
Pièce 4 : Programme d'Orientations et d'Actions « Mobilités »

Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal valant Programme
de Local de l'Habitat et Plan de
Déplacements Urbains - PLUiHD

Arrêté le 27 juin 2019
Approuvé par le Conseil communautaire du 27 février 2020



Table des matières

Avant-propos.....	3
1. Une politique de mobilité déjà à l'œuvre	4
2. Les orientations Mobilité inscrites au PADD	6
2.1 Orientation 1 : Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire.....	6
2.2 Orientation 2 : Faire de l'environnement un atout du développement.....	7
2.3 Orientation 3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire	7
2.4 Orientation 4 : Adapter et améliorer l'habitat aux besoins des ménages	9
2.5 Orientation 5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD	9
3. Les actions programmées.....	11
Action 1 Structurer et hiérarchiser la voirie	12
Action 2 Adapter le réseau de transport collectif.....	15
Action 3 Constituer un réseau d'itinéraires cyclables	18
Action 4 Organiser les liaisons piétonnes.....	22
Action 5 Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge	24
Action 6 Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies.....	26
Action 7 Coordonner la politique de stationnement	29
Action 8 Coordonner la politique de livraison.....	31
Action 9 Développer les services de covoiturage	33
Action 10 Faciliter les usages du numérique	36
Action 11 Accompagner les changements de comportements.....	38
Action 12 Observer les mobilités locales	40
Action 13 Animer et évaluer la politique des mobilités.....	42
Action 14 Donner l'exemple	44
4. Synthèse des moyens à mettre en œuvre.....	46
4.1 Les moyens financiers	46
4.2 Les moyens humains.....	46
4.3 Tableaux de synthèse.....	47

Avant-propos

L'Agglomération Montargoise Et rives du loing (AME) a fait le choix d'élaborer un Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Plan de Déplacements Urbains (PDU) en définissant un Programme d'Orientations et d'Actions (POA) spécifique : le POA Mobilités. Il est l'instrument de mise en œuvre de la politique des mobilités de l'AME.

Composante obligatoire du PLUi tenant lieu de PDU, il vient notamment préciser et détailler les orientations et les objectifs traitant de mobilité, inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). En apportant tous les éléments d'information nécessaires à leur bonne mise en œuvre, il constitue une véritable feuille de route de la politique des mobilités pour les six prochaines années.

Ainsi, le volet mobilités du diagnostic, les orientations et objectifs relevant de cette thématique dans le PADD et le présent POA répondent aux attendus du Code des Transports pour l'élaboration d'un PDU (L-1214).

A la différence du Programme Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacements Urbains n'est pas une obligation pour l'AME du fait de sa population inférieure à 100 000 habitants (L1214-3). Toutefois, l'AME a fait le choix d'adopter un PDU en 2006 et le PLUi, en tenant lieu de PDU, est l'occasion de poursuivre cette démarche volontaire de planification stratégique de la politique des mobilités.

Le diagnostic du PLUi comprend le bilan du PDU de 2006. Il ressort de ce bilan que la démarche n'a pas suffisamment fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation dans la durée. Le plan d'actions ambitieux n'a que partiellement été mis en œuvre, essentiellement dans le domaine des transports collectifs, dont l'AME en tant qu'autorité organisatrice exerce pleinement la compétence. Pour les thématiques et les domaines d'interventions plus partenariaux, pour lesquels les compétences sont partagées, voire relèvent de l'initiative privée, le manque de coordination et d'animation partenariale a laissé la place à une action portée par chacun des partenaires selon son niveau d'engagement et de moyen.

Fort de ce constat, largement partagé avec les enseignements tirés d'autres documents de planification stratégique, l'AME met l'accent dans ce POA sur des mesures d'animation, de coordination et de pilotage renforcés. Les actions programmées sont plus précisément définies, notamment sur la répartition des rôles de chacun des partenaires.

Le calendrier du POA coïncide avec la temporalité du contrat de la Délégation de Service Public (DSP) Mobilités de l'AME. De ce fait, l'élaboration du PLUi a donc fortement influé sur le contenu du contrat, par les enjeux posés par le diagnostic et les objectifs formulés dans le PADD.

1. Une politique de mobilité déjà à l'œuvre

L'AME en tant qu'agglomération est autorité organisatrice des mobilités et dispose d'un réseau de transport collectif urbain. Elle a volontairement adopté en 2006 un PDU.

Afin de contextualiser le programme d'actions, sont rappelés ci-dessous des éléments qui décrivent brièvement la situation actuelle et tendancielle au regard des objectifs réglementaires visés par les PDU, selon la formulation en vigueur dans l'article L1214-2 du code des Transports :

Le plan de déplacements urbains vise à assurer :	La situation actuelle et tendancielle
L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part	La satisfaction des besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès s'effectuant de manière prépondérante par le mode automobile, elle compromet la protection de l'environnement et de la santé. Ce déséquilibre doit donc être atténué.
Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine , notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées	Le réseau de transport public est accessible aux personnes à mobilités réduites et un service de transport à la demande dédié existe (label Handicap pour Keolis Montargis). Toutefois, l'espace public comporte de nombreux obstacles qui rendent difficile ou impossible le cheminement jusqu'à certains points d'arrêt ou lieux d'intérêt. Dans ce domaine, la mise en accessibilité de l'espace public est un processus lent.
L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste	Si les mesures nationales produisent des effets locaux, la sécurisation des déplacements ne résulte pas ou peu d'un meilleur partage de la voirie. Localement, les accidents ne font pas l'objet d'un dispositif de suivi particulier. Le diagnostic du PLUi et le bilan du PDU ont permis d'identifier ce manque et de commencer à analyser les données disponibles dans la base de données des accidents corporels de la circulation (fichier BAAC)
La diminution du trafic automobile	Le trafic automobile n'est pour le moment pas en diminution. Les mesures allant dans le sens d'une limitation sont pour le moment de faible portée : réduction de vitesses, stationnement payant dans le centre-ville historique
Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants , notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied	Montargis dispose d'une gare SNCF qui connecte le territoire à Paris. Cette gare est parmi les plus fréquentées de la région Centre-Val de Loire. Le réseau de transports collectifs urbain se développe et sa fréquentation progresse régulièrement. La marche à pied et la bicyclette connaissent en revanche un développement limité, probablement faute d'aménagements adaptés et d'un partage plus équilibré de la voirie. Néanmoins, des aménagements structurants existent d'ores et déjà (véloroute, pistes cyclables Paucourt-Montargis, Petit Louis-Amilly).
L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son	L'usage du réseau principal de voirie est globalement bon, mais la logique de répartition entre voies communales et voies d'intérêt communautaire est remise en cause. La hiérarchisation des voies se

affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation	limite aux seuls modes mécanisés (automobile et transport collectif).
L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement , notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire	L'organisation du stationnement répond à une logique communale et une action cumulative au coup par coup. Le manque d'une vision d'ensemble et d'une cartographie recensant tous les types de stationnements (spécifiques, réglementés, payants et gratuits, sur voirie et dans les parcs publics) rend pour le moment difficile une stratégie globale et une action coordonnée à l'échelle intercommunale. Le diagnostic du PLUi et le bilan du PDU ont permis d'identifier ces manques et de collecter certaines informations permettant d'entamer cette démarche. Le territoire bénéficie d'aires de covoiturage déployées par le département du Loiret, mais certains usages demeurent aujourd'hui informels, démontrant le potentiel de développement sur le territoire.
L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale	Du fait d'un réseau routier performant et d'une localisation importante de l'activité en périphérie, les livraisons posent en réalité peu de difficulté. Toutefois, le développement du e-commerce et la redynamisation du centre-ville doivent conduire à des réflexions partenariales sans attendre des situations trop problématiques.
L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage	En dehors de mesures portées par des initiatives privées, le management de la mobilité (Plan de Déplacements d'Entreprises, Plan de Déplacements d'Administration...) n'a pas été impulsé sur le territoire, ce qui laisse un potentiel de développement considérable dans ce domaine.
L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes	En dehors d'un accord permettant d'utiliser la ligne 6 du réseau régional Ulys avec un titre Amelys en cabotage dans l'AME, l'intégration tarifaire n'est pas développée sur le territoire. Le support tarifaire actuel se résume aux traditionnels cartes et tickets papier. Toutefois le système M Ticket a été mis en place.
La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables	Quelques bornes ont été mises en service par des privés (concessionnaire auto et commerces). La commune de Chevillon-sur-Huillard dispose d'une borne ouverte au public. Un projet d'infrastructure de charge public ambitieux a été étudié, mais sa faisabilité n'a pas été jugée réaliste.

