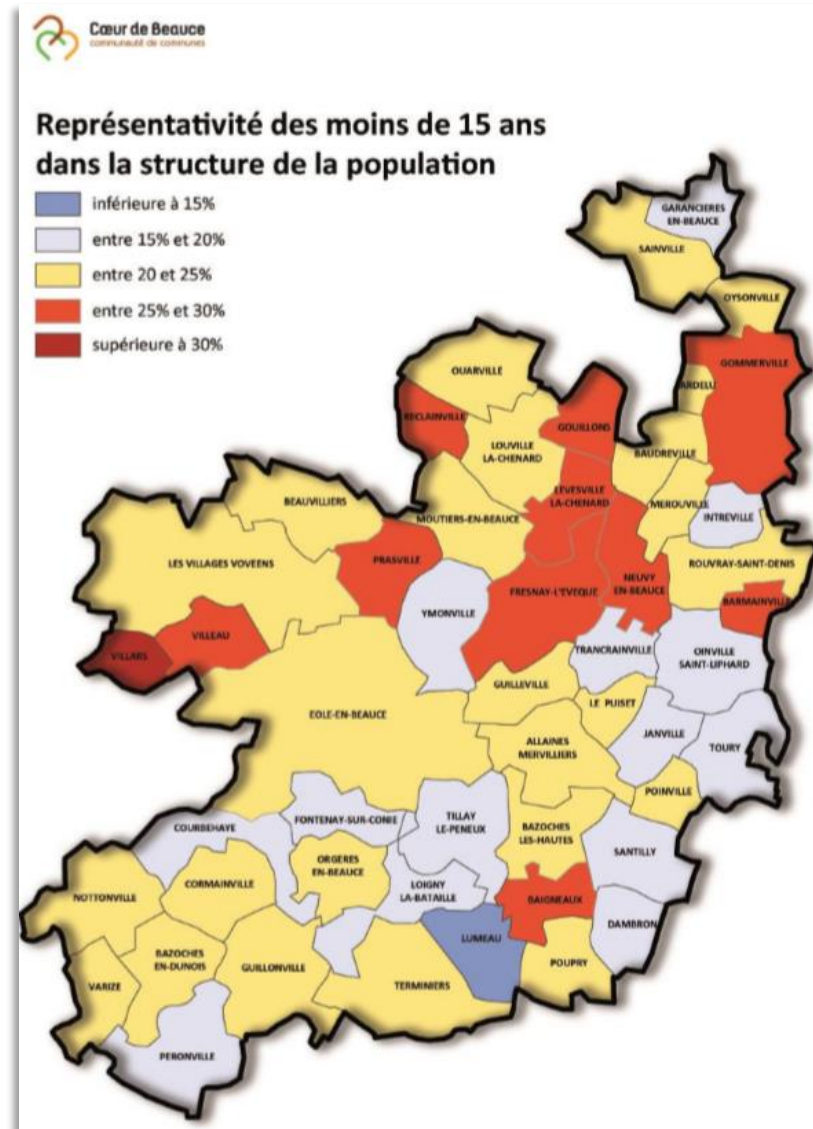
2.3 Publics vulnérables de la CCCB

Le départ des ménages familiaux : manque d'offre de mobilité vers les équipements jeunesse

Selon le SCOT, une partie des jeunes ménages est « tentée de quitter le territoire au moment où la famille s'agrandit, notamment par manque de structures d'accueil petite enfance. On retrouve également ce genre de situation à l'arrivée des enfants dans le secondaire (collège, lycée) ». C'est pourquoi, l'amélioration de l'accessibilité est déterminante au détriment de la création de nouveaux équipements. Toutefois, selon l'INSEE, la part des moins de 15 ans en 2015 est supérieure à celle de 2009 (4 741 jeunes contre 5 188 jeunes aujourd'hui selon l'INSEE soit environ 9 % d'augmentation en 6 ans). En revanche, cette évolution reste bien plus inférieure à celle des personnes âgées.

Au vu de la représentation de la carte du PLUI ci-contre, les populations jeunes se localisent essentiellement au nord de la CCCB. Nous avons observé que les populations plus âgées se concentrent davantage au sud du territoire. Ainsi nous bénéficions d'un territoire clivé entre ces deux profils d'habitant.

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



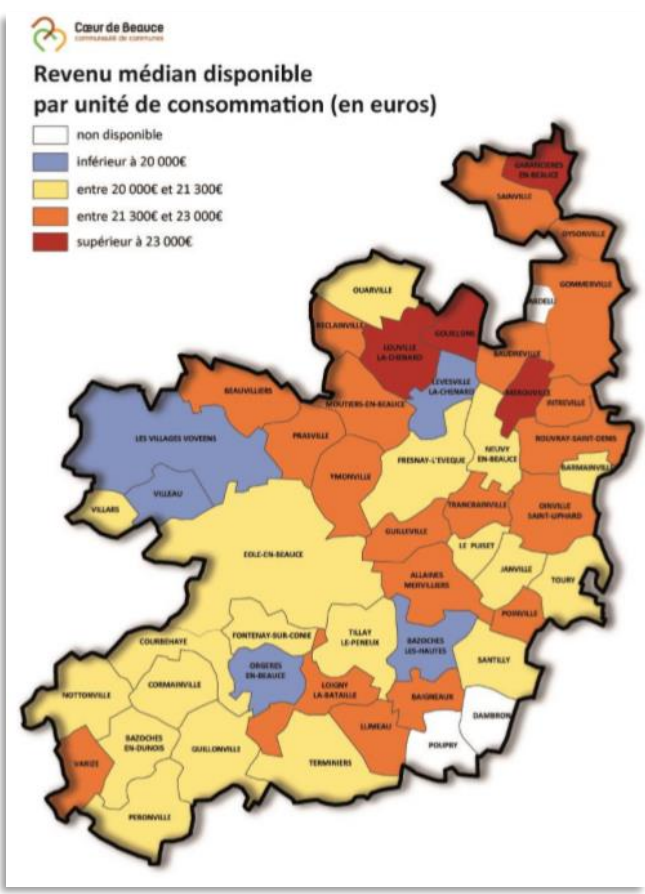
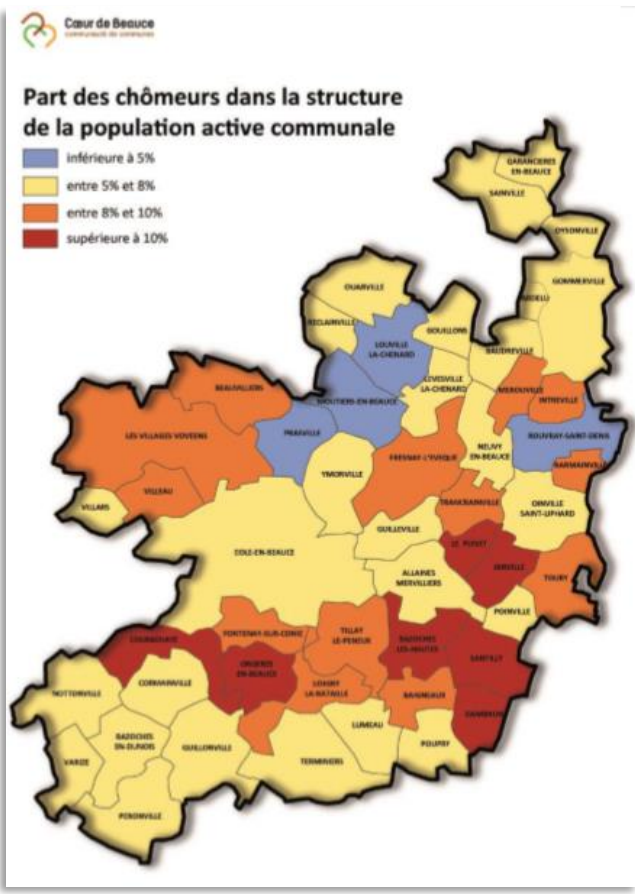
2.3 Publics vulnérables de la CCCB

Populations en difficultés financières

- Le revenu médian par unité de consommation de la CCCB en 2018 est de 21 298 €, ce qui reste supérieur au revenu médian départemental à 20 961€. À l'échelle du territoire intercommunal, il ressort que les communes les plus proches des franges franciliennes bénéficient globalement de revenus plus élevés.
- Le taux de chômage de la CCCB est également inférieur à celui du département en 2018 (8,4% contre 9,4% dans le département). Les populations les plus touchées sont les jeunes (15-24 ans) et les femmes.

Le territoire au sud de la CCCB détient de nombreuses problématiques en matière de mobilité à prendre en compte durant ce plan de mobilité simplifié. En effet, cette partie du territoire détient une grande proportion de population en difficulté financière. Ce territoire n'est pas le seul puisque nous observons également les pôles internes de la CCCB bénéficiant de la même problématique.

Pour cet aspect, une solution de mobilité vers les équipements et services, secteurs d'emplois doit être proposée.



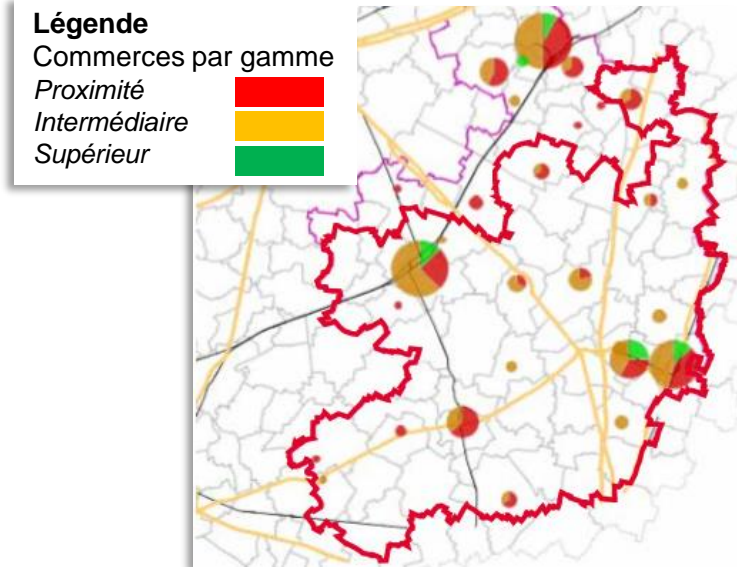
2.4 Équipements et pôles générateurs

La distribution des gammes d'équipements permet d'évaluer le niveau d'autonomie des communes et du niveau d'éloignement des populations par rapport aux équipements structurants.

L'analyse de la base des équipements du SCOT approuvée en 2018 permet de hiérarchiser les communes du bassin de vie en 4 catégories (gamme de proximité, intermédiaire, supérieure et touristique). Dans le cas de la CCCB, sont présents 2 niveaux de gamme (gamme de proximité et intermédiaire) :

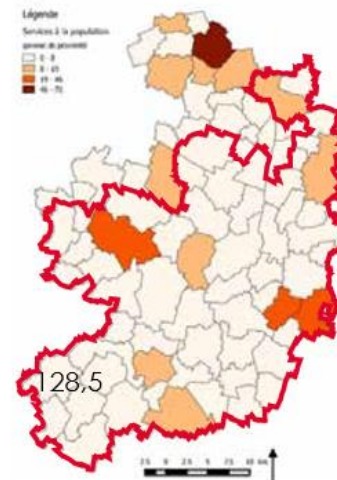
- Voves-Janville-Toury : gamme intermédiaire
- Orgères-Terminiers-Gommerville-Sainville : gamme de proximité

Emergence des pôles générateurs mais pôles différents selon les types de publics.



©SCOT Cœur de Beauce

Gamme de proximité



Composition :

- Banque, Caisse d'épargne
- Bureau de poste
- Réparation automobile
- Maçon
- Plâtrier, peintre
- Menuisier, couvreur, serrurier
- Electricien
- Entreprise général du bâtiment
- Coiffure
- Restaurant
- Agence immobilière
- Soins de beauté

Gamme intermédiaire



Composition :

- Police, gendarmerie
- Centre de finances publiques
- Pompes funèbres
- Contrôle technique automobile
- Ecole de conduite
- Vétérinaire
- Blanchisserie, teinturerie

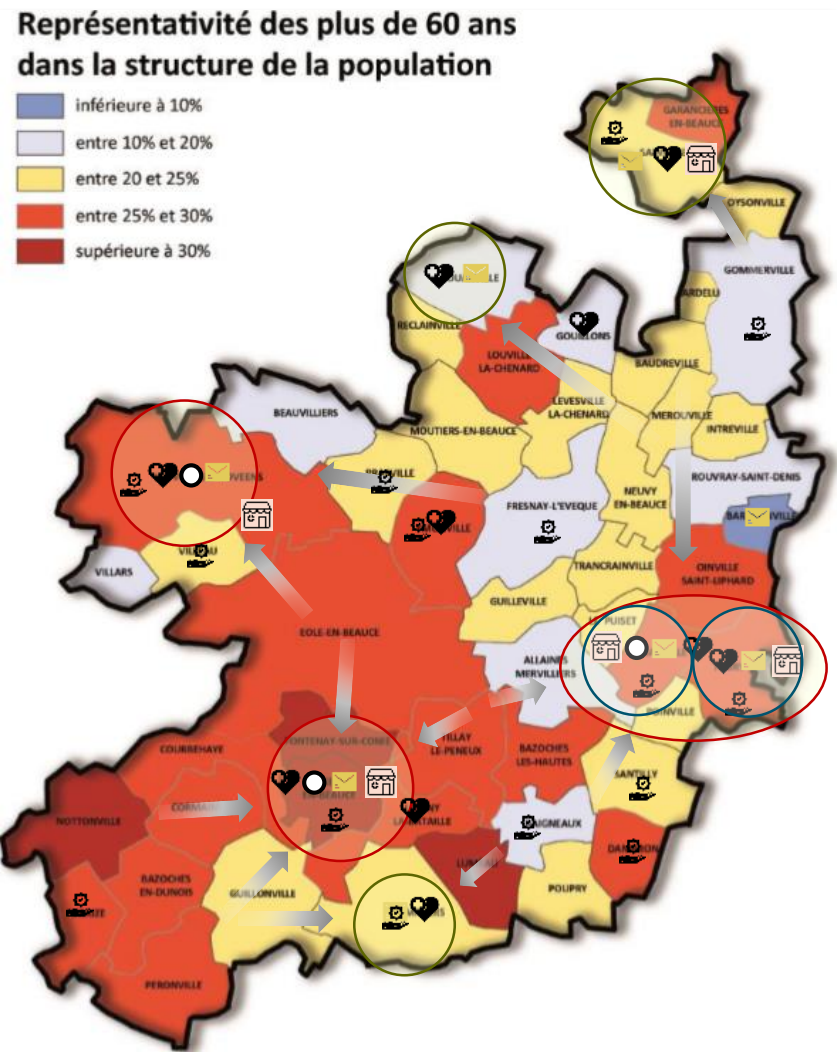
©SCOT Cœur de Beauce

2.4 Équipements et pôles générateurs

Localisation des équipements dédiés pour les publics vulnérables (jeunes/personnes âgées)

L'implantation géographique des équipements est-elle corrélée à l'implantation géographique des séniors ?

Attention, les populations jeunes et plus âgées se localisent partout sur le territoire. Nous observons essentiellement des tendances pour agir à la fois sur des localisations précises mais également à l'échelle globale de la CCCB. Ce sont des mesures qui seront réfléchies pour l'ensemble du territoire.



En analysant le territoire via les équipements mis à disposition des publics vulnérables tels que les personnes âgées, une structure voire une hiérarchisation des communes est observable à l'échelle de la CCCB. Nous retrouvons les communes formant les pôles relais du territoire dont nous avons déjà traité l'existence. Nous observons également de nouveaux pôles concentrant essentiellement des équipements dédiés à ce public spécifique. Ainsi, des pôles spécifiques sont à prendre en compte dans ce diagnostic :

- Pôles internes générateurs de déplacements déjà définis (Villages Vovéens, Orgères-en-Beauce, Janville-Toury)
- Pôles internes spécifiques à ce type de public (Terminiers, Ouarville, Sainville).

Cette méthode permet de cadrer le travail d'accompagnement à effectuer auprès des personnes âgées.

Émergence d'une notion de centralité des besoins des personnes âgées :

	Pharmacie		Pôles internes déjà identifiés
	Personnel de santé		Pôles identifiés
	MSP/MSAP		Déplacement du public visé
	La Poste		
	Services de proximité		

Sources : PLUI CCCB/INSEE BPE 2017

2.4 Équipements et pôles générateurs

Localisation des équipements dédiés pour les publics vulnérables (jeunes/personnes âgées)

L'implantation géographique des équipements est-elle corrélée à l'implantation géographique des jeunes ?







Attention, tous les équipements ne se situent pas dans le centre bourg du pôle (équipements potentiellement diffus)/Même donnée pour les équipements des personnes âgées.

En analysant le territoire via les équipements mis à disposition des publics vulnérables tels que les jeunes, une structure voire une hiérarchisation des communes est observable à l'échelle de la CCCB. Nous retrouvons les communes formant les pôles internes au territoire dont nous avons déjà traité l'existence. Nous observons également de nouveaux pôles concentrant essentiellement des équipements dédiés à ce public spécifique :

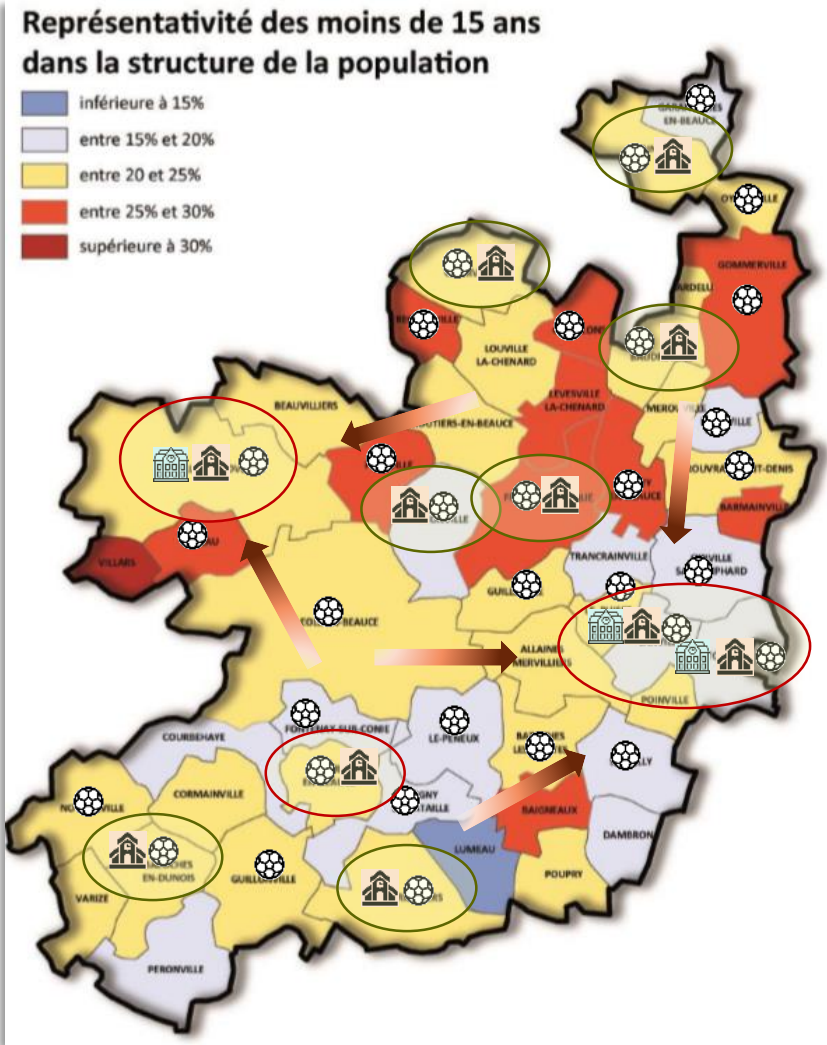
- Pôles internes générateurs de déplacements déjà définis (Villages Vovéens, Janville-Toury). Toutefois, **Orgères ne détient pas d'établissement du secondaire**, poussant les jeunes et leur famille à aller vers les collèges de Voves et de Janville. Cette donnée peut en partie expliquer le départ de familles de ce territoire (sud de la CCCB).
- Pôles internes spécifiques à ce type de public (Terminiers, Ouarville, Sainville, Orgères...)

Cette première approche permet de cadrer le travail d'accompagnement à effectuer auprès des jeunes.

Emergence d'une notion de centralité des besoins des jeunes :

-  Equipement sportif
-  Ecole primaire
-  Collège/secondaire
-  Pôles internes déjà identifiés
-  Pôles identifiés
-  Déplacement du public visé

Sources : PLUI CCCB/INSEE BPE 2017



2.4 Équipements et pôles générateurs

Localisation des entreprises (hors Chartres-Orléans)

Malgré la présence de pôles internes importants en termes d'emploi à l'échelle de la CCCB, les principaux sites stratégiques d'emploi se localisent aux marges de la CCCB :

- Artenay-Poupry
- Châteaudun
- Bonneval
- Angerville-Pussay
- Auneau-Aunay

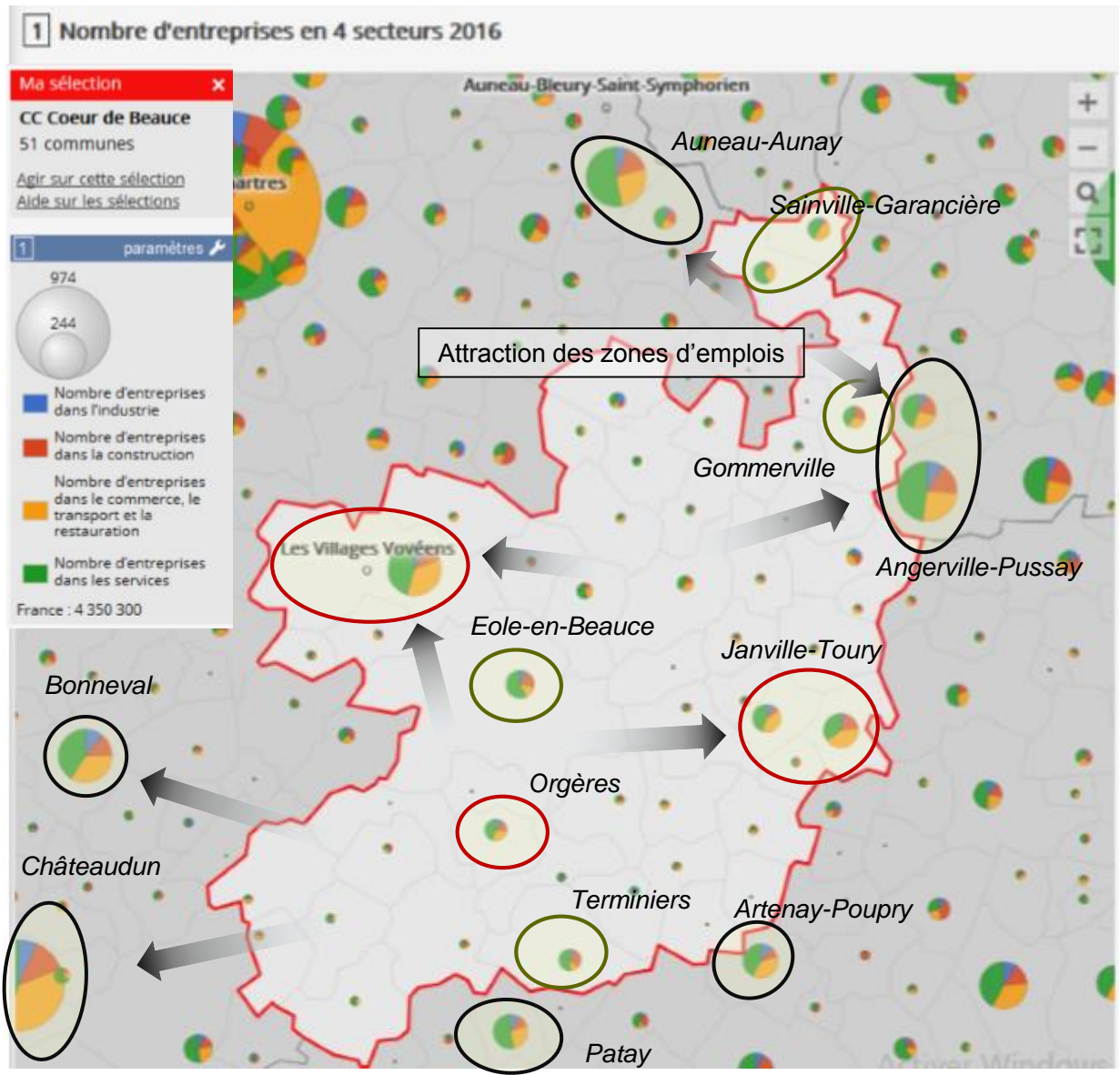
Toutefois les 3 pôles relais du territoire (Villages Vovéens et Janville-Toury) bénéficient d'une structure d'emploi importante à l'échelle de la CCCB.

La stratégie de mobilité à employer pour les déplacements vers les sites d'emplois de proximité se doit de travailler de façon étroite avec les territoires contigus.

Polarité de l'emploi :

- Pôles internes déjà identifiés
- Pôles identifiés
- Pôles externes contigus à la CCCB

Sources : PLUI CCCB/INSEE BPE 2017



2.5 Synthèse de la structuration du territoire

Synthèse de la structuration du territoire

- L'identification de différents pôles générateurs de déplacement en interne de la CCCB polarisant les centres-bourgs périphériques : « bassins de déplacement » internes.
- Différents bassins de déplacement selon le type de public/caractéristiques différentes selon les territoires (jeunes, personnes âgées, actifs...)
- Territoires à l'ouest et à l'est sont les plus proches des pôles extérieurs: ils sont donc attractifs pour les territoires internes et externes.

- Un territoire marqué par les héritages du passé et l'impact des limites administratives : anciennes limites intercommunales, limites départementales du Loir-et-Cher et du Loiret et limites régionales Centre-Val de Loire / Ile-de-France qui impliquent des périmètres de compétences et donc d'intervention variables. **Un territoire morcelé qui ne semble pas fonctionner de façon unitaire.**

- **Un territoire à « 3 vitesses »**
Problématique du sud du territoire où se trouve une plus forte population en situation de vulnérabilité (baisse démographique, public âgé surreprésenté/Population également plus en difficulté financière à l'échelle du territoire)
Au Nord du territoire, une forte représentation du public **jeune, généralement public dépendant en matière de mobilité.**
Localisation majoritaire des emplois à l'extérieur du territoire (hors Chartres, Orléans, Ile de France). Exemple : Artenay/Poupry, Angerville...

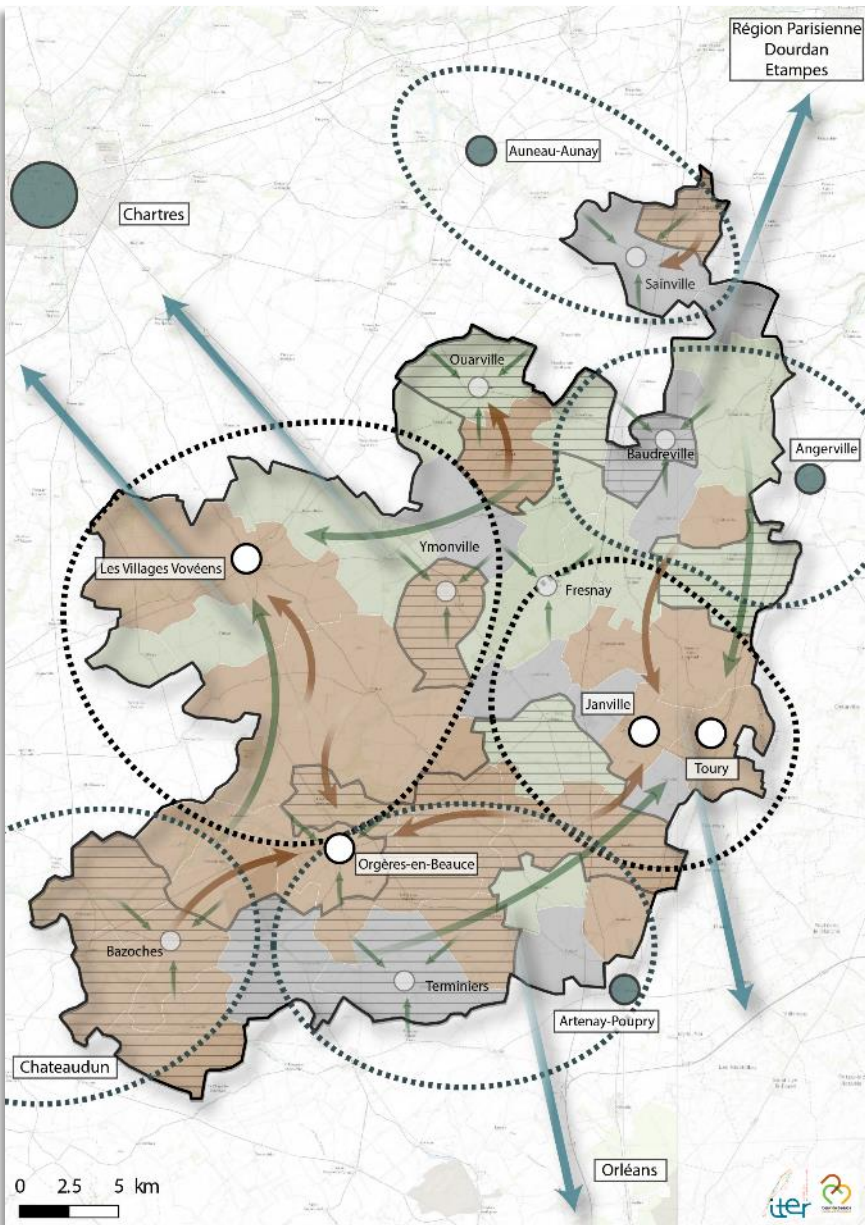
Enjeu de mobilité associé

- Amélioration des déplacements des bourgs polarisés vers les pôles internes dédiés (modèle gravitaire/Christaller), puis des pôles internes vers les pôles externes (Chartres, Orléans, Île-de-France).

- Amélioration de la multimodalité au niveau des pôles internes (vélo, covoiturage, cars régionaux, trains, bornes électriques au niveau de « PEM » à l'échelle de la CCCB).

- Ramener le service à la personne et amener la personne vers le service pour les publics vulnérables âgés (notion concernant essentiellement le sud du territoire) et les jeunes (plus densément présents au Nord):
 - Rendre accessible les équipements du territoire via un accompagnement adapté en fonction du type de public visé (publics âgés et jeunes vers les équipements dédiés).
 - Proposer une alternative responsable à l'autosolisme pour les publics en difficulté financière vers les sites d'emploi stratégiques (pôles internes/externes et les zones d'activités contiguës à la CCCB).
 - Rendre accessible les zones stratégiques d'emplois via des modes innovants (France Mobilité)

2.5 Synthèse de la structuration du territoire



LÉGENDE

Structuration du territoire

- ▬ Limite de la CCCB
- ▬ Limite communale
- Pôle interne à la CCCB
- Pôle Externe à la CCCB

Répartition des populations vulnérables

- Représentativité des plus de 60 ans
- ➔ Déplacement des plus de 60 ans
- Représentativité des moins de 15 ans
- ➔ Déplacement des moins de 15 ans
- Commune sans distinction particulière

Evolution démographique

- ▨ Commune en décroissance démographique

Attractivité de l'emploi

- Aire de chalandise «théorique» interne à la CCCB du fait du poids de l'emploi des différents pôles identifiés
- Aire de chalandise «théorique» externe à la CCCB du fait du poids de l'emploi des différents pôles identifiés
- ➔ Attractivité globale vers les 3 pôles : Agglomération de chartres, Agglomération d'Orléans et région Parisienne

Source : SCOT CCCB - PLU CCCB - INSEE - Esri World Topo
Réalisation : iter / Mars 2019

A. DIAGNOSTIC

3- La desserte du territoire

Inventaire et fonctionnement de tous les moyens et de toutes les offres de mobilité sur le territoire de la CCCB : des initiatives locales aux offres de transports en commun (réseau routier, offres de transports collectifs: routières, ferroviaires, à la demande, covoiturage, bornes de recharge, modes doux, télétravail...), aux solutions d'accompagnement de la mobilité ou la non mobilité.

3.1 Les principales offres d'accès au territoire: les axes routiers



© Google Maps

Axe structurant de traversée du territoire : la Nationale 154 :

La nationale 154, ci-contre, est l'axe principal de desserte du Cœur de Beauce (d'est en ouest) et l'axe le plus emprunté (hors autoroute). La chaussée reste relativement neuve et peut être aménagée comme une voie rapide. En effet, lors de l'évitement d'Ymonville, la nationale passe d'une deux fois une voie à une deux fois deux voies limitée à 110 km/h.

Le réseau radicaire de Départementales :

Généralement en moins bon état que la Nationale 154 (meilleur état que les départementales de second rang), elles bénéficient d'un intérêt important puisqu'elles relient les pôles internes à la nationale 154 voire aux pôles externes (Orléans, Chartres, Châteaudun). À noter l'absence d'accotement qui ne contribue pas au développement des modes doux sur le territoire.



© Google Maps

Les centres-villes des bourgs principaux :

Les bourgs en périphérie bénéficient de départementales secondaires, généralement en moins bon état que les autres voiries départementales et nationale. Pour les bourgs principaux, la voirie est restreinte par le bâti et complique la cohabitation entre les différents modes. Certains pôles ont donc pris en charge des aménagements cyclables et piétons (zone 30, double sens cyclable, pistes...)



© Google Maps

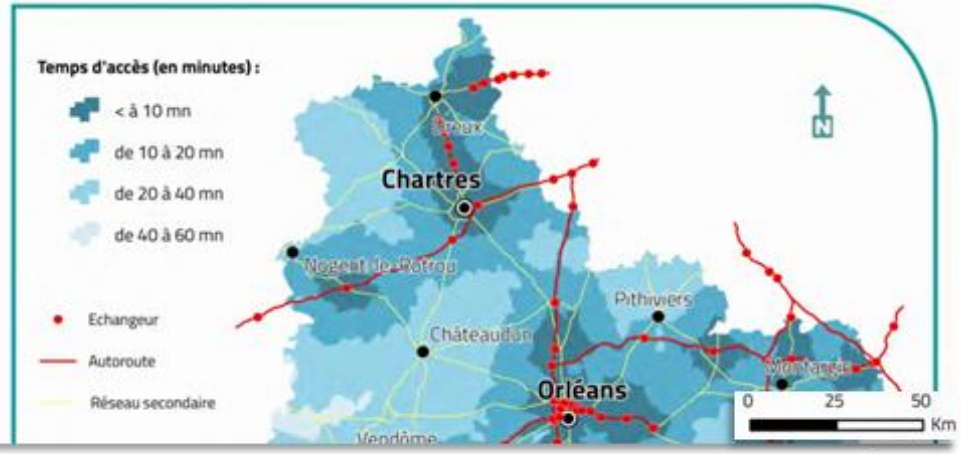
3.1 Les principales offres d'accès au territoire: les axes routiers

Les temps d'accès au réseau autoroutier

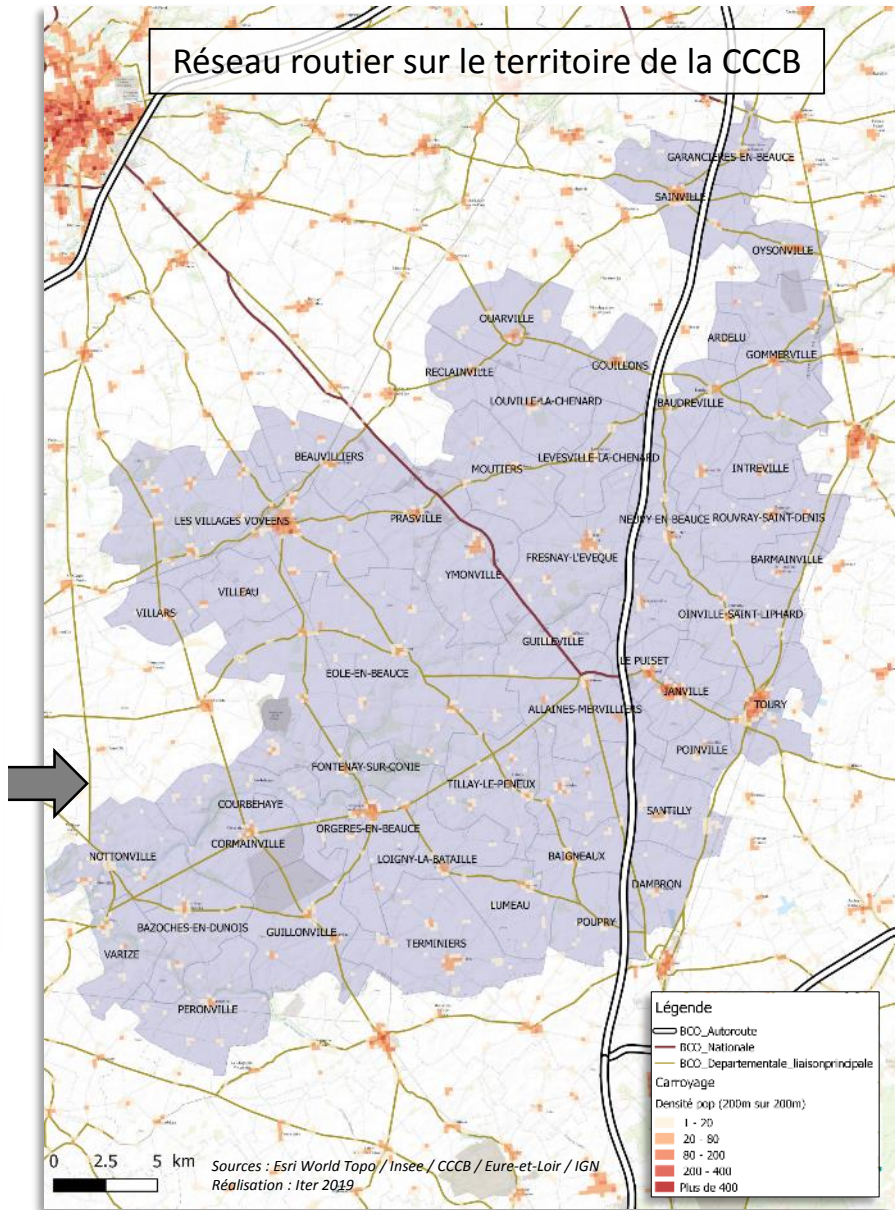
Le territoire ne dispose pas de condition d'accès au réseau autoroutier égal.

Toute une partie du territoire au sud-ouest se trouve éloignée des grandes infrastructures routières, ce qui implique des temps d'accès plus importants vers les agglomérations externes.

Niveau d'accessibilité aux échangeurs autoroutiers Situation en 2017



Sources : Tom TOM, IGN Géofla, 2017



3.1 Les principales offres d'accès au territoire: les axes routiers

Les temps d'accès aux pôles externes

Les temps de trajet mesurés, pour accéder depuis les pôles relais du territoire vers les pôles majeurs externes, montrent clairement l'orientation « naturelle » des besoins de mobilité.

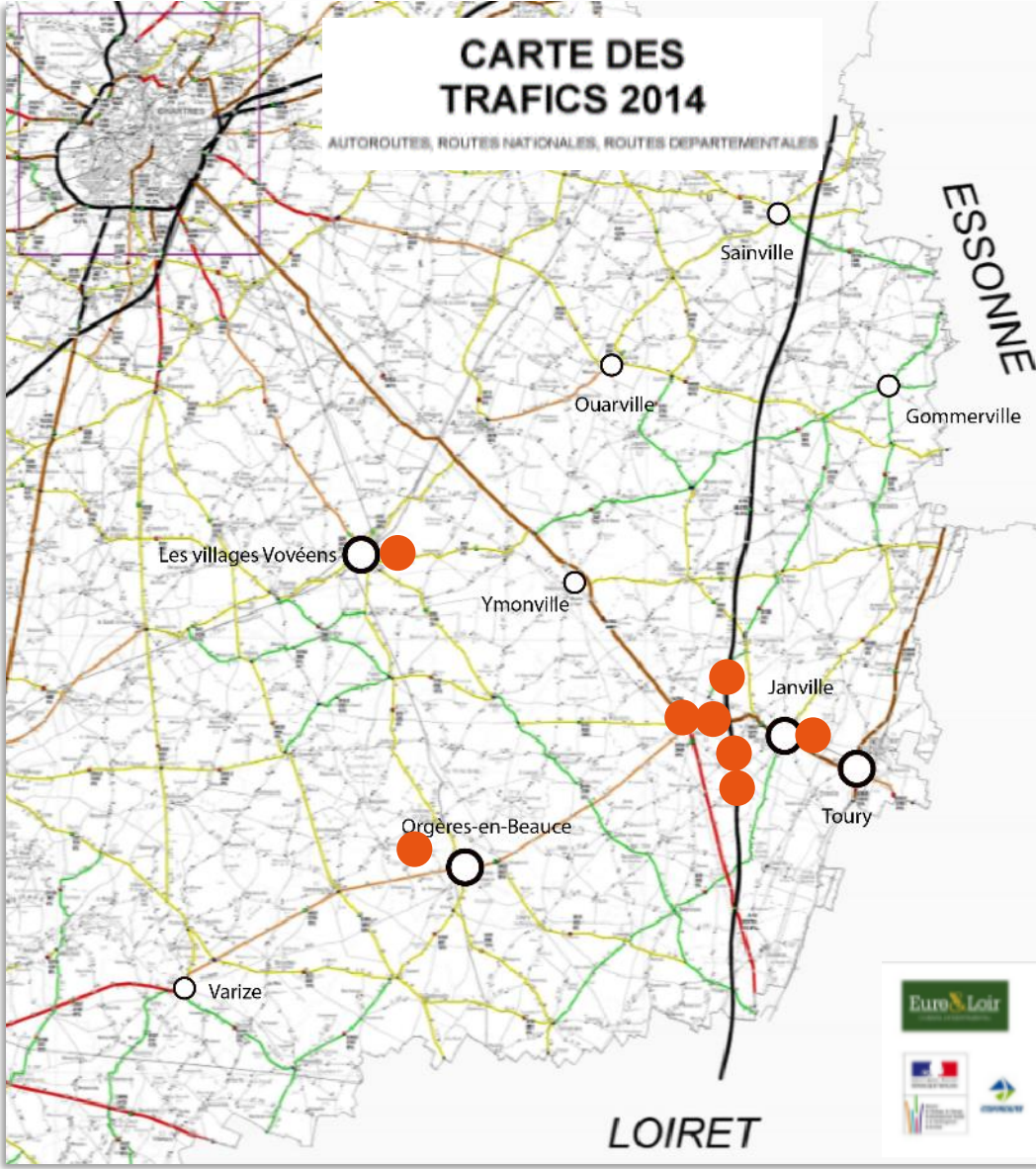
Le territoire des Villages Vovéens est tourné vers Chartres (phénomène conforté par l'infrastructure ferroviaire),
Le territoire d'Orgères est tourné vers Châteaudun,
Le territoire de Janville –Tourney est orienté vers Orléans.

Tps trajet	Chartres	Orléans	Châteaudun	Etampes	Paris
Voves	35 min	50 min	35-40 min	50 min	1h40
Orgères	50 min	45 min	30 min	50 min	1h40
Janville	50 min	35-40 min	1h	35 mn	1h30
Sainville	40 min	1h	1h05	25 min	1h20

En vert, les territoires les plus proches (temps en voiture)/jaune=moyenne distance/rouge=longue distance

© Google Maps hors heure de pointe

3.1 Les principales offres d'accès au territoire: les axes routiers



Les conditions de circulation et d'environnement routier : trafic routier sur le territoire en 2014 :

L'axe routier de traverse du territoire du sud-est à l'ouest (N154) permettant de rallier les deux grandes agglomérations entre elles (Orléans-Chartres) accueille du trafic de transit. À ce grand flux de transit s'ajoute des usagers supplémentaires dus à la sortie d'autoroute de Janville donnant un accès direct à la nationale. Cet axe est une véritable « colonne vertébrale » dont dépende une grande majorité des flux (5 à 15 000 véhicules / jour).

De cet axe principal en émane des voies perpendiculaires vers les pôles internes de la CCCB (trafic de second rang mais reste chargé à l'échelle du territoire).

Au sein de chaque bassin de déplacement interne, le trafic devient de plus en plus important lors d'une proximité d'un pôle. Mais globalement il est à noter une faiblesse des flux et donc l'absence de difficultés de circulation sur le cœur de Beauce.

En 2018, accidents : ● dont 7 accidents mortels
 Le territoire connaît des difficultés de sécurité routière au niveau de l'échangeur autoroutier et également au sein des pôles relais.