2. Les orientations Mobilité inscrites au PADD

Le présent Programme d'Orientations et d'Actions (POA) mobilités s'inscrit pleinement dans le projet de territoire formulé par les élus et exprimé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Les grandes orientations du projet sont transversales et donnent un cap à la politique de mobilités pour les années à venir. Il apparaît important de rappeler ci-dessous ces orientations en lien avec le thème des mobilités pour montrer comment le plan d'actions répond aux orientations du PADD.

2.1 Orientation 1 : Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire

Objectif : Consolider et resserrer la structure urbaine, au bénéfice d'une enveloppe rurale confortée

Hiérarchiser de façon cohérente la structure urbaine

- Structurer les réseaux de transports pour les hiérarchiser, permettre des niveaux de services cohérents et permettre une accessibilité facilitée aux lieux d'intérêt :
 - Hiérarchiser le réseau viaire en définissant le réseau de voirie d'intérêt communautaire en s'appuyant sur une typologie à trois niveaux(structurant/secondaire/local) et en permettant au réseau communautaire de desservir des lieux d'intérêt intercommunaux,
 - Ajuster le réseau de transport en commun pour optimiser l'offre au niveau d'usage et orienter le développement urbain vers les secteurs bénéficiant du meilleur niveau de desserte,
 - Mettre en cohérence l'offre de stationnement avec les niveaux de densité et définir si nécessaire des secteurs dans lesquels le stationnement devrait être mutualisé ou restreint afin de favoriser l'usage des modes alternatifs au regard de leur performance.

Accueillir de nouveaux ménages tout en assurant le parcours résidentiel de la population

- Favoriser le développement de l'habitat en renouvellement comme en extension urbaine dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transport en commun (TC), voire conditionner des projets d'extension urbaine lorsque la desserte TC sera garantie,
- Localiser un potentiel ou une part de développement urbain et/ou de requalification urbaine dans le corridor des principales lignes de bus et à proximité de la gare ferroviaire.

Objectif : Atteindre un rayonnement économique et culturel qui attire aussi par la qualité des lieux

Créer les conditions de l'attractivité en dotant l'AME de nouvelles capacités d'accueil pour les projets fortement générateurs d'emplois

- Préparer le territoire aux enjeux géostratégiques de l'agglomération et aux projets potentiels,
- Protéger et viser la revitalisation des commerces de centralité

- Raffermer le tissu PME/PMI existant :
 - Mobiliser des moyens en termes d'amélioration et/ou de requalification des parcs existants,
 - Ouvrir les portes de (certaines) zones d'activités au petit tertiaire,
 - Renforcer les filières productive et présenteielle de l'économie dans les différentes polarités, y compris rurales, tout en tenant compte de leurs atouts, de leurs capacités d'accueil, ainsi que du degré de cohabitation avec l'usage résidentiel de l'espace et des habitants,
 - Développer les possibilités de mutualisation des besoins des entreprises (zones de stationnement, aires de livraison, services aux entreprises, ...),
 - Identifier les futurs espaces de zones d'activités et promouvoir les zones existantes

Rayonner grâce à de grands équipements identitaires

- Prendre en compte les besoins d'accès du public ciblé et les déplacements engendrés dans le choix de localisation de ce type d'équipement.

Objectif : Optimiser l'enveloppe urbaine et maîtriser la consommation foncière

Viser la densification dans les zones urbanisées

- Localiser un potentiel ou une part de développement et/ou de requalification urbaine dans le corridor des principales lignes de bus et à proximité de la gare ferroviaire.

2.2 Orientation 2 : Faire de l'environnement un atout du développement

Objectif : Renforcer l'identité du territoire en s'appuyant sur les ressources locales

Compenser et atténuer le changement climatique

- Faire du changement climatique un projet en faveur des populations :
 - Multiplier les accès aux massifs boisés et notamment entre les zones urbanisées et la forêt de Montargis (circulations douces cycles et piétons) ; aménager les accès à l'eau et les circulations le long des canaux reliées aux secteurs de vie (trajets y compris domicile -travail),

2.3 Orientation 3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

Objectif : Tendre vers un territoire pilote sur les mobilités, en faveur de la sobriété énergétique

Offrir un cadre propice aux interactions entre acteurs du territoire, favorisant la réduction de la consommation d'énergie fossile

- Améliorer la qualité des déplacements, ce qui implique :
 - Renforcer l'offre de transport collectif dans le cœur d'agglomération en améliorant les fréquences de passage et les vitesses par des aménagements ponctuels (détection aux feux, couloirs en approche d'intersection),

- Adapter le réseau de transport urbain au projet de développement urbain de l'agglomération et aux spécificités communales,
- Redéfinir l'offre tarifaire pour la rendre plus compétitive et inclusive,
- Favoriser et organiser les déplacements alternatifs,
- Renforcer l'offre alternative dans le périurbain en rationalisant le transport à la demande ou en le remplaçant par un covoiturage organisé (aires de covoiturage, point stop),
- Prendre en compte les besoins en franchissements,
- Conforter le réseau des liaisons douces urbaines pour relier les services de proximité, dont les arrêts de bus,
- S'appuyer sur la trame verte et surtout bleue pour renforcer un réseau de liaisons douces offrant de grandes continuités dans un cadre sécurisé et agréable. Aménager des itinéraires piétons et cycles le long des voies d'eau facilitera leur appropriation par les habitants, qu'ils se promènent ou qu'ils se déplacent d'un point de vue utilitaire. Ces itinéraires offriront un potentiel touristique important, sur le modèle de Loire à Vélo, notamment s'ils sont connectés au projet de véloroute le long du canal de Briare,
- Structurer un réseau cyclable et pédestre continu et sécurisé en s'appuyant sur la dorsale de la véloroute,
- Définir les critères de détermination de la voirie communautaire,
- Structurer le réseau viaire, en intégrant la question du barreau Ouest de l'agglomération,
- En lien avec la hiérarchisation de la voirie, identifier des secteurs à pacifier dans lesquels la fonction des voies se limite à la desserte locale et pour lesquels les vitesses doivent être réduites afin de faciliter la cohabitation avec les piétons et les vélos et limiter les nuisances pour les riverains,
- Garantir la sécurité de tous les usagers de la route, en aménageant si nécessaire les points noirs dans lesquels les accidents corporels se produiraient ou pour prévenir leur occurrence.

Articuler l'offre de commerces, de services et d'équipements publics

- Aménager ou conforter des espaces publics de qualité et adaptés à leur usage :
 - Hiérarchiser les espaces publics,
 - Aménager les espaces publics dans un souci de mixité des usages et des usagers,
 - Renforcer ou créer des centralités de quartier.
- Consolider le réseau de commerces et de services en confortant une offre commerciale hiérarchisée,
- Organiser et rationaliser les conditions d'approvisionnement des équipements commerciaux,
- Aménager des équipements publics de proximité en accord avec l'évolution des besoins des usagers,
- S'assurer de la bonne marchabilité (caractère plus ou moins propice aux déplacements à pied) des trottoirs et aménager des espaces pour qu'ils soient conformes aux normes en faveur des Personnes à Mobilité Réduite,

- Concevoir un schéma de stationnement cyclable en lien avec les itinéraires aménagés, afin de disposer le mobilier urbain adéquat à proximité des équipements ciblés (écoles, collèges, lycées, médiathèques, commerces, équipements dont sportifs, parcs...).

Réduire les émissions polluantes et améliorer la qualité de l'air dans les secteurs agglomérés

- Réduire le trafic automobile dans les secteurs les plus densément peuplés, non seulement pour réduire les émissions de GES (polluants globaux) mais aussi et surtout les émissions de polluants locaux (NOx, O3, particules),
- Mettre en place des bornes de recharges pour les véhicules électriques dans les parkings payants en accompagnement du déploiement du schéma interdépartemental d'infrastructure de recharge,
- Proposer des facilités de stationnement ou de livraison pour les véhicules propres (ex : disque vert européen, règlement de livraison n'autorisant que les livraisons par véhicule propre dans des plages horaires déterminées, parcs...).

2.4 Orientation 4 : Adapter et améliorer l'habitat aux besoins des ménages

Objectif : Construire une politique de développement de l'habitat, durable et attractive

Reconquérir le tissu urbanisé

- Cibler et accompagner des opérations d'habitat répondant aux multiples enjeux : mixité sociale et fonctionnelle, articulation avec les déplacements doux, performance énergétique, réponse adaptée aux besoins des ménages, ...

2.5 Orientation 5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Objectif : Structurer la gouvernance pour piloter le déploiement du projet de territoire

Articuler et mobiliser les moyens pour suivre les démarches intégrées dans le PLUiHD

- Renforcer les moyens humains pour satisfaire les exigences techniques et d'animation partenariale des politiques en matière d'urbanisme, d'aménagement, d'habitat et de déplacement,
- Renforcer la collaboration entre les communes et l'AME :
 - Conduire la coordination entre les communes et l'AME sur les différents sujets : stationnement, zone de livraison, accessibilité, sécurité routière,

Montrer la voie par l'exemplarité des institutions locales

- Les services des collectivités donneront l'exemple :
 - En communiquant sur leurs expérimentations : Plan de Déplacements d'Administration, acquisition de véhicules propres dans les flottes administratives, mise en place de la prime vélo ... pour convaincre de la pertinence des politiques qu'elles portent,

Objectif : Affermir le dispositif de suivi du territoire et des politiques du territoire du PLUiHD à caractère partenarial

Articuler le suivi du PLUi, du PLH et du PDU

- Se doter des outils de suivi et de connaissance nécessaires à l'évolution et la réactivité des politiques publiques d'aménagement,
- Renforcer l'observation urbaine, au suivi de la construction, des projets innovants en matière d'habitat, de l'occupation du sol, des aménagements cyclables, afin de disposer de l'information et de l'intelligence collective nécessaires à la prise de décisions éclairées,
- Mettre en place des outils spécifiques au suivi des programmes d'actions du PLH et du PDU,
- Articuler les temporalités des bilans : mi-parcours du PLH, PDU et PLUi.

Renforcer la structuration et la coordination partenariale (en matière d'habitat et de déplacement urbain)

Par ailleurs, à l'instar des dispositifs partenariaux en matière d'habitat, l'AME pourra mettre un place un dispositif permettant de mieux suivre la politique en matière de déplacements en y associant ses partenaires : l'Autorité Organisatrice Régionale, les exploitants des réseaux de transport (APRR, ARCOUR, SNCF, Ulys, ...), les associations d'usagers et de professionnels (FNAUT, FNTV, FNTR). Ce dispositif pourra soit prendre la forme d'un comité de suivi associant l'ensemble des partenaires, soit multiplier des instances plus ciblées autour de thèmes précis (transport public, intermodalité, stationnement, sécurité routière, transport de marchandises).

3. Les actions programmées

Le programme d'actions s'organise autour de 5 axes et 14 fiches-actions qui regroupent des mesures liées entre elles. Une part essentielle des mesures inscrites est incluse dans la Délégation de Service Public mobilités que l'Agglomération Montargoise a confié à son délégataire Keolis Montargis pour la période 2019-2024. La Plateforme Territoriale de Mobilité du PETR Gâtinais Montargois porte également de nombreuses mesures inscrites dans ce programme.

Axe	Action
Organiser les réseaux	1. Structurer et hiérarchiser la voirie
	2. Adapter le réseau de transport collectif
	3. Constituer un réseau d'itinéraires cyclables
	4. Organiser les liaisons piétonnes
Réduire les nuisances	5. Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge
	6. Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies
Coordonner les acteurs	7. Coordonner la politique de stationnement
	8. Coordonner la politique de livraison
Stimuler les usages émergents	9. Développer les services de covoiturage
	10. Faciliter les usages du numérique
	11. Accompagner les changements de comportement
Piloter la politique de mobilités	12. Observer les mobilités locales
	13. Animer et évaluer la politique des mobilités
	14. Donner l'exemple

Ensemble, ces actions répondent à chacun des objectifs règlementaires d'un PDU et concourent à l'objectif globale d'une mobilité durable, qui passe par un trafic automobile limité et apaisé ainsi que par un rééquilibrage en faveur des modes de déplacements les moins polluants : marche, vélo, transport collectif et voiture partagée.

Le projet de mobilités de l'Agglomération Montargoise participe à son échelle aux objectifs nationaux (le Plan vélo prévoit le triplement de la part du vélo d'ici 2024) et régionaux (la règle n°16 du projet de SRADDET qui sera prochainement approuvé vise la diminution de 5 points en 2030 et 20 points en 2050 de la part modale de la voiture individuelle en solo). Le projet vise à réduire :

Part modale	Diagnostic	Objectif en 2026
Voiture individuelle	82%	80%
Transports collectifs	4%	5%
Marche à pied	9%	9%
Vélo	5%	6%
Total	100%	100%

La mission d'observation portée par l'action 12 permettra d'améliorer les connaissances et d'engager un dialogue avec la Région Centre Val de Loire, concernant la méthodologie à employer pour mesurer précisément le partage modal et son évolution.

Le POA mobilité se décline dans les OAP, qui intègrent les cheminements favorables aux modes actifs.

ORGANISER LES RÉSEAUX

Action 1 Structurer et hiérarchiser la voirie

Orientation de référence :

1 : Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

2-6-12-13

Éléments de contexte

Le diagnostic fait état d'une confusion dans la définition des voies d'intérêt communautaires, soit que les critères posés initialement ne soient plus réellement respectés, soit que les mises-à-jour successives du schéma aient introduit des versions différentes créant ainsi quelque ambiguïté sur le statut de certaines voies. Le PLUiHD est l'occasion d'adopter un nouveau schéma de hiérarchisation de la voirie, posant des critères clairs et acceptés par tous. Les nouveaux critères doivent permettre de faciliter sa mise à jour.

Objectifs

- Etablir un schéma selon les critères ci-après
- Harmoniser les aménagements et le niveau d'entretien selon leur importance et leur vocation, ainsi que des fonctionnalités urbaines en présence
- Améliorer la sécurité et la qualité des déplacements par des aménagements de voirie ajustés

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LES AUTRES GESTIONNAIRES DE VOIRIE (CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTE, DEPARTEMENT ET COMMUNES)

Description de l'action

L'AME adopte un nouveau schéma de hiérarchisation de la voirie qui désigne le gestionnaire de la voirie selon des critères clairs :

- Les autoroutes et les routes départementales sont clairement identifiés et leurs gestionnaires également (concessionnaires pour les premières, département du Loiret pour les secondes).
- **Sont d'intérêt communautaire :**
 - les abords des routes départementales en traversée d'agglomération
 - les voiries de desserte des zones d'activités communautaires
 - les itinéraires principaux, qui relient le réseau départemental et les pôles générateurs intercommunaux (lorsque plusieurs liaisons existent, seuls les itinéraires les plus empruntés sont d'intérêt communautaire).
- Les voies restantes sont communales.

La voirie d'intérêt communautaire doit représenter un linéaire relativement constant, afin de ne pas grever le budget de l'intercommunalité. La définition d'une nouvelle voie d'intérêt communautaire suppose donc le déclassement d'un linéaire équivalent.



Figure 1 : Plan de hiérarchisation de la voirie définissant les voiries d'intérêt communautaire

Rôle des acteurs

- L'AME définit le schéma de hiérarchisation et est gestionnaire des voiries d'intérêt communautaire
- Les Communes sont gestionnaires des voiries communales
- Le Département est gestionnaire de la voirie départementale
- La Région définit dans le SRADDET les routes d'intérêt régional
- Les concessionnaires d'autoroute exploitent les autoroutes concédées
- L'Etat concède le réseau autoroutier

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Adoption du schéma					

Moyens mis en œuvre

Humains : la révision du schéma suppose un référent dans les services pour effectuer la mise à jour du plan et la rédaction de la délibération modificative (0,025 ETP/an).