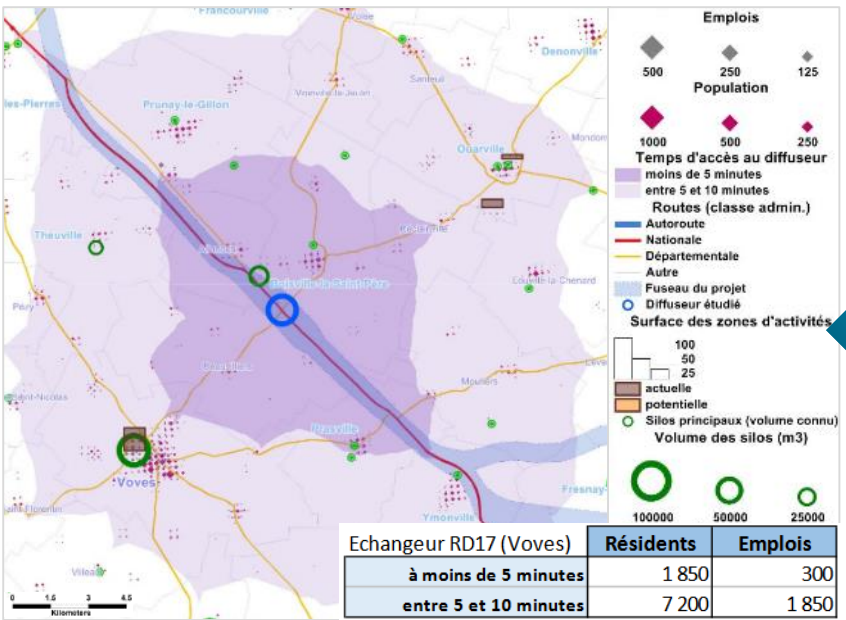


3.1 Les principales offres d'accès au territoire: les axes routiers

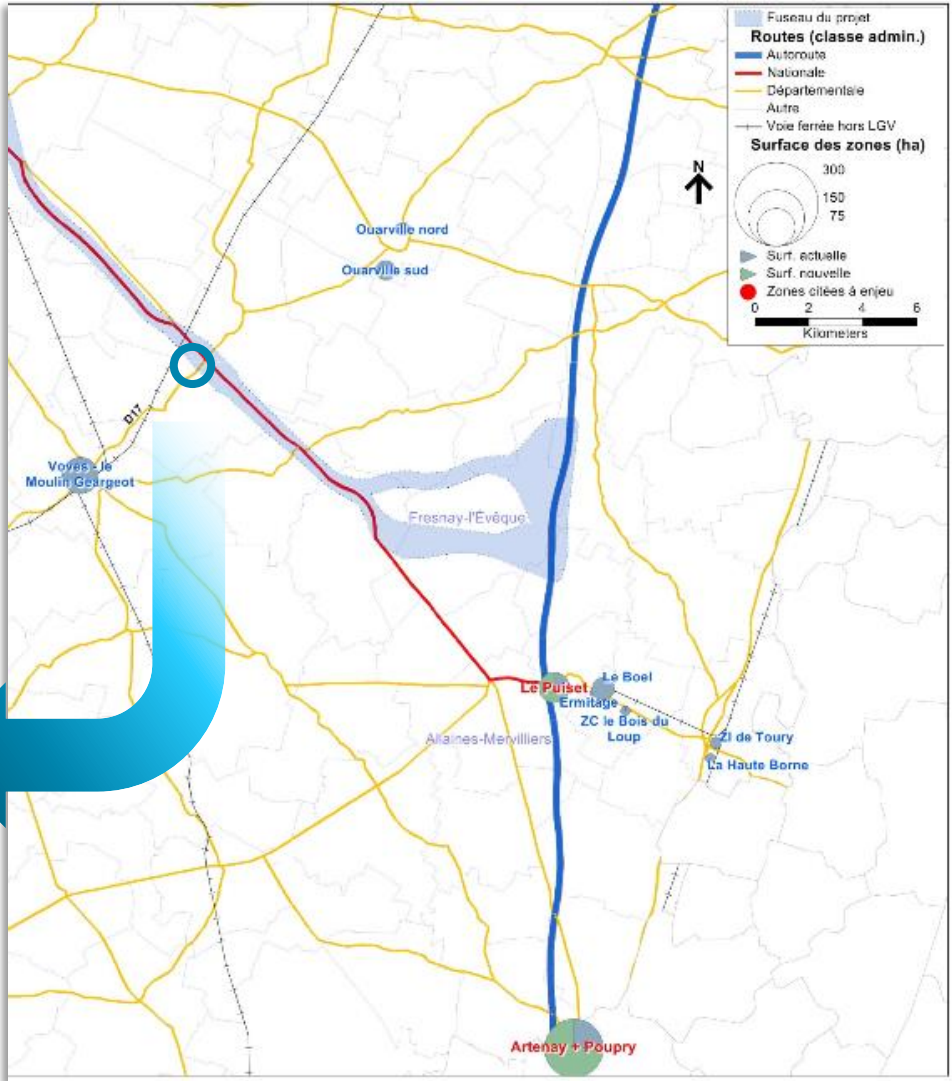
Zoom sur le projet A154

- Un projet de prolongement de l'autoroute A 154 (Chartres – A 10) a été déclaré d'utilité publique en Juillet 2018.
- Le projet suit l'axe de la nationale N 154 puis s'en décroche après la déviation d'Ymonville pour rejoindre l'autoroute A10 via Fresnay-l'Evêque.
- La sortie en projet (Allones, Auneau, Voves) à plus de 5 min de Voves sur un territoire peu dense.

Projet d'échangeur à Voves



Fuseau du projet de A 154



© DREAL – Centre, Evaluation socio-économique

© DREAL – Centre, Evaluation socio-économique

3.1 Les principales offres d'accès au territoire: les axes routiers

Synthèse de l'accessibilité routière

- Un axe autoroutier majeur aux marges est du territoire qui permet un accès à la métropole orléanaise, à la façade Atlantique et à l'Île-de France
- Une offre routière structurant tout le territoire autour de la nationale 154 : offre disponible pour tous les habitants grâce au maillage radriculaire qui converge en grande partie vers cet axe
- Amélioration de l'accessibilité routière avec le projet d'autoroute A154
- Une accidentologie marquée probablement liée à la proximité de l'autoroute et à la mixité des usages (trafic poids-lourds dense sur certains secteurs et notamment aux abords des échangeurs), aux manques d'aménagements dédiés par mode (insécurité des modes doux et plus précisément des deux roues sur les infrastructures routières à toutes les échelles)
- Possibilité de congestion accrue locale sur des zones non aménagées/dédiées avec la projet de l'A154
- Accentuation de l'insécurité routière avec une possibilité d'échangeur du projet d'A154 sur le territoire

Enjeu de mobilité associé

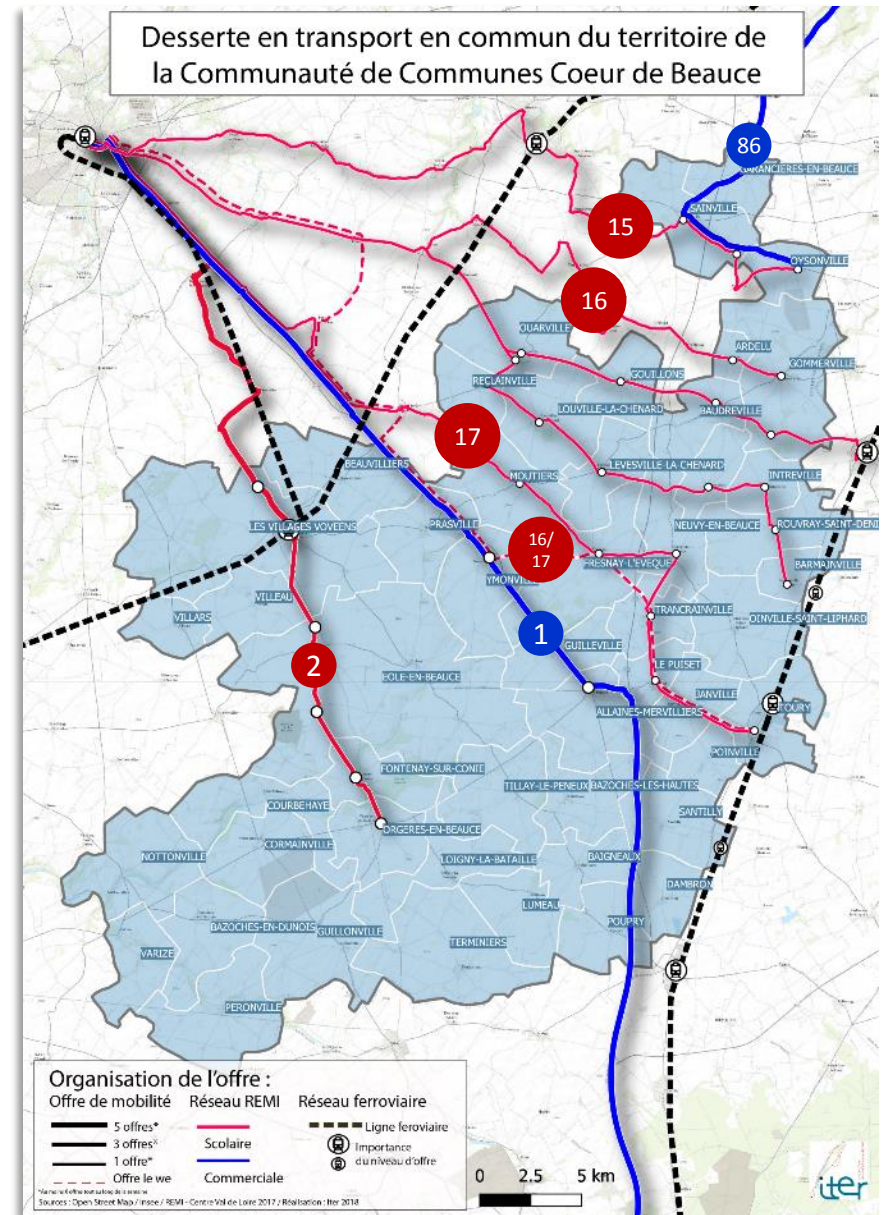
- Une meilleure hiérarchisation de la voirie et du maillage viaire pour mieux canaliser les différentes natures de trafics (transit, échange, local)
- Prise en compte des modes doux à l'échelle des bassins de déplacements interne et notamment des cœurs de bourgs déviés du trafic de transit (itinéraire sur des voiries moins empruntées)
- Une prise en compte du projet d'A154 avec les thématiques de sécurité routière (aménagement, réglementation), de congestion locale (plan circulation)

3.2 Les transports collectifs : le réseau REMI

Desserte des transports en commun (REMI) : niveau d'offre

Anciennement départemental, le réseau de transport en commun desservant la Communauté de Communes Cœur de Beauce est aujourd'hui géré par la Région Centre-Val de Loire. Toutefois, l'organisation géographique reste inchangée avec une réflexion de répartition des lignes à l'échelle des départements. C'est pourquoi, toutes les lignes traversant le territoire étudié sont orientées vers la préfecture d'Eure-et-Loir, Chartres :

- **Ligne 1 (Orléans - Ymonville-Chartres)** : Ligne commerciale avec au moins 6 services par jour dans les deux sens.
- **Ligne 2 (Orléans – Voves – Chartres)** : Ligne scolaire commençant à Orgères avec 1 AR/semaine et desservant Voves avec 5 à 6 services par jour entre Lundi et Vendredi (Offres le matin pour se rendre à Chartres et offre le soir pour en revenir).
- **Ligne 15 (Oysonville - Chartres)** : Ligne scolaire avec 1 à 2 allers le matin, 2 le soir et deux offres le mercredi midi pour les scolaires.
- **Ligne 16 (Barmainville, Angerville, Gommerville – Chartres)** : Ligne scolaire avec 1 AR par jour et par semaine et un retour le mercredi midi.
- **Ligne 17 (Toury – Moutiers - Chartres)** : Ligne scolaire avec 1 aller le matin et 2 retours le soir / 1 retour le mercredi midi est à rajouter.
- **Ligne 16/17 TAD virtuel (Toury – Ymonville – Chartres)** : Ligne scolaire avec 1 AR
- **Ligne 86 (Dourdan-Oysonville)** : ligne scolaire et commerciale calquée sur les horaires du RER C à Dourdan pour les actifs. Toutefois est prévu un service le mercredi en début d'après-midi pour les scolaires (5 allers et 6 retours tout au long de la journée).



3.2 Les transports collectifs : le réseau REMI

Desserte des transports en commun (REMI) : Problématique d'accès aux offres depuis les bourgs et hameaux

La structuration géographique des communes du territoire de la CCCB est constituée de bourg centre et de hameaux périphériques. Ce phénomène est accentué par la fusion de certaines communes et de la configuration des bourgs du Cœur de Beauce, une commune n'est pas synonyme d'entité urbaine agglomérée. Il s'agit, dans ce cas, d'un centre-bourg autour duquel différents bourgs « satellites » se localisent.

De cette observation en émane des problématiques d'accessibilité pour rejoindre les arrêts du réseau de transport collectif. Ces arrêts desservent le centre bourg de la commune, reste donc en suspend les conditions pour rejoindre ces points d'arrêt souvent éloignés des lieux de résidence.



© Google Maps

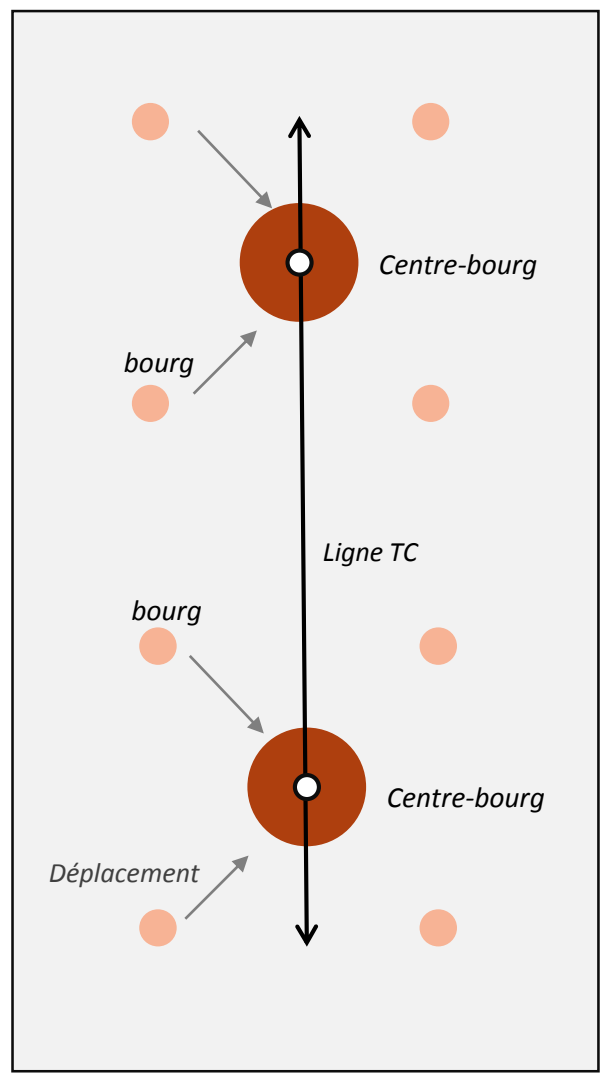


Schéma de la problématique d'accessibilité du réseau TC

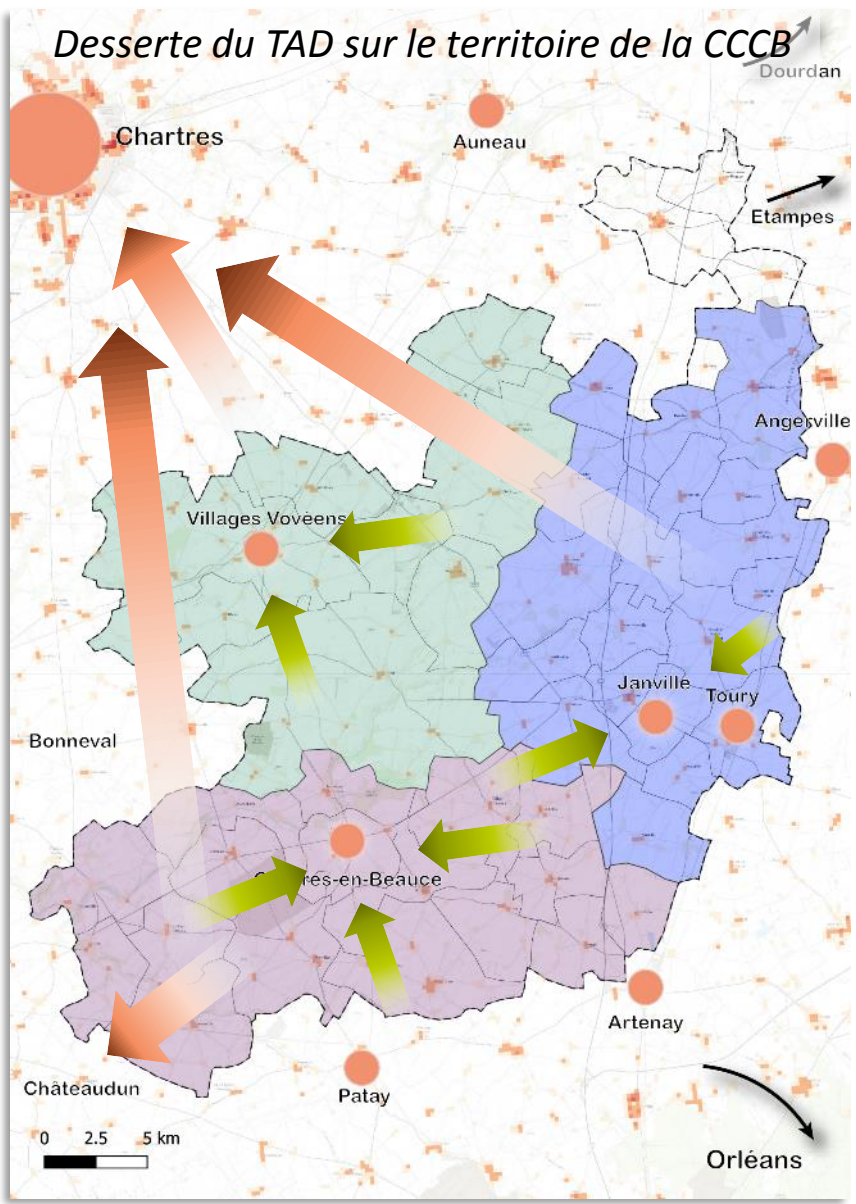
3.2 Les transports collectifs : le réseau REMI

Desserte des transports en commun (REMI): le TAD Rémi :

La Région s'occupe également du transport à la demande sur le territoire de la Communauté de Communes Cœur de Beauce. Ce système permet une desserte complémentaire de toutes les communes, avec une prise en charge au domicile vers le chef lieu notamment. Ainsi, tous les habitants peuvent rejoindre les grands pôles externes du territoire tels que **Chartres**, **Châteaudun (chef lieu d'arrondissement)**, les **Villages-Vovéens (chef lieu de Canton)**, **Janville (siège de la communauté de communes)** ainsi que la destination d'**Orgères-en-Beauce en tant qu'ancien chef lieu de canton**. Le service est assuré par des véhicules adaptés au transport des personnes à mobilité réduite, handicapées, malvoyantes et non-voyantes.

Les **Villages Vovéens et Chartres** sont les principales origines et destinations des usagers.

Origine	Destination	Nombre de voyages A/R (>5)
Les Villages Vovéens	Montainville	204
Nottonville	Châteaudun	128
Prasville	Chartres	104
Les Villages Vovéens	Ouarville	91
Les Villages Vovéens	Chartres	83
Janville	Toury	62
Fresnay-l'Évêque	Janville	33
Toury	Chartres	31
Orgères-en-Beauce	Châteaudun	23
Janville	Chartres	22
Les Villages Vovéens	Germignonville	21
Fresnay-l'Évêque	Chartres	16
Guillonville	Orgères en Beauce	16
Guillonville	Châteaudun	15
Les Villages Vovéens	Viabon	12
Gouillons	Chartres	8
Les Villages Vovéens	Boisville-la-Saint-Père	8
Bazoches-en-Dunois	Châteaudun	6
Louville-la-Chenard	Chartres	6



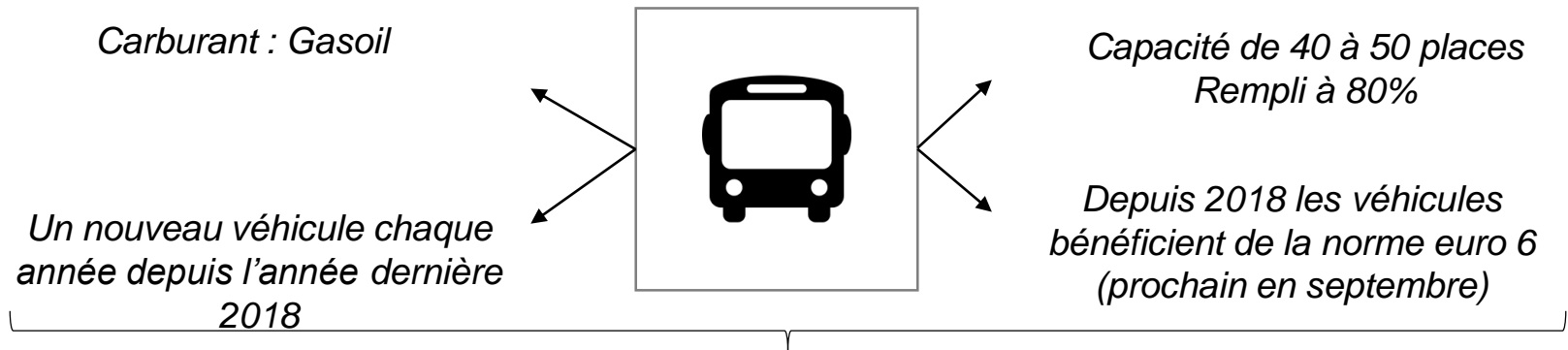
3.3 Les transports collectifs : le Transport scolaire de la CCCB

La CCCB est autorité organisatrice d'ordre 2 pour le transport des scolaires et est gérée par une Régie :

La CCCB pour organiser le transport scolaire et activité extra-scolaire dispose :

- de **14 véhicules** et 11 chauffeurs assurant les **36 lignes scolaires** du territoire
- **1 dépôt à Toury** sinon arrangement avec les agriculteurs pour stationner le car dans le village

Caractéristiques des véhicules :



Budget transport : 1,37 M € dont 600 000 € pour le transporteur

Activités :

- Plus de 500 sorties sur tout le territoire et pour toutes les écoles de la CCCB
- Extrascolaire : Différents services pour certains événements comme pour les événements de l'AS Toury le soir pour ramener les enfants
- Flexibilité de l'offre après les inscriptions des scolaires afin de desservir au mieux le territoire de la CCCB (modification avec le collège)
- Les lignes ne prennent pas d'autres passagers que des scolaires

3.4 Les transports collectifs : l'offre régionale

La desserte des pôles générateurs de déplacements externes Domicile-travail

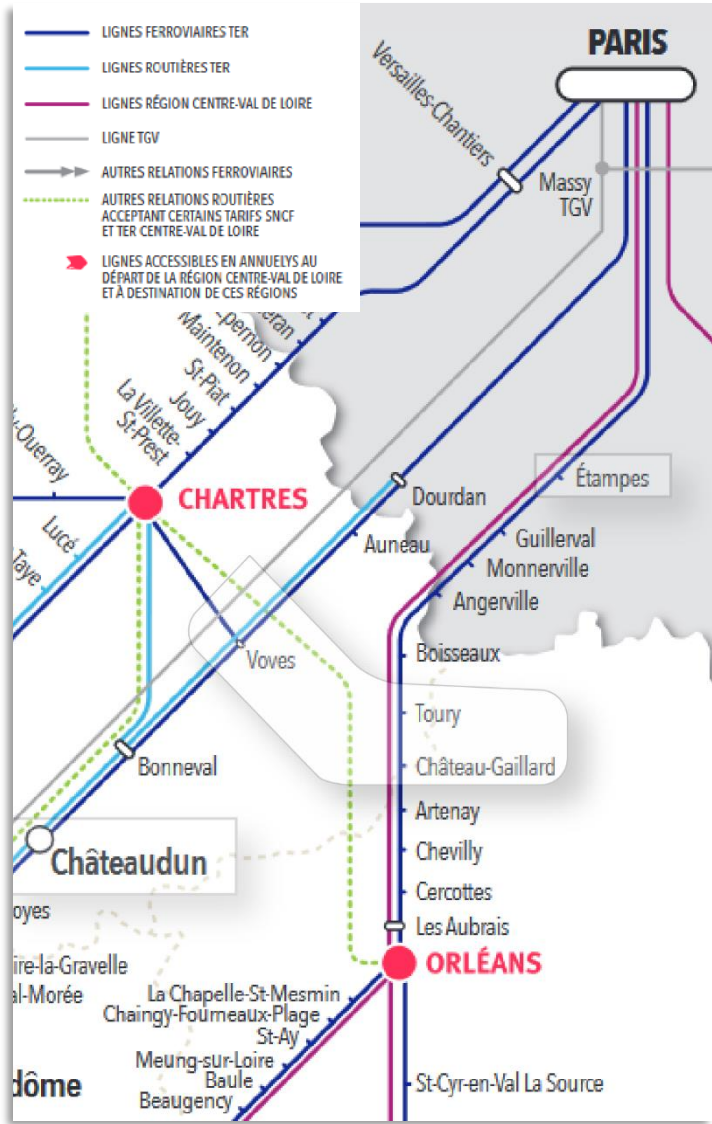
Les pôles :

- Pour **Etampes** -> Ligne Etampes-Orléans (Tourey/Santilly) : 2 services matin et soir
- Pour **Dourdan** -> Ligne routière 86 (correspondance avec les RER de 7h23 et 8h le matin/17h40 et 18h49 le soir). Desserte directe sans correspondance, uniquement pour Tourey, Voves et Santilly.
- Pour **Auneau** (SNCF vers Paris) -> Ligne 15 avec une offre minimale (Séjour obligé) pour Sainville. Pas d'offre pour Oysonville dont la ligne se rabat directement vers Chartres.
- Pour **Châteaudun** -> Ligne Paris Austerlitz-Châteaudun (Voves) : 2 services matin et soir
- Pour **Chartres** -> ligne Chartres- Voves : 1 service matin, 1 service soir dans les deux sens

Intérêt de la desserte de ligne Etampes-Orléans avec une demande de mobilité au nord-est de la CCCB

Gares/ Fréquentation (@SNCF)	CCCB			Hors CCCB		
	Santilly	Tourey	Voves	Angerville	Artenay	Boisseaux
2016	4 605	102 320	27 459	171 944	60 349	5 823
2017	4 982	101 372	31 425	214 545	62 849	6 416
Taux d'évolution	8,2	-0,9	14,4	24,8	4,1	10,2

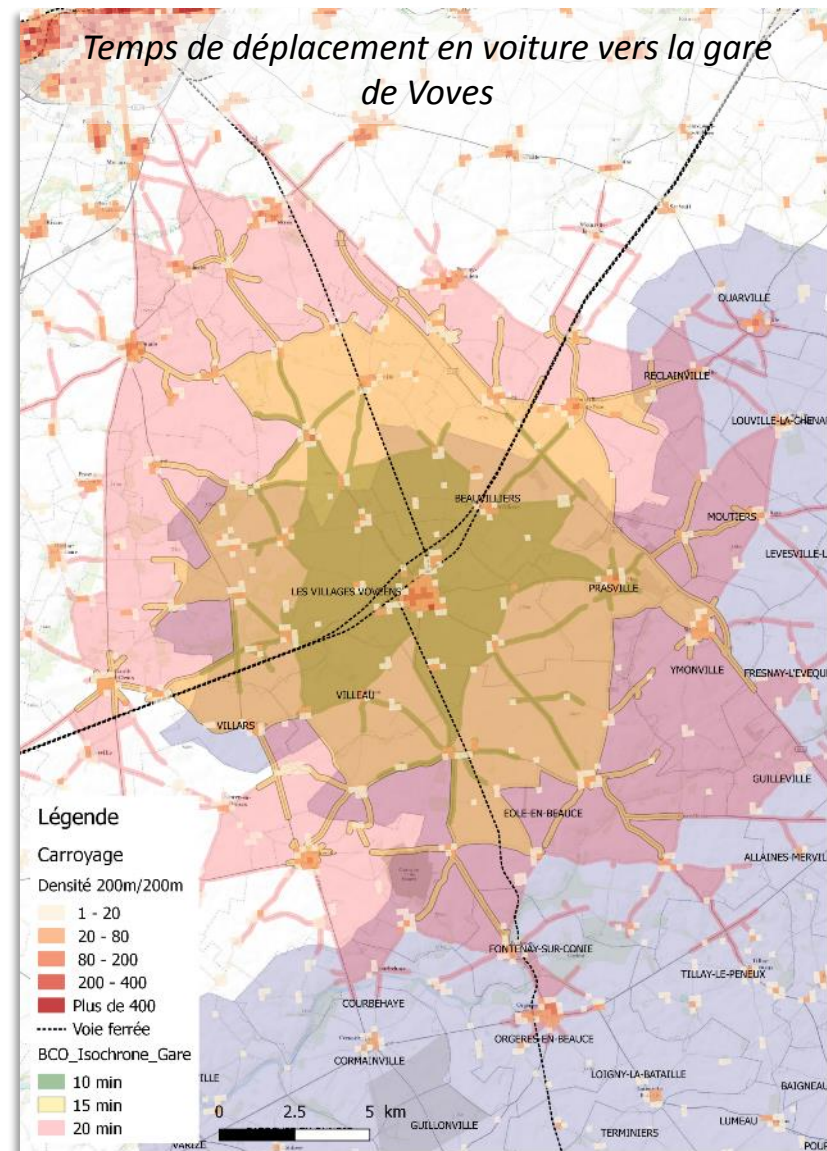
Tourey est la gare principale du territoire permettant de rejoindre Orléans-Paris-Etampes avec une offre supérieure à la gare de Santilly (Château-Gaillard). Cette gare compense le manque d'offre (REMI) vers Orléans. **Rendre accessible la gare de Tourey et celle de Voves est un enjeu de mobilité fort sur le territoire de la CCCB.**



©ter.snfc.com

3.4 Les transports collectifs : l'offre régionale

Notion d'accessibilité et de rabattement vers les gares : enjeu général des territoires ruraux



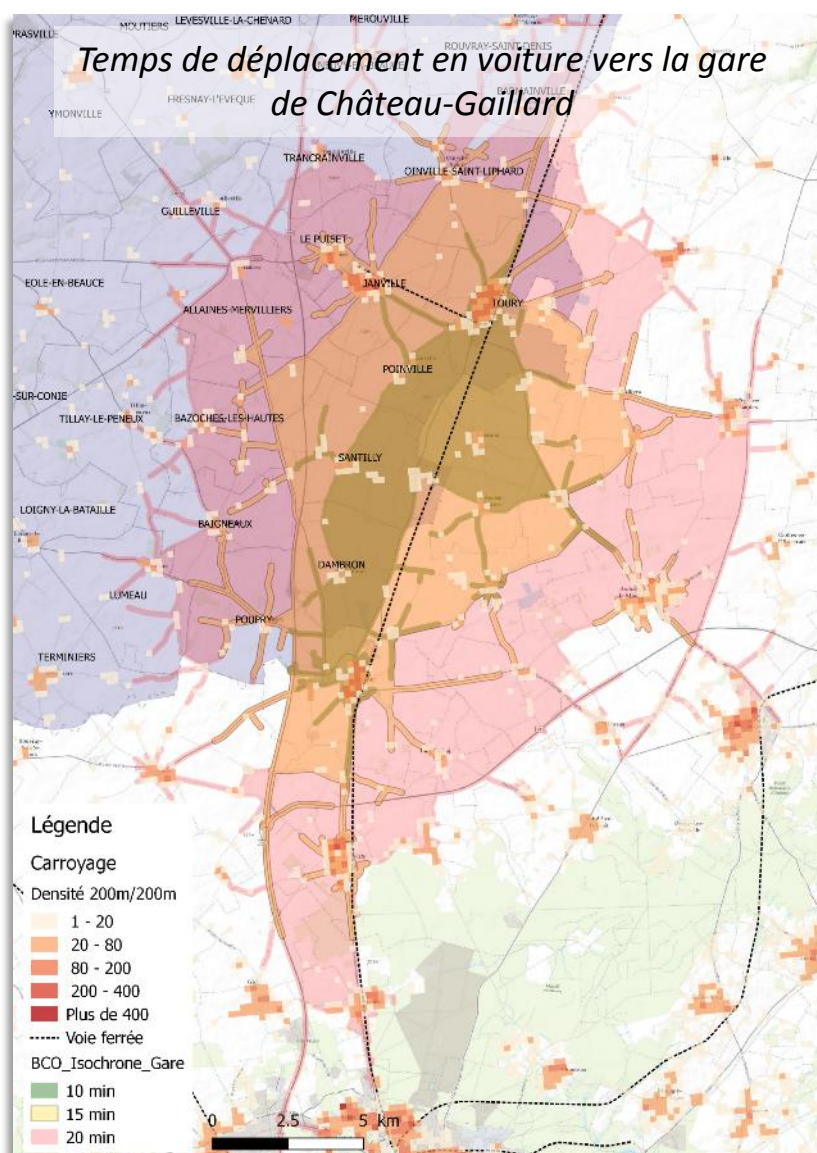
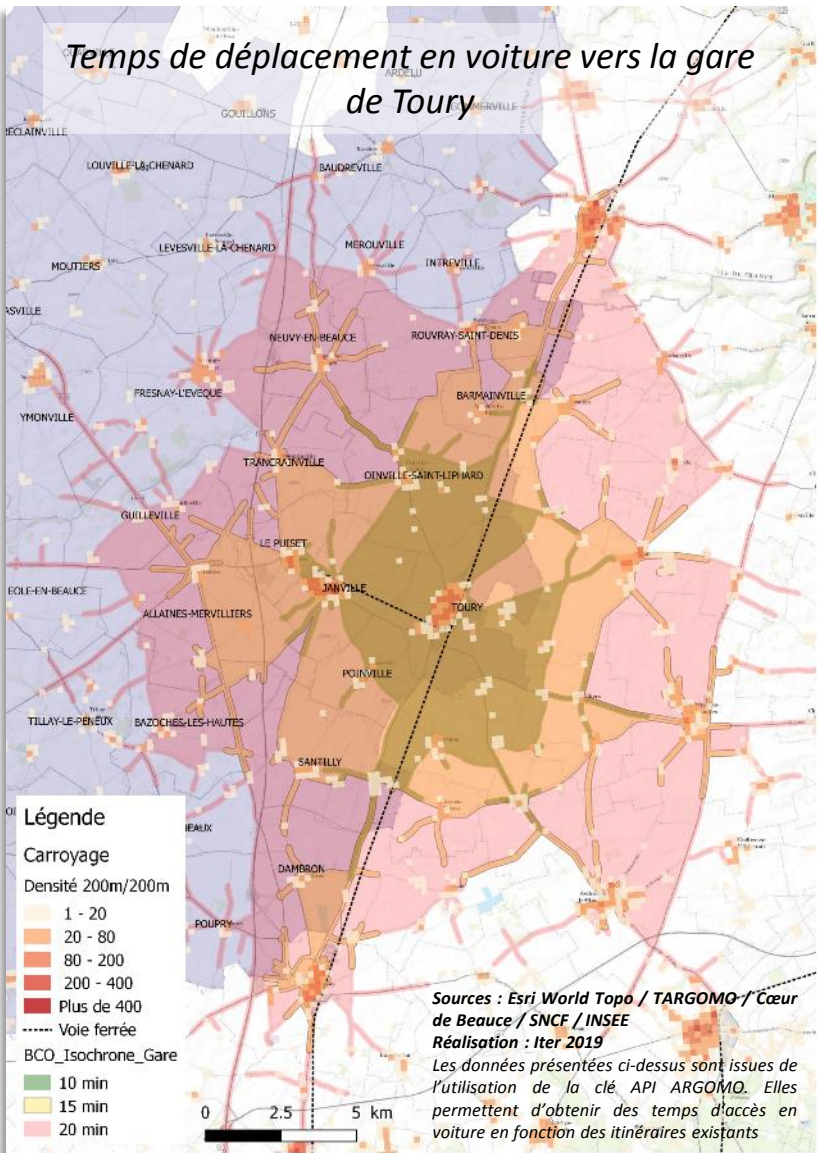
Concernant les isochrones des gares à l'est du territoire (Orléans-Etampes-Paris), seules les communes à l'est du territoire de la CCCB en profite. Les communes au nord de la communauté de communes bénéficient quand même d'une offre conséquente pour rejoindre la gare de Dourdan (pour rejoindre la Région Parisienne). Hormis ces communes, les parties nord (Oysonville), ouest (Voves) et sud (Orgères) doivent se déplacer à plus de 20 minutes en voiture pour se rendre dans ces gares. À noter que la gare de Santilly (Château-Gaillard) n'est pas non plus accessible pour la partie sud même si cette gare se localise au sud de Toury.

Concernant la gare de Voves, **le territoire de l'ancienne EPCI de Voves est à moins de 20 minutes de gare**. Au-delà de cette ancienne frontière, les communes s'en retrouvent éloignées. À noter que la partie nord-ouest de la Communauté de Communes du Cœur de Beauce ne détient pas une proximité permettant un rabattement efficace vers la gare de Voves.

De ces 3 gares, seule la gare de Voves bénéficie d'une complémentarité avec le bus de la Région (L2) : rabattement avec une alternative à la voiture.

3.4 Les transports collectifs : l'offre régionale

Notion d'accessibilité et de rabattement vers les gares : enjeu général des territoires ruraux



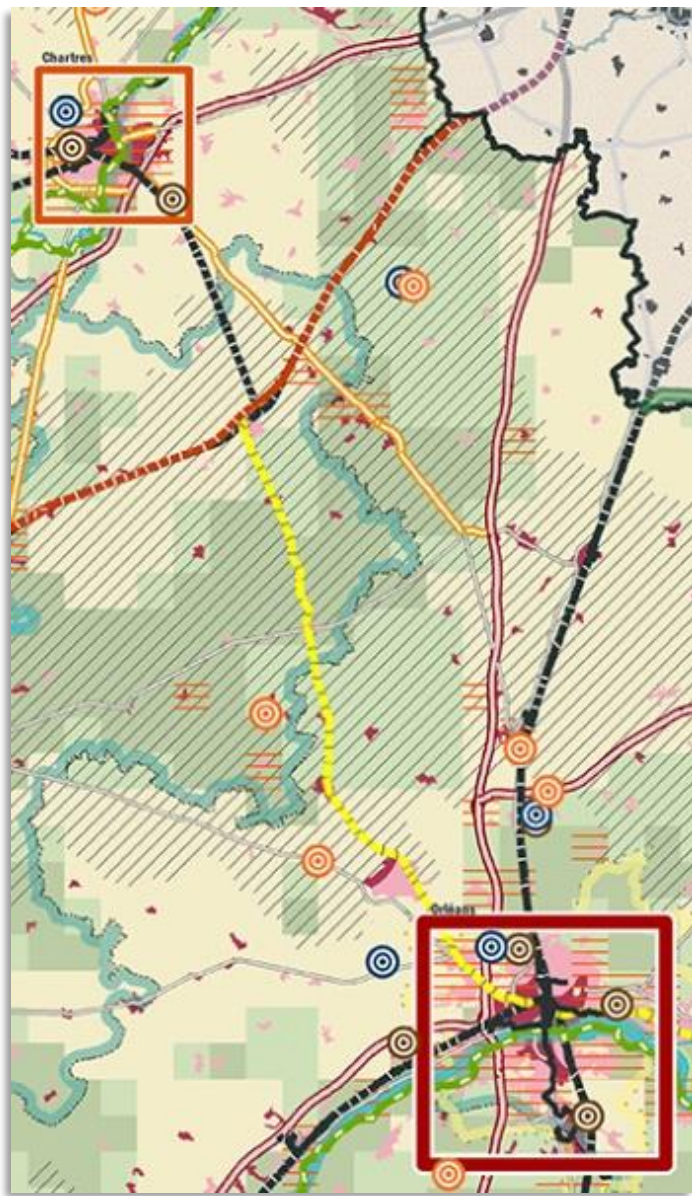
3.4 Les transports collectifs : l'offre régionale

Zoom sur le projet de ligne ferroviaire entre Voves et Orléans

Le projet de tronçon ferroviaire entre Orléans et Chartres a été réalisé pour 1/3 de la ligne avec la section Chartres-Voves en 2017. Cette ligne, à voie unique, a pour but de proposer 1 train/h en heure de pointe. Voves deviendrait ainsi, un pôle gare important du territoire puisque différentes destinations sont disponibles à cette gare : Chartres, Châteaudun, Paris. Actuellement, selon la Région, cette ligne est essentiellement utilisée par les scolaires (lycéens) afin de rejoindre Chartres en complémentarité avec le réseau de Bus REMI de la Région. Toutefois, les objectifs de fréquentation ne sont pas totalement atteints.

La suite des travaux entre Voves et Tours est prévue en 2021, selon la SNCF Réseau, car le dossier n'est actuellement pas bouclé financièrement. En prenant compte de ce délai, le tronçon serait terminé en 2025.

À terme, les habitants des Villages Vovéens pourraient bénéficier d'une offre vers Chartres (avec un retour), chose avec laquelle il n'était pas possible de faire avec le réseau TC REMI.



© SRADET

3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année

Analyse des possibilités de séjour selon les offres de transport collectif à la disposition des habitants :

- **Déplacement obligé et offre de mobilité (TC) vers Chartres :**

Un séjour Obligé est un déplacement journalier pour aller travailler sur le lieu de destination. Les critères d'appréciation sont :

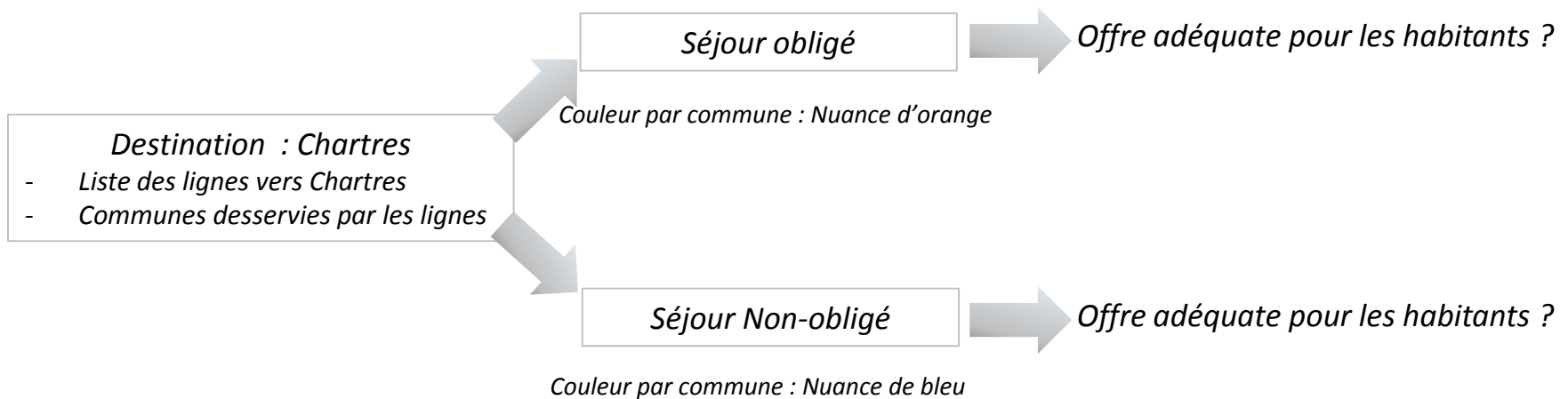
1. Offre inexistante
2. Offre hors créneaux horaires = arrivée après 9h et/ou départ avant 17h
3. Offre minimale = Horaires adaptés (Arr : 7h-9h / D: 16h30-19h) avec 1 AR
4. Offre Optimale = Horaires adaptés avec offre \geq 2AR

- **Déplacement non obligé et offre de mobilité (TC) :**

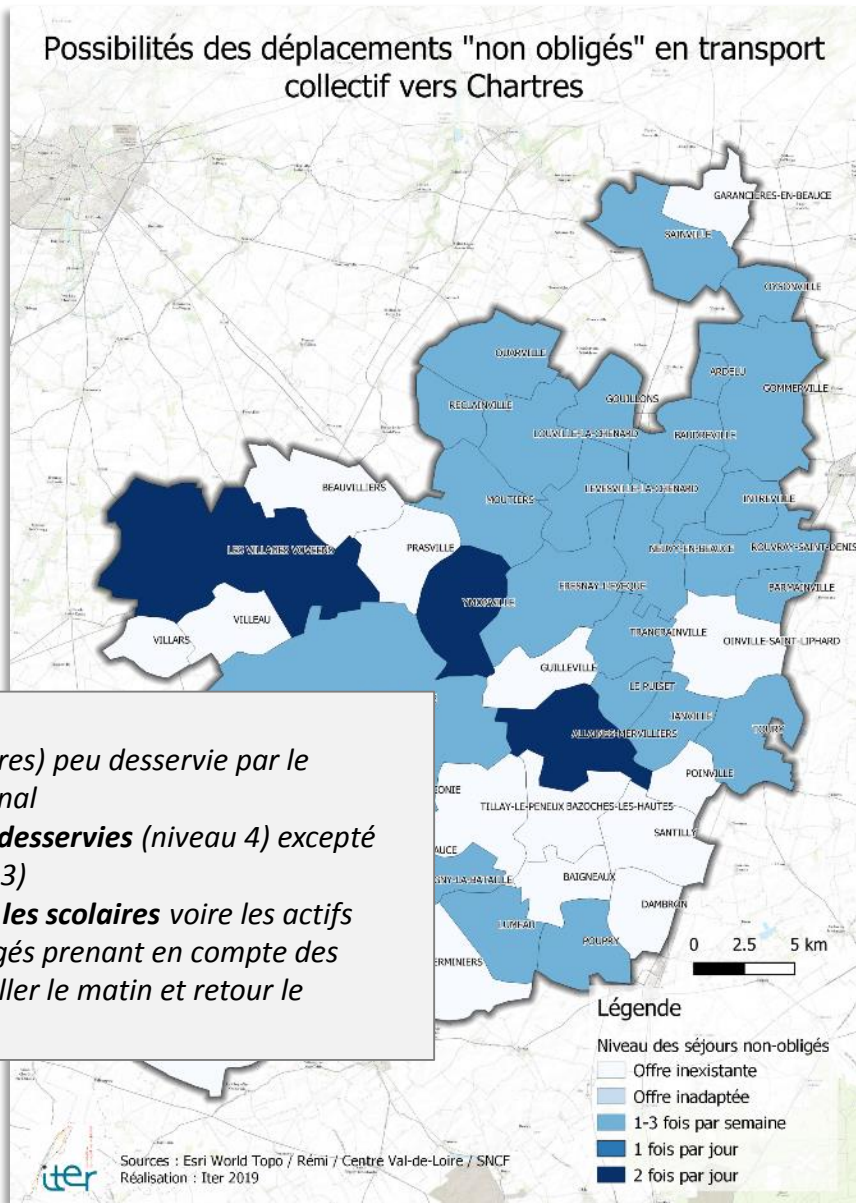
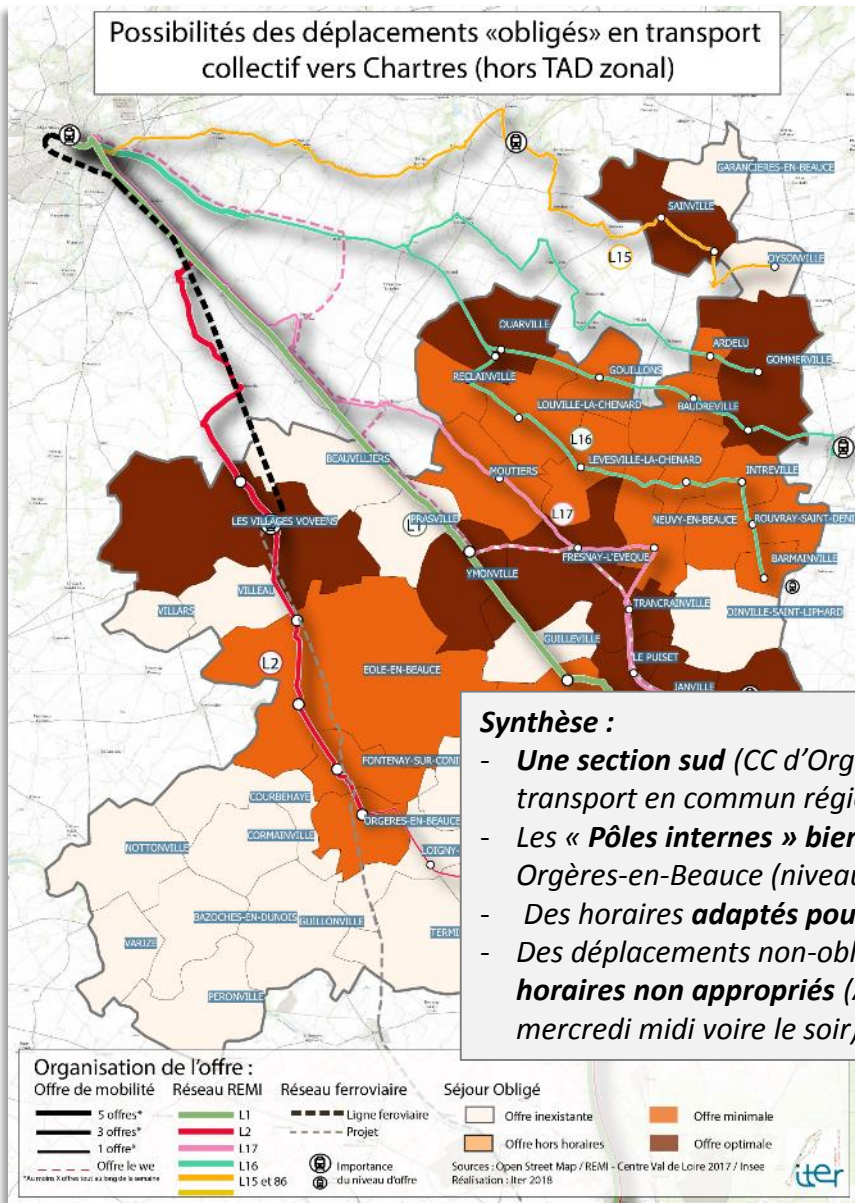
Déplacement visant à des activités extra-travail (se rendre chez un médecin, effectuer une activité sportive, faire les courses...)