Financiers : neutre. Il a été acté un principe de stabilité du linéaire de voirie d'intérêt communautaire pour maîtriser les charges de gestion pour l'intercommunalité. Il s'établit à environ 2,3 M€/an pour l'AME.

Evaluation de l'action

- km de voies par type et par gestionnaire

ORGANISER LES RÉSEAUX

Action 2 Adapter le réseau de transport collectif

Orientation de référence :

- 1 : Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire
- 2 : Faire de l'environnement un atout du développement
- 3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire
- 4 : Adapter et améliorer l'habitat aux besoins des ménages

Actions liées :

3-4-6-7-10-11-12

Éléments de contexte

Bien que sa fréquentation progresse, le réseau AMELYS n'est pour le moment pas considéré comme une alternative crédible à la voiture. Le renouvellement de la Délégation de Service Public est l'occasion de repositionner l'offre afin de répondre à de nouveaux objectifs.

Objectifs

- Mettre en place un nouveau réseau de transport collectif qui réponde aux attentes de ses usagers
- Accroître la fréquentation du réseau AMELYS par le report modal depuis la voiture

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING

Description de l'action

Le renouvellement de la DSP transforme en profondeur le réseau de transport public AMELYS et les services qui lui sont associés.

La restructuration du réseau est l'occasion d'une amélioration de la desserte dans le cœur d'agglomération afin de devenir concurrentiel vis-à-vis de l'automobile.

Les lignes urbaines forment un réseau structurant lisible et cohérent, selon le schéma ci-dessous.

Les lignes 1 à 3 constituent une étoile à 5 branches avec une liaison dédoublée entre le centre-ville et le pôle gare.

Les lignes 4 et 5 complètent le maillage du réseau par des tracés circulaires permettant des déplacements sans correspondance au centre de Montargis.

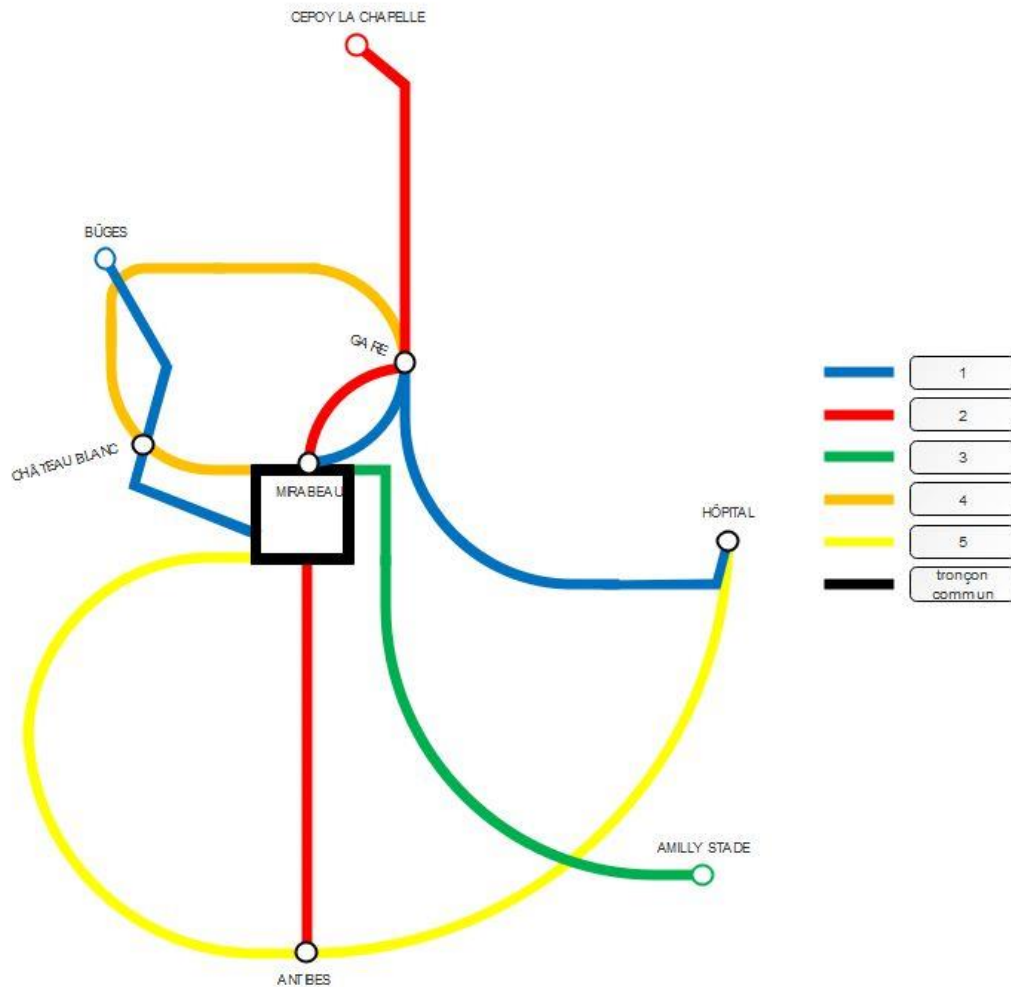


Figure 2 : schéma d'organisation du réseau de bus principal

La navette de centre-ville est prolongée jusqu'à la caserne Gudin et au Port Saint-Roch afin de relier ce secteur de renouvellement urbain.

Pour mailler plus finement le territoire, les lignes complémentaires à vocation initialement scolaire sont désormais ouvertes à tous les voyageurs.

Cette offre est complétée par un important dispositif de Transport À la Demande (TAD). Celui-ci se compose de lignes périurbaines déclenchées sur réservation et d'un service zonal qui permet le rabattement vers 4 pôles d'intermodalités : Mirabeau, Gare, Antibes et Hôpital. Ce TAD est mutualisé avec l'offre de substitution destiné aux PMR, ainsi que des services de soirée et de desserte de la gare aux franges de la grille horaire.

La tarification fait également l'objet de nombreuses évolutions :

- La mise en place d'un système billettique qui permettra une meilleure connaissance de l'usage, mais aussi des services nouveaux comme l'*open paiement* (validation et paiement par CB sans contact),
- La gratuité du titre scolaire qui permet un Aller-Retour par jour pour se rendre dans l'établissement, aux heures et jours d'ouverture des établissements scolaires,
- L'expérimentation pendant trois mois de la gratuité pour les abonnés SNCF.

De nombreux services de mobilité sont nouvellement intégrés à la DSP mobilités : conseil en mobilités, services de covoiturage et d'autopartage, location et stationnement de vélo, actions de promotion des mobilités alternatives... Les modalités de chacun de ces services sont développées dans les sections correspondantes du présent plan d'actions.

Rôle des acteurs

- L'AME Autorité Organisatrice délègue le service public de mobilité (décide de l'offre, finance, vérifie la bonne exécution du contrat, fait évoluer le contrat par avenant)
- KEOLIS MONTARGIS en tant que délégataire exploite le réseau AMELYS

Calendrier

Début de la nouvelle délégation le 1/01/2019

Mise en service progressive du réseau restructuré au 6/07/2019

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Début du contrat de DSP et mise en place progressive du nouveau réseau					Fin du contrat de DSP

Moyens mis en œuvre

Humains : 0,2 ETP pour le suivi du contrat, en 2023 et 2024 la préparation du renouvellement du contrat suppose une charge de travail supplémentaire

Financiers : La contribution forfaitaire est d'environ 21,5 M€ pour les six années du contrat, soit un peu moins de 3,6 M€ par an.

Le système billettique représente un investissement de 250 k€ et la mise en place de la gratuité pour les scolaires est estimée à une perte de recette comprise entre 180 et 190 k€ par an.

Evaluation

- Offre kilométrique (commerciale et haut-le-pied)
- Voyages réalisés sur le réseau
- Voyages par kilomètre
- Vitesse commerciale
- Dépenses d'exploitation
- Coûts/km
- Coûts/voyage
- Recettes commerciales
- Recettes/dépense (taux de couverture ou R/D)
- Recettes/voyage
- Part modale : augmenter la part modale de 1% soit de 4% à 5%.

**ORGANISER
LES RÉSEAUX**

Action 3 Constituer un réseau d'itinéraires cyclables

Orientation de référence :

2 : Faire de l'environnement un atout du développement

3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

4 : Adapter et améliorer l'habitat aux besoins des ménages

Actions liées :

2-4-6-10-11-12

Éléments de contexte

Le vélo est un mode de transport très performant en milieu urbain. Son coût de fonctionnement est presque nul pour l'utilisateur et les coûts d'investissement sont faibles pour la collectivité. Non polluant, il constitue par ailleurs une activité physique qui participe à un bon état de santé. Toutefois, la pratique du vélo reste très faible sur le territoire montargois, alors que son échelle et sa topographie sont propices à son développement. Le territoire ne dispose que de quelques aménagements identifiés comme tels et ceux-ci ne constituent pas un réseau continu. Le précédent PDU proposait un schéma global intégral, qui reste à ce jour une cible de très long terme. En revanche, il ne définissait pas de priorisation parmi les axes à aménager et n'en définissait pas la programmation à court terme. L'offre de stationnement dédiée aux vélos se compose de 650 places, dont 292 avec arceaux (42 lieux différents) et 358 avec râteliers (35 lieux). Le matériel employé est hétérogène et la logique de déploiement varie dans le temps et l'espace.

Objectifs

- Définir et programmer un réseau d'itinéraires cyclables cohérents, sécurisés et lisibles facilitant la pratique quotidienne du vélo
- Hiérarchiser ce réseau et harmoniser les principes d'aménagement
- Développer l'usage du vélo

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LES COMMUNES

Description de l'action

En 2019, l'AME engagera les études nécessaires pour définir un schéma des itinéraires cyclables. Celui-ci définira les grands axes du réseau cyclable qui devra à terme proposer des liaisons continues et sécurisées, afin d'inciter à la pratique du vélo. Il recensera les aménagements existants, les cheminements cyclables ne nécessitant pas d'aménagements spécifiques (chemins de halages, zone 30 dans des quartiers résidentiels...) et les itinéraires devant faire l'objet d'aménagements, notamment du fait d'une importante circulation automobile.

Ce schéma guidera la programmation annuelle des aménagements cyclables. Il privilégiera dès que possible des interventions légères ou ponctuelles qui permettront de valoriser des espaces apaisés existants en les connectant (par exemple l'allée Anne Deste à Montargis) plutôt que d'engager des aménagements lourds sur des voiries à forte circulation automobile.

L'AME finance la réalisation d'aménagement d'itinéraires cyclables lourds (voie verte, piste cyclable en site propre, linéaire important) et les communes prennent à leur charge des aménagements plus légers (bandes cyclables ou petit linéaire d'aménagement réalisé notamment dans le cadre de réfection de voirie ou d'aménagement d'espace public). Afin d'harmoniser à l'échelle intercommunale les aménagements réalisés par les communes, l'AME publiera un guide des aménagements cyclables

s'inspirant des publications du CEREMA. Cette harmonisation facilitera la lecture et la compréhension du réseau par les usagers.



Figure 3: Carte des itinéraires aménagés et en projet, source AME

Dans la suite de l'aménagement de la Scandibérique en traversée de l'agglomération, l'AME étudiera la faisabilité de nouvelles voies vertes sur les emprises des voies ferroviaires inexploitées (en lien avec la SNCF), du domaine forestier (en lien avec l'ONF) et le domaine fluviale (en lien avec VNF).

En 2020, faisant suite au schéma cyclable, l'AME mettra en place une application de cartographie interactive, qui permettra aux cyclistes de calculer des itinéraires, d'identifier des itinéraires sécurisés et des lieux de stationnement. Cet outil intégrera également des informations concernant les autres moyens de transport (réseau de transport collectif, aires de covoiturage...).

L'Agglomération Montargoise et ses partenaires consacreront un effort particulier à l'offre de stationnement dédiée aux vélos. Une vélo-station d'une centaine de places sera réalisée sur le parvis de la gare SNCF pour en faire un véritable pôle multimodal. Des abris-vélo sécurisés et des arceaux supplémentaires seront également déployés dans le cadre de la DSP mobilités : à l'hôpital et au port Saint Roch (ainsi que trois relais stations), afin de favoriser les usages combinés vélo + transport collectif.

Toujours dans le cadre de la DSP mobilités, des services de location de vélos longue- et courte- durée seront respectivement mis en place (200 Vélos à Assistance Electriques) et reconduits (20 VAE). Ces services de location sont proposés à des tarifs très incitatifs, afin d'encourager l'utilisation et favoriser à plus long terme l'équipement des ménages.

Dans le cadre de la politique intégrée du PLUiHD, l'ensemble des projets urbains seront l'occasion de proposer des traitements qualitatifs permettant d'assurer une perméabilité pour les modes actifs, un partage de l'espace public et des capacités de stationnement ajustées et évolutives pour les vélos.

Rôle des acteurs

- L'AME définit le schéma des itinéraires cyclables, finance les aménagements lourds, édite et diffuse un guide des aménagements cyclables, met en service une application géographique)
- Les Communes financent les petits aménagements réalisés au fil de l'eau de leurs interventions sur l'espace public, en se conformant au guide des aménagements.
- L'ADEME subventionne dans le cadre de l'appel à projet : Vélos et territoires
- Keolis Montargis (propose des locations courte et longue durée, participe au déploiement de dispositif de stationnement)
- Le PETR Gâtinais Montargois contribue aux réflexions et actions en lien avec le plan Pays à vélo.
- La Région subventionne les aménagements en lien avec le réseau d'échelle régional (Scandibérique)
- Département
- L'Etat subventionne dans le cadre d'appels à projets
- Les associations de cyclistes sont associés aux événements de communication, à l'élaboration du schéma et du guide d'aménagement. Elles font part de leurs retours sur la qualité des aménagements et l'identification de points durs. Elles sont soutenues par les collectivités pour leurs interventions de formation et de promotion de l'usage du vélo.
- L'ONF participe aux aménagements sur son domaine
- VNF participe aux aménagements sur son domaine
- La SNCF organise le déclassement des voies inexploitées pour la conversion en voie verte

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Réalisation de la vélostation Gare Réalisation du schéma des itinéraires cyclables	Application cartographique d'itinéraires cyclables Edition d'un guide des aménagements cyclables	Poursuite des aménagements cyclables	Poursuite des aménagements cyclables	Poursuite des aménagements cyclables	Poursuite des aménagements cyclables

Moyens mis en œuvre

Humains : 0,25 ETP (poste déjà existant)

Financiers : chaque année, l'AME consacre entre 500 à 900 k€ à la réalisation et la réfection d'aménagements cyclables. En 2019, 600k€ sont programmés. L'agglomération vise une stabilité de cette enveloppe budgétaire.

Schéma cyclable : 50 000 € dont 35 000€ finançables dans le cadre de l'appel à projets « vélos et territoires »

Vélo-station gare SNCF : 120 000€ dont 70 000€ finançables dans le cadre de l'appel à projets « vélos et territoires »

Application cartographique : 10 000€ dont 7 000€ finançables dans le cadre de l'appel à projets « vélos et territoires »

Etude préalable à la reconversion en voie verte de la ligne ferroviaire Montargis-Sens : 30 000 dont 5 000 à la charge de l'AME

Services dédiés au vélo : (inclus dans la contribution forfaitaire de la DSP mobilité (action 2) 139 000 € en fonctionnement et 409 000€ en investissement

Evaluation de l'action

- Km d'itinéraires cyclables recensés
- Km d'itinéraires cyclables aménagés
- Mise en service de l'application cartographique
- Nombre de téléchargement de l'application
- Nombre d'utilisations de l'application
- Nombre d'utilisateurs de l'application
- Dispositif de stationnement vélo recensés
- Dispositifs de stationnement vélo installés
- Vélos mis en location
- Nombre de locations
- Part modale : augmenter la part modale de 1% soit de 5% à 6%.