1. Offre inexistante
2. Offre inadaptée
3. Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
4. Possibilité de séjour quotidien de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
5. Possibilité de séjour quotidien de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

Pour chaque destination, deux analyses : Séjours Obligés et les Séjours Non-Obligés



3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année



Synthèse :

- Une section sud (CC d'Orgères) peu desservie par le transport en commun régional
- Les « Pôles internes » bien desservies (niveau 4) excepté Orgères-en-Beauce (niveau 3)
- Des horaires adaptés pour les scolaires voire les actifs
- Des déplacements non-obligés prenant en compte des horaires non appropriés (Aller le matin et retour le mercredi midi voire le soir)

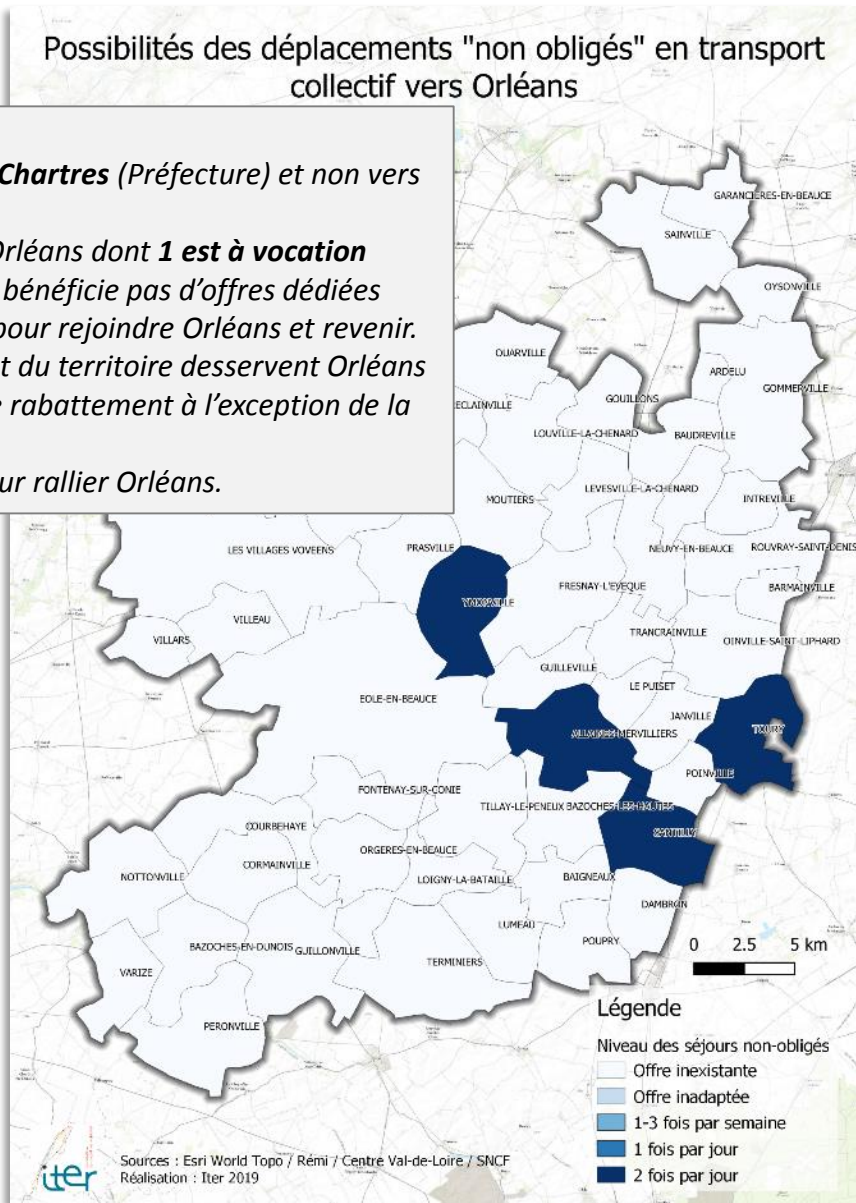
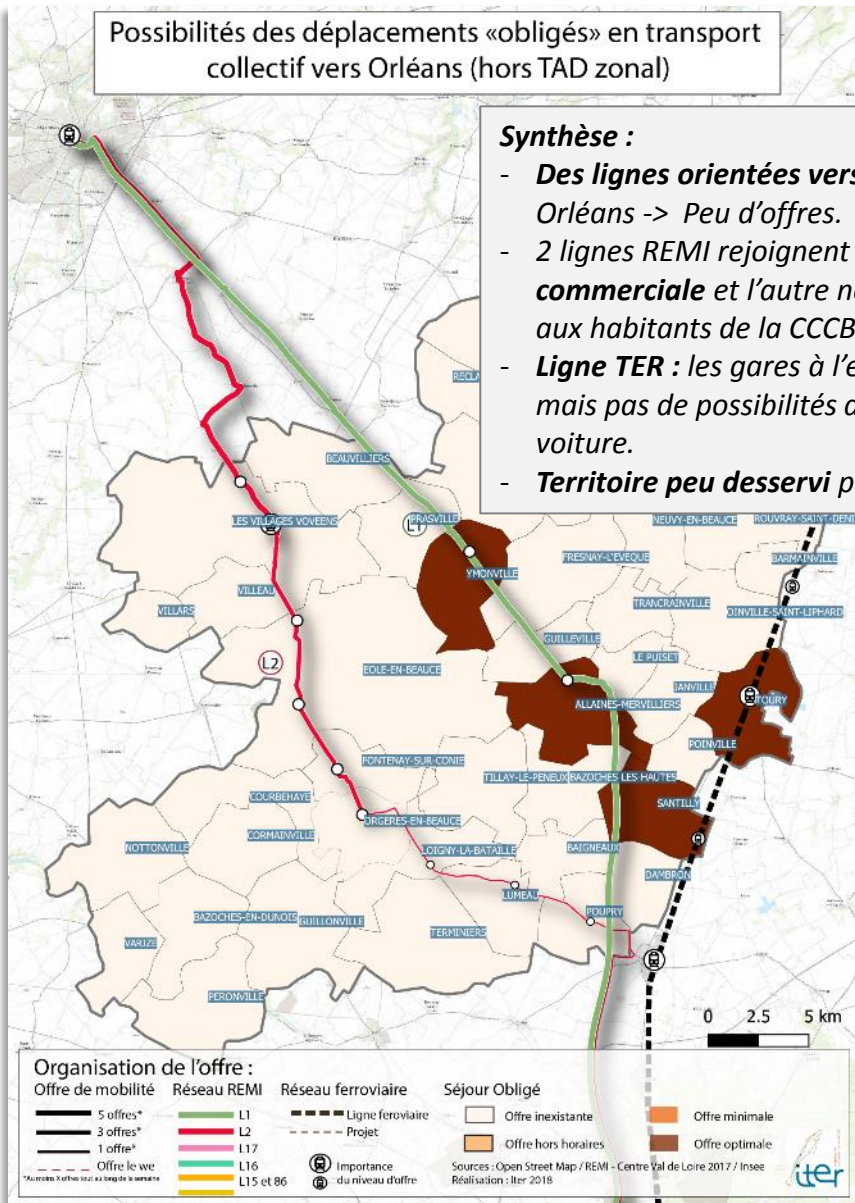
3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année

Possibilités des déplacements «obligés» en transport collectif vers Orléans (hors TAD zonal)

Possibilités des déplacements "non obligés" en transport collectif vers Orléans

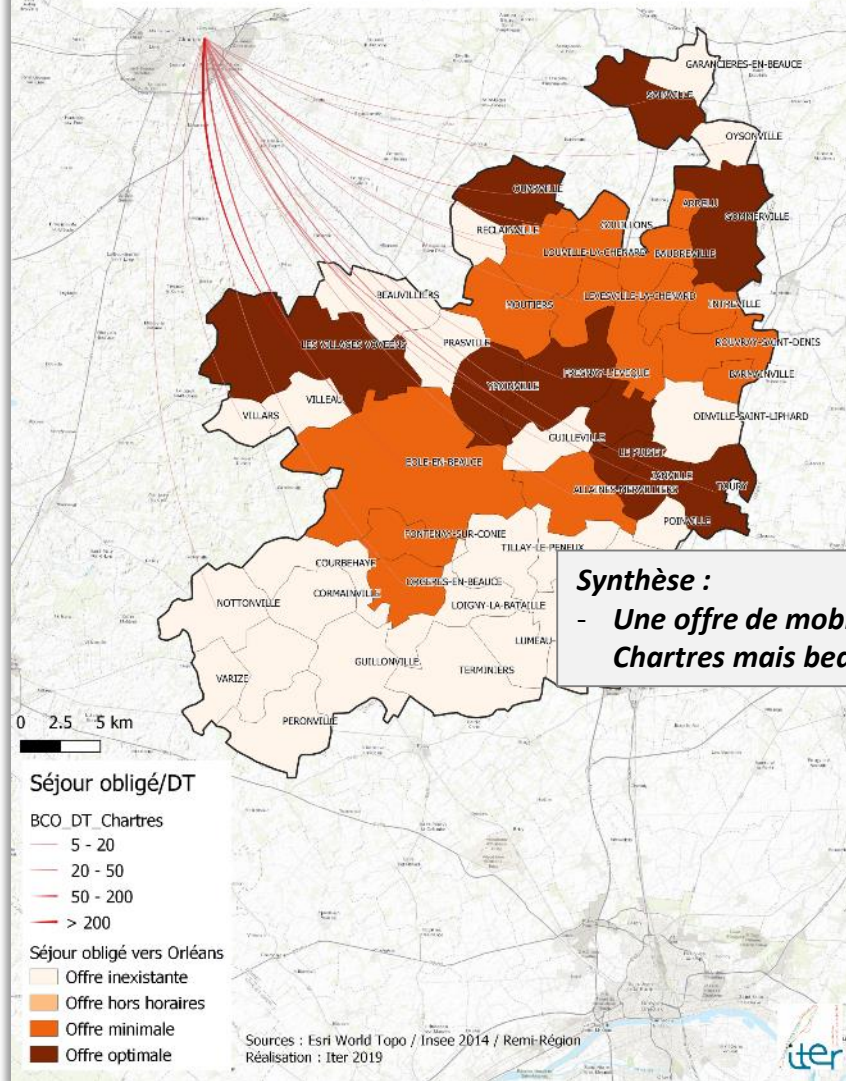
Synthèse :

- Des lignes orientées vers Chartres (Préfecture) et non vers Orléans -> Peu d'offres.
- 2 lignes REMI rejoignent Orléans dont 1 est à vocation commerciale et l'autre ne bénéficie pas d'offres dédiées aux habitants de la CCCB pour rejoindre Orléans et revenir.
- Ligne TER : les gares à l'est du territoire desservent Orléans mais pas de possibilités de rabattement à l'exception de la voiture.
- Territoire peu desservi pour rallier Orléans.

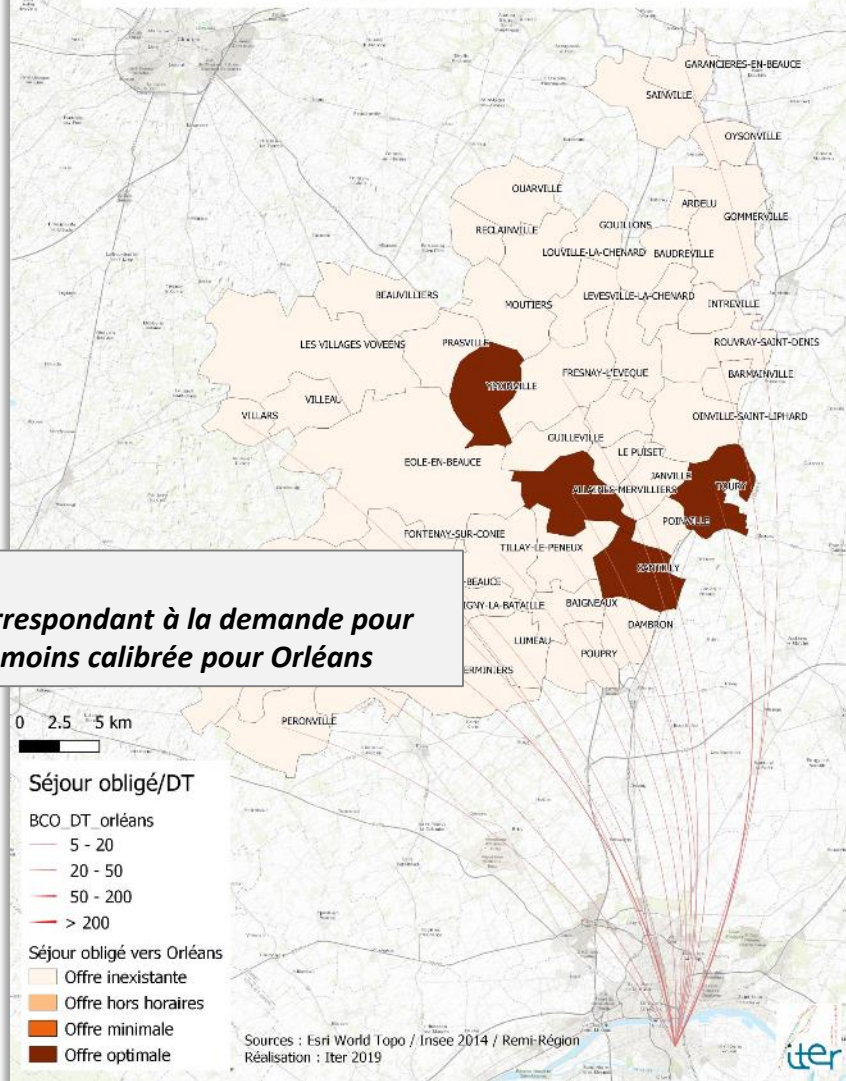


3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année

Performance des réseaux TC vers Chartres
Une offre correspondant aux besoins



Performance des réseaux TC vers Orléans
Une offre inappropriée à relativiser pour des TC



Synthèse :
- Une offre de mobilité correspondant à la demande pour Chartres mais beaucoup moins calibrée pour Orléans

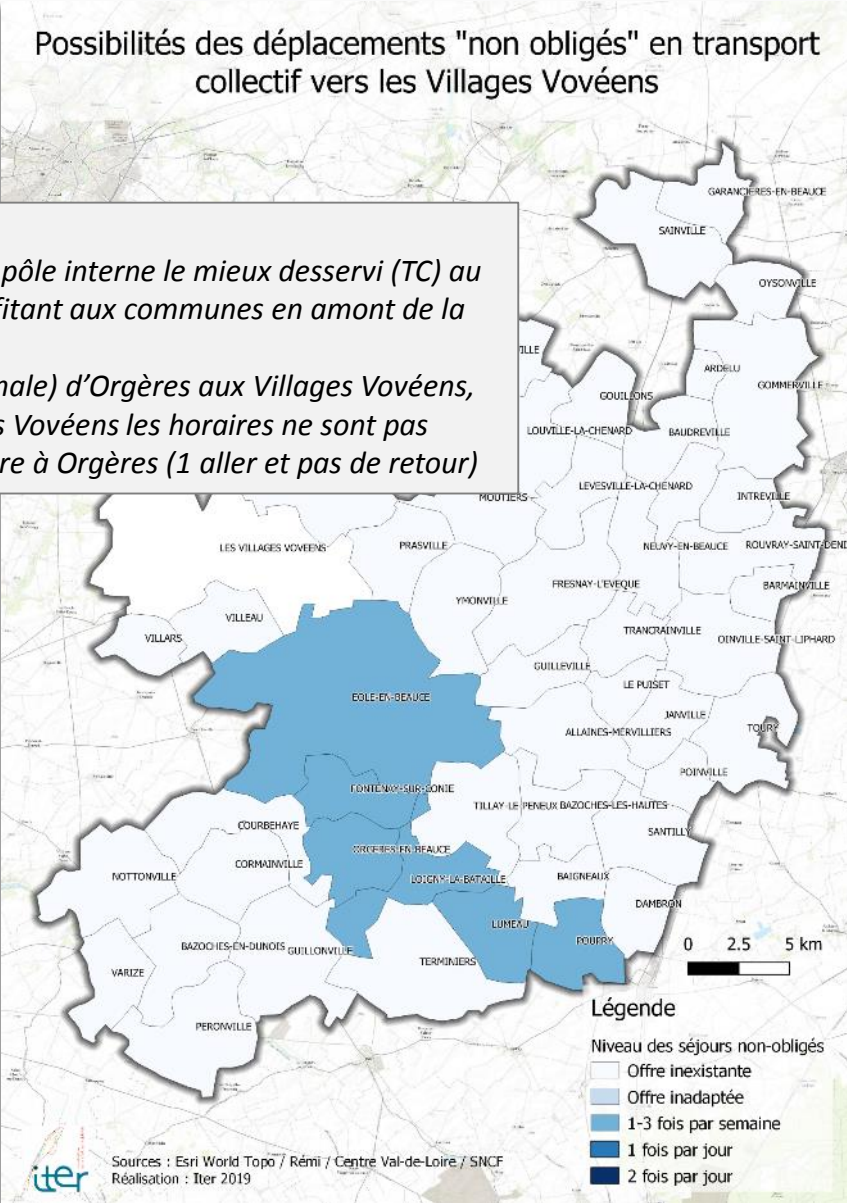
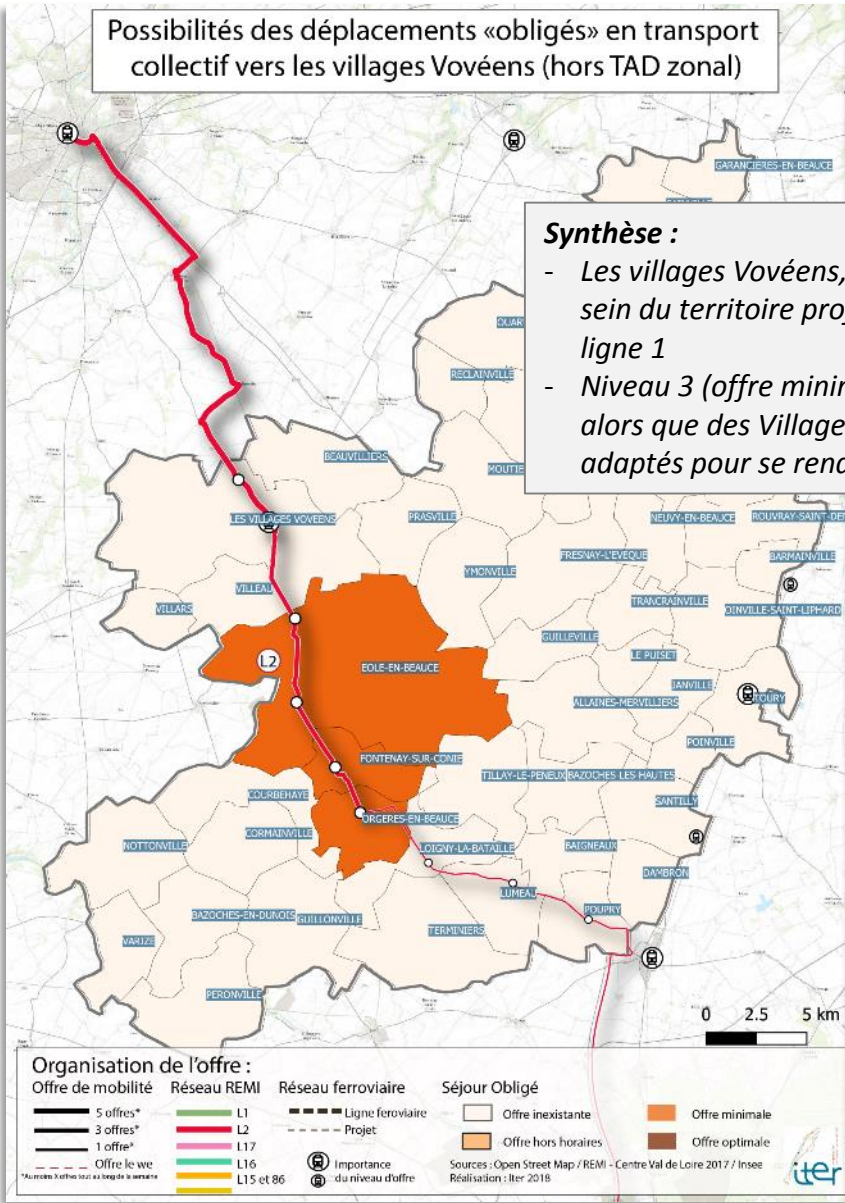
3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année

Possibilités des déplacements «obligés» en transport collectif vers les villages Vovéens (hors TAD zonal)

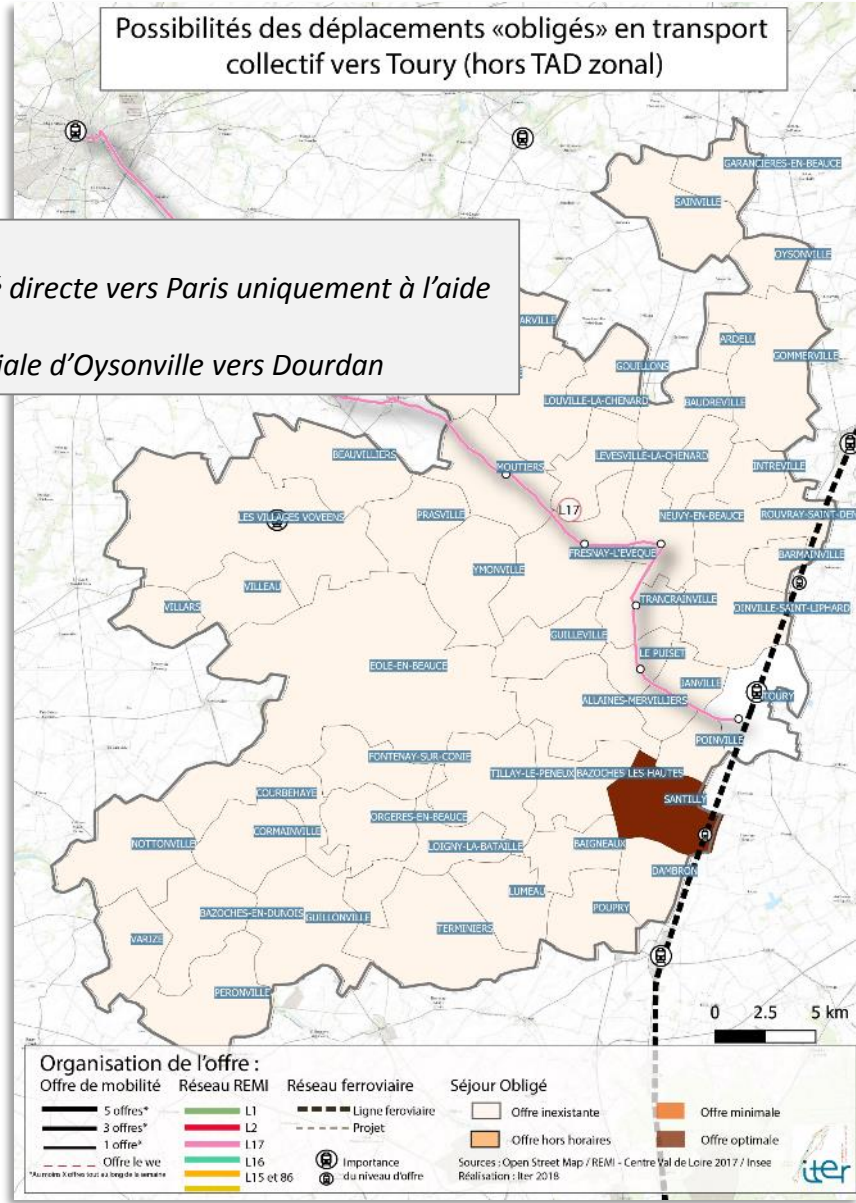
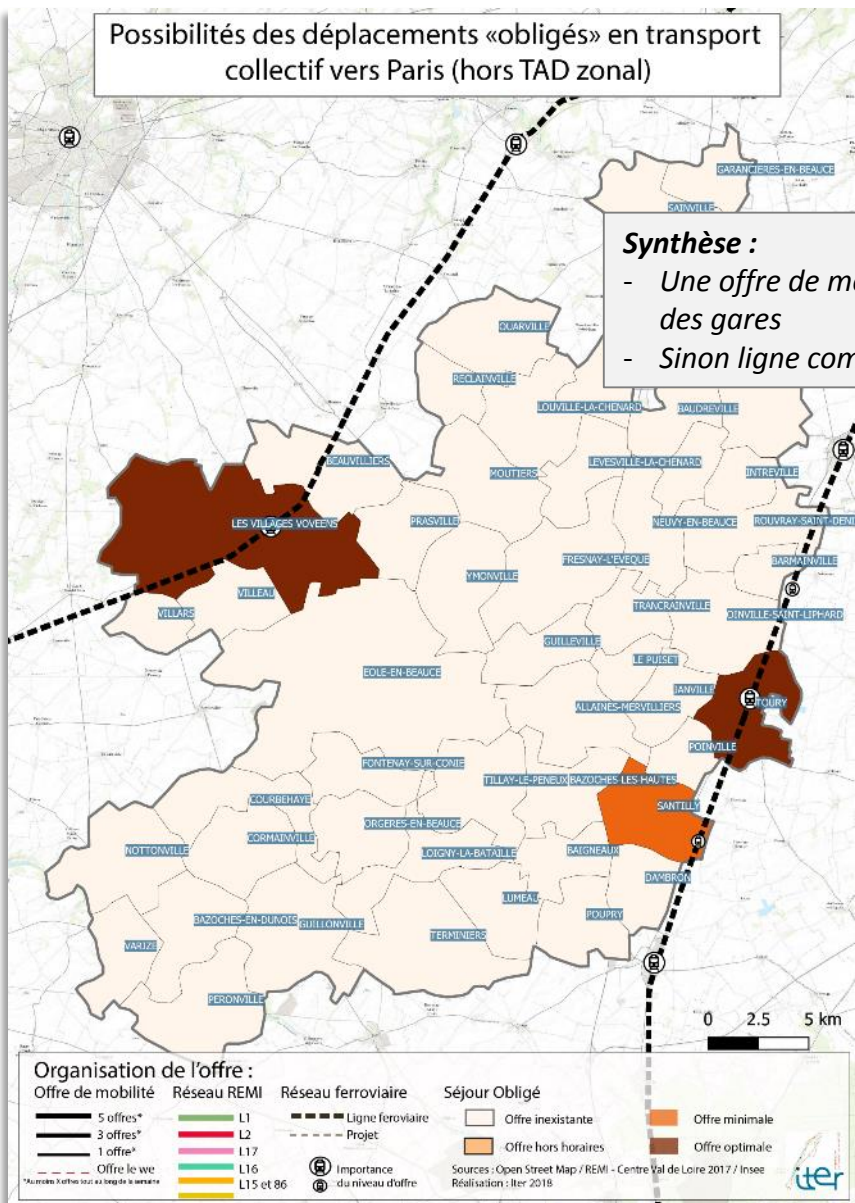
Possibilités des déplacements "non obligés" en transport collectif vers les Villages Vovéens

Synthèse :

- Les villages Vovéens, pôle interne le mieux desservi (TC) au sein du territoire profitant aux communes en amont de la ligne 1
- Niveau 3 (offre minimale) d'Orgères aux Villages Vovéens, alors que des Villages Vovéens les horaires ne sont pas adaptés pour se rendre à Orgères (1 aller et pas de retour)



3.5 Les transports collectifs : les possibilités de séjours à l'année



Synthèse :

- Une offre de mobilité directe vers Paris uniquement à l'aide des gares
- Sinon ligne commerciale d'Oysonville vers Dourdan

Organisation de l'offre :

Offre de mobilité	Réseau REMI	Réseau ferroviaire	Séjour Obligé
5 offres*	L1	Ligne ferroviaire	Offre inexistante
3 offres*	L2	Projet	Offre minimale
1 offre*	L17		Offre hors horaires
Offre le we	L16		Offre optimale
	L15 et 86		

*Autres communes sont au bord de la semaine
 Sources : Open Street Map / REMI - Centre Val de Loire 2017 / Insee
 Réalisation : Iter 2018

Organisation de l'offre :

Offre de mobilité	Réseau REMI	Réseau ferroviaire	Séjour Obligé
5 offres*	L1	Ligne ferroviaire	Offre inexistante
3 offres*	L2	Projet	Offre minimale
1 offre*	L17		Offre hors horaires
Offre le we	L16		Offre optimale
	L15 et 86		

*Autres communes sont au bord de la semaine
 Sources : Open Street Map / REMI - Centre Val de Loire 2017 / Insee
 Réalisation : Iter 2018

3.5 Les transports collectifs : synthèse

Synthèse des transports collectifs

- Le territoire bénéficie d'une offre de couverture assurée par le réseau REMI, héritée du conseil départemental d'Eure-et-Loir, qui permet un accès à Chartres mais est moins performant à destination des autres pôles externes.
- Un transport à la demande (TAD) confidentiel mais qui permet les déplacements occasionnels vers les pôles relais du territoire et chefs lieux de canton.
- Une offre de transport à destination des scolaires, portée par la Régie des transport (en délégation de la Région), qui confère au territoire la maîtrise de ce type de service.
- Trois principales gares de desserte du territoire aux marges est et ouest qui profitent à une petite partie des habitants et qui ne bénéficient pas de solutions de rabattement alternatives à la voiture.
- Un projet de ligne ferroviaire performante Orléans-Chartres, toujours en attente
- Une zone blanche importante sur le territoire où les résidents et ceux qui viennent sur le territoire ne disposent d'aucune alternative à la voiture.
- Une offre orientée vers Chartres et le développement des offres de transport collectif incertain.

Enjeu de mobilité associé

- Un enjeu de rabattement vers les offres de transport public (vers les centres bourgs depuis les hameaux et vers les gares depuis les territoires plus éloignés)
- Un transport à la demande qui montre son efficacité malgré sa confidentialité, à revaloriser, à repenser pour une plus grande efficacité et lisibilité.
- Une réflexion sur l'amélioration des offres routières et ferroviaires, notamment pour pouvoir capter les publics d'actifs.
- Une amélioration de la liaison vers Orléans à étudier.

3.6 Les modes doux : Présentation générale

Concernant les modes doux, seuls les centre-bourgs les plus importants bénéficient d'aménagements cyclables : zone 30 avec des doubles sens cyclables, bande cyclable, pistes cyclables...). Cependant, le territoire ne présente pas de schéma cyclable ni d'aménagement particulier à l'échelle intercommunale. À défaut de bénéficier d'une structuration dans un plan maillé, des itinéraires aménagés, signalés existent sur le territoire. En effet, des circuits vélos peuvent être empruntés à partir de la commune d'Orgères-en-Beauce sur le territoire de son ancien EPCI. Ce circuit n'est pas matérialisé et est prévu pour les activités touristiques/loisirs utilisant des axes non structurants desservant les bourgs périphériques d'Orgères. Le Pays de Beauce, la Communauté de Communes de la Beauce d'Orgères et la municipalité d'Orgères-en-Beauce, avec le concours de la Maison de la Beauce (Musée à Orgères/organisation et promotion), le Conseil Départemental d'Eure-et-Loir et le Comité départemental de cyclotourisme, ont mis en place 2 itinéraires cyclo : 2 itinéraires autour d'Orgères.

La Maison de la Beauce propose :

« la location 1 vélo homme, 1 vélo femme avec panier, 2 vélos junior (9-12 ans), 1 vélo enfant (6-8 ans), un siège enfant et une remorque 2 enfants. Les tarifs pour la location d'un vélo enfant ou adulte : 5€ la demi-journée, 7€ la journée, 10€ le week-end et 20€ la semaine (chèque de caution de 200 € et photocopie de la carte d'identité). Les tarifs pour la location de la carriole et du siège bébé: 2,5€ la demi-journée, 3,5€ la journée, 5€ le week-end et 10€ la semaine/tarif dédié au tourisme »

À noter qu'aucune Véloroute (voie verte) ne traverse le territoire. Les plus proches encadrent le territoire et sont La Véloscénie (V40) et l'Eurovélo 3 passant par Orléans.

Le territoire est peu pourvu en matière d'aménagement, de services et d'équipements cyclables.

Orgères-en-Beauce
La Beauce historique
27 km - 2h15

- Parking
- Commerces
- Restaurant
- Hébergement
- Camping
- À voir

Exemple d'une fiche d'itinéraire

Départ : parking Maison de la Beauce.
Passer devant l'église et continuer dans la rue de l'Église. À la fourche, prendre à droite la D132 vers Germignonneville. À la Isière du bois, continuer en face et traverser les bois de Cambrai.

3,7 km : Continuer sur la D 132 à droite, passer devant le château de Cambrai et continuer sur la même route en direction de Germignonneville.

7 km : Tourner à droite dans la rue de la Mairie en direction de Tilly-le-Péneux. À la sortie du village, continuer sur la D 10 à droite. Traverser prudemment la D 927 et continuer en face.

11,5 km : À Tilly-le-Péneux, prendre la 1^{re} rue à droite puis, à la fourche, à gauche vers Villeprévost (D 118).

13,7 km : À Villeprévost, prendre à gauche la D 118 vers Loigny-la-Bataille.

15,7 km : Continuer la route à droite. Possibilité de faire un aller-retour jusqu'au château de Gouzy à gauche (3 km aller-retour).

17,4 km : Au centre du village de Loigny-la-Bataille, tourner à gauche dans la rue du Général de Sontis. Au bout, prendre à droite la D 310 vers Faverolles.

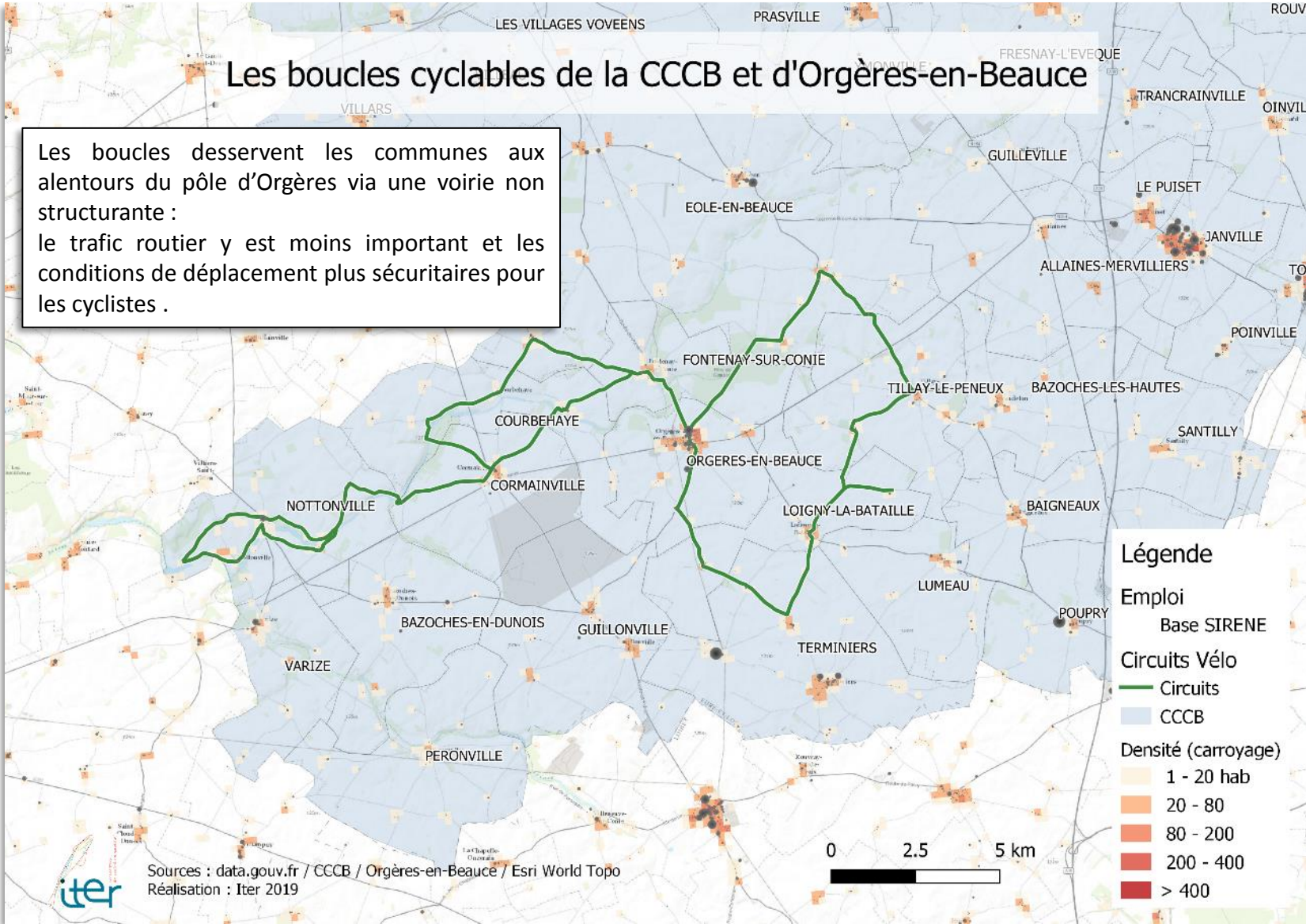
20 km : Avant d'arriver à Faverolles, tourner à droite sur la D 29.

21,5 km : À Villepion, continuer tout droit et traverser Nonneville.

24,8 km : Tourner à droite (D 29) à Villévê vers Orgères-en-Beauce. À l'entrée d'Orgères-en-Beauce, tourner à gauche au stop.

27 km : Arrivée à la Maison de la Beauce.

3.6 Modes doux : Les deux itinéraires d'Orgères



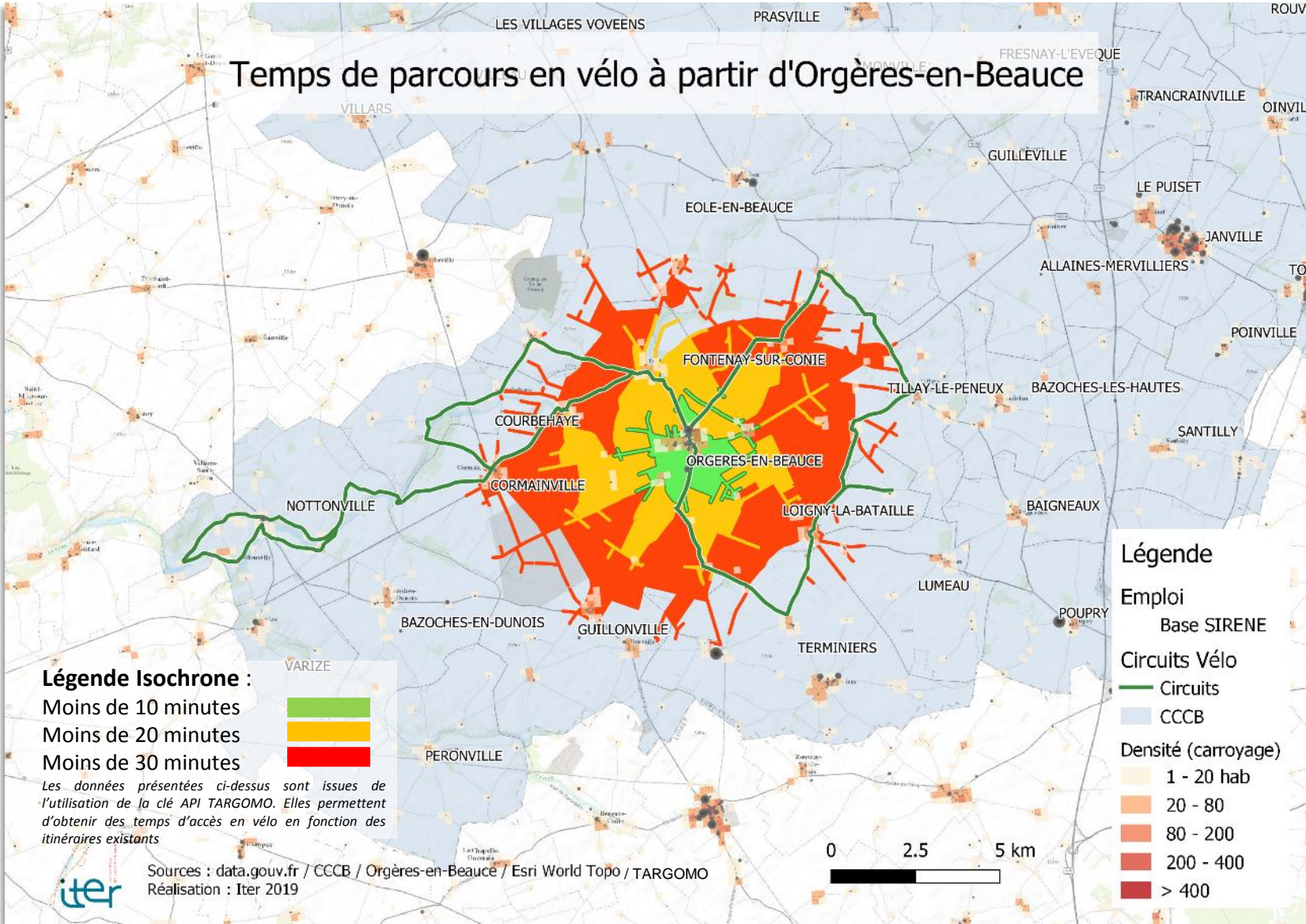
3.6 Modes doux : le potentiel des usagers/emplois des modes doux

Grâce à la production de cartes isochrones (pages précédentes), il est possible d'identifier des volumes de population concernées : poids d'habitants, poids d'emploi. Ce travail fait écho au constat que plus d'un tiers des habitants des trois principales polarités du territoire vivent et travaillent sur la même commune et que donc il existe une proximité immédiate entre emploi et résidence.

Pour cela des isochrones de 10 à 30 minutes de trajet en vélo (en empruntant les infrastructures routières existantes) ont été produites.