ORGANISER LES RÉSEAUX

Action 4 Organiser les liaisons piétonnes

Orientation de référence :

- 2 : Faire de l'environnement un atout du développement
- 3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire
- 4 : Adapter et améliorer l'habitat aux besoins des ménages

Actions liées :

2-3-6-10-11-12

Éléments de contexte

La marche est le premier mode de déplacement et le mode privilégié des déplacements de courte distance. Elle est aussi le moyen de réaliser les trajets en amont et aval des déplacements empruntant des modes mécanisés (depuis et vers les véhicules, depuis et vers les arrêts et station de transport en commun). La marche est non polluante et participe de l'effort physique quotidien recommandé par l'OMS pour une bonne santé. Enfin, la marche est le mode de locomotion des publics les plus fragiles, ceux qui n'ont accès à aucun autre mode. Pour une mobilité inclusive, les espaces publics, les lieux recevant du publics et les transports publics doivent faire l'objet d'une mise en accessibilité permettant à tous de se déplacer, y compris les « Personnes à Mobilité Réduite » (PMR). Tous les aménagements qui facilitent les déplacements des PMR participent à rendre le territoire plus adapté pour tous à la pratique de la marche.

Objectifs

- Identifier les itinéraires à rendre accessible en priorité pour permettre la continuité des trajets
- Harmoniser les principes d'aménagement de l'espace public en lien avec les PAVE et la mise en accessibilité des équipements publics.
- Créer les espaces favorables aux piétons
- Développer l'usage de la marche

Porteur de l'action

COMMUNES AVEC COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING

Description de l'action

Afin de garantir des cheminements accessibles à tous, l'AME engagera l'élaboration d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) intercommunal. Ce document s'appuiera sur les PAVE communaux existants (annexés au PLUi). Il harmonisera leur contenu et le complétera pour les communes non couvertes.

Le schéma des liaisons piétonnes comportera :

- **Les liaisons piétonnes accessibles aux PMR ;**
- **Les itinéraires mutualisés piétons et cyclables**, car de nombreux itinéraires sont adaptés à ces deux usages (voie verte, véloroute, zone de rencontre, aire piétonne...). Toutefois, dans certains secteurs très fréquentés et/ou étroits, il conviendra de réaliser des aménagements qui permettent d'assurer la cohabitation entre les deux modes ;
- **Les liaisons piétonnes inter quartiers** car ce réseau n'a pas vocation à proposer des itinéraires longue distance, de commune à commune par exemple, mais davantage à organiser les lieux de passage privilégié des piétons à l'intérieur des centralités et des lieux de vie. Il portera donc

une attention particulière aux accès aux équipements publics de proximité, aux arrêts de bus, à la gare, aux écoles (itinéraires de pédibus), aux commerces de proximité, aux parkings publics ;

- **Les liaisons piétonnes à vocation de loisirs** qui peuvent former des continuités plus longues en articulation avec le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).

Ce schéma sera cartographié

Dans le cadre du PLUiHD, les OAP permettront de s'assurer que les projets d'aménagement offrent une bonne perméabilité pour tous les modes actifs.

Dans le cadre de la DSP mobilités, Keolis Montargis mettra en place une signalétique facilitant l'accès piéton au sein du pôle gare, mais également dans des lieux stratégiques comme le terminus de la ligne 2.

Rôle des acteurs

- L'AME réalise le PAVE intercommunal et coordonne l'action des communes
- Les communes aménagent l'espace public en faveur de la marche et de la mise en accessibilité conformément à la stratégie intercommunale

Calendrier

La même que le schéma des itinéraires cyclables ou dans un second temps (priorité 2)

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Jalonnement piéton	Engagement du PAVE intercommunale			Adoption du PAVE intercommunal	

Moyens mis en œuvre

Humains : pilotage du PAVE intercommunal (0,2 ETP pendant 3 ans)

Financiers : Réalisation du PAVE intercommunal : 45 000 € sur 3 ans

Evaluation de l'action

- Km de liaisons piétonnes identifiés
- Km de liaisons piétonnes aménagés
- Part modale : 9%

**RÉDUIRE LES
NUISANCES**

Action 5 Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge

Orientation de référence :

2 : Faire de l'environnement un atout du développement

3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

Actions liées :

7-12-14

Éléments de contexte

Les constructeurs automobiles proposent désormais à la vente des véhicules électriques ou hybrides rechargeables avec une autonomie qui permet d'envisager le remplacement de véhicules thermiques pour des usages urbains. Bien que ne constituant pas une solution parfaite, le véhicule électrique possède deux vertus : il est silencieux et il n'engendre pas d'émissions polluantes en circulation. Par le biais du bonus écologique, l'Etat subventionne l'équipement des ménages et les ventes progressent chaque année. Une condition *sine qua non* à l'électrification du parc automobile est le déploiement d'un réseau de bornes de recharge, permettant d'offrir la possibilité d'une recharge rapide en dehors du domicile (et donc de sécuriser la pratique). A l'heure actuelle, le territoire compte un nombre insuffisant de bornes qui sont principalement d'initiatives privées (commerces et concessionnaires).



Figure 4 : carte des bornes référencées sur <https://fr.chargemap.com/map#> consulté le 15/02/2018

Objectifs

- Faciliter l'utilisation des véhicules électriques et l'équipement par les ménages

Porteur de l'action

MAIRIE DE MONTARGIS AVEC COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING

Description de l'action

L'AME a étudié la faisabilité technique et financière d'un réseau constitué d'une vingtaine de bornes, afin de mailler son territoire en complémentarité du réseau de bornes qui pourrait être installées par le département du Loiret. Les coûts et la complexité de montage du projet ont conduit à son abandon. L'AME et la commune de Montargis étudieront l'opportunité d'un dispositif beaucoup plus restreint, permettant une recharge des véhicules électriques dans la centralité urbaine. Si le besoin n'est aujourd'hui pas avéré dans l'ensemble des communes de l'AME, l'offre de stationnement payant en ouvrage du centre-ville de Montargis peut constituer le point de départ pour le déploiement d'une infrastructure de recharge.

Rôle des acteurs

- La Mairie de Montargis étudie le déploiement de bornes de recharge dans les parkings payants en ouvrage dans le cadre de la Délégation de Service Public
- Vinci Park réalise les travaux

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Etude de faisabilité	Mise en œuvre progressive des bornes	Mise en œuvre progressive des bornes			

Moyens mis en œuvre

Humains : pilotage de l'étude (0,01 ETP) dans le cadre du suivi de la DSP

Financiers : étude 10 000 €, travaux 10 000€ / borne semi-rapide avec coût de raccordement

Evaluation

- Réalisation de l'étude
- Nombre de bornes mises en service
- Nombre de charges effectuées
- Consommation électrique

RÉDUIRE LES NUISANCES

Action 6 Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies

Orientation de référence :

3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

3-4-12-13

Éléments de contexte

Dans le cœur de l'agglomération ainsi que dans les traversées de bourg, l'importance de la circulation automobile et de sa vitesse nuisent à la qualité de vie. Les logements en proximité directe du trafic sont dépréciés et les espaces publics sont peu adaptés à la pratique de la marche ou du vélo. Année après année, différents aménagements ont été réalisés à l'initiative des communes pour réduire ponctuellement les vitesses de circulation. Ces aménagements n'ont pas fait l'objet d'une programmation d'ensemble, ni d'un recensement. Des doutes existent sur la conformité de certaines réalisations et leur accumulation dans le temps et dans l'espace engendre une hétérogénéité qui ne facilite pas leur compréhension et respect par les usagers.

Objectifs

- Réduire les risques d'accidents et leur gravité
- Diminuer les nuisances sonores et la pollution atmosphérique
- Rendre plus attractifs les modes de transports alternatifs à l'automobile

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LES COMMUNES

Description de l'action

Pour un meilleur partage de l'espace public, les zones 30 permettent de pacifier les circulations dans des espaces mixtes où cohabitent plusieurs usages (circulation, mais aussi commerce, école, établissement de santé, secteurs résidentiels dans lesquels les enfants peuvent jouer dans la rue...). Les communes de l'agglomération montargoise se sont dotées au coup par coup d'un certain nombre de ces aménagements. Ceux-ci seront recensés et audités afin de garantir leur conformité au décret n°2008-754 du Code de la Route, applicable depuis le 1^{er} juillet 2010. Les zones 30 doivent posséder la signalisation adéquate en entrée et sortie (B30 et B51), mais aussi être « *aménagées de façon cohérente avec la limitation de vitesse* » (article R110-2 du code de la route), y compris concernant l'organisation du stationnement. Par ailleurs, dans le cas de voie à sens unique, le double sens doit être possible pour les cyclistes (signalé et aménagé si nécessaire). Deux arrêtés municipaux devront être pris : l'un concernant le double sens cyclable, l'autre concernant la conformité de la zone 30. En conséquence, les aménagements qui ne seraient plus conformes devront faire l'objet des modifications nécessaires pour pouvoir le rester (prise d'arrêtés, modification de la signalisation, modification des aménagements et du stationnement...).

L'audit et le recensement des zones 30 permettra également d'identifier des voiries ou des secteurs qui, dans une approche intercommunale, devraient également bénéficier de ce type d'aménagement. Parallèlement, le réseau structurant fera l'objet d'une étude sur les vitesses maximales autorisées, afin de les harmoniser dans une logique globale. Notamment pour tenir compte des évolutions, comme le passage à 80 km/h sur les routes secondaires entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018.

Ce travail participera à la constitution de la base de données nationale des vitesses maximales autorisées, instituée par l'article 22 de la loi pour une République numérique, et obligatoire pour les collectivités de plus 3 500 habitants.

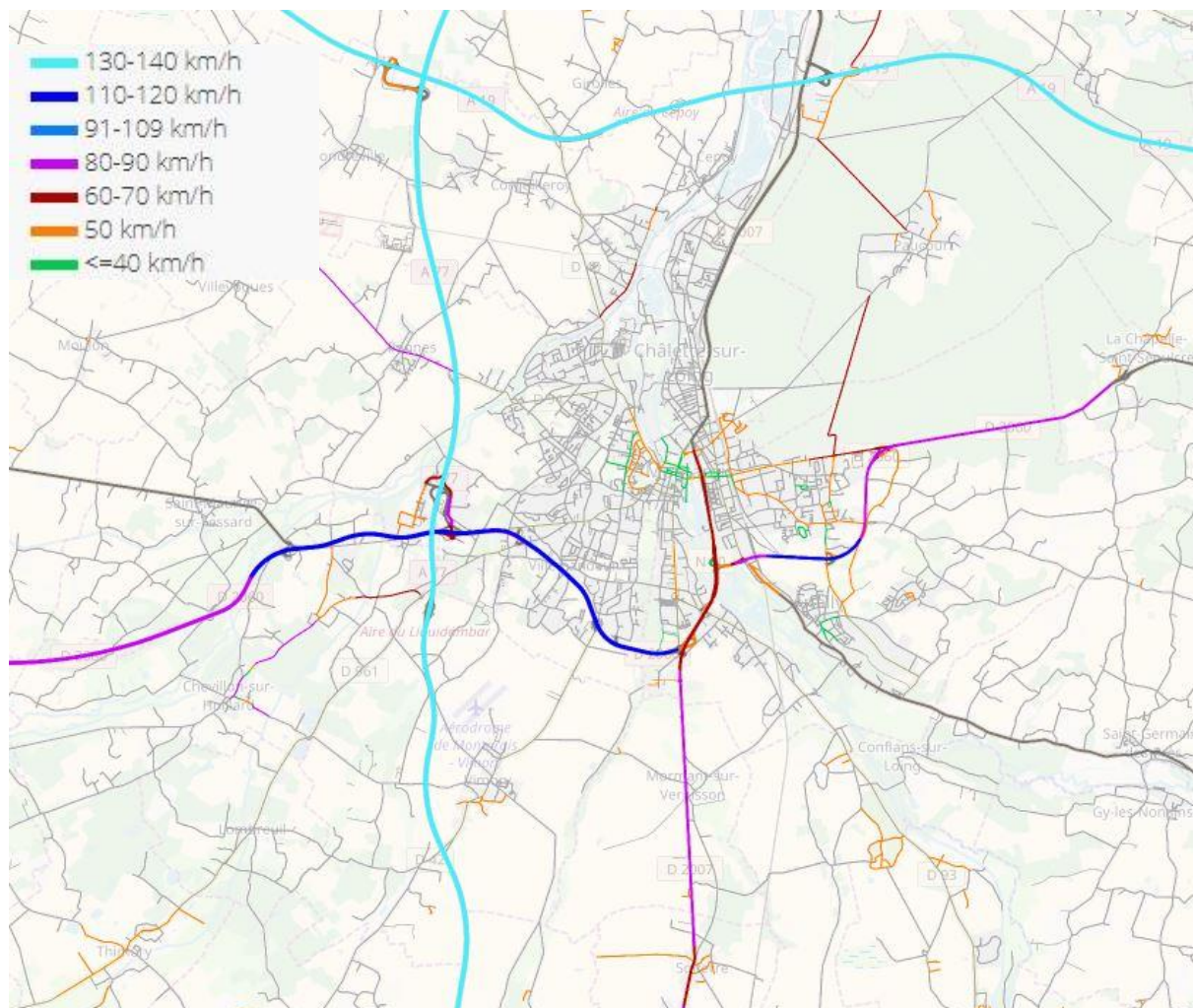


Figure 5 : Vitesses limites renseignées dans OpenStreetMap, <http://product.itoworld.com/>, consulté le 09/02/2018

Le territoire montargois se caractérise par une importante activité agricole. L'AME, en partenariat avec la Chambre d'Agriculture du Loiret, adoptera un schéma de circulation des engins agricoles, afin de pérenniser celles-ci et de les sécuriser.

Rôle des acteurs

- L'AME recense et cartographie les zones 30 puis progressivement l'ensemble des vitesses maximales autorisées
- Les communes recensent les arrêtés municipaux concernant les zones 30
- Le département communique les informations concernant son domaine routier (vitesses)
- La DDT est associée aux groupes de travail et consulté sur la conformité des aménagements
- Chambre d'Agriculture du Loiret est associé pour la définition d'un schéma des circulations agricoles

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Recensement des aménagements existants et réalisation d'une cartographie	Audit des aménagements et des arrêtés municipaux par les communes est gestionnaires de voirie concernés	Reprise des aménagements et des arrêtés non-conformes			

Moyens mis en œuvre

Humains : l'inventaire et l'audit de conformité seront réalisés en régie par les services de l'AME et des communes (0,25 ETP/an)

Financiers : les travaux de mise en conformités des aménagements existants devront être financés sur les budgets d'entretien courant et de réfection de voirie.

Evaluation

- Part du réseau pour lequel les vitesses maximales autorisées sont renseignées dans une base de données cartographiques.
- Km linéaire de voirie en zone 30 existants dont la conformité aura été audité
- Km linéaire de voirie en zone 30 créés

**COORDONNER
LES ACTEURS**

Action 7 Coordonner la politique de
stationnement

Orientation de référence :

1 : Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

2-5-8-9-12-13

Eléments de contexte

La prépondérance de l'usage de l'automobile dans l'Agglomération Montargoise s'explique en partie par des facilités de stationnement et une offre conséquente en parkings publics. 82 % des ménages de l'AME disposent d'un ou plusieurs véhicules et 68% disposent d'un parking privatif à leur logement. Par ailleurs, les possibilités de stationnement sur voirie sont très importantes dans les quartiers pavillonnaires.

Le diagnostic a fait ressortir un manque de cohésion dans l'offre de stationnement gratuite, payante et à durée limitée.

Dans le secteur de la gare, le stationnement prend un caractère anarchique et engendre des nuisances pour les résidences et commerces situés à proximité. Les travaux d'extension du parking SNCF réalisés fin 2018 doivent solutionner cette situation, puisqu'il totalise désormais 463 places.

Sur le site de l'hôpital, le stationnement gênant entrave régulièrement la circulation des bus.

La dépenalisation des amendes de stationnement à compter du 1/01/2018 permet aux communes disposant de stationnement payant de définir le montant des forfaits de post-stationnement et surtout de disposer de la ressource financière collectée.