Usagers/emplois potentiels				
Orgères-en-Beauce				
Temps de parcours	Habitants	Nombre de bourgs (sans cumul)	Nb de bourgs > 100 hab	Emploi
x < 10 min	1 017	Bourg Centre + 2	1	262
10 > x > 20 min	1 321	6	1	280
20 > x > 30 min	2 352	10	6	481
Les Villages Vovéens				
Temps de parcours	Habitants	Nombre de bourgs (sans cumul)	Nb de bourgs > 100 hab	Emploi
x < 10 min	2 583	Bourg Centre + 1	1	263
10 > x > 20 min	3 172	4	2	280
20 > x > 30 min	4 279	7	3	481
Janville				
Temps de parcours	Habitants	Nombre de bourgs (sans cumul)	Nb de bourgs > 100 hab	Emploi
x < 10 min	2 120	Bourg Centre + 1	1	920
10 > x > 20 min	4 633	3	3	1 572
20 > x > 30 min	6 254	8	5	1 797

3.6 Modes doux : l'accessibilité d'Orgères-en-Beauce en vélo

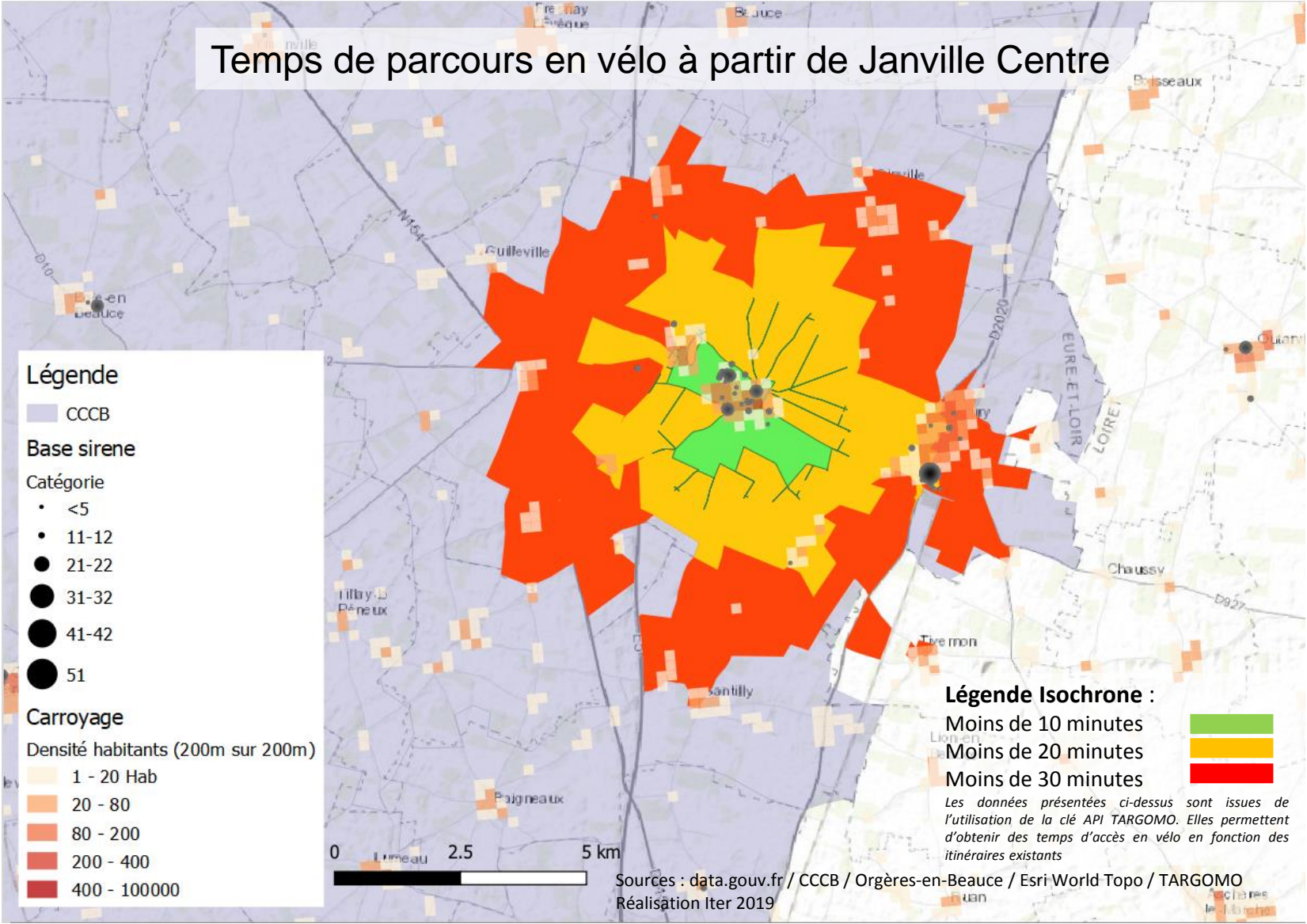


3.6 Modes doux : L'accessibilité des villages Vovéens en vélo



3.6 Modes doux : L'accessibilité de Janville en vélo

Temps de parcours en vélo à partir de Janville Centre



3.6 Modes doux : synthèse

Synthèse des modes doux

- Des centres-bourgs à bonne échelle pour envisager une mobilité locale douce et des aménagements locaux qui parfois accompagnent cette mobilité dans les centralités (Villages Vovéens et Orgères)
- Un territoire peu accidenté, propice aux déplacements doux de par l'absence de déclivité.
- Des distances importantes à parcourir pour la plupart des motifs de déplacement et donc non adaptées pour la marche ou le vélo.
- Un territoire peu sûr pour les modes doux, dits vulnérables, par défaut d'itinéraires adaptés.
- L'absence d'aménagements dédiés aux modes doux sur le territoire et de document cadre permettant le développement de ces pratiques.
- Des modes de déplacement doux peu adaptés à la mobilité longue distance fortement répandue.

Enjeu de mobilité associé

- Des potentiels de mobilité douce dans et autour des principales polarités du territoire à conforter (voie ferrée désaffectée notamment, distances appropriées dans certains cas...)
- Conforter les services et équipements locaux pour encourager la mobilité douce, de proximité.

3.7 L'altermobilité – Définition et registres d'actions

L'altermobilité correspond aux pratiques de mobilité alternatives à la voiture autosoliste mais aussi à la réduction de la mobilité (moins se déplacer, se déplacer sur de plus courtes distances...). Selon ces deux grandes catégories, les sujets se répartissent ainsi :

La voiture autrement

Le covoiturage

Auto-partage

*Flotte d'entreprise
Entre particuliers*

Voiture électrique/
hybride

*Bornes de recharge électrique
Performance batterie*

Calculateur

Mobilité
Entreprise en
entreprise

Le travail à distance

Tiers lieux

*Espaces publics numériques
Fab Lab
Repair Café
MSP (Maison de Service au Public)
Bibliothèque/ médiathèque troisième lieu*

Travail à
domicile

Couverture numérique

3.7 L'altermobilité – Le covoiturage

À l'échelle du département d'Eure-et-Loir il existe un service de covoiturage à travers un site Internet : **Covoiturage.Eurélien** (<http://covoiturage.eurelien.fr>). Ce site permet de trouver des covoitureurs selon un lieu, une destination et une date précise afin de trouver rapidement et facilement un covoitureur courte distance (trajets quotidiens).

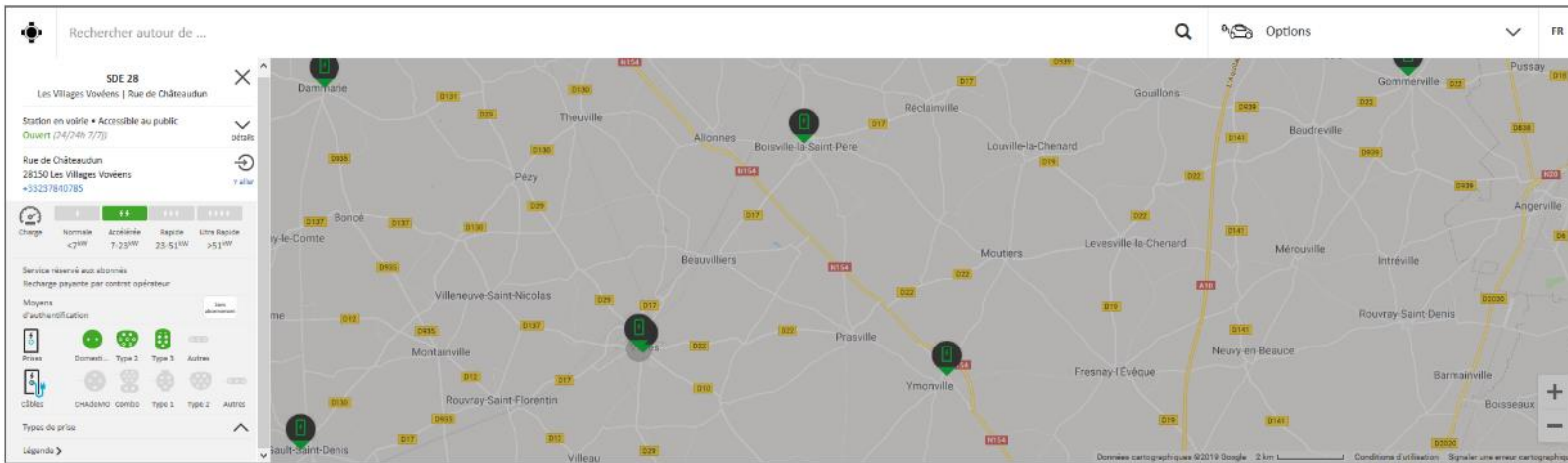
Aujourd'hui **le département ne s'occupe plus de cette plateforme**, toutefois, des utilisateurs passent par ce site pour se diriger vers les grandes agglomérations telles qu'Orléans et Chartres. Il existe encore les points de covoiturage établis par le département matérialisés par le panneau ci-dessous :



© <http://covoiturage.eurelien.fr/>

3.7 L'alternativité – Véhicules électriques et bornes de rechargement

Également mené à l'échelle du département par le Syndicat Départemental d'Énergies 28 (ENERGIE Eure-et-Loir), le projet d'équiper le territoire en borne de recharge électrique a permis l'implantation de **11 bornes de recharge en 2016 en Cœur de Beauce**. Une carte dynamique est disponible sur le site du SDE 28 pour repérer les bornes sur le territoire avec les détails de ses caractéristiques (horaires d'ouvertures, adresses, cheminement pour y accéder via Google Maps, types de charge, type de borne, moyens d'authentification, types de prise, état si libre-indisponible-inconnu).



© gireve.com

ENERGIE Eure-et-Loir, avec le soutien financier de l'ADEME (Investissements d'Avenir), a déployé **100 bornes de charge pour véhicules électriques sur tout le département d'Eure-et-Loir** (une tous les 15 km). Elles sont placées généralement sur des sites accessibles et propices aux déplacements quotidiens au niveau des sites stratégiques : artères principales, parkings, commerces. Ces bornes publiques sont accessibles 24h/24 et complémentaires aux charges effectuées à domicile puisque les bornes du SDE sont des charges accélérées. Ainsi, ce dispositif permet d'accompagner les usagers ayant déjà un dispositif électrique.

Le syndicat peut **soutenir les communes qui décideraient de s'équiper de bornes dédiées** à leur propre flotte en leur accordant une aide de 2 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique neuf (*L'accès aux bornes de charge est gratuit pour les véhicules électriques utilisés dans le cadre des besoins de la collectivité*)

Les communes du territoire bénéficiant des bornes de recharge accélérées sont : Varize, Terminières, Orgères, Janville, Voves, Ymonville, Ouarville, Gommerville, Sainville.

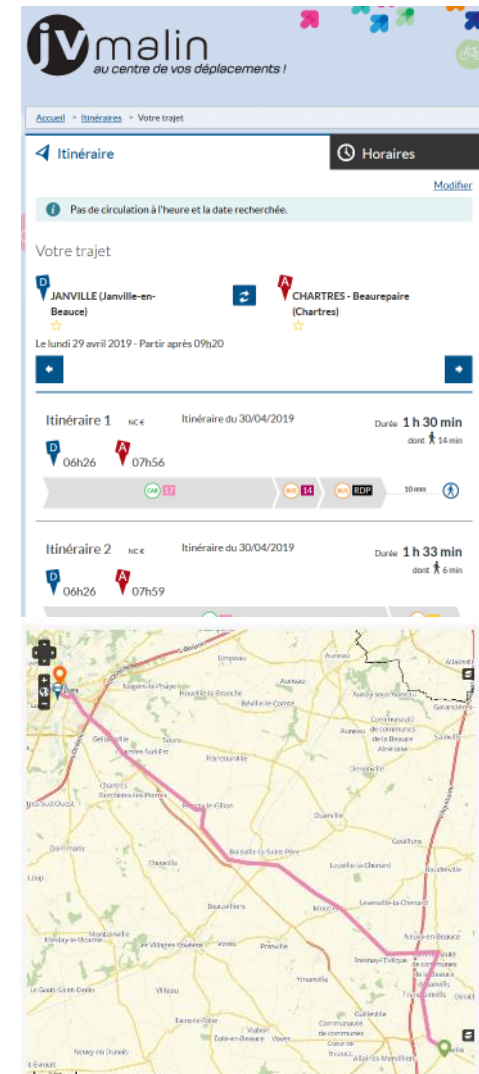
3.7 L'altermobilité : État des moyens des politiques d'information et de communication sur la mobilité sur le territoire

Le calculateur d'itinéraires en transports publics sur l'ensemble de la Région Centre-Val de Loire (JVMalin) bénéficie de différents partenaires permettant de prendre en compte l'ensemble de tous les réseaux urbains et interurbains du territoire : REMI, Orléans Métropole, Chartres Métropole...).

En fonction des caractéristiques mises dans le calculateur, un cheminement en transport collectif est trouvé avec les tous les détails du voyage (heures, correspondance, déplacements à pied, bilan carbone, services à proximité...).

Cette plateforme permet aussi d'apporter des éléments informatifs concernant les actualités des réseaux, présenter les différents réseaux, numéros pour les TAD et les informations trafic des différents réseaux.

À l'échelle intercommunale comme locale, l'information reste très superficielle. L'information est fournie sur le site de la communauté de communes (une page renvoyant sur les sites partenaires et abordant l'offre de transport collectif, les bornes de recharge électriques et le covoiturage), très rarement sur le site des communes. L'information apparait insuffisante et confidentielle.



3.7 L'altermobilité – Les autres solutions

- Les tiers-lieux, une solution de réduction de l'impact de la mobilité quotidienne :

Le territoire n'est pas pourvu en tiers lieux type espace de coworking, cela même si à ce jour la fibre permet une bonne couverture numérique. Les pratiques de télétravail ont été identifiées et l'appui à l'implantation de tiers lieux peut constituer une piste à explorer.

Quels types d'espaces développer, quels tiers lieux :

- Espaces publics numériques?
- Fab Lab?
- Repair Café?
- MSP (Maison de Service au Public)?
- Bibliothèque/ médiathèque troisième lieu?



- Plans de mobilité (entreprise, administration, scolaire), un travail à l'échelle d'une « communauté » :

La démarche Cœur de Beauce Mobilité est une démarche d'action du plan de mobilité à l'échelle d'une zone d'activité, la plus importante du territoire : la zone d'activités interdépartementale d'Artenay-Poupry.

En somme, les services d'altermobilité sont peu présents sur le territoire : ils existent principalement à l'échelle départementale et de manière disparate. Les solutions d'initiative privée apparaissent peu développées sur le territoire pour proposer une recherche de solutions à l'échelle d'une communauté, d'une structure ou d'un secteur géographique (à l'exception des initiatives d'organismes sociaux).

3.8 Les coûts de la mobilité

- Une gamme tarifaire non uniformisée sur l'ensemble de la Région (gamme correspondant à l'héritage des réseaux départementaux).
- La gamme tarifaire de l'Eure-et-Loir est complexe en lecture et de fait ne facilite pas l'accès à l'offre. Il s'agit d'un critère d'attractivité à ne pas négliger pour inciter à l'usage des transports publics et celui-ci fait pour le moment défaut sur le territoire.
- En terme de perspectives, la région travaille à une simplification de cette tarification.

Vos principaux trajets	TOUT PUBLIC				ETUDIANTS	SCOLAIRES	
	Billet unitaire <i>plein tarif</i>	Carte <i>10 voyages</i>	Coupon <i>hebdo</i>	Coupon <i>mensuel</i>	Carte TER Bac+ <i>Billet unitaire</i>	Coupon <i>externe</i>	Coupon <i>interne</i>
Chartres <> Dreux	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Chartres <> Orléans	10,65 €	85,00 €	64,00 €	234,00 €	5,33 €	Gratuit	Gratuit
Dreux <> Orléans	10,65 €	85,00 €	64,00 €	234,00 €	5,33 €	Gratuit	Gratuit
Voves <> Chartres	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Chartres <> Cloyes-sur-le-Loir	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Chartres <> Châteaudun	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Chartres <> Bonneval	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Bonneval <> Châteaudun	1,75 €	14,20 €	10,65 €	39,00 €	0,88 €	Gratuit	Gratuit
St-Lubin-des-Joncherets <> Dreux	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Châteauneuf-en-Thymerais <> Chartres	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Nogent-le-Roi <> Dreux	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Nogent-le-Roi <> Maintenon	1,75 €	14,20 €	10,65 €	39,00 €	0,88 €	Gratuit	Gratuit
Dreux <> Maintenon	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Nogent-le-Rotrou <> Châteaudun	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
Auneau <> Chartres	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit
St Martin-de-Nigelles <> Epernon	1,75 €	14,20 €	10,65 €	39,00 €	0,88 €	Gratuit	Gratuit
Anet <> Dreux	3,55 €	28,40 €	21,30 €	78,00 €	1,78 €	Gratuit	Gratuit

Gamme tarifaire de l'Eure-et-Loir

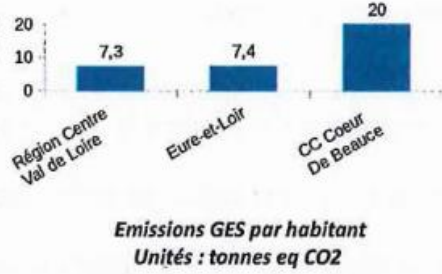
3.8 Les coûts de la mobilité

Les coûts environnementaux de la mobilité:

La mobilité (des personnes et des marchandises) génère quasiment la moitié des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sur le territoire. Agir sur la mobilité devient donc un enjeu prioritaire pour la qualité de l'air et plus globalement la qualité de vie sur le territoire.

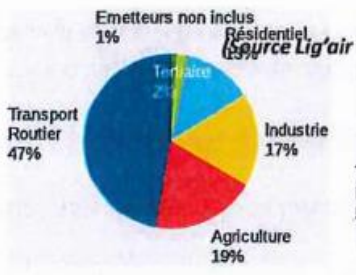
QUELQUES CHIFFRES CLEF

15,6% des émissions départementales de GES en grande majorité liées au transport routier (47%) et dans une moindre mesure par les secteurs agricoles (1/5 des émissions), industriel (17%) et résidentiel (13%). Les émissions de GES par habitant sont plus de trois fois plus élevées .

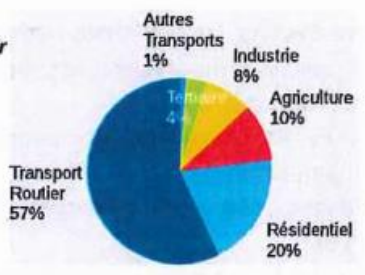


12,3% de la consommation énergétique départementale, le transport routier représentant à lui seul plus de la moitié de ces consommations, suivi dans une moindre mesure par le secteur résidentiel (1/5^{ème}). Cette consommation d'énergie finale est principalement axée sur les produits pétroliers et l'électricité non renouvelable.

Répartition des émissions de GES par secteur d'activité



Répartition de la consommation d'énergie finale par secteur d'activité



Principaux polluants à effet sanitaire (PES) émis sur le territoire
D'après Lig'air - Inventaire 2012

Source: note d'enjeux du PCAET

3.8 Les coûts de la mobilité

Les coûts environnementaux de la mobilité

Les enjeux identifiés dans le cadre du PCAET s'expriment par une meilleure qualité de déplacement en se déplaçant autrement. Pour y parvenir les pistes évoquées sont :



FAVORISER LES DÉPLACEMENTS PLUS SOBRE EN CARBONE ET PERMETTRE UN URBANISME DURABLE

Optimiser les besoins de déplacements :

Près de **13 800 trajets domicile – travail** sont comptabilisés par jour sur le territoire de CC Cœur de Beauce.

La prépondérance des flux sortants (46%) s'explique par la concentration d'emplois sur Chartres Métropole, le Loiret et l'IDF. Toutefois, si, globalement, l'indice de concentration d'emplois est faible, la présence sur le territoire de zones d'activités « polarisantes » et sa situation géographique en limitrophe expliquent un volume de flux entrants non négligeable (près de 20%).

Aussi, il s'agit de :

- élaborer le **Plan de mobilité rurale** dans une approche globale des problématiques affectant la mobilité, intégrant les projets en cours ;
- inciter fortement à l'élaboration de **plans de déplacements des entreprises ou inter-entreprises** dans les zones concentrant des emplois;
- favoriser le **travail à distance** (ex : centres de télétravail, co-working...);
- déployer le **très haut débit** sur l'ensemble du périmètre de la collectivité pour limiter les déplacements

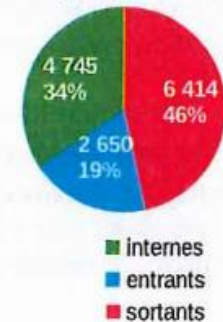
Sachant que la distance moyenne par actif est de 29 km, pour un couple habitant dans la CC Cœur de Beauce, le budget carburant seul représente environ :



230 € mensuels

2 570 € annuels

Répartition des flux entrants, sortants et internes (Sources : INSEE 2014)



Source: note d'enjeux du PCAET

3.9 Altermobilité et coûts de la mobilité

Synthèse de l'altermodalité

- Des outils de covoiturage disponibles à réactualiser (Eurélien), à dynamiser et à étendre.
- Un projet France Mobilité, qui vise à apporter des solutions à l'échelle de la principale zone d'activités du territoire, prémisses d'une solution de mobilité à développer à plus grande échelle.
- Une bonne couverture numérique qui laisse entrevoir des possibilités de développement du travail à distance dans les territoires les plus reculés.
- L'absence de solutions d'altermobilité portées sur le territoire.
- Les coûts de mobilité prégnants sur le territoire d'un point de vue environnemental comme financier pour les usagers (un frein au retour à l'emploi pour les personnes en recherche).

Enjeu de l'altermobilité

- Des marges de manœuvre pour permettre le développement de solutions à l'auto-solisme et/ou la réduction de la mobilité.

A. DIAGNOSTIC

4- Les besoins et pratiques identifiés

Identification des pratiques de déplacement sur le territoire via différents temps de concertation (enquête population, ateliers territoriaux et acteurs du territoire, entretiens ciblés), précision des besoins de mobilité non satisfaits et des solutions de mobilités non ou peu visibles.

4.1 Motorisation des ménages

Description

- Les pôles internes au territoire détiennent la plus faible part de motorisation
- Les communes contiguës des pôles qui bénéficient d'une grande proportion de motorisation par ménage rapportée au nombre d'habitant
- Différenciation nord-sud : un territoire sud moins dépendant de la voiture






Déduction/piste de réflexion

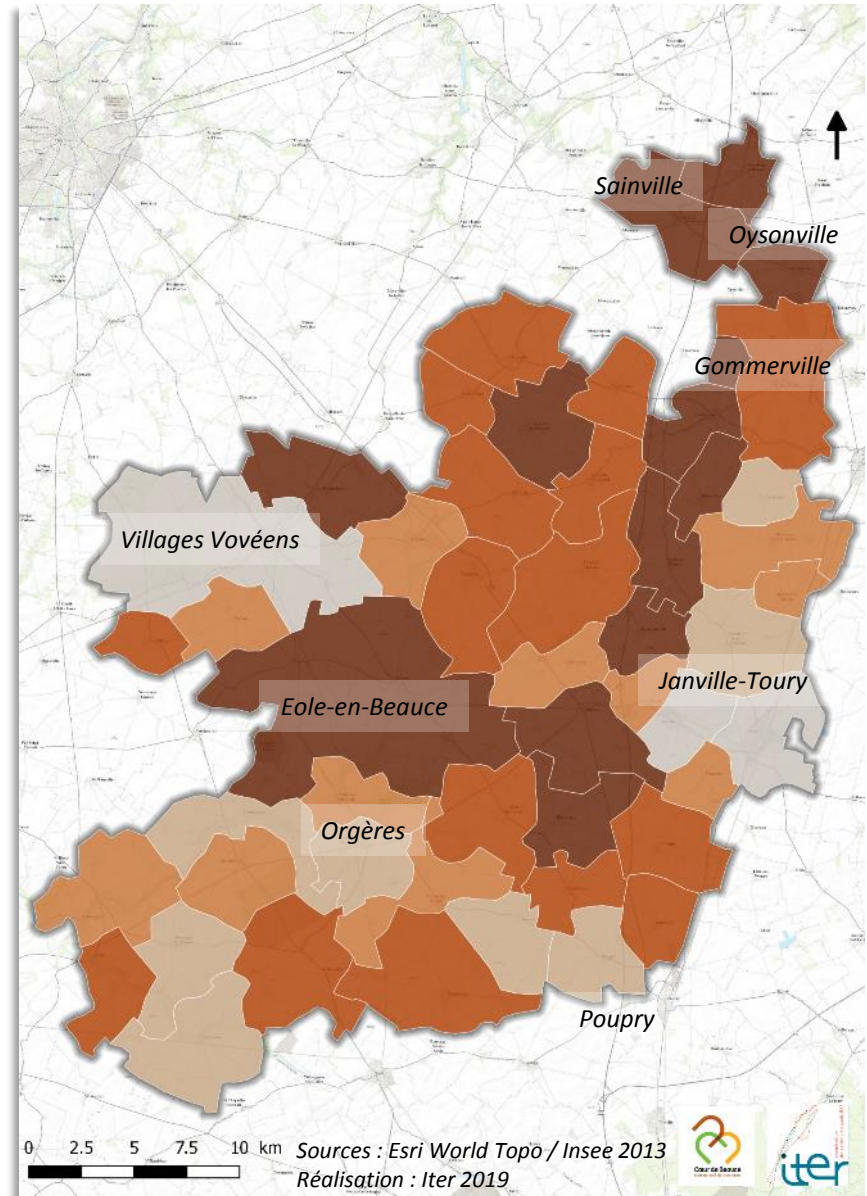
Nous retrouvons le résultat des disparités du territoire décliné dans la deuxième partie de ce diagnostic. En effet, nous observons une disparité nord-sud, avec **un territoire au sud plus défavorisé par rapport à la voiture**. Pourtant, le territoire de la CCCB est globalement captif de la voiture individuelle. Ces données permettent de lancer une piste de réflexion sur une difficulté sur ce territoire avec notamment des personnes isolées vis-à-vis de l'hégémonie de l'automobile.

Toutefois, un aspect intéressant s'ajoute à ce que nous avons décrit dans la partie précédente. Les communes correspondant au chef lieu des anciennes communautés de communes possèdent un niveau de motorisation inférieur à la moyenne du territoire.

Légende

Taux de motorisation des ménages par commune (%) : Insee 2013

85-86%		} Valeur inférieure à la moyenne du territoire
86-90%		
90-93%		
93-95%		} Valeur supérieure à la moyenne du territoire
95-98%		



4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire

Structuration des flux de déplacements « domicile-travail » sur le territoire :

La représentation des flux domicile-travail (base INSEE), même s'ils ne représentent que 20 à 30% de l'ensemble des flux, permet d'appréhender la structuration des déplacements des habitants sur le territoire.

Phénomènes observés :

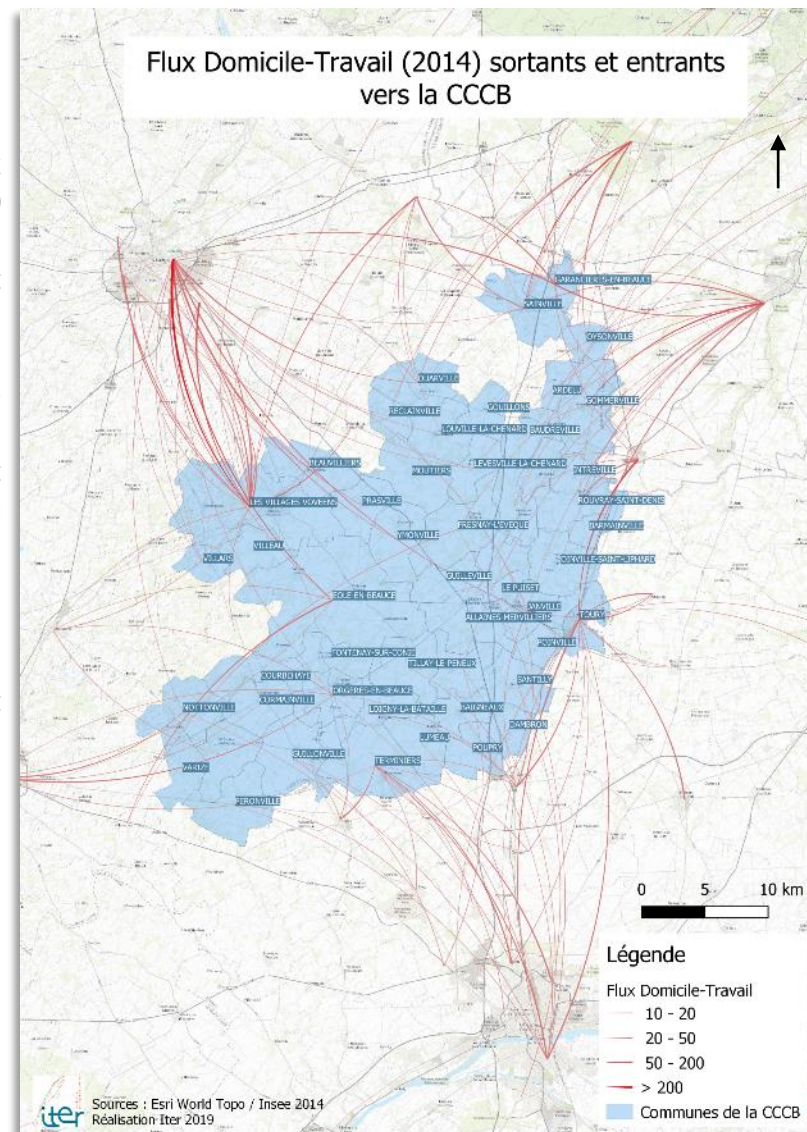
De nombreux déplacements sont définis comme « sortants » puisque ces flux s'orientent vers des pôles extérieurs : 6400 déplacements sortants contre 1650 entrants soit **80% contre 20%**. Le territoire est donc dépendant des territoires contigus notamment l'Île-de-France (Etampes pour les communes du Nord-Est de la communauté de communes), la Métropole d'Orléans, la communauté d'agglomération de Chartres. Ces influences partagent le territoire en trois parties, l'ouest étant « attiré » par la CA de Chartres, le sud par Orléans Métropole et le nord-ouest par Etampes.

À l'ouest du territoire, les flux à destination de la CA de Chartres (principalement vers la ville de Chartres) proviennent majoritairement des Villages Vovéens. À l'est et au sud les flux sont plus diffus, en origine comme en destination. Cependant, Paris et Etampes correspondent aux premières destinations des actifs sortants du nord du territoire et Orléans, Saran et les Aubrais correspondent aux communes privilégiées pour les actifs sortants du sud du territoire.

La CCCB est donc sous forte influence de l'Île-de-France (environ 1h en train et 2914 déplacements).

À une échelle plus rapprochée, des pôles externes ont un rôle à jouer dans la génération des déplacements du territoire, notamment les communes contiguës: Angerville, Artenay, Châteaudun, Dourdan, Auneau.

- Un territoire interne dépendant des pôles externes à deux échelles ;
- À grande échelle CA Chartres, Orléans Métropole, Île-de-France,
- À l'échelle de l'intercommunalité, des communes externes provoquant la création de bassin de déplacement en interne de la CCCB

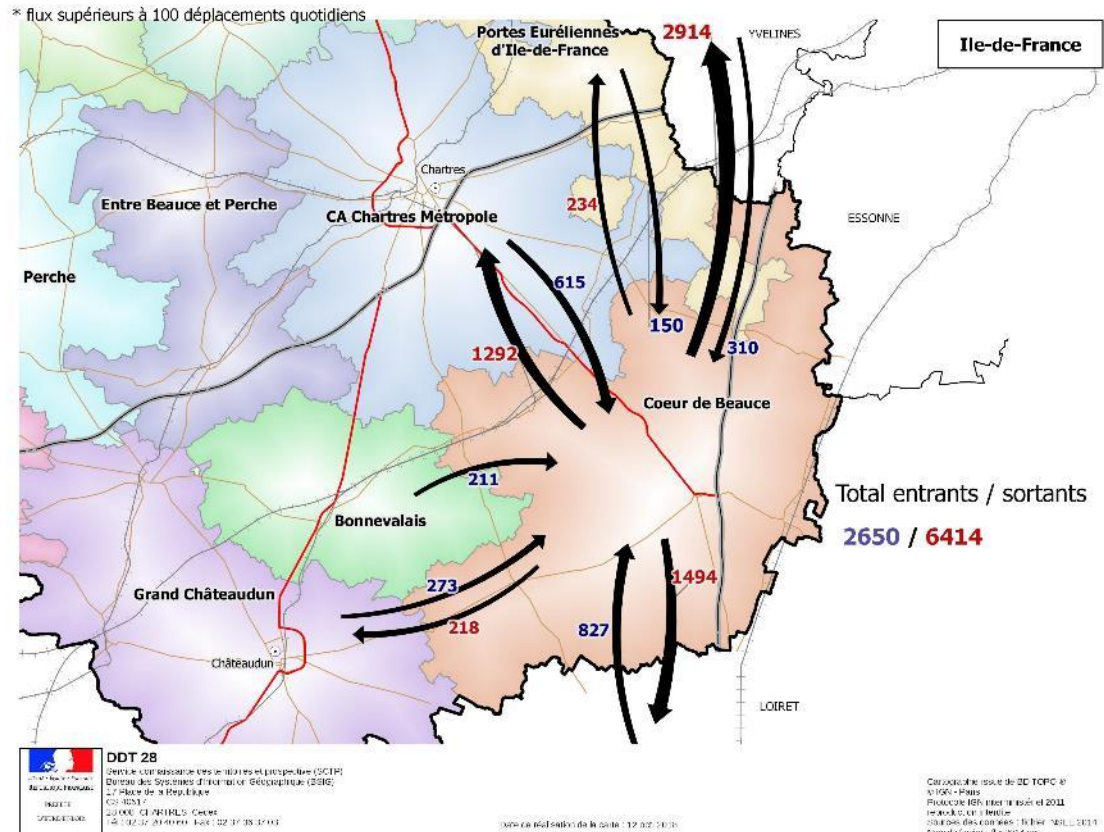


4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire

Structuration des flux de déplacements « domicile-travail » sur le territoire :

- Des volumes de **population sortante les plus marqués à destination de l'Ile-de-France** en 2014, qui ont dû être un peu confortés avec l'amélioration de la liaison ferroviaire Chartres/ Voves (12 décembre 2016) et donc modifier l'origine des actifs sortant du territoire vers l'Ile-de-France (actifs provenant du Nord du territoire mais aussi du secteur des Villages Vovéens).
- En toute logique les flux en échange avec Chartres, ont très probablement progressé, pour les mêmes raisons.

Déplacements Domicile-travail entrants et sortants de la CC Coeur de Beauce en 2014



4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire

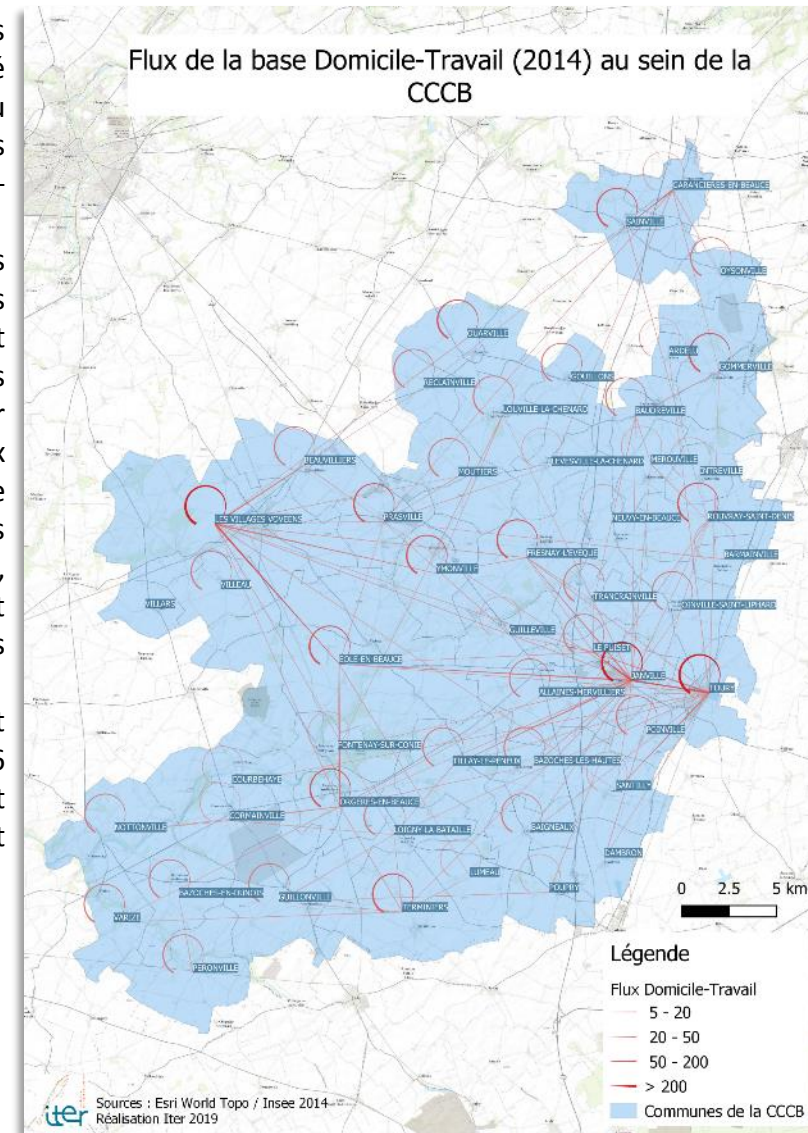
Échelle intercommunale :

En interne, des bassins sont également visibles pour des déplacements pendulaires et des mobilités quotidiennes (courses, loisirs...). Ces pôles ont été décrits par la présence d'équipements dans la partie « structuration du territoire » (carte du SCOT). Nous retrouvons ces mêmes polarités au travers des déplacements domicile-travail : Les Villages Vovéens/Janville-Toury/Orgères-en-Beauce.

La majorité des déplacements s'effectue au sein des ces bassins de déplacements vers les pôles relais du territoire. Certaines communes sont aussi partagées comme le montre la nouvelle commune d'Eole-en-Beauce, essentiellement tournée vers Voves (hors déplacement interne à une commune, flux le plus important avec 133 déplacements), mais qui voit ses déplacements s'orienter également vers Janville-Toury et Orgères (total de 45 déplacements pour les deux communes cumulées). D'autres territoires bénéficient plutôt d'un rôle de commune « dortoir » (flux essentiellement sortant) vers ces pôles « intermédiaires » (Ymonville, Fresnay-l'Évêque, Rouvray Saint Denis...). Toutefois, à l'échelle intercommunale ces déplacements vers d'autres communes sont inférieurs aux déplacements en interne de la commune (62% des déplacements en interne d'une commune contre 38% pour les déplacements sortants).

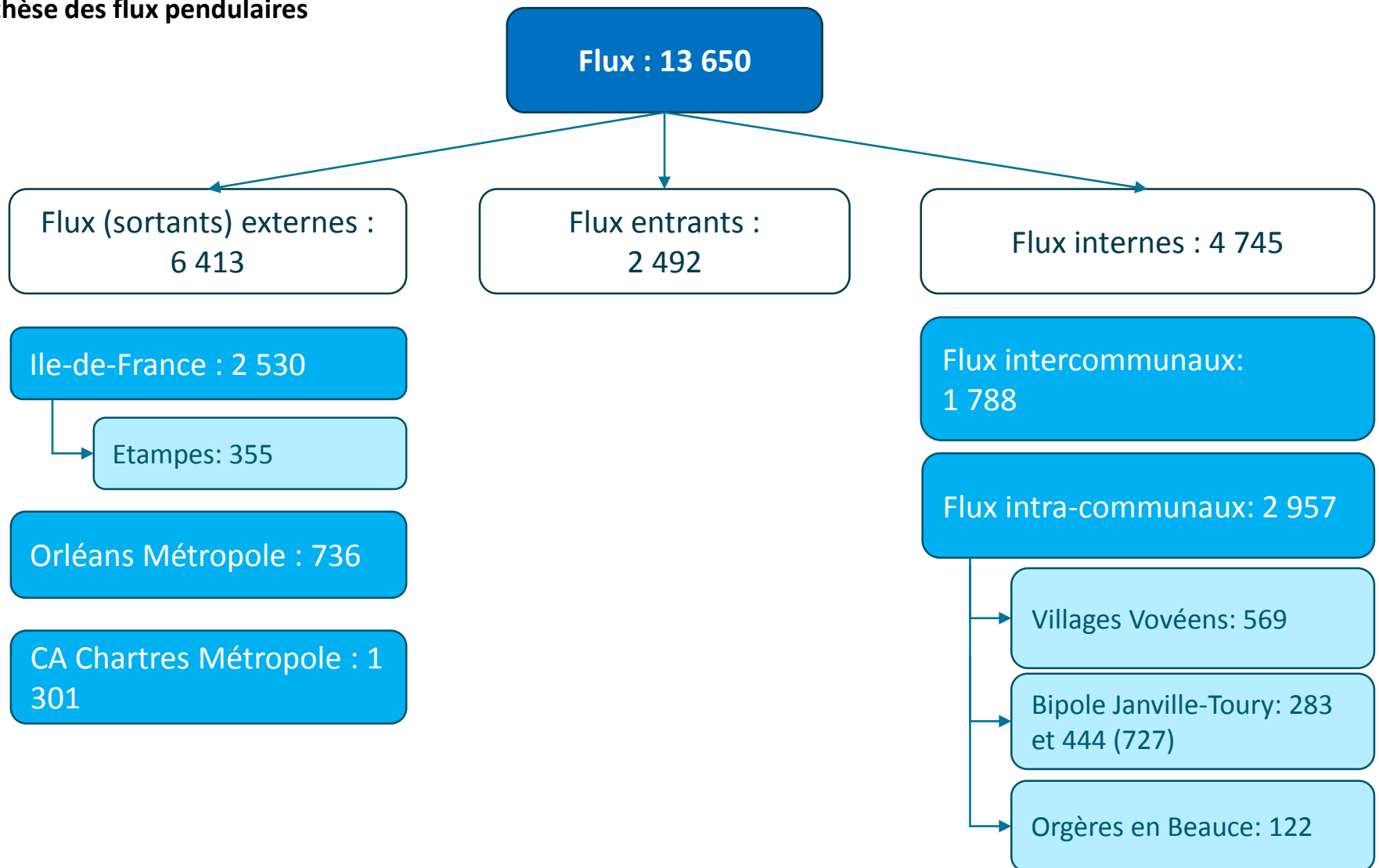
Les plus grands pôles récepteurs de déplacement à l'échelle de la CCCB restent les Villages-Vovéens (233 déplacements) et le bipôle Janville-Toury (526 déplacements soit 30% des déplacements sortants). Ces communes sont également les plus équipées en services (transport, gamme de proximité et gamme intermédiaire).

- *Un territoire interne multipolarisé (Modèle Rhéna) qui fait émerger un notion de bassin de déplacement au sein du territoire*
- *Au sein d'un bassin, ne pas négliger les déplacements internes aux communes (problématique des centres-bourgs)*



4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire

Synthèse des flux pendulaires



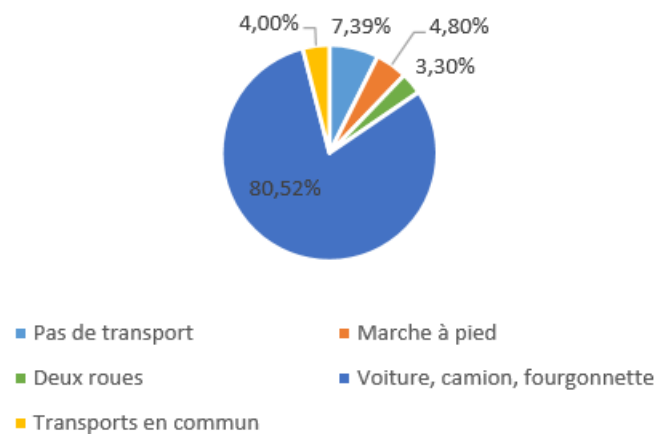
4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire

Les pratiques modales des actifs :

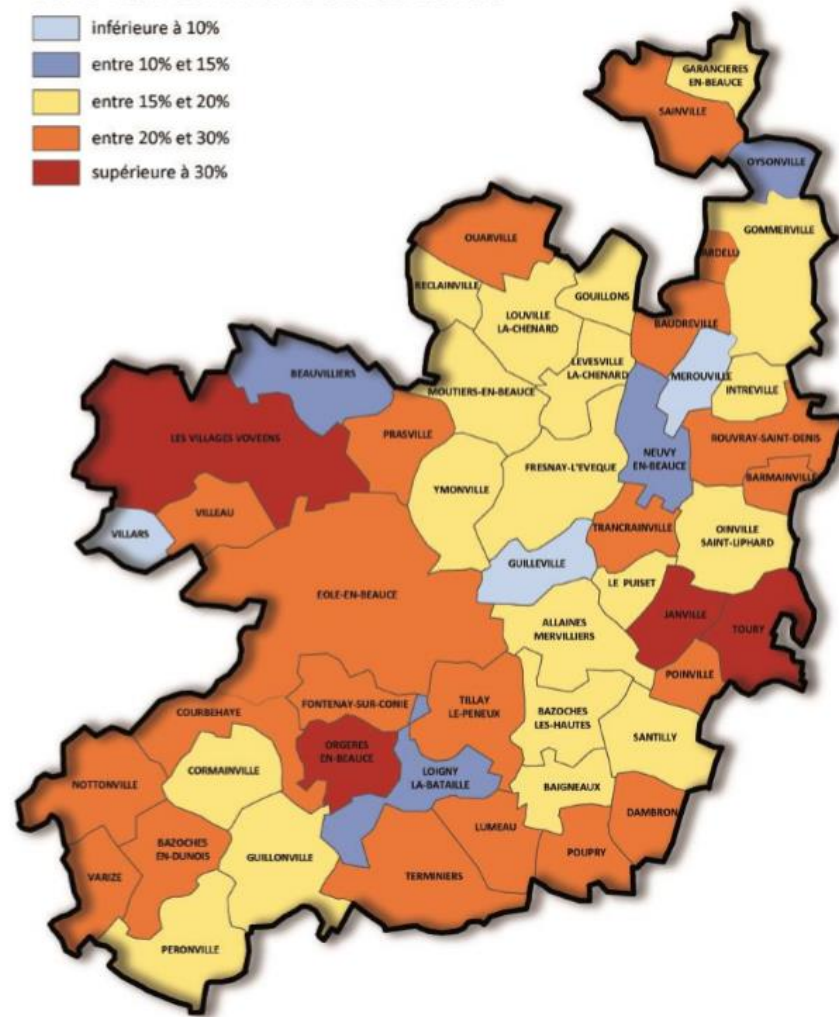
Le taux d'usage de la voiture particulière pour le motif travail est à plus de 80%. La marche à pied comme les transport en commun représentent respectivement moins de 5% des usages.

Les pôles relais internes au territoire sont ceux où se trouve la plus forte population résidant et travaillant sur la même commune, population qui disposant de cette proximité résidence/ emploi peut tendre vers d'autres usages que la voiture pour les déplacements domicile-travail.

Mode de transports utilisé pour se rendre sur son lieu de travail



Parts des actifs travaillant dans leur commune de résidence



4.2 Les déplacements liés à la mobilité pendulaire

Structuration des bassins de déplacements identifiés dans le SCOT de la CCCB

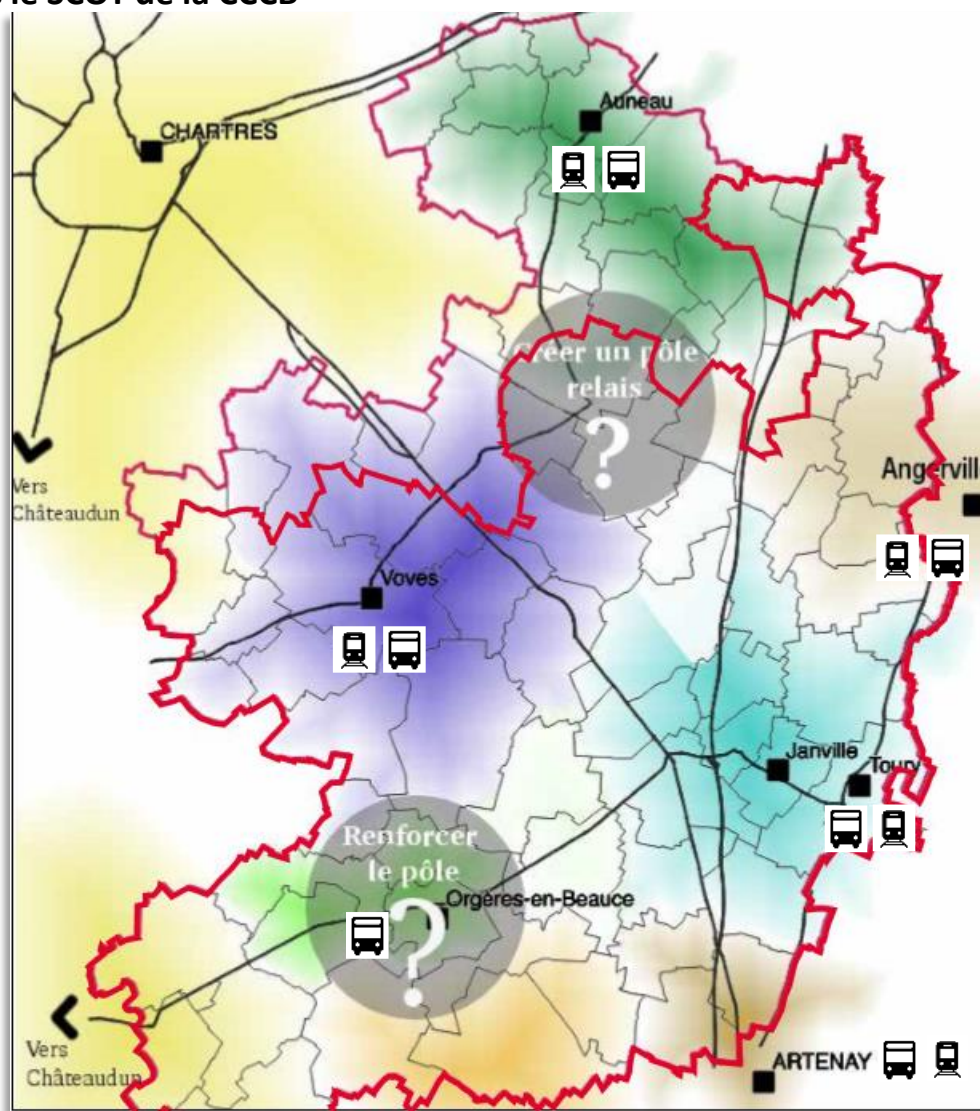
Bassin de déplacement :

Ainsi, des bassins apparaissent dont le pôle générateur de déplacement peut provenir à la fois du territoire de la CCCB et à la fois de l'extérieur de la communauté de communes (SCOT).

CCCB	Extérieur
<ul style="list-style-type: none">- Voves- Janville-Toury- Orgères-en-Beauce	<ul style="list-style-type: none">- Artenay- Auneau- Angerville- Châteaudun

Chaque pôle est desservi par une ligne de transport en commun régulière, le train ou le bus, à l'exception d'Orgères. Cette dernière est la commune bénéficiant de l'offre de transport la moins importante par rapport aux autres pôles du territoire. La ligne 2, desservant Orgères, permet uniquement aux actifs de se rendre à Chartres et à Voves durant les heures de pointe. Elle n'a pas pour vocation d'être une ligne pour les déplacements quotidiens au sein du territoire de la CCCB (cf. analyse séjour obligé et non obligé).

Tous les pôles sont reliés à l'Île-de-France (excepté Orgères) et disposent de dessertes soit vers les pôles externes de l'est et l'ouest, mais principalement pour des déplacements non obligés (hors domicile-travail). La partie est permet d'atteindre Orléans (train) et la partie ouest permet d'atteindre Chartres (train et bus). Le SCOT révèle une « zone blanche », au nord du territoire non attirée par un pôle intermédiaire. Toutefois, dans la description de l'offre des transports en commun, nous verrons que ces territoires bénéficient d'un service conséquent permettant de rejoindre Chartres au même niveau que la commune d'Orgères-en-Beauce.

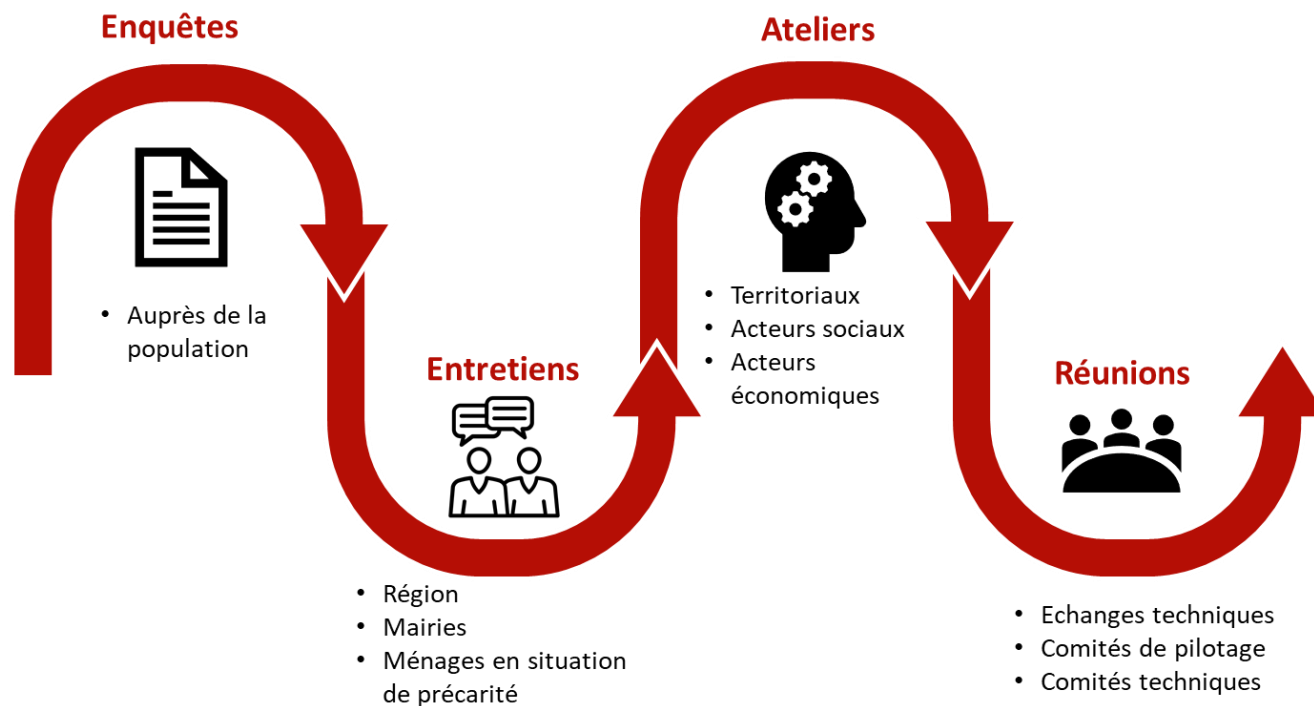


©SCOT Cœur de Beauce

4.3 La mobilité des populations

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux et représentants de la société civile, à travers un processus de concertation :

La concertation pour une meilleure connaissance de l'offre, des pratiques et besoins de mobilité










La concertation s'est déroulée en 2019

4.3 La mobilité des populations

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux et représentants de la société civile, à travers un processus de concertation : les moyens préconisés pour assurer la mobilisation

Une note de concertation a été produite afin de guider la CCCB dans le processus de communication et d'information.

Cette note reprend, par public cible, les temps de communication requis, propose des courriers ou invitations types, messages à diffuser.

Temps de communication/ concertation	Cible	Support de communication	Comment
Enquête population	Résidents du Cœur de Beauce	Affichage en mairie  Site Internet des communes et de la CC du Cœur de Beauce  Facebook commune et EPCI  Article(s) de presse 	 Envoi mail aux communes / lettre d'explication enquête et ateliers territoriaux <ul style="list-style-type: none"> • message à copier/coller • affiche à imprimer
Ateliers territoriaux	Elus et techniciens des communes (3 anciennes EPCI)		Envoi communiqué de presse
Ateliers acteurs (sociaux, économiques)	Institutions, associations, entreprises...		Envoi mail + courrier aux personnes ciblées (avec coupon retour) 
Tout au long de la démarche	Tous (citoyens résidents ou non, élus, acteurs sociaux et économiques...)	Le Mag 	Deux/ trois articles

4.3 La mobilité des populations

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux: organisation des temps de concertation et publics mobilisés

Ateliers territoriaux

Janville
(18/03/19)

10 élus et conseillers

Voves
(19/03/19)

5 élus et conseillers

Orgères en Beauce
(19/03/19)

5 élus et conseillers

Atelier « Emplois,
formation et insertion
professionnelle »

Pôle emploi, Mission locale et club du 3^{ème} âge

Entretiens

- Mairies de Voves, Orgères-en-Beauce et Janville
- Région Centre Val de Loire, régie de transport de CCCB
- Entretiens avec 7 ménages (Le Puiset, Voves, Orgères...)

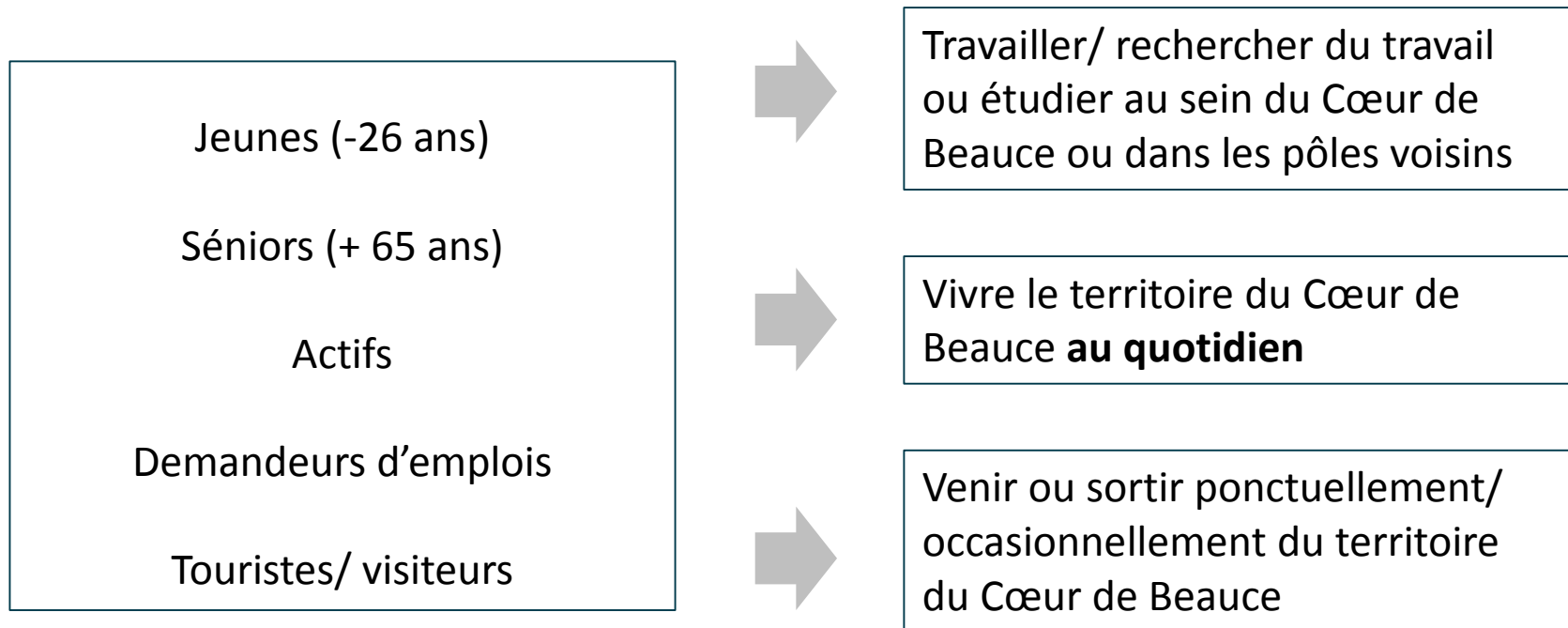
Enquête population
(du 21 février au 29
mars)

114 réponses, soit un taux de retour d'environ 0,5%

4.3 La mobilité des populations: retour d'expérience des représentants de la société civile

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux : 1^{er} temps de concertation à travers les ateliers

Un travail réalisé par profil de mobilité : 5 grands types de population sont identifiés parce qu'ils n'ont pas les mêmes besoins, les mêmes pratiques de mobilité, en fonction du motif de déplacement : étude, travail, démarches administratives, soin de santé, courses, etc.. Pour étudier ces grands profils des temps de travail en atelier territorial (3 territoires correspondant aux anciennes communautés de communes actuellement fusionnées dans la CCCB), un atelier acteurs-sociaux économiques.



4.3 La mobilité des populations: retour d'expérience des représentants de la société civile

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux

La mobilité des jeunes (moins de 26 ans)

Profil	« Périmètre » de mobilité	Principaux modes	Problèmes rencontrés
Collégiens	Territoire de la CCCB	Accompagnement des parents, grands parents, adultes (responsable de club, voisins...) Marche Vélo Mobylette/ scooter	Dépendance des adultes Dangerosité du deux roues
Lycéens	Territoire de la CCCB Grands pôles externes	Covoiturage amical ou blablacar Transports collectifs (train) Autostop deux roues motorisé	Dangerosité du deux roues, du covoiturage en soirée
Apprentis, étudiants, demandeurs d'emploi, actifs	Territoire de la CCCB Grands pôles externes France	Voiture, voiturette, covoiturage blablacar, deux roues motorisé	Coût (assurance jeune conducteur) Dépendance à la voiture Inadaptation des transports collectifs

Spécificités territoriales

- Train vers Chartres pour les loisirs des jeunes adultes et adolescents mais avec une amplitude horaire inadaptée (en soirée)

Perspectives à explorer

- Train vers Chartres pour les loisirs des jeunes adultes et adolescents mais avec une amplitude horaire inadaptée (en soirée)
- Application covoiturage avec système communautaire (pour organiser les sorties extra-scolaires des jeunes): lien inter-club
 - Lieu de convivialité « bar truck » pour que les jeunes se retrouvent, restent sur le territoire
 - Association prêt de véhicule (scooter, mobylette, etc.), garage solidaire

4.3 La mobilité des populations: retour d'expérience des représentants de la société civile

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux

La mobilité par profil : les séniors

Profil	« Périmètre » de mobilité	Principaux modes	Problèmes rencontrés
Séniors autonomes	Territoire de la CCCB	Voiture (convoyage petits-enfants, voisins...) Covoiturage	Dépendance de la voiture pour subvenir aux déplacements des autres
Séniors « non » autonomes	Territoire de la CCCB Grands pôles externes	Taxi, VSL (véhicule sanitaire léger) Covoiturage Cars (minibus CCAS et Rémi), ADMR Pompiers Marche	Dépendance des autres (dépend de la disponibilité), coût du transport privé

Spécificités territoriales

- Personnes âgées qui ne peuvent plus conduire, gardent leur véhicule (symbolique)
- Problématiques d'accès aux services car pas de maîtrise des démarches numériques (perception par exemple)

Perspectives à explorer

- Circuit promenade culturelle
- Lieux intergénérationnels (bistrot)
- Ramener les services sur place ou en itinérance
- Organiser/ contractualiser avec les taxiteurs locaux pour permettre le déplacement de ce public (TAD pour les séniors)
- Mieux organiser la solidarité (retraités plus jeunes qui véhiculent les séniors dépendants) : accompagner ce qui se fait déjà
 - Maintenir/ développer les services itinérants

4.3 La mobilité des populations: retour d'expérience des représentants de la société civile

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux

La mobilité par profil : les actifs

Profil	« Périmètre » de mobilité	Principaux modes	Problèmes rencontrés
Actifs travaillant sur la CCCB	Territoire de la CCCB	Voiture Covoiturage Marche, vélo (si moins de 3 km)	Dépendance de la voiture (coût)
Actifs travaillant hors CCCB	Chartres, Orléans, Paris et autre hors CCCB	Voiture Train Covoiturage	Problème de fiabilité des horaires de train Horaires des transports collectifs non adaptés aux besoins (notamment postés)

Spécificités territoriales

- Nombreux emplois en horaires décalés ou postés
- Frein générationnel à faire du covoiturage si la personne n'est pas le conducteur

Perspectives à explorer

- Circuits de ramassage organisés par les entreprises
- Rabattement vers des zones de prise en charge (covoiturage, transports collectifs)
 - Gare routière sur le territoire

4.3 La mobilité des populations: retour d'expérience des représentants de la société civile

Le retour d'expérience des territoires et des acteurs sociaux

La mobilité par profil : les demandeurs d'emplois

Profil	« Périmètre » de mobilité	Principaux modes	Problèmes rencontrés
Demandeurs d'emplois sans moyens de locomotion	Territoire de la CCCB seulement	Cars Rémi Vélo ou deux roues Covoiturage (amis/ voisins)	Dépendance des tiers Sécurité routière (deux roues la nuit notamment)
Demandeurs d'emplois avec moyens de locomotion	Territoire de la CCCB essentiellement	Voiture Voiturette Covoiturage Autostop A pied	Dépendance de la voiture qui représente un coût important (obtention du permis, achat véhicule, assurance, entretien) Sécurité routière

Spécificités territoriales

- Dès le retour à l'emploi se pose la question de la garde d'enfant : horaires inadaptés (fin de la garderie à 18h00/18h30)

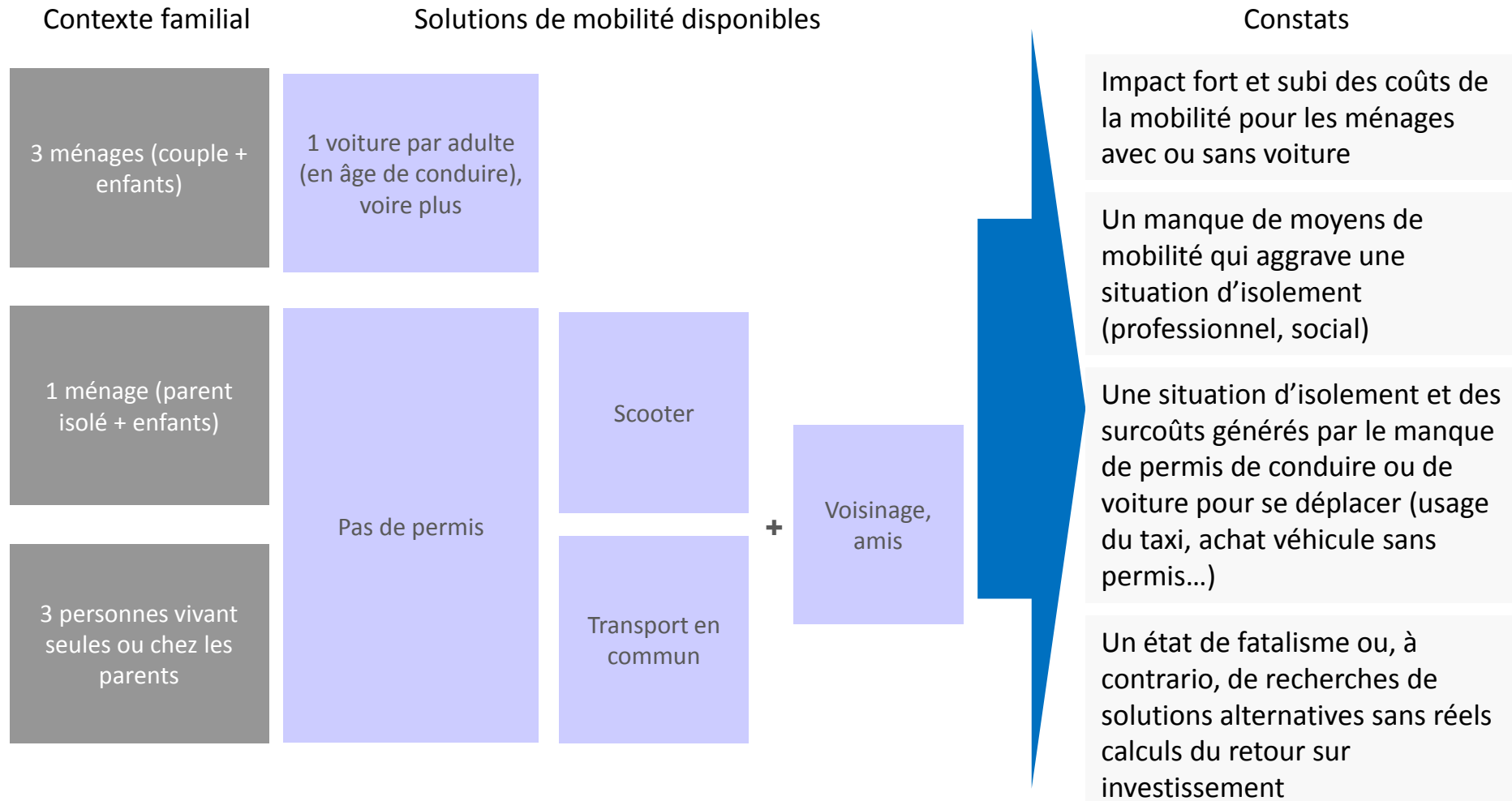
Perspectives à explorer

- Permettre le covoiturage vers des zones d'emplois, autoriser le « rassemblement » aux arrêts de transport existants. Attention à la frilosité des employeurs qui craignent le retard d'une équipe entière si le groupe de covoitureurs est en retard, ou d'absentéisme en cas de défection du conducteur (en cas de maladie par exemple).
 - Essayer de favoriser la visio pour certaines démarches (entretien emploi, pôle emploi, ...)
 - Faciliter l'hébergement pour les saisonniers près de l'emploi
 - Services dans les zones d'emplois/ zones d'activités (crèches...)
 - Autoriser l'usage des circuits scolaires aux apprentis ou demandeurs d'emploi.

4.3 La mobilité des populations : retour d'expérience des ménages

Le retour d'expérience des ménages

Enquête par interview_synthèse : Une mobilité subie et une absence de mobilité des publics sans permis ou non motorisés



4.3 La mobilité des populations: interviews des trois pôles de service

Le retour d'expérience des décideurs (trois pôles de service du territoire)

Enquête par interview_ synthèse :

Les populations arrivantes sur le territoire proviennent pour beaucoup de la région parisienne (Essonne) et parfois des agglomérations voisines. Ce sont notamment des populations qui viennent accéder à la propriété.

La mobilité des populations pour l'emploi génère le plus souvent des déplacements de moyenne/ longue distance (accès notamment à la zone d'Artenay-Poupry). Les populations consomment le plus souvent sur le territoire (commerces de proximité, marché, et grandes surfaces) et font donc de petits déplacements pour ce motif.

La mobilité douce est peu développée sur le territoire. Elle est peu aisée (pas d'aménagements dédiés pour le vélo notamment faute d'emprises disponibles) . La marche et le vélo apparaissent pourtant pertinent sur des parties de territoire comme Le Puiset-Janville-Toury par exemple, réflexion qui peut être favorisée par le contournement de Janville.

Le Transport à la Demande (à destination des marchés) est connu mais en perte de vitesse voire plus du tout utilisé.

Des initiatives locales existent pour se déplacer autrement ou éviter/ réduire les déplacements, permettre aux publics dépendants de se déplacer:

- les séniors font appel à la famille ou à la **solidarité** de proches/ voisins,
- **Un pédibus** a été mis en place dans les Villages Vovéens,
- Le **prêt de mobylette** a été expérimenté sur le secteur d'Orgères, mais a été arrêté.
- des **commerces ou services ambulants** sillonnent une partie du territoire (moins présent sur le secteur d'Orgères) et vont donc à la rencontre des populations: pain, boucherie, cinémobile...

- En terme de perspective, le **télétravail et l'implantation de tiers lieux** pour favoriser cette pratique constitue une piste à explorer, cela allant avec le déploiement de la fibre sur l'ensemble du territoire.

4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

L'enquête mobilité : organisation

Une enquête auprès de la population a été mise en ligne du 25 février au 10 avril 2019, avec pour objectif de mieux connaître les pratiques de déplacements par motif, les freins à la mobilité et la sensibilité de la population aux solutions alternatives à la voiture autosoliste.

L'enquête a ainsi permis de recueillir **114 réponses correspondant à un taux de retour de 0,5% de la population**. Ce taux de retour n'est pas représentatif mais apporte néanmoins des enseignements.

Plan de Mobilité Rurale de la Communauté de Communes du Coeur de Beauce



La Communauté de Communes du Coeur de Beauce a lancé l'élaboration de son **Plan de Mobilité Rurale**.

Ce projet porte sur l'**ensemble des thématiques modales**, comme les transports collectifs (réguliers, à la demande, locaux), la circulation/stationnement, les modes doux (marche et vélo), et les autres formes de mobilités (covoiturage, l'autopartage, l'autostop). Tous les besoins de mobilité (travail, étude, achat, démarche administrative, etc.), par profils (actifs, jeunes, seniors, visiteurs...), seront étudiés.

Ce plan de mobilité doit nous permettre de réfléchir aux **conditions d'amélioration des transports et déplacements** sur votre territoire, en définissant des orientations, qui seront déclinées dans le cadre d'un plan d'actions opérationnel.

En première étape, nous avons besoin de mieux connaître les pratiques de déplacement au quotidien, les besoins de mobilité et les attentes de ceux qui vivent le Coeur de Beauce. **Nous comptons sur vous** pour nous apporter cette information, à travers l'enquête mobilité.

Afin de ne pas altérer les résultats, merci de renseigner le formulaire une seule et unique fois par personne, mais il peut être renseigné par les différents membres du ménage.

Il y a 15 questions dans ce questionnaire.

Ce questionnaire est anonyme.

L'enregistrement de vos réponses à ce questionnaire ne contient aucune information permettant de vous identifier, à moins que l'une des questions ne vous le demande explicitement.

Si vous avez utilisé un code pour accéder à ce questionnaire, soyez assuré qu'aucune information concernant ce code ne peut être enregistrée avec vos réponses. Il est géré sur une base séparée où il sera uniquement indiqué que vous avez (ou non) finalisé ce questionnaire. Il n'existe pas de moyen pour faire correspondre votre code à vos réponses sur ce questionnaire.

Suivant

4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

L'enquête mobilité : la communication

Pour mobiliser les populations à répondre à l'enquête mobilité, différents médias ont été mobilisés. La communication de celle-ci s'est faite par mail (envoi en mairie avec relance) par voie d'affichage et mise à disposition de flyers, et via les réseaux sociaux (site Facebook de la CCCB).



La Communauté de Communes Cœur de Beauce élabore son **Plan de Mobilité Rurale** !



Ce Plan de Mobilité Rurale vise à définir les **solutions de mobilité pour tous** (jeunes, actifs, anciens, personnes en situation d'insertion, personnes en situation de handicap, femmes au foyer, etc.) pour tous les déplacements (travail, achat, démarche, étude, etc.) afin de réduire l'impact des déplacements (pour le budget de ménages, l'environnement) ou de favoriser la mobilité pour ceux qui en sont exclus.

Pour quoi faire : inventer la mobilité de demain en milieu rural, et proposer des solutions adaptées à vos besoins de déplacements.

Pour qui : chacun d'entre vous, jeunes, anciens, actifs, demandeurs d'emplois, originaires du Cœur de Beauce, nouvel arrivant, mais toujours résidant de la communauté de communes du Cœur de Beauce.

L'objectif de ce plan est de répondre aux 3 catégories d'enjeux suivants :



Pour y parvenir **nous avons besoin de vous et de votre contribution** pour recenser vos pratiques et surtout vos besoins !

Comment : en répondant à notre enquête en ligne
www.coeurdebeauce.plandemobilite.fr

Contact : mobilite@coeurdebeauce.fr
02 37 90 64 45

4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

L'enquête mobilité: composition de l'enquête

L'enquête est composée de trois grands volets:

Profil des répondants

Âge

Composition du ménage

Motorisation

Permis de conduire

Les déplacements au quotidien
(par modes et motifs de déplacement)

Mode par destination

Mode par motif

Gare

Les perspectives de déplacements

Distance par motif

Obstacle au déplacement

Mesure de réduction des déplacements

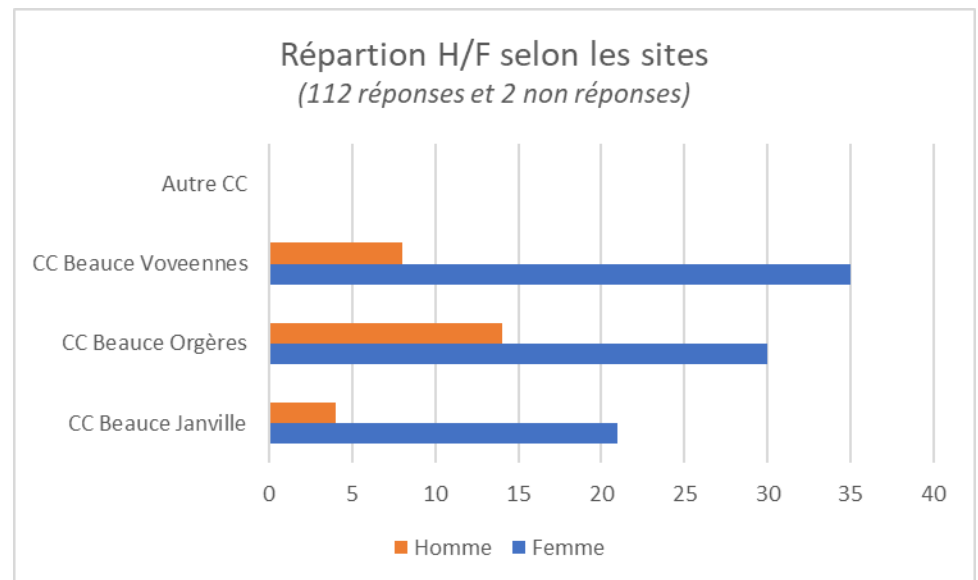
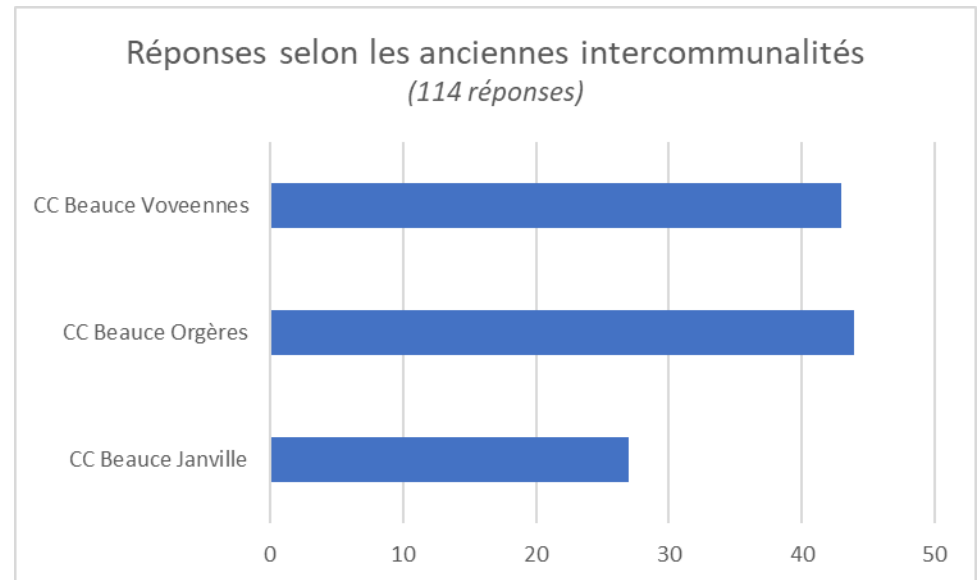
4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

Enquête mobilité: Présentation de l'échantillon : 114 réponses

Les réponses proviennent essentiellement de résidents des anciennes **Communautés de Communes de Voves et d'Orgères**. Aucune réponse complète du questionnaire n'est parvenue des nouvelles communes de la communauté de communes du Cœur de Beauce (Sainville, Garancières-en-Beauce, Oysonville, Ardelu). Cette donnée ne nous permet pas d'analyser les problématiques de ces communes bénéficiant d'enjeux différents, notamment dans les liaisons avec l'Île-de-France.

Les communes les plus représentées dans le questionnaires sont Les Villages Vovéens (24 réponses) Orgères-en-Beauce (14 réponses), Eole-en-Beauce (11 réponses) puis ensuite Toury et Janville (respectivement 10 et 7 questionnaires réalisés). Bazoches-en-Dunois est la dernière commune à posséder plus de 5 réponses (6).

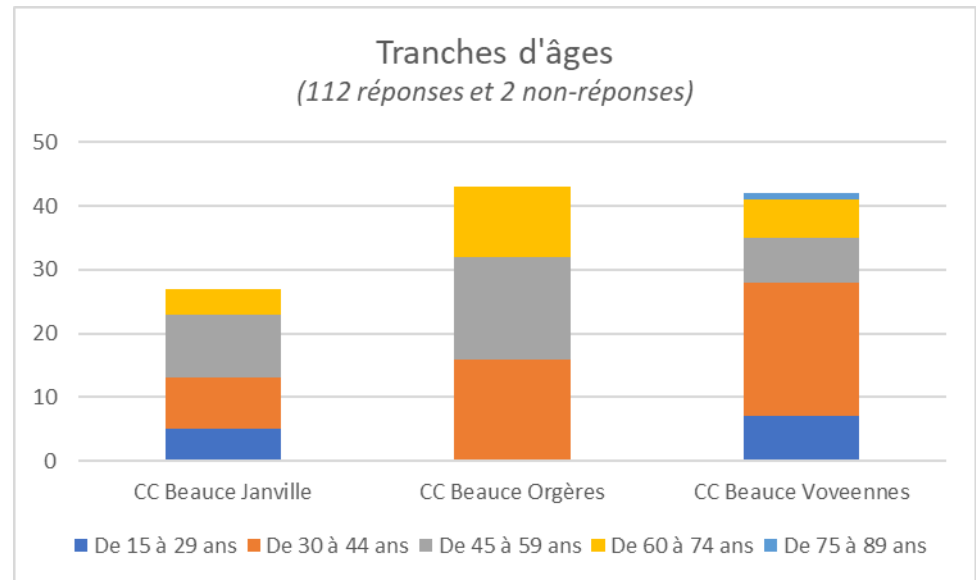
Autre donnée importante à prendre en compte dans l'analyse de cette enquête : **l'échantillon des femmes est plus important que celui des hommes (86% contre 26%)**. Cette forte différence se retrouve logiquement dans le sectionnement du territoire même si l'ancien EPCI d'Orgères détient une proportion d'hommes plus importante.



4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

Enquête mobilité : Présentation de l'échantillon : 114 réponses

Dans cet échantillon, des différences de profil peuvent être observées au travers des catégories d'âges. Le secteur géographique d'Orgères-en-Beauce est représenté par une majorité de population adulte (en âge de travailler) et de personnes plus âgées (séniors) à laquelle s'ajoute l'absence de la catégorie des moins de 30 ans. Cette spécificité se rapproche du diagnostic établi précédemment avec un territoire vieillissant et une perte démographique notamment de jeunes qu'elle soit due au solde naturel ou migratoire. Les réponses de ce territoire permettront de représenter aux mieux les grandes traits des déplacements sur ce territoire.



Déplacements des répondants : flux généraux

Afin de représenter au mieux les données, les résultats des motifs de déplacements par destination sont représentés via un schéma synthétique (page suivante). Cette synthèse prend essentiellement en compte les plus forts flux. De ces résultats en émanent un schéma « type » des déplacements au sein et en dehors du territoire (les flux représentés ne cherchent pas à être précis mais à montrer une logique de déplacement concernant les habitants de la CCCB).

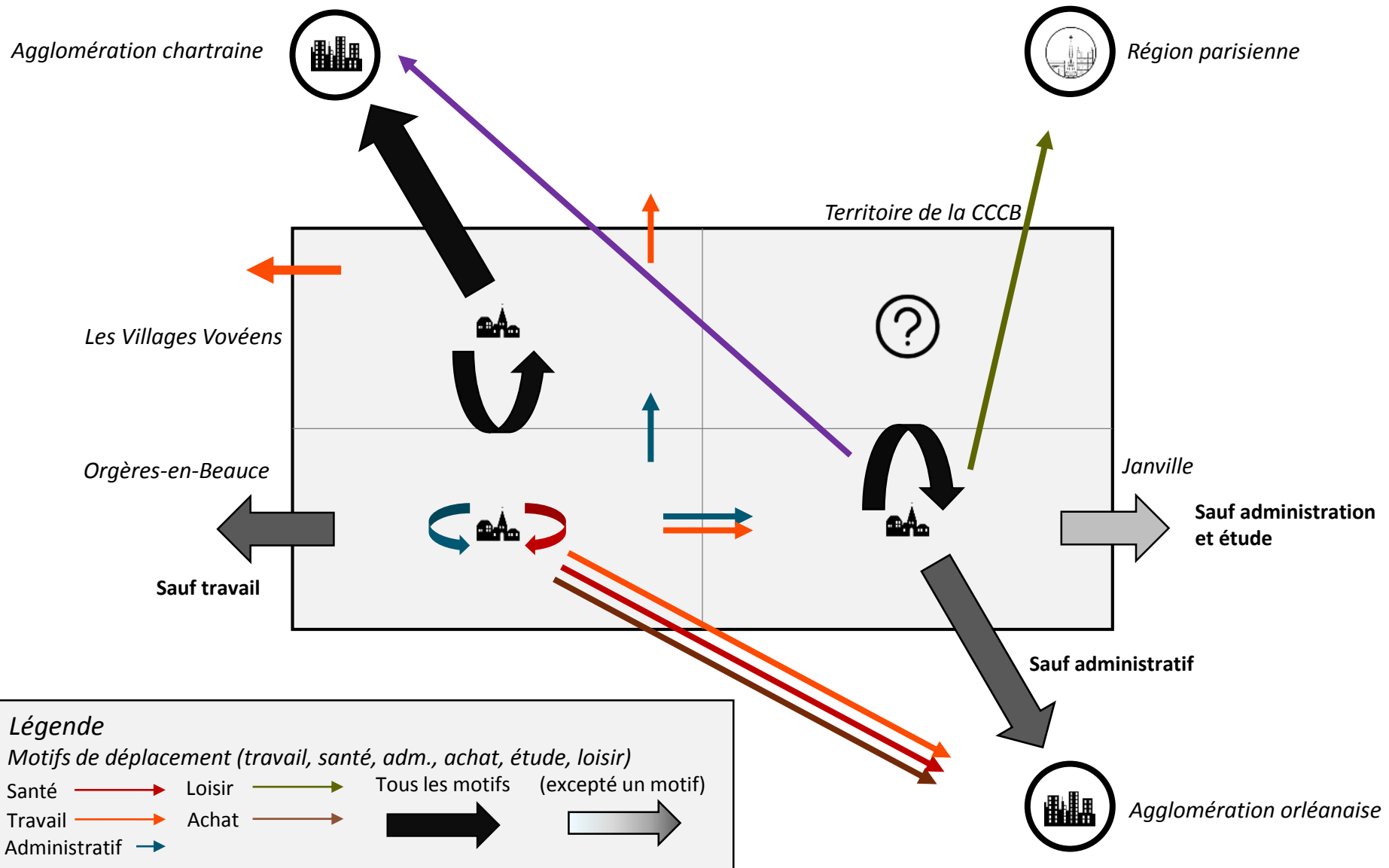
Le territoire est divisé en 4 secteurs avec les anciennes EPCI et les nouvelles communes, au nord, intégrées nouvellement à la CCCB (pas de flux à représenter par absence de réponse à l'enquête).

La première donnée de ce schéma est celui du « pouvoir » des pôles relais internes au territoire que ce sont Janville-Toury, Voves et Orgères-en-Beauce. Pour les **deux premiers pôles, le territoire s'auto-suffit** concernant toutes les thématiques concernées (achat, santé, administratif, travail, étude, loisir) mais ne peut se passer des grands pôles externes que sont l'agglomération de Chartres pour le secteur des villages Vovéens et l'agglomération d'Orléans pour le secteur de Janville-Toury.

La partie est de Janville est davantage multipolarisée que le canton de Voves puisque des flux importants sortent du territoire de la CCCB (hors agglomération Orléanaise, voire même Chartres et Paris) pour les études et les loisirs. Toutefois, la partie sud, connaît des difficultés d'attractivité (hors domaines de la santé et de l'administration). Ainsi, la majorité des flux quitte le territoire pour rejoindre les pôles extérieurs voire le reste du territoire de la CCCB.

4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

Enquête mobilité : Synthèse des flux généraux





































Légende
 Motifs de déplacement (travail, santé, adm., achat, étude, loisir)

Santé	→	Loisir	→	Tous les motifs	→	(excepté un motif)
Travail	→	Achat	→		→	
Administratif	→		→		→	

4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

Enquête mobilité : Modes utilisés des 114 habitants de la CCCB ayant répondu à l'enquête

Motifs/Modes	Travail	Etude	Sport et Loisir	Santé	Administration	Petits achats	Achats
Distance	30 à 50 km	5 à 30 km	15 à 50 km	Jusqu'à 15 km	Jusqu'à 15 km	Jusqu'à 15 km	15 à 30 km
Modes privilégiés (selon les personnes concernées)	78 réponses  Voiture seul (78% des réponses)  Voiture accompagné et covoiturage (5% et 4%)	34 réponses  TC routier (44% des réponses)  Voiture seul (21% des réponses)	100 réponses  Voiture seul (58% des réponses)  Voiture accompagné (32% des réponses)	102 réponses  Voiture seul (79% des réponses)  Voiture accompagné et marche à pied (9% et 7%)	100 réponses  Voiture seul (70% des réponses)  Marche à pied (18%)	97 réponses  Voiture seul (67% des réponses)  Marche à pied et vélo (20% et 8%)	81 réponses  Voiture seul (69% des réponses)  Voiture accompagné (12% des réponses)
Mesures à développer (selon les personnes concernées)	78 réponses  Train (30% des réponses)  Voiture électrique/hybride (26% des réponses) Autre : TC -> 20% Covoiturage -> 10%	24 réponses  TC routier (12 réponses)  Train (5 réponses)  4 réponses	63 réponses  Voiture électrique/hybride (30% des réponses)  TC et Train (22% chacun)  10 réponses	61 réponses  Voiture électrique/hybride (31% des réponses)  TC (18% des réponses)  (16% des réponses)	60 réponses  Marche à pied/VAE/vélo classique (28%/13%/8%)  TC (23%)  Voiture électrique (22% des réponses)	57 réponses  Marche à pied/VAE/vélo classique (29%/16%/12%)  TC (20%)  Voiture électrique (20% des réponses)	52 réponses  Voiture électrique/hybride (48% des réponses)  TC (11% des réponses)  (11%)

4.3 La mobilité des populations : Enquête mobilité

Enquête mobilité : Contraintes de mobilité

Le territoire de la CCCB bénéficie globalement d'une forte motorisation.

Chaque ménage possède en moyenne 2 voitures. À noter, pour le secteur de **Janville**, un **niveau de motorisation moins élevé par rapport aux deux autres territoires**. De cette forte motorisation en découle des problématiques liées à la forte pratique de la voiture.

La principale problématique est celle du coût. Dans le tableau ci-dessous, nous obtenons un « classement » des problématiques rencontrées avec dans l'ordre de priorité : *difficultés financières, manque de connaissance des solutions, problèmes de compréhension de l'offre...*

	CC Beauce de Janville	CC Beauce Orgères	CC Beauce Vovéennes
Moy. Adulte/Ménage	1,93	1,93	1,98
Moy. Permis B/Ménage	1,67	1,93	1,87
Moy. Voiture/Ménage	1,80	2,29	2,13
Motorisation (%)	92,3	114,1	100

Niveau	Difficulté financière	Manque de connaissance	Problème de compréhension	Autre	Difficulté physique	Dépendant d'un tiers	Absence de véhicule	Pas le permis
1	16	14	7	7	2	4	4	2
2	5	8	6	2	1	1	1	1
3	4	4	3	2	0	1	0	0
4	1	3	1	0	2	1	1	0
5	3	0	2	0	0	1	0	0
6	0	0	0	1	2	1	0	1
7	0	0	0	0	1	0	1	2
8	1	1	1	2	1	1	1	2
9	0	1	0	0	0	0	0	0
10	2	1	1	1	2	2	2	2

4.3 La mobilité des populations : bilan

Une très forte dépendance à la voiture (notamment par défaut d'offre mais aussi ancrage culturel). Un territoire morcelé et des besoins spécifiques selon les parties du territoire

La **voiture est un outil jugé indispensable** et indissociable de la vie dans le Cœur de Beauce : elle permet d'accéder aux services, à l'emploi, aux commerces et à la vie sociale. Cela se reflète dans le taux de motorisation des ménages.

Cela signifie que pour les personnes ne disposant pas de voiture ou de permis de conduire, qu'il existe une très forte dépendance aux autres (entraide), ou des surcoûts inacceptables pour des ménages en situation de précarité. L'absence de solution de déplacement individuelle prive ces populations d'accès au service, les isole géographiquement des offres d'emplois : ils sont confrontés à une situation endémique, les amenant au repli sur soi.

Si des solutions de mobilité alternatives existent, les populations ne sont pas dans une situation d'égalité et sont tributaires de leur implantation résidentielle qui offre ou non une solution de mobilité (proximité d'une gare ou d'une des offres de lignes régulières).

Les territoires disposent ce jour de services (aidés) qui viennent à eux qui sont une ressource majeure du territoire cela passe par les MSAP, les services ambulants...Néanmoins les acteurs du territoire peinent à maintenir ces services ou à en attirer de nouveaux.

Des solutions de mobilité ont été testées sur le territoire (TAD, prêt de mobylette) mais ont périclitées.

Les services et commerces ambulants sont bien répandus (moins sur le secteur d'Orgères) avec de nouveaux services culturels qui viennent à la population et qui s'avèrent remporter un bon niveau d'adhésion. Cependant leur pérennité repose pour le moment sur les subventions publiques.

B. FORMULATION DES ENJEUX ET DE LA STRATEGIE



1- Les enjeux du cœur de Beauce

Enjeu à poursuivre les efforts en matière de desserte alternative à la voiture sur le territoire pour accéder aux pôles périphériques majeurs (promotion du covoiturage, améliorer les offres de transport public)

Enjeu à redévelopper les services sur le territoire (pour tous mais prioritairement pour les publics les plus vulnérables) pour permettre la mobilité de proximité

Enjeu à promouvoir la mobilité douce et à l'accompagner dans les pôles de services du territoire, les communes déléguées et hameaux gravitaires

Enjeu à promouvoir une autre mobilité (et notamment la mobilité douce) et à l'accompagner (évolution d'image)

Enjeu à organiser/ encadrer la mobilité des seniors pour leur redonner une plus grande autonomie

Enjeu à faciliter l'entrée et la sortie de territoire pour éviter le cloisonnement des ménages

Enjeu à promouvoir les outils permettant la réduction de la mobilité (travail à distance)

Enjeu de lieux de lien social (inter-générationnel) pour accompagner la mobilité solidaire notamment

Enjeu à s'appuyer sur les initiatives locales pour poursuivre et développer les solutions de mobilité vertueuses (pédibus, prêt de véhicule, « covoiturage solidaire »...

Pas de réel enjeu de desserte inter-pôles relais du territoire mais des enjeux de rabattement au sein des bassins de mobilité.

2- Formulations des objectifs du plan de mobilité simplifié

Rendre **visibles et accessibles** les offres de mobilités sur et en relation avec son territoire

Proposer en priorité une **alternative à la voiture individuelle vers des zones d'emplois** du territoire pour les actifs

Proposer en priorité une **alternative à la voiture individuelle vers les pôles externes** en fonction du motif de déplacement (Chartres-Orléans)

Favoriser en priorité les déplacements des **publics vulnérables**

Travail collaboratif avec la Région pour l'offre de transport collectif au plus près des besoins

Structurer une **desserte locale en transport en commun** à l'échelle des 3 pôles relais (par bassin de vie)

Utiliser les **moyens de la Régie** pour des déplacements de **loisir, des clubs et d'associations** (jeunes, seniors)

Renforcer **l'intermodalité aux pôles gares** (internes ou externes du territoire) : rabattement TC, itinéraire vélo...

Favoriser **l'intermodalité au sein des trois pôles relais** (ex : MSAP)

Favoriser **les modes actifs au sein des pôles relais**

Assurer une **liaison douce** efficiente pour le bi-pôle Janville-Toury ainsi que pour les hameaux autour des pôles relais

Travailler la **hiérarchisation de la voirie** (ex : canaliser le trafic PL sur certains axes)

Promouvoir les **mobilités alternatives auprès des entreprises** et les accompagner dans les démarches type PDM

Faire de la « **non-mobilité** » un levier d'attractivité territoriale en structurant et en développant des infrastructures nécessaires au travail à distance sur tout le territoire (accueil, tiers lieux, installation...)

Développer les **déplacements des services vers l'habitant** (service itinérant)

- **Travail collaboratif avec la Région** pour l'offre de transport collectif au plus près des besoins
 - **Rendre visibles et accessibles les offres de mobilité** sur et en relation avec son territoire (ex : TAD)
 - Favoriser en priorité les **déplacements des publics vulnérables**
-
- Faire de la « **non-mobilité** » un levier d'attractivité territoriale en structurant et en développant des infrastructures nécessaires au travail à distance sur tout le territoire (accueil, tiers lieux, installation...)
 - Proposer en priorité une **alternative à la voiture individuelle vers des zones d'emplois du territoire** pour les actifs
 - Travailler la **hiérarchisation de la voirie** avec l'arrivée de la nouvelle autoroute (ex : canaliser le trafic PL sur certains axes)

- **Promouvoir les mobilités alternatives auprès des entreprises** et accompagnement dans les démarches type PDM
- Développer les déplacements des services vers l'habitant (**service itinérant**)
- Renforcer l'**intermodalité aux pôles gares** (internes ou externes du territoire) : rabattement TC, itinéraire vélo...
- Assurer une **liaison douce** efficace pour le bi-pôle Janville-Toury ainsi que pour les hameaux autour des pôles relais
- Utiliser les moyens de **la Régie pour des déplacements** de loisir, des clubs et d'associations (jeunes, seniors)

- Favoriser **l'intermodalité au sein des trois pôles relais** (ex : MSAP)
- Proposer en priorité **une alternative à la voiture individuelle vers les pôles externes** en fonction du motif de déplacement (Chartres-Orléans)
- Structurer une **desserte locale en transport en commun à l'échelle des 3 pôles relais** (par bassin de vie)



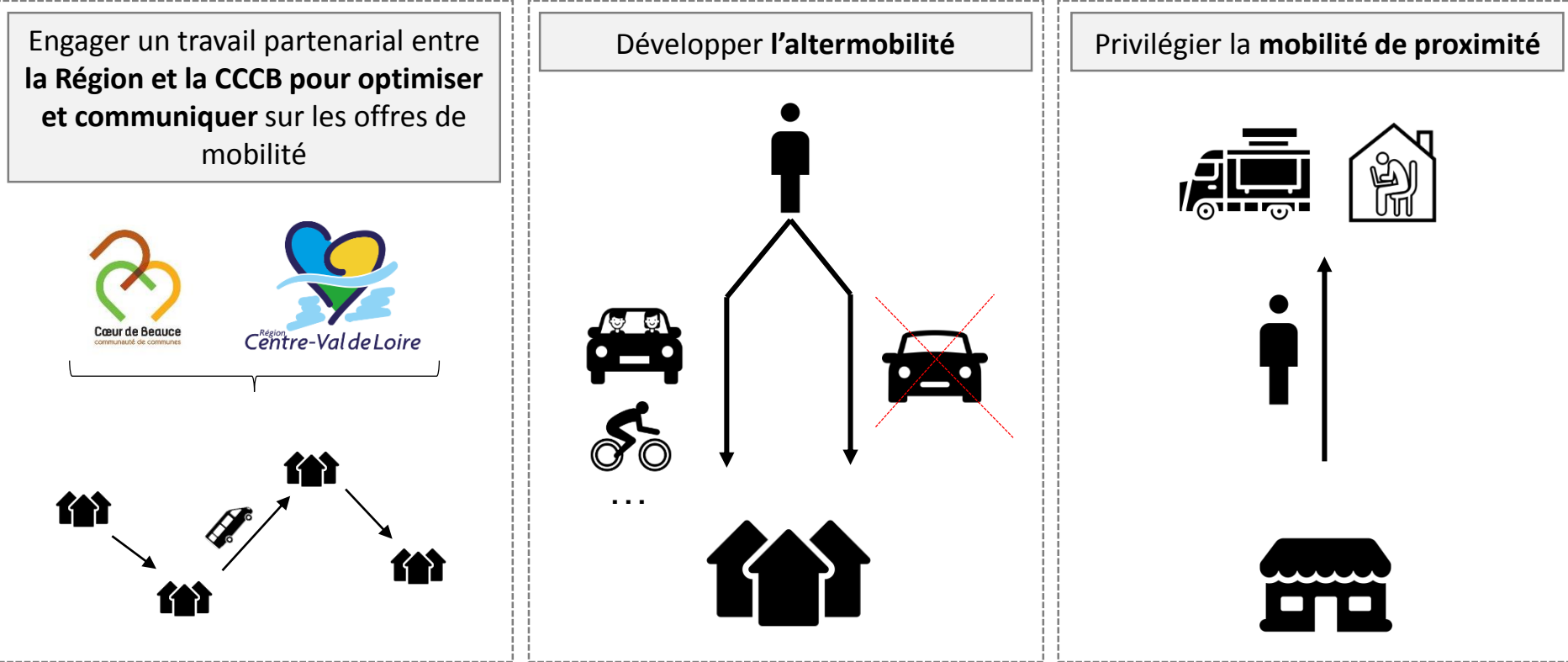
Favoriser les modes actifs au sein des pôles relais

Incompréhension (forte proportion de : je ne sais pas répondre)

4- Présentation de la stratégie

Afin d'aborder au mieux les actions du Plan de Mobilité Simplifié, les objectifs votés doivent être utilisés de manière à établir un plan d'actions correspondant aux problématiques et aux besoins du territoire.

Ainsi, les votes des objectifs permettent de tirer les grandes directives à suivre :



4- Présentation de la stratégie

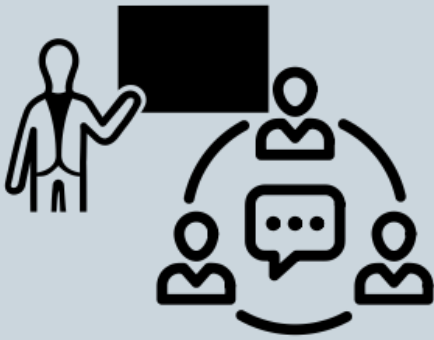

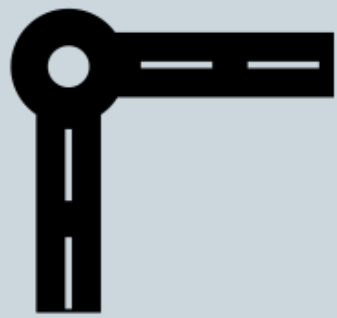

Nom des axes	Description des pistes d'actions :
<p>Engager un travail partenarial entre la Région et la CCCB pour optimiser et communiquer sur les offres de mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none">- Être force de proposition auprès de la Région pour que l'offre interurbaine réponde davantage aux besoins de desserte du territoire (rabattement gares et pôles internes). Ces propositions devront traiter prioritairement des optimisations possibles de l'existant.- Développer une communication efficace, mettant en lien la mobilité et les services : exemple réalisation d'un document global pour les différentes solutions de mobilité (site internet, flyers sur site, plateforme type MUST) dédié pour tous les types de publics (« connectés », « offline » et les personnes handicapées) Créer des points d'information et développer un réseau de relais locaux (MSAP)
<p>Développer l'alternativité pour tous les types de public</p>	<ul style="list-style-type: none">- Institutionnaliser les méthodes de déplacement solidaire intergénérationnel (Covoiturage solidaire/local) -> possibilité d'aide de la Région à évaluer (LOM)- Développer le Covoiturage/autostop spontané vers les grandes zones d'emplois (Artenay...) et les pôles relais et pôles externes (système communautaire: jeune/ado par exemple : WhatsApp)- Porter une réflexion sur la hiérarchisation de la voirie pour intégrer des aménagements modes actifs/doux (marche/vélo), à l'échelle locale

4- Présentation de la stratégie

Nom des axes	Description des pistes d'actions :
Privilégier la non mobilité pour les publics d'actifs et une mobilité de proximité pour les plus vulnérables	<ul style="list-style-type: none">- Travailler sur la non-mobilité des publics vulnérables en faisant venir à « domicile » (dans le bourg) des services itinérants (conforter l'existant et faire venir de nouveaux services), des services de formation...- Implanter des tiers-lieux (espaces de coworking) pour permettre à des salariés de diminuer leurs déplacements domicile-travail ou à en attirer de nouveaux actifs en milieu rural, dans les centres-bourgs au plus près des services de proximité ou dans le cadre d'une mise à disposition de bâti existant réhabilité

4- Présentation de la stratégie

- Ces actions se définissent selon différents registres :

Sensibilisation Accompagnement Communication	Partenariat	Opérationnelle / Aménagement	Expérimentation
			

C. PLAN D' ACTIONS



1- Les axes et actions du Plan de Mobilité Simplifié

La plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié est construit sur un socle de 4 axes de travail. Chaque axe constitue un axe transversal pour parvenir à une évolution de la mobilité sur le territoire, permettant de réduire l'impact de la mobilité (réduction des externalités négatives : émissions de Gaz à Effet de Serre, coûts financiers pour l'utilisateur, coûts de voirie/ foncier...) et permettant le retour à la mobilité pour certains publics.

9 actions sont proposées pour engager ce processus d'évolution de la mobilité.

Axe A Communiquer, faire connaître, accompagner	
Action A1	Développer les outils d'information sur les solutions de mobilité
Action A2	Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité du quotidien
Action A3	Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive
Axe B Contribuer à l'évolution de l'offre de la Région pour la rendre plus efficiente	
Action B1	Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande
Axe C Développer l'alternativité pour tous les publics	
Action C1	Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique
Action C2	Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce
Action C3	Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens
Axe D Privilégier la non-mobilité pour les actifs et une mobilité de proximité pour les publics les plus vulnérables	
Action D1	Favoriser l'accès à la formation sur le territoire
Action D2	Accompagner la mise en place de services aux populations (tiers lieux, services itinérants)

A

Axe A – Communiquer, faire connaître, accompagner

A.1

Développer les outils d'information sur les solutions de mobilité

Objectifs

L'information sur les solutions de mobilité et services proposés reste très confidentielle sur le territoire : cette information est disponible sur le site du Cœur de Beauce et sur le site de la Région uniquement et de façon partielle. Que ce soit pour les acteurs locaux comme pour les citoyens, les solutions à disposition ne sont pas suffisamment visibles, aisément compréhensibles et ne restent donc accessibles qu'aux initiés.

L'objectif premier est donc **de rendre visible l'offre et les dispositifs** existants via un document d'information commun sur le territoire.

De plus l'information disponible actuellement concerne essentiellement l'offre de mobilité mais n'oriente pas les publics en recherche de solutions de mobilité autres. Un élargissement de l'information permettra à l'utilisateur de mieux s'orienter dans ses demandes (par exemple sur les aides à l'obtention du permis...)



Descriptif

1- Construire le pack communication à décliner en version dématérialisée et papier. Préciser le fond et la forme :

- Quelle information donne-t-on (description de l'offre de transport public : desserte, coût, intermodalité, offre de service : bornes de recharge, aires de covoiturage, les aménagements doux et réglementations, autres services en lien avec la mobilité/ non mobilité, contact : point d'information/ d'accompagnement, ...) ?
- Pour quels publics ou quels motifs de déplacement : construire le document avec une entrée par besoin de déplacement pour favoriser l'accès à l'information ?

Entrée par
l'utilisateur

+

Entrée par offre/
destination

2- Proposer ce pack « clé en main » à toutes les communes du territoire (adaptable à la marge) afin de le diffuser à l'ensemble des citoyens (en version numérique) aux nouveaux citoyens (livret papier), dans les différents services publics : établissements administratifs, de santé, scolaires... mais aussi établissements privés (employeurs...).

Éléments de mise en œuvre

Contractualiser avec un designer ou agence de communication : construire un « modèle » Guide de la mobilité en Cœur de Beauce, proposant une information exhaustive sur les outils et services de mobilité disponibles sur le territoire et autres services (permettant de réduire les déplacements)

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Communauté de communes Cœur de Beauce	- Région, ADEME, communes

Le projet d'information du grand public doit être piloté par le territoire, avec le soutien technique et financier des autorités organisatrices de mobilité, des gestionnaires de voirie, etc.

Ce travail peut être engagé à court terme et reconduit chaque année (actualisation).



<https://www.cdc-vexin-normand.fr/>

Éléments financiers

Deux types de coûts (en sus du temps de travail du chargé de mission mobilité et habitat)

*Le coût peut être réduit à l'aspect matériel (impression, type de papier) si le livret est réalisé en interne par l'agent chargé de communication.

- Prestation de communicant/ graphiste : entre 3 et 5K€
- Prestation de reproduction : estimé à 5K€ (dépendant du volume du document, de son format et du nombre d'exemplaires tirés)

A

Axe A – Communiquer, faire connaître, accompagner

A.2

Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité du quotidien

Objectifs

Les supports de communication seuls, diffusés sur papier ou supports dématérialisés ne se suffisent pas. **L'humain est également un vecteur incontournable** de l'information, plus particulièrement pour des publics vulnérables (séniors, nouveaux arrivants, publics en situation de précarité) et pour cela il est nécessaire que les interlocuteurs de la société civile ou d'un public plus spécifique puissent proposer clairement cette information, voire conseiller/ accompagner les citoyens. Il s'agit du premier objectif de cette action. Un second objectif est sous-jacent : il s'agit de **mobiliser plus fortement** les acteurs du territoire sur le sujet de la mobilité, bien souvent vécu comme une fatalité.

Descriptif

Il s'agit, en accompagnement du guide mobilité, de former des médiateurs sur le territoire, à même de proposer un soutien explicatif aux populations demandeuses sur le sujet de la mobilité ou tout ce qui en a trait. Il conviendra de préciser les personnes les plus appropriées pour ce conseil (personnel MSAP, secrétaire de mairie par exemples).

Pour cela il semble nécessaire de dispenser une formation courte à ces relais territoriaux, afin de bien cibler le besoin et pouvoir apporter une information ou un conseil adapté.

Deux aspects doivent être abordés en formation :

- La connaissance des offres et solutions de mobilité (non-mobilité)
- Le conseil sur le parcours usager

Une formation sur une demi-journée est suffisante pour s'approprier les outils de langage sur le sujet de la mobilité du quotidien.

Éléments de mise en œuvre

Pour que la connaissance soit commune et partagée, une formation des interlocuteurs de la société civile est proposée.

Ce temps d'accompagnement pourra être testé après formation dans les MSAP de façon libre, puis en fonction de la demande, pourra être canalisé sur un temps dédié.

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Communauté de communes Cœur de Beauce	- ADEME, CNFPT, Région



Éléments financiers

Une formation pour un groupe d'une 10aine/ 15aine de personnes revient à environ 5K€ (formateur, localisation de salle le cas échéant, matériel). Le coût financier pour l'animation de la demi-journée par un formateur peut être économisé ou réduit, en sollicitant un agent référent mobilité de la collectivité, un élu ou un agent de la Région pour dispenser la formation.

A

Axe A – Communiquer, faire connaître, accompagner

A.3

Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive

Objectifs

Plusieurs acteurs publics coordonnent déjà leurs actions afin de proposer des solutions de mobilité alternatives ou de retour à la mobilité (temporaires ou permanentes) aux publics qu'ils accompagnent. Créer un groupe de réflexion et définir les modalités de réflexion de celui-ci permettra de valoriser les actions existantes, de mutualiser plus largement les dispositifs proposés et d'identifier de nouvelles pistes d'actions à expérimenter.

Descriptif

Le plan de mobilité simplifié doit se poursuivre par la mobilisation des acteurs sur le territoire et aux marges du territoire (qui doit se faire plus amplement et de façon plus pérenne) pour un travail commun sur la mobilité des plus dépendants ou plus démunis :

Il conviendra de définir :

- Les membres du groupe de travail
- Les rôles assignés et sujets de travail
- La fréquence de réunion
- Les objectifs de résultats

Éléments de mise en œuvre

Initiative qui doit être portée par la structure intercommunale

Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
<ul style="list-style-type: none"> - Communauté de Commune Cœur de Beauce, pôle emploi, Milos, Soliha 	<ul style="list-style-type: none"> - associations locales, association comme la Croix Rouge Française ou le Secours Catholique, Mairie(s)

Plusieurs organismes nationaux associatifs disposent de délégations régionales et territoriales qui travaillent sur les territoires afin d'apporter une réflexion avec les acteurs locaux sur des solutions de mobilité inclusive. Plusieurs pistes de réflexion ont été abordées dans les localités du cœur de Beauce et méritent à ce jour un approfondissement technique, de portage et de faisabilité (prêt de mobylette, covoiturage solidaire, par exemples).

Éléments financiers

Cette action porte exclusivement sur la création d'un groupe de réflexion et de travail et génère donc une mobilisation de moyens humains.



B

Axe B – Contribuer à l'évolution de l'offre de la Région pour la rendre plus efficiente

B.1

Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande

Objectifs

La Région Centre Val de Loire souhaite déployer une stratégie de mobilité qui recouvre une diversité de modes de déplacements dont le transport collectif. C'est dans cette logique qu'elle souhaite bénéficier des retours des collectivités locales pour définir les contours des différents services de proximité.

Le Communauté de Communes de Cœur de Beauce en tant que territoire de proximité et proche des besoins de ses habitants doit se positionner comme un interlocuteur privilégié pour construire une offre de transport à la demande organisée par la Région et adaptée au territoire.

Descriptif

Au regard du diagnostic qui mettait en exergue la faible densité bâtie, la multipolarisation interne et externe des besoins et une problématique de mobilité principalement orientée vers les publics vulnérables (jeunes sans permis, personnes âgées, ménages à faibles revenus), la solution modale « transport à la demande » apparaît parfaitement adaptée au territoire. Dans cette perspective, il convient de réinterroger le service actuel avec la mise en place de principes d'offre suivants :

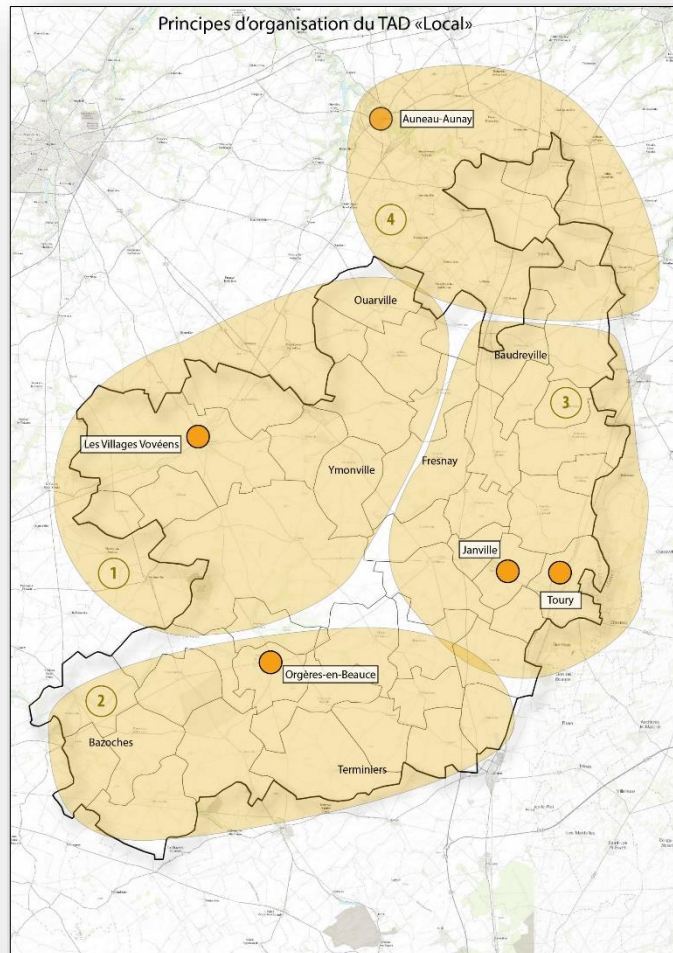
1. La mise en place d'un Transport à la Demande « Local » à destination des pôles locaux du territoire depuis les communes de leur bassin de vie respectif.
Ce service vise à améliorer l'accès aux services de proximité immédiate pour les populations les plus vulnérables notamment les personnes âgées et les ménages en difficultés financières sans pour autant devoir rejoindre les grandes polarités externes.
2. La mise en place d'un Transport à la demande de « Bassin » à destination des pôles extérieurs majeurs pour le territoire à savoir Châteaudun et Chartres, voire Orléans.
Ce service répond aux mêmes logiques que le TAD « local » en offrant des possibilités d'accès aux services structurants présents dans les grands pôles en particulier les services publics absents du territoire.

Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande

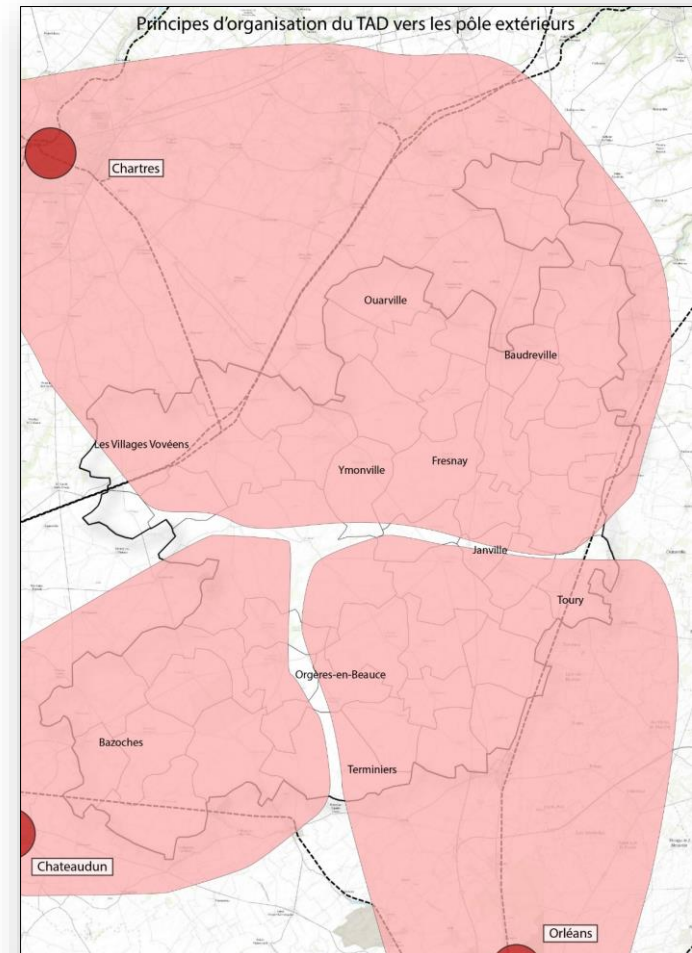
Descriptif

Ces deux systèmes « TAD » pourraient être envisagés sous le format d'un TAD zonal de point d'arrêt à point d'arrêt. Les cartes ci-dessous précisent le zonage à envisager en fonction de la typologie de TAD

TAD « Local »



TAD « Bassin »



Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande

Descriptif

Les principes d'organisation proposés qu'il conviendrait de partager avec la Région seraient les suivants :

1. Le TAD « local » donnerait la possibilité de rejoindre le pôle interne à la zone de référence depuis l'ensemble des communes et leurs hameaux respectifs. L'offre déployée s'établirait à 3 possibilités de séjour à la demi-journée par semaine pour l'ensemble des zones. Le tableau ci-dessous illustre une proposition concrète d'offre.

Exemple de type d'offre envisageable

N° zone	Pôle de destination	Jour de fonctionnement									
		Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi	
		Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi
1	Les Villages Vovéens										
2	Orgères en Beauce										
3	Janville/ Toury										
4	Auneau Aunay										

Principe horaire

Arrivée au pôle à 9h

Départ du pôle : 12h30

Possibilité de séjour : 3h30

2. Le TAD « Bassin » serait mis en place pour donner accès aux services structurants de la ville de Chartres et de Châteaudun. L'offre horaire visée permettrait de rejoindre ces deux polarités externes au périmètre 3 fois par semaine avec un principe horaire élargi par rapport à l'offre TAD « local ».

Exemple de type d'offre envisageable

N° zone	Pôle de destination	Jour de fonctionnement									
		Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi	
		Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi
1	Chartres										
2	Orléans										
3	Chateaudun										

Principe horaire

Arrivée au pôle à 9h et 14h

Départ du pôle : 12h30 et 17h30

Possibilité de séjour :

3h30 ou 8h30

Descriptif

Les modalités d'organisation et d'accès au service seraient les suivantes :

- Les lieux de prise en charge : L'ensemble des arrêts du territoire desservis par les cars scolaires à destination des collèges et lycées. Ces arrêts doivent faire l'objet d'une matérialisation sommaire pour être identifiables facilement par l'utilisateur. En fonction de la pertinence de leur localisation, d'autres arrêts pourront être envisagés (à créer).
- Les lieux de destination : les points d'intérêt des communes de destination ne sont pas tous pourvus d'un arrêt scolaire. Pour ces points d'intérêt, il serait nécessaire de matérialiser l'arrêt par un poteau.
- Tarification : l'ensemble de la gamme tarifaire du réseau Rémi semble être adapté à ce type de service.
- Les véhicules nécessaires pour assurer le service : au regard du dimensionnement du service, les véhicules nécessaires devront avoir une capacité égale ou inférieure à 9 places. Parmi les véhicules, il sera nécessaire d'en prévoir un qui puisse le cas échéant transporter un fauteuil roulant (UFR)

Éléments de mise en œuvre

Au regard de l'enjeu de la mise en place de ce type de service permettant de donner accès aux services aux personnes les plus vulnérables, il convient de travailler avec l'ensemble des acteurs locaux pour garantir un processus permettant à un usager TAD d'avoir des facilités de rendez-vous auprès des pôles de santé ou administratifs.

Éléments d'arbitrage

1/ L'offre proposée en TAD n'a pas vocation à satisfaire les besoins de mobilité quotidiens des actifs.

2/ Il n'a pas été fait le choix d'organiser le TAD en rabattement vers les gares du territoire en raison de la contrainte trop importante que cela entraînerait pour l'utilisateur. Ce choix résulte donc d'une volonté de rendre l'usage du service le plus simple possible.

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Région Centre Val de Loire	- Communauté de communes Cœur de Beauce - MSAP, ...

Dans le processus de création d'une telle offre, il convient dès à présent d'engager un travail partenarial avec la Région pour identifier les éléments concrets de mise en œuvre.

Éléments financiers

La méthode d'évaluation économique du service est basée sur l'estimation des kilomètres commerciaux envisageables valorisés à un prix au km généralement rencontré pour ce type de service.

L'estimation des kilomètres commerciaux prend en compte deux paramètres importants :

- Le taux de fractionnement : rapport entre le linéaire réellement réalisé et le linéaire maximal proposé
- Le taux de déclenchement : rapport entre le nombre de services réellement déclenchés et le nombre de service offert.

Ces deux ratios permettent d'affiner le kilométrage prévisionnel de chaque service :

Éléments financiers

Ces deux ratios (taux de fractionnement et déclenchement) permettent d'affiner le kilométrage prévisionnel de chaque service :

Estimation des kilomètres commerciaux

N° zone	Nom zone	Service	Linéaire km maximal	Nb de course maximale/ jour	Jour de fonctionnement	Taux de fractionnement	Taux de déclenchement	Km commerciaux estimés	Km commerciaux estimés/ service
1	Les Villages Vovéens	Nord-Est	22	2	150	80%	50%	2 640	9
		Sud-Est	22	2	150	80%	50%	2 640	9
2	Orgères en Beauce	Est	30	2	150	80%	50%	3 600	12
		Ouest	30	2	150	80%	50%	3 600	12
3	Janville/ Toury	Centre	15	2	150	80%	50%	1 800	6
		Nord	25	2	150	80%	50%	3 000	10
4	Auneau Aunay		30	2	150	80%	50%	3 600	12
1	Chartres (Gare SNCF)	Service Nord	45	4	150	60%	50%	8 100	14
		Service Centre	45	4	150	60%	50%	8 100	14
		Service Sud	45	4	150	60%	50%	8 100	14
2	Orléans (Tram A - Gare Les Aubrais)		50	4	150	60%	50%	9 000	15
3	Chateaudun (pôle emploi + centre)		70	4	150	60%	50%	12 600	21
Total								66 780	

Au regard de ce volume kilométrique et sur la base d'un coût kilométrique compris entre 4€ et 6€ du km, l'estimation financière pour l'ensemble de ce service se situe entre : **230 000€ et 350 000€**

C

Axe C – Développer l’altermobilité pour tous les publics

C.1

Expérimenter la mise en place d’une ligne de covoiturage dynamique

Objectifs

Proposer une alternative crédible à la voiture autosoliste en proposant un dispositif de mutualisation en « temps réel » des déplacements pendulaires pour relier le territoire d'est en ouest.

Être complémentaire à l'offre en transport collectif du territoire et en permettant notamment du rabattement sur des points de correspondance, incitant à la multimodalité.

Une ligne de covoiturage dynamique, qu'est ce que c'est ?

Cela consiste à mettre en relation des personnes souhaitant se rendre à un même point d'arrivée. La particularité de ce service par rapport au covoiturage classique : il agit en temps réel (pas de réservation préalable). De plus, il s'adresse en particulier aux trajets de courtes distances.

Différentes formes de ligne de covoiturage correspondant au contexte du territoire

Simplification du covoiturage spontané

- Matérialisation sommaire des arrêts (Ecov lumineux)
- Kit d'identification (conducteur/passager)
- Institutionnalisation d'une pratique d'autostop déjà existante



© ECOV : Covoit'go



© Rézopouce

Système sans réservation/commission

- Matérialisation des arrêts indiquant la destination via la borne (identification demandée/conducteur)
- Entrer le trajet dans la borne pour une indemnisation à destination sur smartphone



© ecov

Covoiturage Domicile-Travail

- stations **connectées** qui permettent de commander un covoiturage en temps réel depuis une **borne tactile** ou depuis **un mobile**,
- **Partage** du trajet et des frais de déplacement entre un passager et un conducteur



© Lessor38

Une ligne de covoiturage dynamique, quels sont les objectifs visés ?

3 objectifs majeurs

```
graph TD; A[3 objectifs majeurs] --> B[Optimiser les axes routiers]; A --> C[Améliorer la desserte des zones d'activités/emplois du territoire]; A --> D[Valoriser l'intermodalité];
```

Optimiser les axes routiers

Considérer qu'au quotidien de nombreux véhicules parcourent l'ensemble du territoire

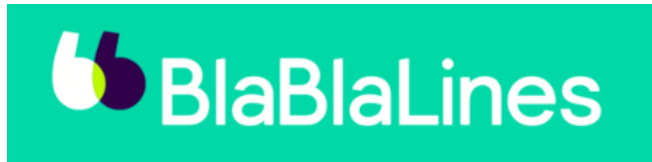
Améliorer la desserte des zones d'activités/emplois du territoire

Renforcer le covoiturage domicile-travail à destination de la zone d'Artenay-Poupry notamment

Valoriser l'intermodalité

Rabattement vers les gares du territoire (Voves ou Toury)

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark



Lane



Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark

Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)

- Principes de transport en commun (lignes, stations, horaires)
- Mobilier urbain connecté
- Application smartphone

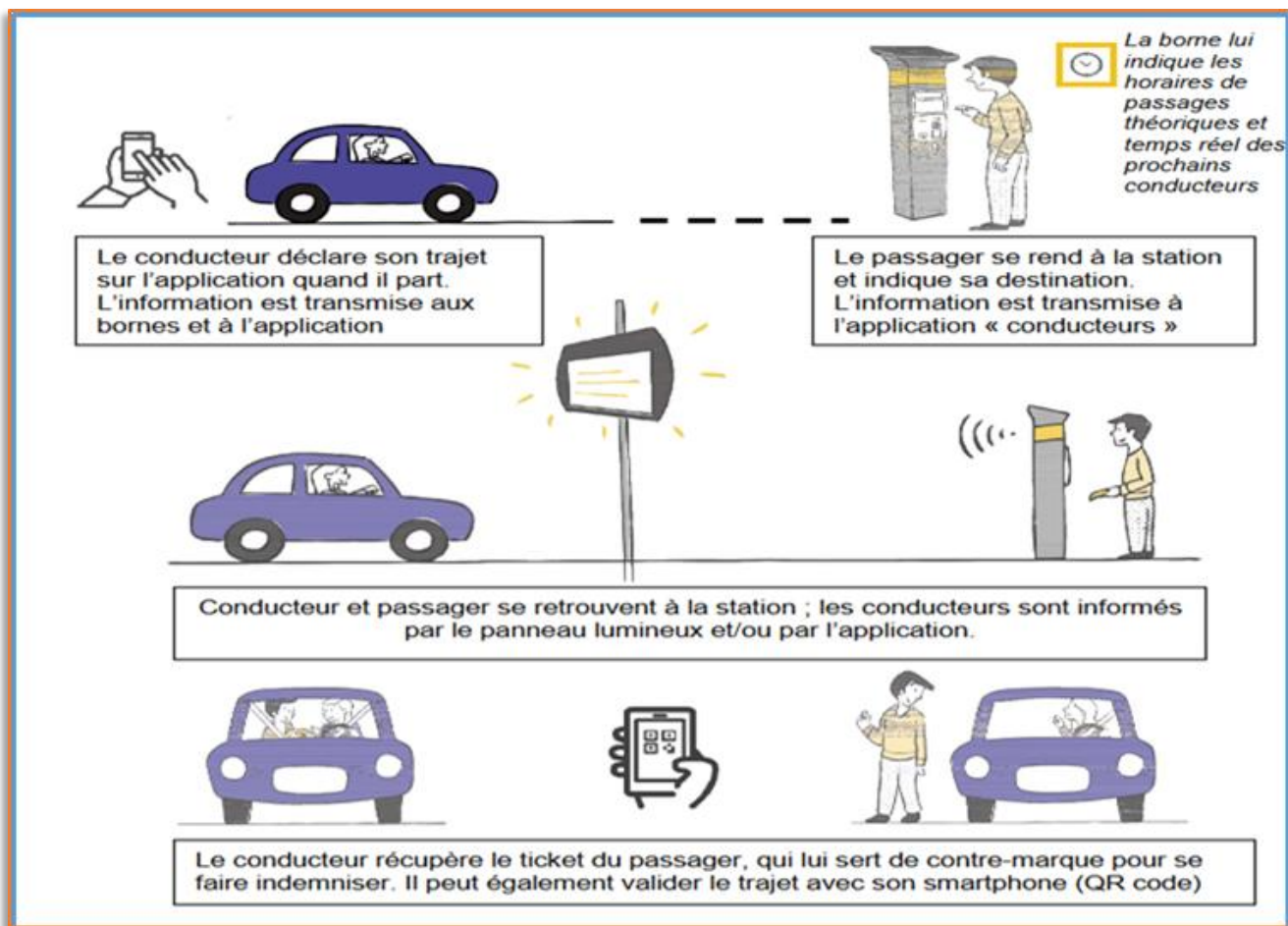


© Lane

Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark

Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)



Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark

Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)



© Lane



Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark

Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)



- Partenariat public-privé avec le Grand Lyon qui gère l'ensemble de l'expérimentation en partenariat avec la Communauté d'agglomération des portes d'Isère et deux start-ups
- Expérimentation jusqu'en 2020
- Subventionné à 80% par l'Europe (FEDER) et l'ADEME
- Cout du système : 1M€ sur 3 ans
- Fonctionnement : 300k/an

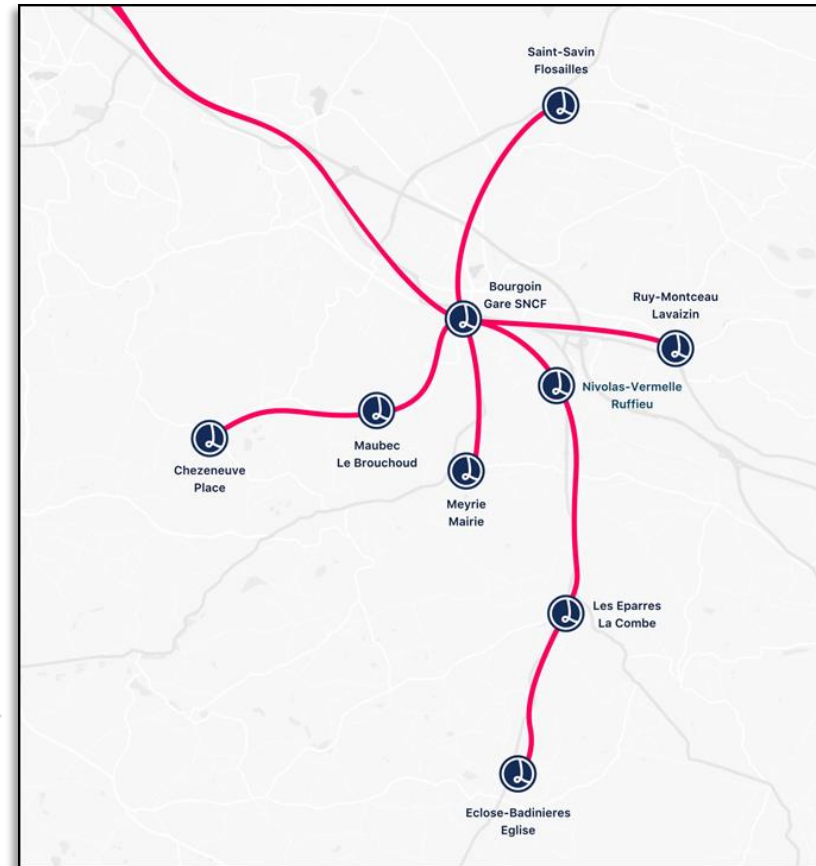
Partenaires	Rôle
Grand Lyon / CAPI	<ul style="list-style-type: none"> • Pilotage global des études et des évaluations • Relais sur les PDIE (plan de déplacement inter-entreprises) → mobilisation des entreprises • Relais auprès des habitants (communication institutionnelle)
ECOV	<ul style="list-style-type: none"> • Étude d'implantation • Installation du mobilier urbain connecté • Développement des outils (application, site web, interface borne etc.) • Suivi technique terrain du projet (
INSTANT SYSTEM	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des outils (application, site web, calculateur multimodal, etc.) • Communication et animation terrain

© Lane et CAPI

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark

Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)

- Des temps d'attentes inférieurs à 10min
→ une masse critique de conducteur atteinte par rapport aux passagers
- Des trajets passagers en hausse constante → 80 passagers par semaine
- Un service qui se développe → **ouverture de nouvelles lignes**



© Lane



Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark



Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)

Illicov propose une offre de 6 lignes de covoiturage en Rhône Alpes :

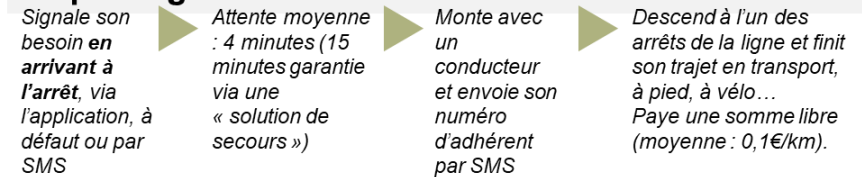
- 3 lignes entre Annecy et Genève,
- 3 lignes vers Grenoble (Grésivaudan, Trièves et Vercors)

Une ligne entre Saint Sulpice (Tarn) - Toulouse et une autre ligne Levens – Nice sont en cours d'ouverture.

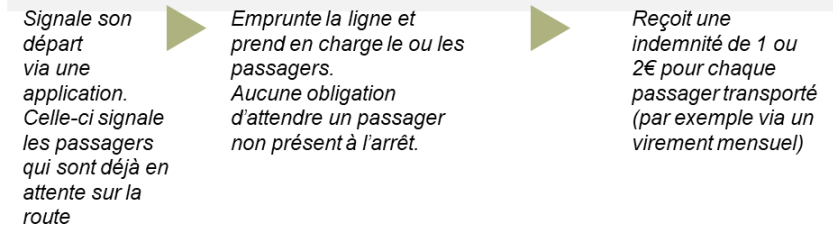
Les lignes de covoiturage ont des arrêts fixes comme pour des lignes de bus ainsi que des plages horaires de fonctionnement (généralement de 7h à 9h le matin et de 16h30 à 19h le soir). Elles rabattent sur des points de correspondances transports, incitant à la multimodalité.

Une ligne est ouverte à partir de 60 conducteurs inscrits. Pour cela, il faut compter une flux global (sur la ligne et l'arrière pays) de 400 flux domicile travail au minimum. Les heures d'ouvertures dépendent des horaires réguliers des conducteurs inscrits. Elle relie généralement un axe à un parking relais, qui permet aux usagers de finir leur trajets sur le réseau urbain.

Le passager...



Le conducteur...



Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique

Une ligne de covoiturage dynamique, quelques éléments de benchmark



Un exemple « lourd » à déployer : Expérimentation LANE (Lyon<-> Bourgoin-Jallieu)

Illicov estime que sur une ligne en vitesse de croisière, la part modale peut être d'environ 10%.

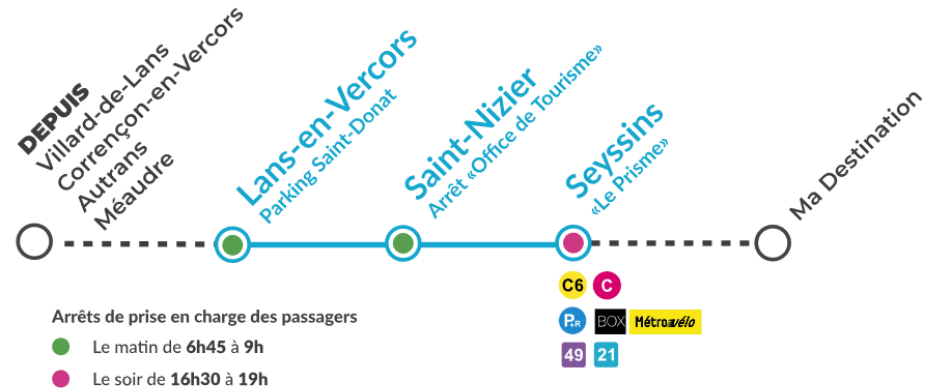
C'est le cas sur la ligne Vercors – Grenoble : environ 40 trajets / jour sur 30Km.

Le coût de fonctionnement d'une telle ligne pour les collectivités locales est d'environ 0,35 €/km, une fois les recettes déduites.

Cela représenterait 4,50 €/trajet, soit environ 40 K€/an.

La Roue Verte, porteur de ce produit, recherche actuellement des financements complémentaires via les certificats d'économie d'énergie.

Elle propose des tests aux collectivités pour un budget de 5 K€ à 20 K€ selon le nombre des lignes



Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique

Descriptif de l'expérimentation

Cette action a pour but d'expérimenter une ligne de covoiturage sur le territoire à l'appui des expériences initiées ailleurs.

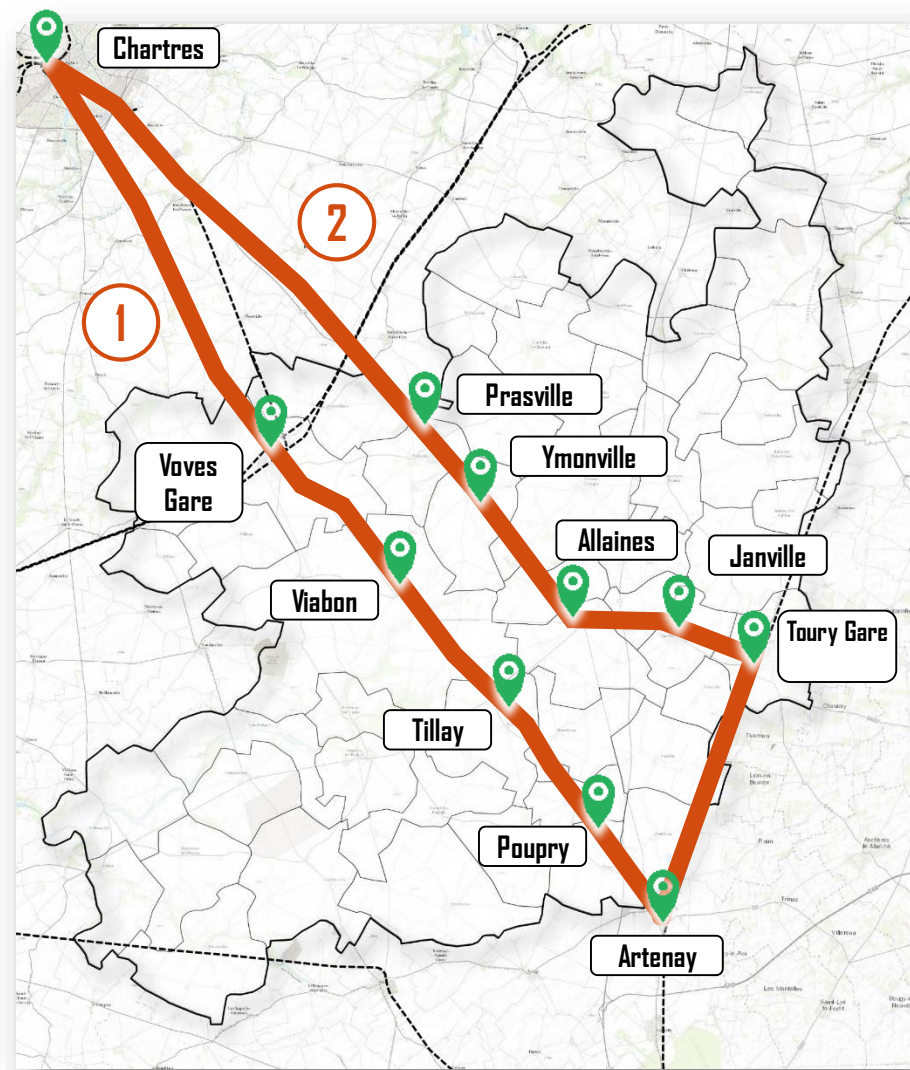
Il apparaît stratégique de positionner le territoire comme un précurseur de cette solution qui peut se positionner comme une alternative crédible à l'usage de la voiture autosoliste en particulier pour les actifs mais aussi les jeunes (notamment déplacements des jeunes) au regard de l'absence d'offre de transport collectif adaptée.

La carte ci-contre illustre les deux lignes de covoiturage dynamique qui pourraient être expérimentées :

- Artenay <> Toury - Gare <> Ymonville <> Chartres
- Artenay <> Viabon <> Voves Gare <> Chartres

Ces deux lignes permettent donc de rendre accessible via une plateforme et une matérialisation sur site l'ensemble des véhicules parcourant la totalité ou une partie de ces itinéraires.

L'une des conditions du covoiturage dynamique, est d'être implanté sur des axes fréquentés. Le projet « Cœur de Beauce Mobilité », reposant sur une application de mise en relation entre conducteurs et passagers, peut être complémentaire en couvrant des secteurs avec moins de trafic routier (secteur d'Orgères par exemple), ou en proposant une offre alternative avec des trajets organisés à l'avance. Il y aura une nécessité de coupler les deux projets et de les envisager dans une approche globale au titre des usages partagés devenant un service de mobilité à part entière.



Descriptif du processus de construction de l'expérimentation

- Prendre contact avec les acteurs privés du domaine (Illicov, Lanes, Covoit'Ici) pour exposer le projet et identifier les modalités de déploiement,
- Déployer le service avec le prestataire privilégié. Dans le cadre des achats innovants, il est possible de contractualiser directement avec un prestataire.
- Engager un travail partenarial avec la Région, Chartres Métropole et la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine.
- La maîtrise d'ouvrage revient à l'AOM locale (Région ou CCCB si délibération en ce sens)

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Communauté de communes	- Chartres Métropole, - Région Centre Val de Loire - CC Beauce Loirétaine - ADEME/ Etat/ France Mobilités

Éléments financiers

Le modèle économique de ces services souvent d'initiative privée est encore à stabiliser. Une estimation précise est inopérante à ce stade et il convient de préciser avec les opérateurs du secteur.

Néanmoins, un financement public est à prévoir pour équilibrer ce type de service. Des aides peuvent être envisagées.

C

Axe C – Développer l’altermobilité pour tous les publics

C.2

Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce

Objectifs

La mobilité quotidienne est marquée par une forte évolution des modes actifs (marche et vélo) en lien avec l'essor des aménagements et des services en faveur de ces modes mais aussi en lien avec les évolutions sociétales. Cette réalité est à nuancer dans les territoires peu denses où les trajets entre les polarités d'habitat, d'emplois et de services sont longs et où les aménagements des voies de circulation sont très majoritairement dédiés à la voiture. Pour autant, la mobilité douce trouve toute sa pertinence pour les déplacements de proximité ou de rabattement de courte distance (moins de 5 kilomètres) dans les centres bourgs. Les pôles internes d'Orgères-en-Beauce, de Voves et de Janville de par leur densité, les services proposés et la topographie sont des territoires pertinents pour développer les mobilités actives du quotidien en réponse aux pratiques actuelles mais aussi aux besoins de déplacement très locaux. Le développement et le rôle des pôles de la Communauté de Communes Cœur de Beauce doivent être soutenus et notamment par des conditions favorables à la mobilité douce, vecteur d'animation, d'accessibilité, de liens sociaux et de bilan environnemental améliorer pour la mobilité de courte distance.

Descriptif

La mobilité douce renvoie à la notion de modes actifs (marche et vélo). La part des modes actifs, souvent faible, résulte de l'absence de place pour ces modes dans l'espace public (sentiment de difficultés de cheminement et de dangerosité) mais aussi d'un sentiment de temps de trajet long par rapport à l'usage de la voiture. Plusieurs leviers sont mobilisables pour permettre le développement de la pratique des modes actifs et au regard du diagnostic et des enjeux de mobilité locaux, privilégier les modes actifs dans l'espace public des bourgs centre du territoire pourrait s'appuyer sur le développement des volets suivants :

1. L'aménagement d'un réseau cyclable de proximité dans un rayon de 30 minutes autour des trois polarités du territoire.
2. Le développement de liaisons piétonnes sécurisées, continues et agréables internes aux pôles de Janville et de Toury.

Éléments de mise en œuvre

Un groupe de travail animé par la communauté de communes et réunissant les techniciens des trois pôles relais pourra être constitué pour définir une charte commune d'aménagement des réseaux cyclables et des liaisons piétonnes qui prennent en compte les polarités actuelles mais aussi les projets d'habitat et de services.

Descriptif

1. L'aménagement d'un réseau cyclable de proximité dans un rayon de 30 minutes autour des trois polarités du territoire et la liaison Janville – Toury.

Les principes de desserte proposés sont de relier les zones d'habitat dans un rayon de 30 minutes aux pôles de services et aux gares d'Orgères-en-Beauce, de Voves et de Janville.

Le développement d'un réseau cyclable attractif nécessite la mise en œuvre de plusieurs leviers :

- **L'aménagement d'infrastructures cyclables en lien avec l'environnement routier en privilégiant la continuité des itinéraires et leur sécurité afin de permettre une accessibilité de proximité à chaque pôle relais :**
 - Sur les axes les plus fréquentés (axes structurants), acter la séparation des flux en aménageant des pistes cyclables ;
 - Sur les axes secondaires, la mixité des flux est envisageable (bande cyclable) avec le déploiement d'une signalétique adaptée et une réglementation garantissant la sécurité des cyclistes (réduction de la vitesse par exemple).
- **Le développement d'une offre de stationnement à proximité des pôles générateurs de mobilité desservis et adaptée à leur environnement:**
 - emplacements de type arceaux pour les stationnements de courte durée (commerces, services publics...),
 - emplacements avec abris pour les stationnements journée (gare, lieux de travail...).
 - Maintenance des équipements développés (vérification et entretien régulièrement du mobilier).
- **La mise en œuvre d'une signalétique appropriée permettant de favoriser et de faciliter cet usage:** en définissant et en mettant en œuvre un plan de signalétique dans toute ses composantes (orientation, jalonnement et information) au bénéfice du parcours effectué à vélo mais aussi à l'accessibilité des différents lieux de destination.

Descriptif

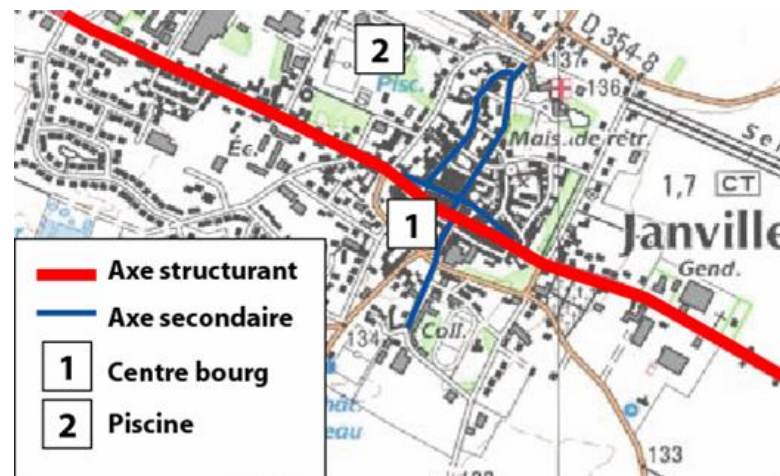
La liaison Janville – Toury, une priorité en matière de liaison cyclable

Janville

Axe structurant :

D927 depuis Le Puiset et jusqu'à Toury

Axes secondaires : Rue Saint Henri,
Rue du Château, Rue Noël David,
Place d'Orléans, Rue Saint Jacques



Descriptif

2. Le développement de liaisons piétonnes sécurisées, continues et agréables internes aux pôles de Janville et Toury.

La qualité des parcours offerts aux piétons influence directement le choix de se déplacer à pied. Elle conditionne également la fréquence et la longueur des trajets effectués. Cela passe par la sécurisation et le renforcement de la place des piétons sur l'espace public, par la création d'espaces publics propices à la marche, mais aussi par la promotion de ce mode.

Les principes de développement de liaisons piétonnes sont les suivants :

- **La définition de secteurs marchables sur chaque bourg correspondant aux périmètres reliant les services et commerces centraux aux principales zones d'habitat.**
- **La définition d'itinéraires au sein de chaque secteur avec:**
 - L'analyse de la maîtrise foncière
 - L'analyse des critères techniques (largeur, environnement routier, traversées, éclairage...)
 - L'analyse des critères sensibles renvoyant à l'attractivité de l'itinéraire et au côté agréable du parcours (végétation, confort, sociabilité...)
 - La définition de l'aménagement de l'itinéraire en lien avec sa vocation (à destination des scolaires, de tous pour la fréquentation des commerces et des services...).
- **La planification des aménagements en lien avec les plans de réfection de voirie ou de projets de valorisation des centres bourgs le cas échéant.**
- **L'intégration systématique à tout projet de développement d'habitat ou de service de liaison piétonne.**

Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce

Exemple d'aménagements de parcours pédestres réalisés sur la commune de Chédigny (37), 563 habitants en 2016



Source : CEREMA, 2019

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Communes d'Orgères-en-Beauce, des Villages Vovéens, de Toury et de Janville.	- Département d'Eure et Loir, Communauté de communes Cœur de Beauce

L'animation de l'action est assurée par la Communauté de communes qui pilote le groupe de travail. Les communes déclinent techniquement les deux volets de cette action sur leur territoire. Si nécessaire, une assistance à maîtrise d'ouvrage peut être associée en appui des communes.

Éléments financiers

Deux types de coûts :

- AMO en appui des communes : 15 K€ à 22 K€
- Aménagements cyclables (Coûts moyens variables en fonction de l'étude de faisabilité) :

Typologie d'aménagement	Estimation basse au Km linéaire de voirie
Bande cyclable	8 000 €
Piste cyclable	150 000 €
Voie Verte	160 000 €
Double sens cyclable	2 000 €
Marquage au sol et jalonnement	5 500 €

- Aménagement d'itinéraires marchables : coût variable en fonction des aménagements définis.

C

Axe C – Développer l’altermobilité pour tous les publics

C.3

Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens

Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens

Le principe du projet porté par la Communauté de Communes Cœur de Beauce est de créer des équipages (conducteurs et passagers) pour la pratique du covoiturage quotidien entre les employés de la zone d'activité. Pour ce faire, la Communauté de Communes met à disposition du conducteur un véhicule électrique. Des personnes en contrat à durée déterminée ou en contrat intérimaire et/ou n'ayant pas de moyen de déplacement pourront s'inscrire sur ces trajets en tant que passager et accéder à l'emploi. Cette solution de mobilité est flexible, adaptable et gratuite pour ses utilisateurs. La mise en œuvre opérationnelle du projet s'appuie sur :

- Une convention de partenariat avec Transdev (opérateur de transport) pour la location et la mise à disposition de véhicules "propres",
- une application numérique d'autopartage et covoiturage pour la mise en relation entre chauffeurs et passagers, avec indication des trajets réalisés,
- la mobilisation de partenaires locaux (missions locales, agences d'intérim, entreprises, etc.) pour communiquer sur le projet auprès de leur réseau.

Il s'agit d'**une expérimentation** dans un premier temps avec les employés de l'entreprise KUEHNE&NAGEL avant d'élargir aux autres entreprises de la zone d'activité (XPO et STEF entre autres) et bassins d'emploi du territoire.

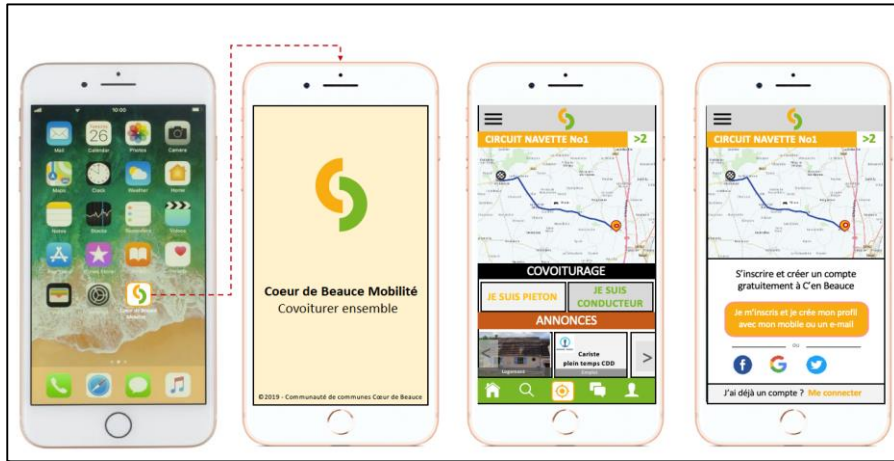
L'enjeu multiple de Cœur de Beauce Mobilité : **Développer une flotte de véhicule propre (écologie) favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes ayant des freins à la mobilité (social), réaliser des économies sur les frais de déplacement quotidien (économie) et répondre aux fluctuations saisonnières de l'activité en facilitant par la mobilité le recrutement pour les entreprises comme pour les personnes en recherche d'emploi.**



Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens

Écrans extraits de l'application

(en cours de développement)



Éléments financiers

Le coût global estimatif du projet est de près de 170 000 € sur 12 mois, décomposé comme suit :

Poste de dépense	Montant provisoire
Conception de l'application BEAUCE MOBILITÉS + AMOA	135 000 €
Location de véhicule	Entre 5000 et 15 000 € (selon le type et le nombre de véhicule)
Recrutement d'un chargé de mission à 50%	15 000 €

L'application numérique dédiée pour le projet est composée de 3 modules : **Mobilité, emploi et logement**, dont le module « Mobilité » est composé de 2 sections : **covoiturage et navette**.

- covoiturage : D'un point A à un point B, sur l'ensemble du territoire pour tout type de motif de déplacement (loisir, travail, rendez-vous extérieur, etc.),
- navettes quotidiennes : Créer des équipages par secteur ou par circuit avec un ou 2 conducteurs référents sur un véhicule, et les passagers résidant dans la même commune ou sur une commune située sur l'itinéraire. Des points d'arrêt sont situés sur chaque circuit/trajet du conducteur pour permettre la prise en charge des passagers,
- offres d'emploi et de logement sur le secteur de la zone d'activité, publiées par des professionnels (agence immobilière, agence d'intérim, entreprises, etc.) pour proposer un service complémentaire à la mobilité.



Lancement prévu pour avril 2021

D

Axe D – Privilégier la non-mobilité pour les actifs et une mobilité de proximité pour les publics les plus vulnérables

D.1

Favoriser l'accès à la formation sur le territoire

Objectifs

Cette action a un objectif double :

- Les demandeurs d'emploi rencontrent des difficultés pour accéder aux formations professionnalisantes qui sont proposées en dehors du territoire communautaire (Châteaudun, Nogent le Rotrou ou Chartres) : **amener les formations sur le territoire et accompagner les déplacements des populations** est l'un de ces objectifs.
- Une partie des entreprises rencontre des difficultés à recruter les bons profils pour leur activité et à pérenniser les personnes en poste. **Un partenariat entre organisme de formation, financeur des formations et entreprise** est à trouver pour proposer une ou des formations au sein des établissements employeurs, cela dans le cadre de l'Action de Formation Préalable au Recrutement (AFPR) ou d'un autre dispositif sur le territoire du Cœur de Beauce. À défaut il conviendra de mettre en œuvre les moyens nécessaires (en tenant compte de la faisabilité technique), pour permettre la mise en place de formation sur le territoire.

Descriptif

Trouver une entreprise du territoire en recherche de candidats ayant un profil professionnel similaire, et volontaire pour accueillir un organisme de formation et des stagiaires, en mettant à disposition les moyens matériels nécessaires.

Identifier les formations les plus demandées sur le territoire et cibler un organisme de formation pour évaluer la possibilité d'assurer une formation directement en entreprise.

Parallèlement, accompagner les demandeurs d'emplois à accéder au site de l'entreprise (covoiturage avec mise à disposition de véhicules de prêt par exemple).

Éléments de mise en œuvre

Bien cibler le besoin de formation en adéquation avec le besoin de recrutement sur le territoire.

Tableau de bord et planning

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Conseil Régional, pôle emploi, mission locale, entreprise	- Communauté de Communes Cœur de Beauce

Cette action sera mise en œuvre à moyen terme car elle est liée à l'action A.3 (groupe de travail multiparternarial sur la mobilité inclusive) et constituera l'un des premiers chantiers du groupe.



Éléments financiers

Les éléments financiers restent à évaluer au regard du nombre de stagiaires, du type de formation, de la mise à disposition de moyens (salle, formateur(trice)), etc.

D

Axe D – Privilégier la non-mobilité pour les actifs et une mobilité de proximité pour les publics les plus vulnérables

D.2

Accompagner la mise en place de services aux populations (tiers lieux, centre de télétravail, services itinérants)

Objectifs

La disparition ou l'absence de services mais aussi l'éloignement des pôles d'emplois et d'habitat génèrent des besoins de déplacement. Les systèmes de mobilité ne permettent pas de répondre à l'ensemble de ces besoins. Les solutions permettant de les limiter sont un formidable levier pour répondre à certains enjeux de déplacement mais aussi pour créer des dynamiques locales autour de services, vecteurs d'activités et de liens. La Communauté de communes Cœur de Beauce dispose d'un réseau de MSAP, de commerces et de services itinérants qui constituent une opportunité de développement de services innovants pour rapprocher les services des habitants. Deux types de solutions sont proposées : Le développement de conciergeries de territoire en s'appuyant sur les MSAP existantes et d'un Bar Truck en compléments des services itinérants existants. Elles visent à étoffer les services existants pour répondre aux besoins actuels mais aussi attendus. Dans le cadre de la labellisation « France Maisons Services » de la MSAP de Janville, une extension va voir le jour à l'horizon 2021, avec notamment une salle de réunion adaptée au télétravail et équipée en bureautique, connexion internet, etc. pour la pratique du travail à distance.

Descriptif

1. Le développement d'un réseau de conciergerie s'appuyant sur les trois MSAP du territoire

« Une conciergerie de territoire propose et relaye une multitude de produits et de services de proximité, de qualité, en s'appuyant sur les commerces de proximité et des services nationaux (La poste, pôle emploi, Urssaf...). Ces services sont destinés à la population, aux salariés et aux employeurs du secteur. Le « concierge » est un interlocuteur unique : celui-ci doit fournir une qualité d'accueil, avoir le sens du service, donner des informations, des « bons plans ». Il fait le lien entre le besoin et le service à rendre.

Le modèle économique est spécifique à chaque conciergerie. Activité commerciale principale, appui des collectivités pour permettre une tarification accessible, adhésion des entreprises et des autres acteurs du territoire...

La mise en œuvre d'une conciergerie de territoire suppose d'analyser finement les services qui seront proposés, leurs complémentarités et le modèle économique associés.

Descriptif

1. Le développement d'un réseau de conciergerie s'appuyant sur les trois MSAP du territoire

Au regard de l'analyse de différents projets de conciergerie, nous retenons qu'une conciergerie de territoire pourra se pérenniser si sa mise en œuvre accorde de l'importance aux éléments suivants :

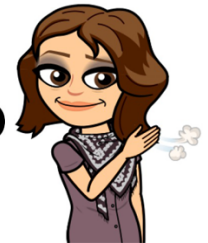
- Accès au financement,
- Économie d'échelle par la mutualisation des ressources (un lieu pour tout faire, une logistique pour tout transporter),
- Recrutement de personnes locales,
- Complémentarité avec les commerces et services existants et non substitution,
- Hybridation financière du modèle économique de la conciergerie,
- Collectivités concernées par la réponse aux besoins locaux qu'apportent les conciergeries,
- Profil du porteur de projet (savoir-faire en gestion de projet, entrepreneuriat et relationnel),
- Impulsion et animation des solidarités et des coopérations entre les acteurs du territoire pour asseoir la cohésion et améliorer les fragilités des communes les plus éloignées,
- Implication citoyenne dans la construction des services et l'animation du lieu.

Le tableau de la page suivante est une feuille de route permettant d'investir les différents questionnements nécessaires à l'élaboration d'un projet réussi.

À la RESCOUSS !



Conciergerie de Territoire



Accompagner la mise en place de services aux populations (conciergerie de territoire, services itinérants)

Descriptif

1. Le développement d'un réseau de conciergerie s'appuyant sur les trois MSAP du territoire

<p>Partenaires stratégiques <i>Qui sont vos partenaires clés ? Qui sont vos fournisseurs clés ? Quelles sont les ressources clés que vos partenaires proposent ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Prestataires et producteurs : les fournisseurs de service - La Poste, SNCF, retrait espèces - Maison de services - Maison de santé ? - Covoiturage/mobilité ? - Circuits courts - Service livraison 	<p>Activités clés <i>Quelles sont les activités clés nécessaires pour produire l'offre ? (Logistique, marketing, production, ...)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Stockage - référencement des producteurs et prestataires - communication (expliciter le concept) aux clients / partenaires / banques ... - faire du lien entre les entreprises locales et la conciergerie - communication auprès des prescripteurs 	<p>Proposition de valeur <i>Qu'est-ce que votre offre va apporter à vos clients ? A quel besoin et/ou problème de vos clients / bénéficiaires votre projet va répondre ?</i></p> <p>Une épicerie. Mon second est un café. Mon troisième est un resto. Mon TOUT est mon magasin multiservices.</p> <p>Animation, retrait espèces, service accès numérique</p> <p>Optionnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prestations de services sur lieu de travail - Conciliation vie privée/vie pro (QVT) 	<p>Distribution <i>Comment allez-vous atteindre vos clients / bénéficiaires ? Où vos produits/services seront-ils vendus ? Dans des magasins physiques ? Sur internet ? Lors de permanence dans des entreprises ou dans des quartiers ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lieu fixe, il doit être dans du passage - Lieu ambulancier (en événementiel éventuellement) - Internet - Casiers de retrait 	<p>Clients <i>Pour chaque produit et/ou service, quels sont le ou les segments de clientèle visés ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Associations services personnes âgées (aide à domicile) - Particuliers - Les entreprises - Les collectivités <p>Bénéficiaires <i>Quels sont les usagers, bénéficiaires directs ou indirects ?</i></p> <p>Directs : salariés, personnes âgées, scolaires (TAP, repas ..., effet attractivité du territoire)</p> <p>Indirects : collectivités, entreprises locales fournisseurs, salariés en insertion</p>
<p>Structure des coûts <i>Quels sont les différents types de coûts pour votre projet ? Coûts fixes, coûts variables, économie d'échelle, ...</i></p> <p>Charges fixes : fonctionnement, loyer, véhicule (essence, assurance, achat), frais télécommunication, salaires</p> <p>Charges variables : achat des produits</p> <p>Investissement : casiers</p>		<p>Sources de revenus <i>Comment chacun de vos clients paieront-ils ? Ponctuellement à chaque achat / Sur abonnement ? En forfait ? Un prix différent par cible ? Quels sont vos partenaires financiers ?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Vente produits et services - Adhésion / abonnement à la conciergerie - Aide publique - Fondation - Sponsoring - La Poste – prestation « bureau de poste » - Financement participatif - recyclage des déchets 		

Descriptif

1. Le développement d'un réseau de conciergerie s'appuyant sur les trois MSAP du territoire

Les MSAP du territoire peuvent constituer la base d'une conciergerie de territoire.

En matière de mise en œuvre, selon le type de produits services proposés, la structure peut être une association, qui reçoit des subventions dans le cadre d'un contrat d'objectifs, ou une Société Coopérative d'Intérêt Collectif dans laquelle la ou les EPCI concernées investissent en parts sociales (si un équilibre économique est atteignable).

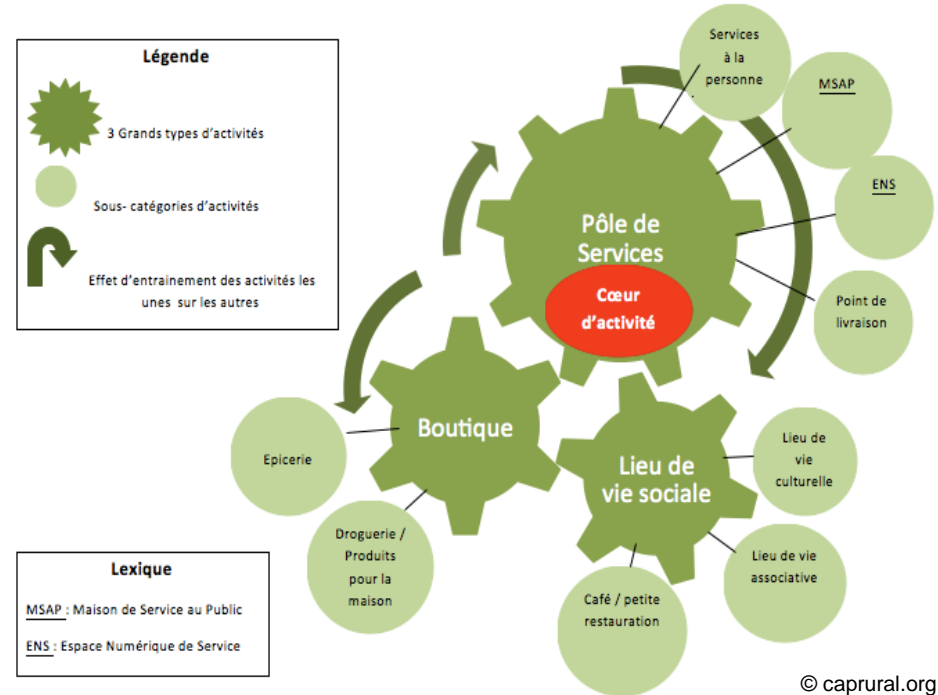
Au-delà des subventions, le modèle économique peut être fondé sur :

- Une adhésion annuelle, par exemple 40 €/an pour les habitants et 100 €/an pour une entreprise
- Une marge prise sur les produits vendus (qui doit rester raisonnable).

Le coût de fonctionnement annuel peut être estimé à environ 60 K€/ ETP hors coûts liés aux locaux. Du fait du modèle économique, il faudrait 30 K€ d'abonnement et 300 K€ de vente de produits pour rentabiliser la structure, soit l'équivalent du chiffre d'affaire d'une supérette de centre ville.

La rentabilité en milieu rural est donc très peu probable les premières années, et il est nécessaire de :

- Démarrer en expérimentation pour valider la pertinence du service sur le territoire
- Subventionner l'activité au delà du démarrage (environ 15 à 20 K€ en rythme de croisière)
- Bien sélectionner le porteur de projet, qui assure le service mais aussi le développement de la clientèle et la relation aux fournisseurs.



Éléments de mise en œuvre

La mise en œuvre de conciergeries de territoire nécessite une lecture locale fine des opportunités de partenariat public / privé qui suppose un accompagnement et un travail partenarial fort entre les acteurs locaux. La mise en œuvre d'une expérimentation sur un des trois pôles serait une plus-value intéressante pour le déploiement de cette action.

Accompagner la mise en place de services aux populations (conciergerie de territoire, services itinérants)

La conciergerie de territoire : exemple de la Conciergerie de Figeac

Nom	A la Rescouss'
Site web	https://www.figeacteurs.fr/actions/conciergerie-a-la-rescouss/
Territoire couvert	Figeac 9 833 hab. (25 857 hab. sur aire urbaine) – 35 km ² – 280 hab/km ²
Expérience	Année de mise en œuvre : 2017
Impulsion	Structure initiatrice : entreprises du territoire de Figeac (Ratier 1000 salariés, Figeac Aéro 900 salariés et Fermes de Figeac 148 salariés, ainsi que quelques autres sociétés) Motivations : améliorer la qualité de vie des salariés en les soulageant de tâches de la vie quotidienne incompatibles avec leurs horaires de travail, sources de stress et d'absentéisme Ambitions : faciliter la vie des entreprises et des salariés du Figeacois
Gouvernance et portage opérationnel	Association Décisions : <ul style="list-style-type: none"> • 2 collègues : 1 membre fondateurs + 1 membres actifs avec droits de vote • Composition du CA : 4 à 10 membres dont la majorité issue des membres fondateurs. Se réunit à minima 3 fois par an. • Bureau : au moins la moitié issue des membres fondateurs • CA composé de tous les membres présents sous réserve de l'accord de leurs structures • Comité opérationnel pour aider le concierge dans le quotidien
Modèle économique	Services du quotidien (pressing, cordonnerie, repassage, coutures, prise en charge de services administratifs, etc.), majoritairement réalisés par des entreprises de l'ESS
Financement	Financement par les entreprises membres + paiement de prestations
Partenariats techniques	- APEAI (association des parents et amis d'enfants inadaptés) - Association Regain - PTCE Figeacteurs

Descriptif

2. Le développement d'un bar truck pour proposer aux habitants un service d'animation et recréer du lien social

Les communes les plus rurales du territoire de la Communauté de Communes Cœur de Beauce ne proposent plus de lieu de sociabilité permettant de se réunir autour d'un verre et de partager un moment de convivialité. Le lien social permis par ce type de lieu est essentiel pour un territoire, il contribue à rompre l'isolement et permet pour des personnes isolées (ou pas), quelque soit leur âge, de s'ancrer à nouveau dans la vie locale. Le bar truck à l'instar des services itinérants déjà présents sur le territoire (bibliothèque, cinéma, commerces...) vient compléter cette offre de services itinérants sur le territoire.

Des initiatives développées par des acteurs privés existent dans la Région Centre Val de Loire (Bière Truck en Touraine qui assure la promotion d'artisans brasseurs de la Région mais aussi dans le Cher avec le bar Truck de Sébastien Cherrier, brocanteur, qui s'installe chaque soir dans un petit village différent).

Le développement de cette action pourrait s'appuyer sur:

- Une association locale ou un commerçant,
- Un partenariat défini et contractualisé via une convention définissant le service proposé, les heures de fonctionnement, les communes (avec autorisation des maires concernés),
- Une subvention de lancement de l'opération ou la mise à disposition du véhicule équipé,
- Une participation au déficit de fonctionnement suivant des paliers en lien avec le chiffre d'affaire.

Tableau de bord et planning

1. Le développement d'un réseau de conciergerie s'appuyant sur les trois MSAP du territoire.

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Communauté de communes Cœur de Beauce	- Communes de Janville-en-Beauce, Orgères-en-Beauce et Villages Vovéens. - Relais Entreprises

2. Le développement d'un bar truck pour proposer aux habitants un service d'animation et recréer du lien social.

Maitrise d'ouvrage	Partenaires
- Communauté de communes Cœur de Beauce	- Département, CCI

Éléments financiers

- Accompagnement pour le montage de l'expérimentation et la faisabilité sur les deux autres sites de MSAP : 50 K€
- Concernant l'expérimentation:
 - Fonctionnement annuel : 60K€/etp
 - Coût de lancement de l'expérimentation : 50K€
 - Subvention de fonctionnement : 15K€ à 20 K€

Éléments financiers

- Subvention de lancement de l'opération (hors véhicule) : 20 K€
- Subvention de fonctionnement : 15 K€

2- Synthèse du plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié

Le retro-planning de la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié de 2020 à 2024 (5 ans)

Axe A Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives		2020	2021	2022	2023	2024
Action A1	Développer les outils d'information sur les solutions de mobilité	Définir et construire un pack communication	█			
		Proposer et diffuser le "pack communication mobilité"	█	█		
Action A2	Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité du quotidien	Identifier les formations pertinentes et le public cible		█		
		Proposer et dispenser les formations			█	
Action A3	Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive	Préciser la constitution du groupe de travail et ses modalités de fonctionnement	█			
		Réunion du groupe de travail 2 à 3 fois par an		█	█	█
Axe B Faciliter et amplifier les mobilités alternatives						
Action B1	Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande	Officialiser la demande d'offre de TAD auprès de la Région (avec demande de dérogation)	█			
		Finaliser la définition du service en échange avec la Région avant contractualisation	█			
		Contractualiser l'offre de service		█		
Axe C Lever les freins aux déplacements des publics rencontrant des problèmes de mobilité						
Action C1	Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique	Prendre contact avec des prestataires de services pour évaluer l'opportunité de la ligne de covoiturage dynamique	█	█		
		Travailler en partenariat avec Chartres Métropole, Orléans Métropole, les départements et la Région		█		
		Déployer le service		█	█	█
Action C2	Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce	Aménager un réseau cyclable de proximité autour des principales polarités du territoire	█	█	█	█
		Développer des liaisons piétonnes sécurisées, continues et agréables internes aux pôles du territoire	█	█	█	█
Action C3	Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens	█				
Axe D Aménager le territoire au service des mobilités alternatives						
Action D1	Favoriser l'accès à la formation sur le territoire	Identifier une (ou des) entreprises partenaires hors Artenay Poupry		█		
		Mettre en lien offre et demande de formation		█		
		Porter une réflexion sur l'accompagnement à l'accès à la formation (moyens de mobilité)		█		
Action D2	Accompagner la mise en place de services aux populations (tiers lieux, services itinérants)	Préciser les conditions d'accès à la future plate-forme de formation d'Artenay Poupry		█		
		Développer un réseau de conciergerie pour compléter la labellisation France service des 3 MSAP du territoire		█	█	█
		Accompagner l'itinérance d'un Bar Truck pour proposer aux habitants un service d'animation et recréer du lien social	█	█		

2- Synthèse du plan d'actions du Plan de Mobilité Simplifié

Axe A Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives			2020	2021	2022	2023	2024
Action A1	Développer les outils d'information sur les	Définir et construire un pack communication	5 000				
		Proposer et diffuser le "pack communication mobilité"	2 500	2 500	2 500		
Action A2	Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité du quotidien	Identifier les formations pertinentes et le public cible					
		Proposer et dispenser les formations			5 000		
Action A3	Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive	Préciser la constitution du groupe de travail et ses modalités de fonctionnement					
		Réunion du groupe de travail 2 à 3 fois par an					
Axe B Faciliter et amplifier les mobilités alternatives			2020	2021	2022	2023	2024
Action B1	Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande	Officialiser la demande d'offre de TAD auprès de la Région (avec demande de dérogation)					
		Finaliser la définition du service en échange avec la Région avant contractualisation					
		Contractualiser l'offre de service		200 000	200 000	200 000	200 000
Axe C Lever les freins aux déplacements des publics rencontrant des problèmes de mobilité			2020	2021	2022	2023	2024
Action C1	Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique	Prendre contact avec des prestataires de services pour évaluer l'opportunité de la ligne de covoiturage dynamique					
		Travailler en partenariat avec Chartres Métropole, Orléans Métropole, les départements et la Région	Préciser				
		Déployer le service		A définir		A préciser	
Action C2	Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce	Aménager un réseau cyclable de proximité autour des principales polarités du territoire	15 000	15 000	A préciser	A préciser	A préciser
		Développer des liaisons piétonnes sécurisées, continues et agréables internes aux pôles du territoire	15 000	15 000	A préciser	A préciser	A préciser
Action C3	Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens		Financement à part				
Axe D Aménager le territoire au service des mobilités alternatives			2020	2021	2022	2023	2024
Action D1	Favoriser l'accès à la formation sur le territoire	Identifier une (ou des) entreprises partenaires hors Artenay Poupry					
		Mettre en lien offre et demande de formation					
		Porter une réflexion sur l'accompagnement à l'accès à la formation (moyens de mobilité)					
		Préciser les conditions d'accès à la future plate-forme de formation d'Artenay Poupry					
Action D2	Accompagner la mise en place de services aux populations (tiers lieux, services itinérants)	Développer un réseau de conciergerie pour compléter la labellisation			50 000	75 000	75 000
		Accompagner l'itinérance d'un Bar Truck pour proposer aux habitants un service d'animation et recréer du lien social	20 000	15 000			
Total			60 000€	250 000 €	260 000 €	275 000 €	275 000€

3- Modalités de suivi et évaluation

Le plan de Mobilité Simplifié doit être suivi dans le temps afin de mesurer les effets de la stratégie déployée.

Le comité de suivi constitué ainsi que le groupe de travail doivent être garant de la mise en œuvre et de l'efficacité du plan de mobilité simplifié. Il sera réuni au moins une fois par an pour faire le bilan de la démarche, statuer sur les actions à poursuivre, à engager, à faire évoluer.

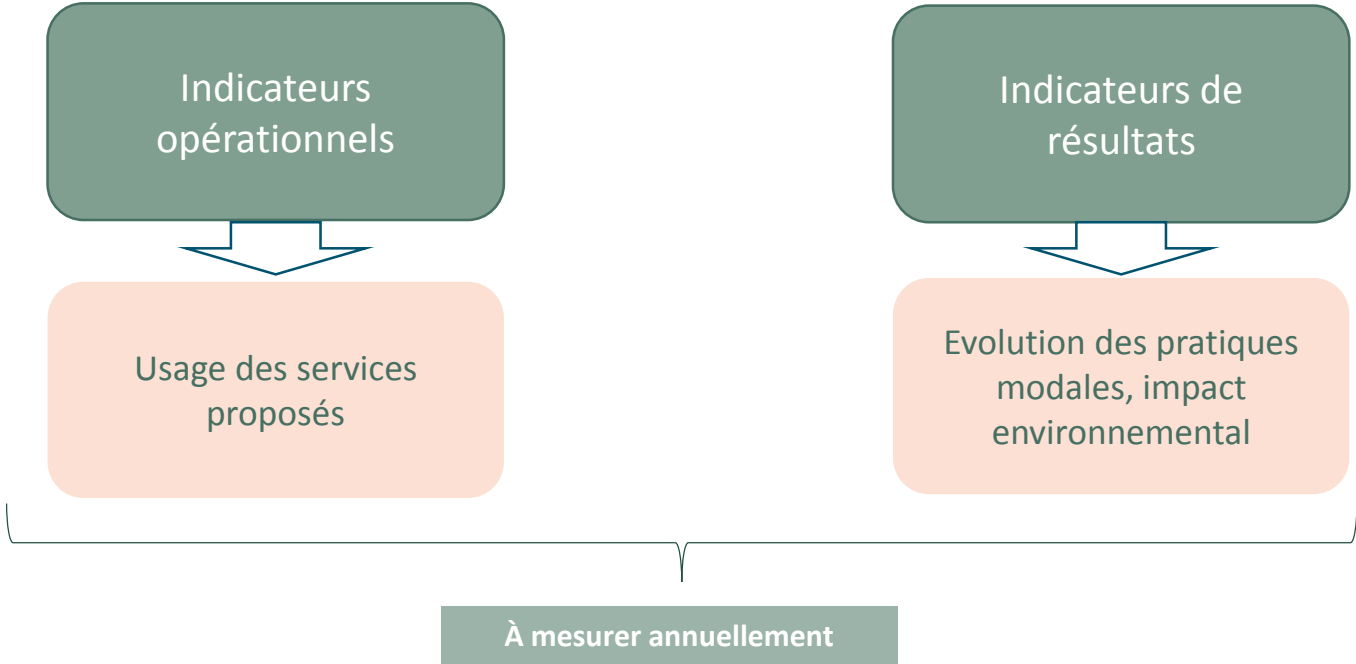
En amont de la tenue du comité de suivi, un bilan de la démarche doit être réalisé par le chargé de mission mobilité, selon les outils de suivi définis.



Priorisation (déploiement anticipé), adaptation, etc.

3- Modalités de suivi et évaluation

Bien que non précisé pour chaque action, le premier des indicateurs de suivi et de mesure consiste à déterminer si l'action a été mise en œuvre ou non (cette évaluation peut être exprimée en pourcentage étape par étape : 25%, 50%, 75% ou 100%). Ensuite, l'évaluation procède de deux grandes catégories d'indicateurs :



Pour les actions susceptibles de concerner directement la population ou un public cible (actifs, demandeurs d'emplois par exemple), la réalisation d'enquêtes (de satisfaction ou d'autres types) peut également être intéressante afin d'évaluer les résultats du plan de mobilité simplifié grâce à des indicateurs plus qualitatifs.

3- Modalités de suivi et évaluation

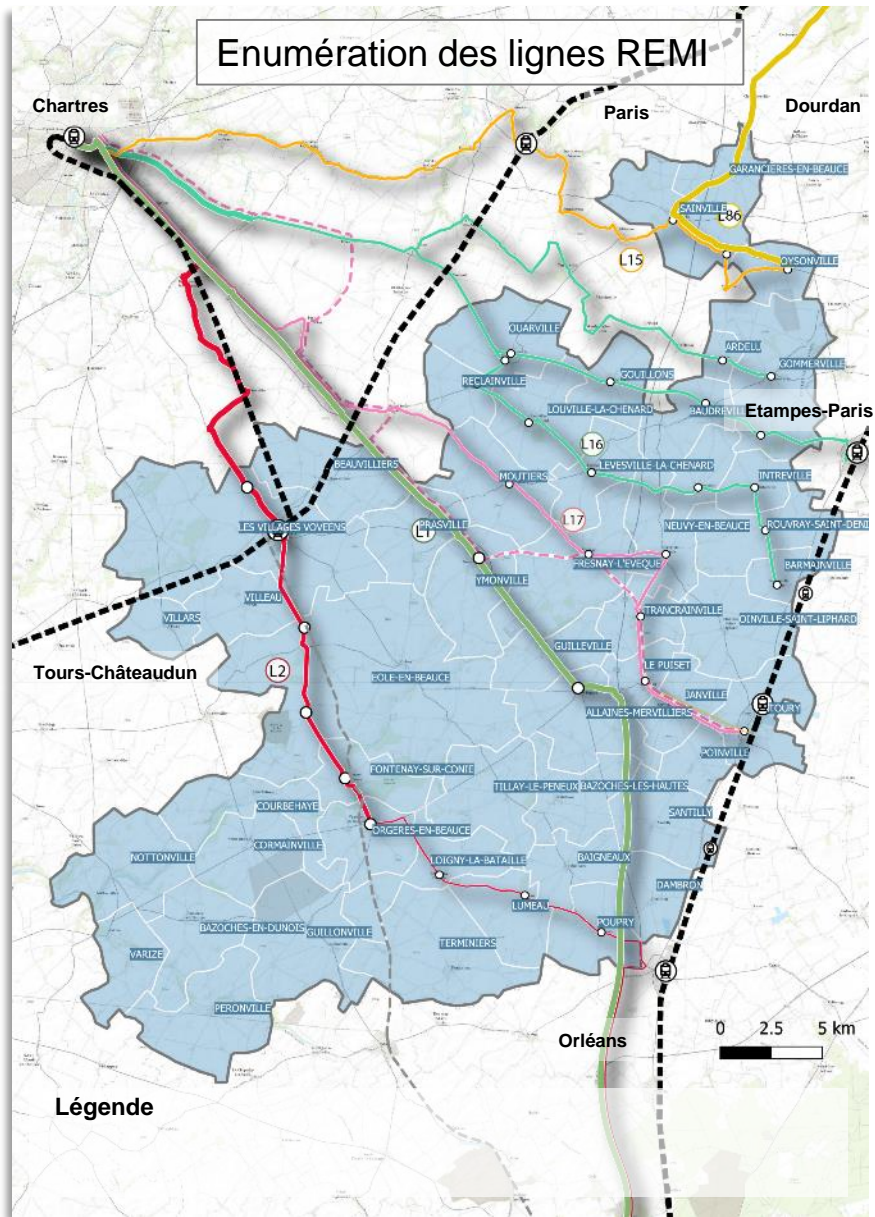
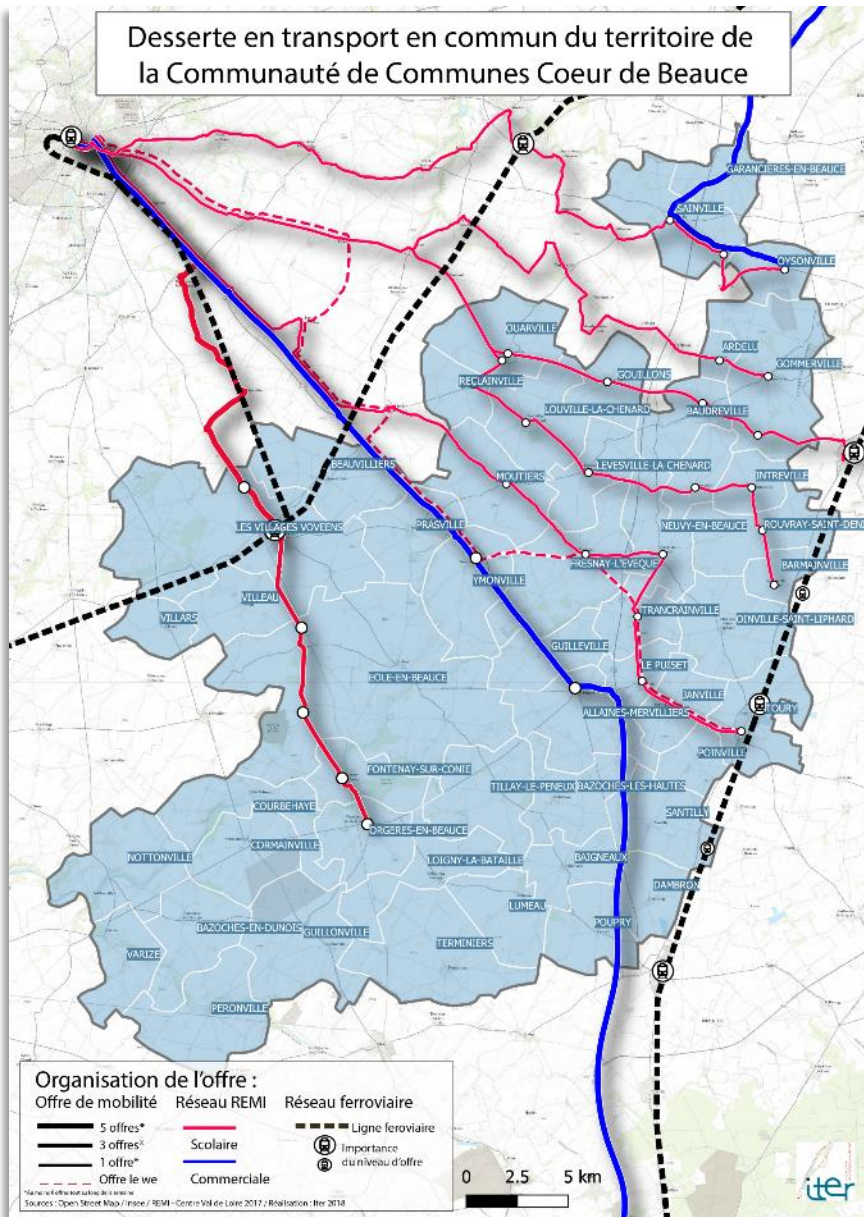
Axe A Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives		Etat d'avancement (fait/ non fait)	Indicateurs opérationnels	Indicateurs de résultats
Actio n A1	Développer les outils d'information sur les solutions de mobilité	Définir et construire un pack communication	Pack communication	
		Proposer et diffuser le "pack communication mobilité"	Nombre de livrets édités	Nombre de livrets distribués
Actio n A2	Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité	Identifier les formations pertinentes et le public cible	Public et formation identifiés	
		Proposer et dispenser les formations	Nombre de formations proposées	Nombre de personnes formées
Action A3	Créer un groupe de travail multipartenarial pour coordonner les actions sur la mobilité inclusive	Préciser la constitution du groupe de travail et ses modalités de fonctionnement	Engagement des membres du groupe de suivi	Taux de présence: niveau de mobilisation des membres du groupe de suivi
		Réunion du groupe de travail 2 à 3 fois par an	CR des réunions du groupe de travail	Niveau d'avancement: bilan des chantiers engagés
Axe B Faciliter et amplifier les mobilités alternatives			Indicateurs opérationnels	Indicateurs de résultats
Action B1	Accompagner la Région à la définition d'un service de Transport à la demande	Officialiser la demande d'offre de TAD auprès de la Région (avec demande de dérogation)	Courrier argumenté transmis	Réponse de la Région (courrier)
		Finaliser la définition du service en échange avec la Région avant contractualisation	Cahier des charges du service	
		Contractualiser l'offre de service		Taux de déclenchement du service (suivi mensuel)
Axe C Lever les freins aux déplacements des publics rencontrant des problèmes de mobilité			Indicateurs opérationnels	Indicateurs de résultats
Action C1	Expérimenter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique	Prendre contact avec des prestataires de services pour évaluer l'opportunité de la ligne de covoiturage dynamique	Définition du service (potentiel d'usage, investissement/fonctionnement)	
		Travailler en partenariat avec Chartres Métropole, Orléans Métropole, les départements et la Région	Réunions organisées	Nombre de partenaires (objectif 4): engagement des différentes collectivités dans la mise en œuvre des lignes de covoiturage
		Déployer le service	Création d'une ligne de covoiturage (nombre point d'arrêt)	Nombre de connexions (demandes et offres)
Action C2	Favoriser la mobilité douce dans les pôles relais du Cœur de Beauce	Aménager un réseau cyclable de proximité autour des principales polarités du territoire	Réalisation d'une charte d'aménagement commune	Kilomètres aménagés et points de stationnement installés
		Développer des liaisons piétonnes sécurisées, continues et agréables internes aux pôles du territoire		
Action C3	Cœur de Beauce Mobilité : Une expérimentation d'autopartage en faveur de l'employabilité des euréliens		Pérennisation de l'application et déploiement après expérimentation	Bilan de mise en relation (nombre d'inscrits, nombre d'usagers réels)
Axe D Aménager le territoire au service des mobilités alternatives			Indicateurs opérationnels	Indicateurs de résultats
Action D1	Favoriser l'accès à la formation sur le territoire	Identifier une (ou des) entreprises partenaires hors Artenay Poupri	Engagement d'établissements volontaires pour l'opération	Nombre d'opérations menées
		Mettre en lien offre et demande de formation	Identification de la formation pertinente et des candidats	Nombre de personnes formées in situ et embauchées
		Porter une réflexion sur l'accompagnement à l'accès à la formation (moyens de mobilité)	Solution de mobilité privilégiée (covoiturage, prêt de véhicules...)	Nombre d'usagers bénéficiaires
		Préciser les conditions d'accès à la future plate-forme de formation d'Artenay Poupri	Définition du projet de plate-forme	Nombre de formations dispensées dans l'année
Action D2	Accompagner la mise en place de services aux populations (tiers lieux, services itinérants)	Développer un réseau de conciergerie pour compléter la labellisation France service des 3 MSAP du territoire	Définition et évaluation d'une première conciergerie (services proposés, prestataires mobilisés, moyens humains évalués, etc.): projet monté en partenariat	Bilan de l'expérimentation (bilan financier, bilan de fréquentation, nombre d'adhérents...)
		Accompagner l'itinérance d'un Bar Truck pour proposer aux habitants un service d'animation et recréer du lien social	Porteur du projet identifié et moyens mobilisés	Chiffre d'affaire annuel

L'ensemble des éléments de suivi sont mis à disposition de la communauté de communes sous forme de tableur Excel, en guise d'outil.



D. ANNEXES

Les transports collectifs – les offres présentes sur le territoire



Compte-rendu d'entretiens communes

Entretien du 21/03/2019 à 9h00 – Commune nouvelle de Janville

Participant M. Jean-Louis DESFORGES, Maire de la commune de Janville-en-Beauce.

1. Principaux points évoqués

1.1. Dynamisme démographique et économique

La commune comptait 2 612 habitants lors du dernier recensement de la population.

Les nouveaux arrivants sur le territoire proviennent pour beaucoup d'entre eux d'Etampes et de sa banlieue. C'est une population qui n'a pas forcément anticipé les problématiques de mobilité mais aussi d'évolution du coût de l'immobilier. La revente des biens immobiliers n'est pas au niveau attendu et le prix des déplacements en voiture font que le poste transport de ces ménages s'est alourdi. D'autant plus qu'il n'existe plus d'emplois en centre-ville, ces derniers localisés dans les zones d'activités induisent des déplacements domicile-travail plus longs.

En matière de projet urbain, un lotissement de 45 maisons et un collectif de 7 logements sont planifiés à l'horizon 2020-2021 à Janville.

Les communes déléguées du Puiset et d'Allaines sont davantage tournées vers une urbanisation des « dents creuses ».

Autres éléments de contexte :

- La situation de la commune à proximité de grands axes bien accessibles fait qu'un certain nombre d'incivilités sont commises sur le territoire. Localement c'est une préoccupation d'autant plus que la commune ne bénéficie pas de vidéo surveillance.
- Il existe une certaine dynamique associative sur la commune mais plus tournée vers le troisième âge (Club des Aînés avec 80 membres, Club des retraités qui vient de se créer à Janville).
- Le collège est à Toury. Il existe des liens et dynamiques entre Toury et Janville.
- Problématique de travailleurs saisonniers (agriculture) en provenance de Châteaudun qui se déplacent en voitures partagées ou parfois qui logent dans des « gîtes » en Essonne.
- Le marché de Janville se tient tous les mercredis, avec en fonction des saisons 4-5 commerçants à une quinzaine. Le marché est desservi par le TAD.

1.2. Polarités et publics

Cf. Atelier du début de semaine.

1.3. Besoins et offre de mobilité

Besoins :

- Enjeu de liaison entre Janville et Toury pour différents motifs.
- Pas réellement d'autres besoins identifiés.

Compte-rendu d'entretiens communes

Offre de mobilité :

- Projet de contournement routier de la commune depuis longtemps évoqué qui en est au stade de la DUP aujourd'hui et à priori prévu à l'horizon 2021. Ce projet permettra de pacifier la circulation de transit en cœur de village et une fois les aménagements réalisés (ronds-points) une liaison cyclable pourra être envisagée sur la RD927 d'autant plus que le franchissement de la voie ferrée (souterrain) à été réalisé il y a 3 / 4 ans.
- Concernant les aménagements modes doux : pas très développés sur la commune de Janville (1 piste au niveau de la piscine et le développement prévu d'un chemin piétonnier entre Janville et le Puiset). Ces aménagements sont plus développés sur la commune de Toury.
- La commune nouvelle est engagée dans un programme triennal (Etat – Région -Conseil Départemental) de revitalisation du centre bourg dans les trois ans à venir.
- Une desserte communale était organisée entre Janville et Toury en rabattement gare suivant une offre relativement dense (week-end et dimanche soir). Le manque de régularité des trains à contribuer au désintéressement des usagers pour ce service qui a été suspendu il y a environ 2 à 3 ans.
- Le système de TAD anciennement géré par le département d'Eure-et-Loir ne fonctionne pas.
- La solidarité est encore présente sur le territoire. Les habitants s'organisent pour certains déplacements notamment auprès des personnes âgées.
- Une aire de covoiturage est formalisée sur la commune de Janville à proximité de l'accès autoroutier.

- Des services permettent aussi de générer moins de déplacements comme le portage de repas de l'ADMR.
- Un boulanger de Janville organise une tournée dans tout le canton tous les jours sauf le lundi ce qui permet l'achat de pain et de petite épicerie. Cette offre de service est subventionnée par le Pays de Beauce. Le développement du petit commerce sur la commune du Puiset est difficile en raison des habitudes de consommation actuelles et de l'attractivité croissante du magasin Intermarché.
- L'action du CCAS concerne surtout les plus de 65 ans.
- Pour les plus démunis il existe : les « Restos du cœur » et « Famille Rurale Alimentaire » (colis alimentaire payants d'environ 4€ / 5€).

2. Vision et perspectives

Le territoire est équipé de la fibre optique ce qui permet une bonne accessibilité au réseau internet pour les habitants. Plusieurs **cas de télétravail** sont identifiés. Une des pistes pourrait être de **développer un lieu pour inciter** à cette pratique.

Compte-rendu d'entretiens communes

Notes cartographiques_Mairie de Janville



Compte-rendu d'entretiens communes

Entretien du 21/03/2019 à 11h00 – Commune nouvelle d'Orgères-en-Beauce

Participants : M. Gilles CROSNIER, Maire de la commune d'Orgères-en-Beauce et Mme. Ghislaine BIGOT, 2^{ème} adjointe

1. Principaux points évoqués

1.1. Dynamisme démographique et économique

La tendance démographique était à la baisse, aujourd'hui il y a une certaine stabilité mais la population est vieillissante. Avant il y avait beaucoup de militaires sur la commune en lien avec les implantations aux alentours d'Orléans.

Actuellement, le parc de logements est inadapté à la demande. Il est constitué d'environ 520 logements dont 100 logements sociaux et des résidences secondaires.

Les logements sociaux sont occupés par une population précaire qui rencontre des difficultés de déplacement. C'est une population « fermée », peu active.

Les nouveaux arrivants sur la commune sont pour la majorité originaires de la région parisienne. Ils ont, le plus souvent, deux véhicules (pas de problématique de conjoint isolé).

Pour autant, la commune a un projet de lotissement de 15 lots environ à l'horizon 2025 (début des ventes).

La commune est faiblement pourvue d'emplois et le taux de chômage est important. Globalement, l'offre d'emplois et la demande sont en inadéquation.

Le principal pôle en la matière est la ZA d'Artenay-Poupry et l'action en cours pour améliorer la mobilité à destination de ce pôle est intéressante. C'est un levier pour inciter les jeunes du territoire à aller travailler sur cette zone.

En matière de service, l'agence de travail d'intérim est fermée et il n'y a pas de CCAS.

La Région subventionne un Cinémobile d'une capacité de 100 places et qui propose un fois par mois deux à trois projections (16h00, 18h00, 20h30).

Les jours de marché : samedi matin (3-4 commerçants).

Il n'y a pas de commerces itinérants.

La maison médicale de la commune accueille un médecin et une infirmière.

L'offre commerciale est relativement bonne entre les petits commerces et les deux supérettes. Les ménages consomment sur la commune.

1.2. Polarités et publics

Cf. Atelier du début de semaine.

1.3. Besoins et offre de mobilité

Aujourd'hui, les problématiques de mobilité sont un frein à l'installation sur le territoire tout comme les écoles.

C'est la population jeune, en recherche d'emploi, qui rencontre le plus de difficultés en matière de mobilité.

Compte-rendu d'entretiens communes

Les personnes âgées bénéficient d'aides avec les voisins et amis. Pour autant, ce public a un besoin d'accès aux soins de spécialistes à destination de Chartres et d'Orléans.

Il existe une offre routière Transbeauce Chartres – Orléans.

Il y a environ 25 ans, une mobylette partagée avait été mise à disposition.

Cette expérience pourrait être renouvelée (expérimentation).

La perception du TAD départemental est qu'il présente peu d'intérêt localement, c'est une offre qui n'a pas fonctionné.

En matière de modes doux, se pose une problématique d'emprise foncière pour réaliser les aménagements (terres agricoles) et ce n'est pas dans les prévisions budgétaires de la commune. Globalement il y a peu de déplacements à vélo.

Il existe un parking de covoiturage à proximité de la gare (2 à 4 voitures) et un autre site, informel, place du marché.

Le télétravail n'est pas une pratique connue sur le territoire et ne correspond pas au bassin d'actifs.

La maison de retraite dispose d'un minibus.

2. Vision et perspectives

La commune d'Orgères-en-Beauce est volontaire pour **tester des solutions de mobilité à l'attention des publics jeunes et précaires.**

Compte-rendu d'entretiens communes

Entretien du 22/03/2019 à 9h30 – Commune des Villages Vovéens

Participants : M. Marc Guerrini, Maire de la commune des Villages Vovéens, M. Francis Chartier 1^{er} adjoint au Maire, M. Jacques Ticot, adjoint au Maire

1. Principaux points évoqués

1.1. Dynamisme démographique et économique

Il existe une forte complémentarité entre la commune et la Communauté de communes.

La commune des villages Vovéens est très dynamique sur le plan démographique. La population va croître de 10% en 24 mois grâce aux opérations de lotissements planifiées dans le schéma directeur de la commune en parallèle du PLUi (Cf. plan joint). Deux places de stationnement par lot sont prévues au minimum (Article 12 du PLU en vigueur).

Quatre axes sont développés pour un territoire :

- Accessible
- Accueillant (lotissements)
- Agréable à vivre
- Et attractif

Ces axes militent pour une ouverture à l'urbanisation et aux travaux sur la voirie (réfection). Le développement de la commune est limité aux capacités de la station d'épuration conçue pour 5000 habitants.

Le développement urbain se fait dans la continuité des densités actuelles pour limiter la périurbanisation génératrice de mobilité.

La population est vieillissante et l'enjeu est de conserver une population jeune et ainsi de conserver les écoles de la commune. Parallèlement, la commune développe avec l'intercommunalité des équipements structurants : complexe aquatique par exemple.

L'offre commerciale est attractive que ce soit en centre-ville (petits commerces) ou plus en périphérie (grandes surfaces commerciales).

Le tissu associatif est à l'image de la commune, dynamique également avec 54 associations qui regroupent environ 30% de la population.

Un travail sur la sécurité des biens et des personnes a été mené pour aboutir à la création, en 2009, de la police municipale (3 agents).

La problématique de l'offre médicale a été investie dès 2003 avec pour objectif d'anticiper le maintien et le développement de ces services.

À la suite du décès du médecin local, la maison médicale a été rachetée par la commune et les jeunes médecins qui se sont installés avaient suivi leurs thèses avec le médecin de la commune. Aujourd'hui, la maison de la santé est en construction, l'ouverture est prévue fin juin avec sur site :

- 4 médecins généralistes
- 2 infirmières
- 1 local d'urgence ressentie (en lien avec l'ARS, CPTS) et l'AMSP qui prendra en charge les petits soins.

L'enjeu étant de proposer une offre de soins coordonnées sur le territoire au plus près des habitants et qui limite la mobilité liée à ce motif.

Compte-rendu d'entretiens communes

Les nouveaux arrivants viennent de l'Essonne mais pour 80% d'entre eux de Chartres et de son agglomération (primo-accédants). À noter également des séniors, isolés, qui se rapprochent des services proposés par la commune centre.

Une résidence « Eureliales » (Conseil Départemental) de 16 appartements va être créée pour accueillir des personnes âgées autonomes.

1.2. Polarités et publics

Cf. Atelier du début de semaine.

1.3. Besoins et offre de mobilité

Voves est la commune centre de la Communauté de communes.

Le bassin de vie est local, et le bassin d'emploi est tourné vers Chartres et son agglomération.

La ZA d'Artenay-Poupry en développement ne fait pas l'objet de demande de déplacement (polarité éloignée).

Les Restos du Cœur ont réalisé un recensement des besoins de mobilité, seules quelques personnes étaient concernées par l'accessibilité à cette zone.

En matière de démocratie locale, depuis environ 7 à 8 ans des réunions de quartiers sont organisées. Régulièrement, les problématiques de mobilité sont évoquées. Les principaux points relevés concernent :

- La vitesse excessive des voitures sur la voirie.
- Le stationnement « sauvage » sur trottoir.
- L'accessibilité des trottoirs pour les piétons.

C'est pourquoi la priorité d'aménagement de la voirie s'est portée sur les trottoirs les plus fréquentés par les piétons en lien notamment avec les équipements scolaires.

Un travail a été mené sur l'offre ferroviaire Voves – Chartres.

Afin d'améliorer les conditions d'exploitation (trains Chartres-Tours et Trains Chartres-Austerlitz), un quai et une voie supplémentaire vont être créés (5 M d'€ de travaux).

En matière d'intermodalité, il existe un parking de rabattement peu fréquenté. Chaque jour c'est environ 40 personnes qui prennent le train pour aller travailler à destination de Châteaudun, Paris et environ 3 à destination de Chartres.

Il faut également noter que le titre de transport proposé par la SNCF sur le trajet Voves-Chartres est bien plus élevé que celui proposé sur la liaison routière. C'est une incohérence tarifaire déjà signalée.

En matière de modes doux les travaux réalisés sur voirie (150 – 200K€) concernent essentiellement la réhabilitation des trottoirs.

La pratique du vélo est surtout notée l'été mais l'hiver au regard du climat c'est plus difficile. Il n'y a pas de besoins recensés en la matière.

Une desserte était organisée avec la Communauté de communes (Taxi Car) en TAD, à destination du marché le mardi et le vendredi. Cette offre s'est progressivement « éteinte ».

Il existe une desserte TAD (TPMR), offre du réseau Rémi.

Compte-rendu d'entretiens communes

Autre initiative sur la commune, un pédibus organisé par des parents d'élèves lors de la délocalisation du groupe scolaire.

La commune bénéficiera de la fibre en 2022 et de la 4G en 2021. En attendant, une offre THD radio est développée.

Dans la perspective de promouvoir le télétravail, 4 bureaux sont en cours de développement à la maison de services.

Concernant les jeunes, la Communauté de communes organise le transport scolaire (20€/an) en semaine, le mercredi une prise en charge par un transporteur est assurée pour les activités sportives. Dans les communes déléguées ce sont les parents qui s'organisent.

Pour les autres déplacements, les jeunes s'organisent entre eux.

Un des enjeux de la commune est de maintenir un lien entre les communes déléguées et la commune centre pour permettre l'accès aux services pour les plus anciens. Il y a clairement un enjeu de maintien à domicile pour cette population tout en n'étant pas isolée. La commune souhaite anticiper cela.

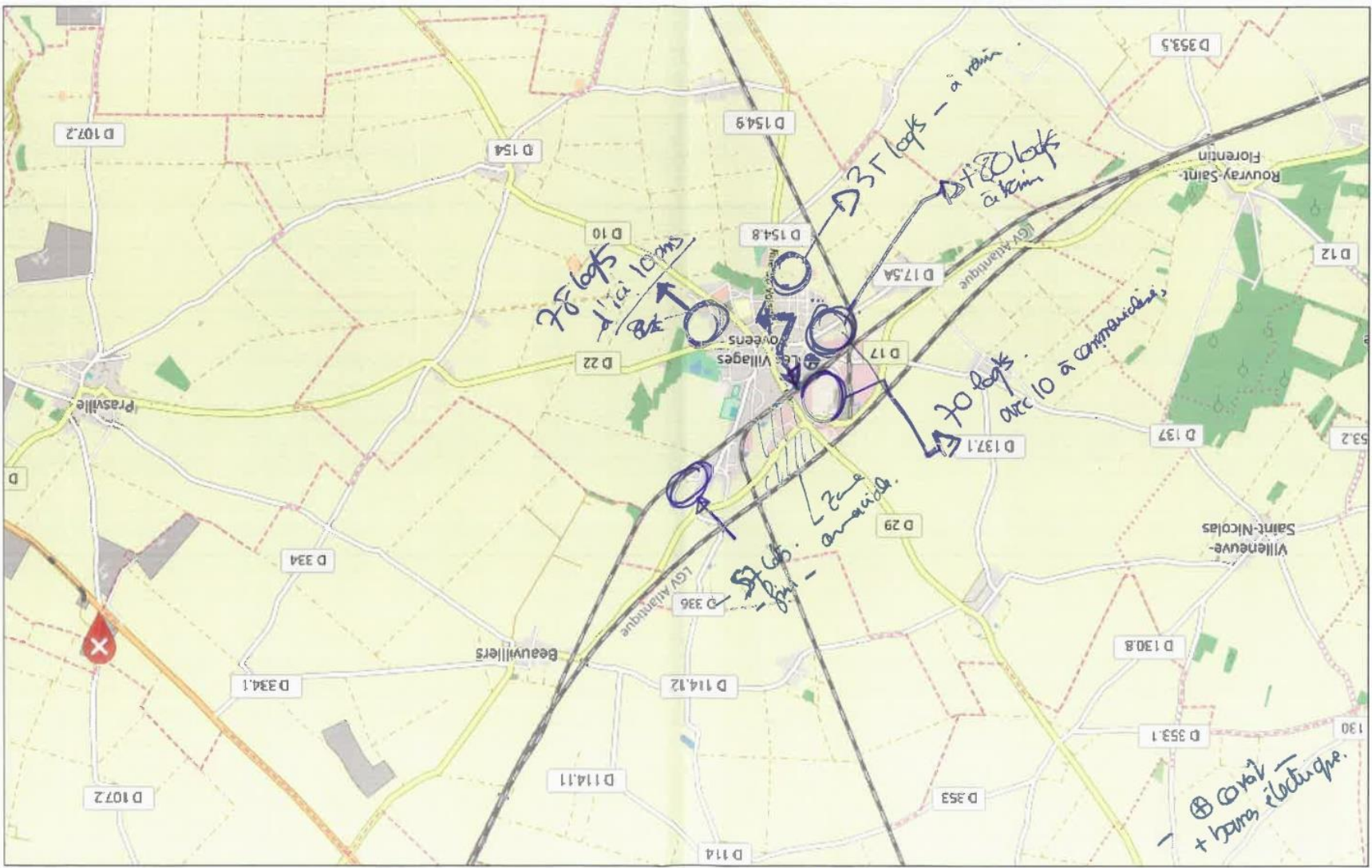
3.2. Vision et perspectives

La politique de développement local s'inscrit dans une vision d'anticipation des besoins et des attentes des habitants (actuels et futurs) – notion de « marketing territorial ».

La commune des Villages Vovéens peut aussi être un **territoire d'expérimentation en matière de mobilité** et notamment dans le cadre du lien intergénérationnel (jeunes – personnes âgées).

Compte-rendu d'entretiens communes

Notes cartographiques - Mairie des Villages Vovéens



moteur ← partage par manque de lien avec collège

Compte-rendu d'entretiens ménages

	Ménage 1	Ménage 2	Ménage 3
Lieu de résidence	Le puiset	Les Villages Vovéens	Péronville (centre)
Description rapide des membres du ménage	4 personnes: 1 garçon au Collège de Tourry (environ 9 ans), 1 fille chez la nourrice (environ 5 ans), 2 parents travaillent, la femme à Janville (travaille du matin, de journée, en soirée) l'homme à Toury (horaires fixes)	5 personnes: 2 (garçon et fille) enfants étudiants, 1 enfant (garçon) lycéen à Chartres	3 personnes dans le foyer: 1 conjoint et 1 fils (17 mois)
Parcours "résidentiel" du ménage	Sont originaires du secteur	Ne sont pas originaires du secteur. Ont acheté il y a une vingtaine d'années (viennent des Yvelines). Ne se projettent ailleurs qu'à la retraite.	Il y a 2 ans habitait à Orgères
Situation professionnelle et scolaire du ménage	Les deux parents actifs, les enfants scolarisés/ gardés	Les deux sont actifs (la femme travaille à l'hôpital et l'homme fait différents boulots)	Va reprendre le travail Bonneval début mai (avant cherchait sur Artenay). Beau frère va garder le petit.
Mobilité	Mari: fait 2 AR quotidien -environ 20km) Toury le Puiset Femme : fait l'AR Janville Puiset Le couple fait tous ses déplacements en voiture, seuls quelques déplacements pour aller acheter du pain à pied (boulangier itinérant. Le garçon se déplace en vélo pour ses loisirs. Très peu de mobilité des enfants liée au loisir car pas d'activités extra-scolaires.	Les deux sont actifs (la femme travaille à l'hôpital et l'homme fait différents boulots, localement)	A le permis de conduire. Fait tous ses trajets en voiture. 2 voitures dans le ménage. Son mari travaille loin aussi: 70 km aller-retour, 6j/7. Courses sur Châteaudun, à Patay (mais moins souvent à Intermarché)
Véhicule	2 VP , 1 vélo	3 VP (dont une hybride acheté en nov 2018), 1 scooter, 2 vélo, 1 quad	2 voitures, aucun autre mode
Poids de la mobilité dans la vie courante	Coût important, mais non évalué globalement	Avec l'acquisition du véhicule hybride réduction des coûts de transport de 50€ par mois (soit environ 50% du coût du déplacement domicile-travail de la femme)	Fait 160€ le plein pour son compagnon par mois.
Solution de mobilité alternative	Pas de recherche de solution	Intérêt pour les VAE. Le couple a regarder le budget nécessaire, pour le moment le coût reste élevé.	A le permis et une voiture depuis 5 ans. Utilisait les transports en commun avant d'avoir le permis, mais ne le prend plus maintenant
Remarques	Principe que sur le territoire ça fonctionne comme ça et qu'il n'y a pas d'autres possibilités	Ménage qui reste en alerte sur toutes les initiatives en matière de DD qui leur permettrait d'économiser financièrement. A depuis 10 ans des panneaux photovoltaïque pour le chauffe eau. ZA également un poils à bois et envisage de le changer pour passer à un poils à granule (bouquet de service/ travaux à économie d'énergie)	

Compte-rendu d'entretiens ménages

	Ménage 4	Ménage 5	Ménage 6
Lieu de résidence	Orgères centre	Orgères	Orgères (hameau)
Description rapide des membres du ménage	48 ans. 4 enfants: 3 garçons, 1 fille, 24 ans, 16 ans, 13 ans, 11 ans (scolarisés pour les deux derniers et celui de 16 ans en recherche de contrat apprentissage)	vivra avec ses parents, après déménagement	Vit chez ses parents : 5 personnes dans le foyer, toutes ont le permis (7 voitures dont une hors fonctionnement: le père a 2 voitures dont une prêtée à la personne interviewée, mère a 2 voitures dont une de fonction)
Parcours "résidentiel" du ménage	Pas originaire du coin, dans le Loiret car famille. Demande logement social à Terminiers et proposition à Orgères (y réside depuis 2 ans)	Originaire du coin	Vivez sur l'Essonne avant d'arriver sur le cœur de Beauce (Etampes)
Situation professionnelle et scolaire du ménage	Contrat de travail fini	Travaille de nuit, à Artenay (Za) depuis 1 an: BSR, capes . 6 mois de journée (préparation de commande), 6 mois de nuit (en tant que cariste)	A travaillé pendant 2 ans dans une structure (boulangerie) et travaille à nouveau pour cette entreprise à Fleury les Auray. Va au travail en voiture 45 min aller, 45min retour
Mobilité	Maman: n'a pas le permis pour le moment. Prévu de le passer cette année, mais pour le moment problème de financement (peut être financé sous réserve de promesse d'embauche ou d'embauche). A un scooter, utilise les taxis et les services de Trans Beauce. Aide des voisins (courses, rendez-vous médicaux). Fils qui a une voiture (mais hors fonctionnement depuis 15 jours). Pour recherche emploi réserve le Trans Beauce (souvent complet donc besoin de réserver 48h à l'avance sinon 24h avant, pas dispo aux horaires nécessaires). Sinon Taxi pour Châteaudun (50€ l'aller). Ecole à Orgères à pied pour le plus petit, en bus pour le garçon au collège et parfois ramené par un parent d'élève (si fin de cours plus tôt) Pour aller à l'orthophoniste et globalement spécialistes, Châteaudun, Longvie: demande aux voisins, réservation Trans Beauce.	En scooter (20 kms en tout). A son scoot depuis 1 an. A l'habitude. N'a pas le permis de conduire, le passera d'ici fin d'année : sera plus facile pour les courses (Artenay, Voves ou Châteaudun). Demande à la famille si besoin (beau-frère qui habite à Orgères ou à son père. Sa sœur n'a pas le permis non plus). Permis à passer pendant les vacances de paques 2 mois de congés. Passage en automatique, à 25 kms.	Fait tout en voiture, ainsi que les autres membres de la famille
Véhicule	Un scooter et vélos pour les enfants	Scooter et vélo (pour les loisirs). Courses, à pied.	7 voitures dont une hors fonctionnement, plusieurs vélos (pour le loisir)
Poids de la mobilité dans la vie courante	Dépendre des autres est vraiment problématique Des trajets et des déplacements évités par faute de moyens de transport (pas d'activités en dehors d'Orgères): Difficile en covoiturage car tout le monde vient de partout.	Budget déplacement 40€/mois	Avant ses déplacements pour le travail lui coûtait 300€/ mois avec ancienne voiture (tombé en panne de clé), a un nouveau véhicule, celui de son père (véhicule d'emprunt): attend de voir combien cela va lui coûter. Souhaiterai acheter une nouvelle voiture, mais doit économiser.
Solution de mobilité alternative		Pas de possibilités de covoiturage car personne n'habite près de chez lui. Plus autonome. A prévu de faire un crédit pour une voiture sans permis neuve (sa sœur a fait dans l'occasion mais trois mauvaises expérience). 15 000€.	
Remarques	Si avait maintenue son emploi (engagement de l'entreprise), aurait eu financement du permis. Besoin de promesse d'embauche. Piur que son permis soit pris en charge par les organismes sociaux.	Ne prend pas les transports en commun. TC le matin à 06h00, et retour le soir à 18h00. A essayé une fois pour un RDV à la mission locale et est resté toute la journée à Châteaudun pour 30 min de RDV.	Pas de bus adapté pour Orléans (pas d'offre qui permet de rentrer le midi, en soirée seulement à 18h00). Pas envisagé le covoiturage, collègues habitent sur Orléans, et elle préférée prendre sa voiture). Avant sans le permis, prenait les TC
	20 km en scooter est la limite géographique (2 à 3 fois le plein par semaine à 10€)	Scout pour aller à Orléans (1 fois et a mis 1h30), Voves	Petite course d'appoint à Orgères (en voiture)
	S'il y avait plus de transport en commun, ça allègerait les factures.		Le père est celui qui travaille le plus près de leur domicile: à 20 min en voiture.
	Les enfants ne font pas d'activités car pas de moyens pour se déplacer.		Les transports en commun a développer notamment pour les études/ formation.
	Pendant formation a fait du covoiturage: début février à mi mars.		Avant d'avoir le permis, son papa l'emmenait à 06h00 du matin pour le bus pour travailler à Chartres. Attente 16h00 à 18h00 pour le retour jusqu'à Voves.
	Pas de déplacements sur Chartres		Sœur qui travaille sur Artenay. Des fois va travailler avec une voisine, si elles sont sur les mêmes horaires.
	Maison de la Beauce: activités pendant les vacances. Cinémobile		Arrêt de bus à la Maladerie mais c'est uniquement pour les scolaires. Sinon besoin d'aller à Orgères pour prendre le car
	Blablacar à partir d'Artenay mais pas à partir d'Orgères. Beaucoup ne veulent pas le transport d'enfants, même avec accompagnant parent.		1 an et demi à retrouver un travail depuis qu'elle est sur le territoire.
	1er besoin de déplacement: Châteaudun, à Patay et ensuite Artenay		

Exemple de productions d'atelier

Sénior (+65 ans)						
Identification du profil et des déplacements habituels	Profil: Situation (collégien, formation, empl...)	Lieu/secteur de résidence	Destination		Période (semaine/ week-end, vacances scolaires, annuelle)	Mode de déplacement utilisé (le plus souvent)
			Motif de déplacement	Commune (+ équipement, services, ...)		
	retraitee.	Gommerville	navettement	docteurs Angerville	week-end, semaine	voiture
				librairies & Gommerville		voiture à pied (ville des pieds)
Problèmes rencontrés	Modes					
	Enfants	plus ou moins disponibles.				
	ADMR	fonctionne bien (aide à faire les courses, ménages)				
	Plaine	N'apprécie pas trop de s'éloigner tout le temps				
	⚠	Désaffection club = moins de sortie (avant sortie à Chartres/Orléans → sortie avec lui)				
Existence de solutions alternatives identifiées (location 2 roues, navettes locales...)						
Les pistes d'amélioration						

Exemple de productions d'atelier

Demandeurs d'emplois

Identification du profil et des déplacements habituels	Profil: Situation (collégien, formation, emploi...)	Lieu/ secteur de résidence	Destination		Période (semaine/ week-end, vacances scolaires, annuelle)	Mode de déplacement utilisé (le plus souvent)
			Moyen de déplacement	Commune (+ équipement, services, ...)		
	Couplet + enfants	Orgères	emploi	Poupry	week-end et semaine	voiture

Problèmes rencontrés	Modes
	1 seule voiture pour 2
	Horaires décalées.
	Système de garderie non adapté aux horaires de w donc ↑ coût garde
	Arrêt des aides à la garde d'enfant

Existence de solutions alternatives identifiées (location 2 roues, navettes locales...)

Les pistes d'amélioration
Coches gratuites dans zone forte d'emploi.

Exemple de productions d'atelier

Jeunes (-26 ans)

Identification du profil et des déplacements habituels	Profil: Situation (collégien, formation, emploi...) Âge	Lieu/ secteur de résidence	Destination		Période (semaine/ week-end, vacances scolaires, annuelle) Fréquence (tous les jours...)	Mode de déplacement utilisé (le plus souvent)
			Motif de déplacement	Commune (+ équipement, services, ...)		
	19 ans	Guillonville	Formation	Chartres	Semaine	Train
	Jeune femme Formation Assistante à vie	Seule avec 1 enfant	Emploi			Bus
			Garde			

Problèmes rencontrés	Modes
	horaires entre formation et vie personnelle personnelle
	problème de garde
	Nécessité du permis pour le futur emploi

Existence de solutions alternatives identifiées (location 2 roues, navettes locales...)
<ul style="list-style-type: none"> - Inclure le permis et son passage dans le cadre de la formation - utiliser les bus scolaires pour se rendre sur sur la formation

Les pistes d'amélioration

Exemple de productions d'atelier

Jeunes (-26 ans)						
Identification du profil et des déplacements habituels	Profil: Situation (collégien, formation, empl...) Age	Lieu/ secteur de résidence	Destination		Période (semaine/ week-end, vacances scolaires, annuelle) Fréquence (tous les jours...)	Mode de déplacement utilisé (le plus souvent)
			Motif de déplacement	Commune (+ équipement, services, ...)		
	21 ans + CAP Vente	Grignon	Emploi	Charcaudun	Semaine	Véhicule
			Loisirs	POUPRY	Week end	Transport commun
Problèmes rencontrés	Modes					
	Argent					
	pas de moyen de transport malgré le permis					
	peut pas payer ses frais annexes					
	Difficulté sociale					
horaire de cab						
Existence de solutions alternatives identifiées (location 2 roues, navettes locales...)	<ul style="list-style-type: none"> + Travail sur le Budget + comprendre ses frais + accompagner à l'acquisition de <u>un premier achat véhicule</u> 					
Les pistes d'amélioration						

Exemple de productions d'atelier

Jeunes (-26 ans)						
Identification du profil et des déplacements habituels	Profil: Situation (collégien, formation, emploi...) Age	Lieu/ secteur de résidence	Destination		Période (semaine/ week-end, vacances scolaires, annuelle) Fréquence (tous les jours...)	Mode de déplacement utilisé (le plus souvent)
			Motif de déplacement	Commune (+ équipement, services, ...)		
	17 ans pas de diplôme Satis de l'école	Tumavin	Elaboration projet	Gréves	Tous les jours	Parent
			Formation	Charcaudun		Amis
			Apprentissage			Bus peu fréquente
			Loin / Dimanche			2 roues
Problèmes rencontrés	Modes					
	pas de BSR					
	pas de ressources					
	parent en difficulté					
	Mobilité psychologique					
Manque d'offre service transport de service. (2 trajet dans la journée)						
Existence de solutions alternatives identifiées (location 2 roues, navettes locales...)	<ul style="list-style-type: none"> - Guérir les bus scolaires ou plus instants au personne autre. - Auto Ecole Sociale - garage solidaire - Association prêt véhicule - prêt de Scooter - véhicule partagé - covoiturage 					
	<ul style="list-style-type: none"> + Atelier De code ton code + Simulateur de conduite + plateforme mobilité 					

Avis des personnes publiques associées

Le Plan de mobilité simplifié élaboré par la Communauté de Communes Cœur de Beauce sur son périmètre administratif a été arrêté en conseil communautaire le 3 février 2020. Conformément à l'article L.1213-3-2 du code des transports et à l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, le rapport complet est soumis à la consultation des personnes publiques associées suivantes pendant une période de trois mois : le conseil régional du Centre-Val de Loire, le conseil départemental d'Eure-et-Loir, la Communauté d'Agglomération Chartres Métropole, la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine, et les 48 conseils municipaux qui composent la Communauté de Communes Cœur de Beauce. En l'absence de réponse à l'issue du délai, l'avis est réputé favorable. Le conseil de développement de la Communauté de Communes Cœur de Beauce s'est également prononcé suite à la présentation du rapport complet en réunion plénière le 5 mars 2020. La Région a participé à l'élaboration du document au titre de sa compétence d'organisation du transport public. Les observations ainsi formulées mentionnent les dispositifs dans lesquels peuvent s'inscrire chacune des actions préconisées.

ORGANISATION	NATURE DE L'AVIS
Le conseil départemental d'Eure-et-Loir	Avis réputé favorable
Le conseil régional du Centre-Val de Loire	Avis favorable assorti d'observations
La Communauté d'Agglomération Chartres Métropole	Avis réputé favorable
La Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine	Avis réputé favorable
Les conseils municipaux	38 avis réputés favorables 5 avis favorables 1 abstention 3 avis défavorables

Avis des personnes publiques associées

Les observations formulées par les personnes publiques associées ont été classées selon le champ opérationnel concerné. Seulement les observations concernant une des actions préconisées ou une proposition d'action, c'est-à-dire la partie opérationnelle du document, sont reportées ci-dessous. De fait, les observations ayant trait à la partie « diagnostic » ou concernant une compétence autre que la mobilité ou que celles détenues par la Communauté de Communes Cœur de Beauce ou dont la réponse est déjà comprise dans le rapport complet, ont été prises en compte mais ne sont pas reportées ci-dessous.

Les actions constituent des préconisations au vu du diagnostic territorial, et des thématiques sur lesquelles des lacunes ont été relevées. Les exemples utilisés ne sont pas définitifs, mais proposent des pistes de réflexion pour les acteurs locaux de la mobilité. Chaque action impliquera en amont une réflexion plus approfondie en comité interne de suivi sur la manière la plus appropriée de mise en œuvre.

Champ opérationnel concerné	Nature des propositions	Modification du document final pour prise en compte
A2 : Former des acteurs locaux pour accompagner les citoyens dans la mobilité du quotidien	Redéfinir l'action visant à former des acteurs locaux au conseil à la mobilité	Oui, le principe de cette action vise à ce que tous les agents ayant vocation à accueillir du public, soient en capacité de délivrer une information claire sur la mobilité. Un accompagnement personnalisé à la mobilité peut être proposé par un agent référent sur ces questions (p. 111).
B1 : la définition d'un service de transport à la demande	Les jours de fonctionnement par destination sont insuffisants	À étudier, la fréquence du transport à la demande est conditionnée par le coût d'investissement et de fonctionnement du service (p. 158). Au vu du budget alloué, l'offre pourra être complétée
B1 : la définition d'un service de transport à la demande	Faire le lien avec les marchés hebdomadaires	Oui, le planning hebdomadaire correspondra à l'ouverture de services administratifs, l'organisation d'événements locaux réguliers, la prise de rendez-vous facilitée pour les utilisateurs du service dans les communes de destination (p. 120).
B1 : la définition d'un service de transport à la demande	Risque de concurrence vis-à-vis des taxis	Non, dans la configuration du transport à la demande actuel, le service est réalisés par des taxis sous-traitants.
B1 : la définition d'un service de transport à la demande	Un service utilisé également par les jeunes dans le cadre de pratique sportive	Oui, le transport à la demande s'adresse aux personnes ne pouvant pas se déplacer seul (p. 117) : Les personnes âgées en perte d'autonomie, personnes handicapées, et les jeunes. Le transport à la demande actuel dessert les jeunes de l'UNSS le mercredi après-midi.
B1 : la définition d'un service de transport à la demande	Un transport à la demande pour aller travailler	Non, la vocation d'un transport à la demande est de proposer un trajet ponctuel (cf. la proposition de planning du service p. 119) mais pas régulier.
C2 : favoriser la mobilité douce	Réalisation d'une piste cyclable entre Fontenay-Sur-Conie et Orgères-en-Beauce	À étudier, la création d'une piste cyclable se réalisera sur les secteurs les plus pertinents. Leur aménagement se fera au cas par cas, selon la nature de la voie, le trafic de véhicules et les vitesses pratiques.

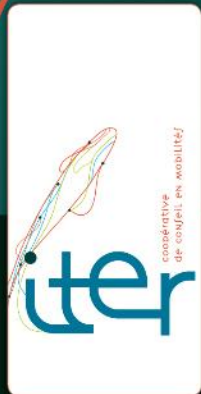
Champ opérationnel concerné	Nature des propositions	Modification du document final pour prise en compte
C2 : favoriser la mobilité douce	Développer le pédibus dans les communes (accompagner le déplacement pédestre des écoliers jusqu'à l'école)	Oui, l'État a mis en place le programme « savoir rouler à vélo » pour sensibiliser à la pratique du vélo dans les écoles. Des moyens techniques et humains peuvent être envisagés pour la mise en place d'un pédibus.
C2 : favoriser la mobilité douce	Réhabiliter des chemins communaux ou anciennes voies ferrées	Oui, le recensement d'axes susceptibles d'être aménagés sera réalisé au préalable, en se basant en premier lieu sur le potentiel existant.
C3 : Coeur de Beauce mobilité, le service d'autopartage en faveur de l'employabilité	Favoriser le lien entre la présence de logements et le développement de mobilités expérimentales pour l'accès à l'emploi	Oui, il existe des liens entre les documents de planification et opérationnels (PCAET, PMS, OPAH) avec l'objectif de favoriser l'accueil de ménages et l'accès à l'emploi sur le territoire (p. 10).
C3 : Coeur de Beauce mobilité, le service d'autopartage en faveur de l'employabilité	L'absence d'actions pour l'accès à l'emploi	Non, les problématiques d'accès à l'emploi sont prises en compte au travers deux des neuf actions du document : le développement et la généralisation du covoiturage, notamment quotidien, sur le territoire (p. 125) et le lancement d'une expérimentation visant à organiser du covoiturage quotidien, entre employés, grâce à une application numérique et la mise à disposition de véhicules électriques (p. 144).
D1 : Favoriser l'accès à la formation sur le territoire	L'absence d'intérêt de faire venir des formations sur le territoire s'il n'y a pas d'emploi	Non, ce n'est pas l'objectif du document, qui vise à apporter des solutions de mobilité aux habitants. Il est à mettre en perspective avec les autres documents de planification qui s'inscrivent dans un projet de territoire en faveur du développement local. L'organisation de formation sur le territoire, en lien avec les emplois locaux (secteur de la logistique), permettrait de favoriser l'employabilité et d'éviter de se rendre dans les centres de formations présents dans les agglomérations de Chartres ou Orléans.
D2 : Accompagner la mise en place de tiers lieux	Diversifier le type de tiers lieux	À étudier, le sens de l'action est de mettre en place les conditions favorables pour le lancement d'une activité itinérante ou la création de tiers lieux. Les projets entrepreneuriaux pourront faire l'objet d'un accompagnement de la collectivité.
Hors plan d'actions	Une participation au financement du permis de conduire	À étudier, la participation au financement du permis de conduire est déjà proposée par Pôle Emploi, à destination des apprentis via les CFA, etc. Les sources de financement pourront être mentionnées dans le document de communication (action A1, p. 108).
Hors plan d'actions	Prendre en compte la mobilité douce dans les travaux d'aménagement, de revitalisation de centre-bourg	À étudier, la collectivité peut élaborer une charte de bonne conduite dans les aménagements des maitres d'ouvrage (communes, etc.).
Hors plan d'actions	Mettre en place des navettes en minibus reliant Angerville-Toury-Artenay	À étudier, la question d'une navette est pertinente, elle doit être abordée par le prisme financier et la pertinence de l'axe emprunté au vu du potentiel de passagers.
Hors plan d'actions	Développer les solutions de mobilité sortantes du territoire (Région francilienne)	Oui, un nombre non-négligeable d'habitants du territoire travail à l'extérieur, principalement dans les pôles urbains de proximité (Orléans, Chartres, Etampes, Angerville, Auneau). Le développement du covoiturage peut être une réponse adaptée au vu de la multi-polarisation du territoire (p. 70).



Rapport complet

Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Cœur de Beauce

Communauté de communes Cœur de Beauce – version définitive, décembre 2020



2 rue d'Austerlitz
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

iiter@iternet.org
<http://www.iternet.org>