Objectifs

- Définir une stratégie et une action coordonnée pour agir sur le levier du stationnement

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LES COMMUNES

Description de l'action

L'ensemble des acteurs du stationnement mèneront une réflexion collégiale pour définir des secteurs dans lesquels le stationnement doit être réglementé et comment. Ces réflexions seront guidées par l'observation attentive des sites de conflits potentiels entre usages (gare SNCF, hôpital, centre-ville...). Cette réflexion sera menée en cohérence avec le nouveau réseau de transport collectif, afin de favoriser le rabattement en bout de ligne.

Le projet en renouvellement urbain sur le site de l'ancienne caserne Gudin permettra la création d'un parking gratuit pendant la durée du chantier. Celui-ci sera desservi par la navette gratuite Coralys, ce qui permettra de capter des automobilistes en amont du centre-ville.

Des places de stationnement dédiées au covoiturage seront créés dans les parkings gratuits afin de favoriser cette pratique.

Conformément aux objectifs du SCoT, les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transport collectif feront l'objet de normes plancher réduites pour les constructions neuves.

Dans les secteurs les plus tendus, le stationnement sur l'espace public sera réglementé (payant ou à durée limitée) afin de favoriser des usages rotatifs. Ces secteurs devront bénéficier d'un contrôle régulier pour assurer l'effectivité des règles de stationnement en vigueur. Ce contrôle devra notamment garantir que le réseau de bus n'est pas dégradé par des stationnements gênants.

Le groupe de travail abordera également l'ensemble des sujets pertinents : le stationnement en lien avec les pôles générateurs, la mutualisation des espaces de stationnement, les aires de covoiturages...

Rôle des acteurs

- L'AME organise les réunions du groupe de travail
- Les communes participent
- SNCF participe
- Hôpital participe
- Exploitant du réseau de transport collectif participe
- Délégué des parkings en ouvrage participe
- Polices municipales et police intercommunale participent

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Installation du GT Recensement de l'offre de stationnement réglementée	GT Harmonisation possible de l'offre	GT Définition des évolutions à mettre en œuvre	Mise en œuvre des actions décidées par le GT	Mise en œuvre des actions décidées par le GT	Mise en œuvre des actions décidées par le GT

Moyens mis en œuvre

Humains : 0,01 ETP/an pour l'organisation du GT (le temps de mobilisation de chaque partenaire est à sa charge)

Financiers : la création d'emplacements dédiés au covoiturage se limitent à des ajouts de signalisation à la charge du gestionnaire du parking concerné.

Evaluation

- Nombre de participants au groupe de travail
- Nombre de réunions du groupe de travail
- Réalisation d'un schéma harmonisé
- Nombre de places dédiées au covoiturage

COORDONNER LES ACTEURS **Action 8** Coordonner la politique de livraison

Orientation de référence :

1 : Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

6-7-12-13

Éléments de contexte

Les livraisons de marchandises constituent un domaine dans lequel la collectivité intervient traditionnellement peu, alors que le développement du e-commerce engendre un essor sans précédent des livraisons. La mobilité des personnes peut être en conflit avec celui des marchandises (véhicule en cours de chargement/déchargement qui entrave la circulation des personnes), mais l'activité logistique peut aussi permettre d'éviter des déplacements de personnes pour leur approvisionnement. Le contexte économique montargois n'engendre pas une conflictualité élevée entre ces deux formes de mobilité. Toutefois, les fondamentaux restent à assurer : proposer une réglementation harmonisée et en assurer le respect.

Objectifs

- Harmoniser la réglementation pour en améliorer le respect et faciliter le fonctionnement des livraisons

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LES COMMUNES

Description de l'action

L'ensemble des acteurs de la livraison mèneront une réflexion collégiale pour cerner les enjeux et proposer des pistes d'amélioration. Pour alimenter cette démarche, les collectivités recenseront les aires de livraison et vérifieront leur conformité (gabarit, marquage, signalisation verticale, arrêté municipal). Elles feront également ce travail sur les arrêtés d'interdiction de circulation de poids-lourds et vérifieront la signalisation afférente. La cartographie des aires de livraison et celle des itinéraires interdits ou à privilégier par les poids-lourds sera exposée aux acteurs de la livraison et des modifications seront programmées si nécessaires. En effet, il n'est pas rare que le positionnement d'une aire de livraison puisse perdre de sa pertinence avec le temps (cas d'un commerce générant un flux de marchandises important qui change d'adresse par exemple).

Les partenaires chercheront également à éviter les conflits potentiels entre livraison et desserte par les transports en commun.

Pilotes et partenaires

- L'AME organise les réunions du groupe de travail
- Les communes y sont associées
- La DDT participe
- Les représentants des transporteurs et des chargeurs participent
- Keolis Montargis participe
- Les polices municipales et intercommunale participent
- Les associations d'usagers et d'entreprises participent

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Installation du GT et définition de la méthodologie	Recensement des aires de livraison et des itinéraires interdits ou recommandés aux PL Echanges sur les règlements de livraison	GT Dialogue avec les professionnels sur les besoins	GT Propositions d'évolutions dans les aires de livraisons, les itinéraires et les règlements	Mise en œuvre des actions décidées par le GT	Mise en œuvre des actions décidées par le GT

Moyens mis en œuvre

Humains : 0,01 ETP/an pour l'organisation du GT (le temps de mobilisation de chaque partenaire est à sa charge)

Le recensement et la cartographie des aires de livraison et des itinéraires interdits ou recommandés aux PL seront réalisés en régie (commune pour la vérification de conformité/état sur le terrain et des arrêtés, AME pour le recensement et la cartographie)

Financiers : Les travaux de reprise de la signalisation ou de création/suppression d'aires de livraison sont financés sur les budgets ordinaires de réfections de voirie.

Evaluation

- Nombre et diversité des participants au groupe de travail
- Nombre de réunions du groupe de travail
- Réalisation d'un schéma harmonisé
- Aires de livraison et itinéraires recensés, créés ou modifiés

**STIMULER LES
USAGES
EMERGEANTS**

Action 9 Développer les services de
covoiturage

Orientation de référence :

3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

Actions liées :

2-7-10-11-14

Éléments de contexte

En dehors du cœur d'agglomération, le transport collectif conventionnel du type bus n'est pas adapté à une demande de mobilité éparse et diffuse. Les nombreuses voitures circulant sur les routes sont sous-utilisées puisqu'elles ne transportent le plus souvent que leur seul conducteur. L'essor du numérique facilite la mise en relation des conducteurs et des passagers, pour des usages partagés. La mutualisation des véhicules permet de réduire leur nombre sur les routes et constitue un gisement colossal pour des économies d'énergie et de dépenses monétaires.

Objectifs

- Développer l'usage du covoiturage et de l'autostop organisé
- Augmenter le remplissage des véhicules et l'efficacité énergétique des déplacements en automobile
- Utiliser une offre de déplacement existante et pertinente dans le périurbain

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LE PETR GÂTINAIS MONTARGOIS

Description de l'action

Par définition, le covoiturage est une pratique décentralisée relevant largement de l'initiative privée. Toutefois, pour permettre et favoriser l'essor de ce transport collectif privé, les collectivités contribueront en informant et en organisant le stationnement de rabattement.

La Plateforme Territoriale de Mobilité et Keolis Montargis seront les relais vers les plateformes de covoiturage existantes. Elles en assureront la promotion, notamment dans le cadre des Plans de Mobilité d'Entreprises.

Le dispositif d'autostop organisé (Rezo Pouce) sera déployé à l'échelle du PETR Gâtinais Montargois, afin de favoriser les rabattements vers le réseau Amelys.

Les collectivités partenaires réaliseront un schéma identifiant les secteurs offrant un potentiel pour le développement d'aires de covoiturage. Les sites stratégiques qui le nécessiteraient feront l'objet d'un aménagement pour offrir un cadre sécurisé et une signalisation qui facilite leur visibilité pour les utilisateurs.

En premier approche, les sites retenus chercheront à réutiliser des espaces de stationnement existants et qui offrent un potentiel de mutualisation. Les parkings ouverts au publics cartographiés dans le cadre du PLUiHD seront donc des localisations préférentielles.

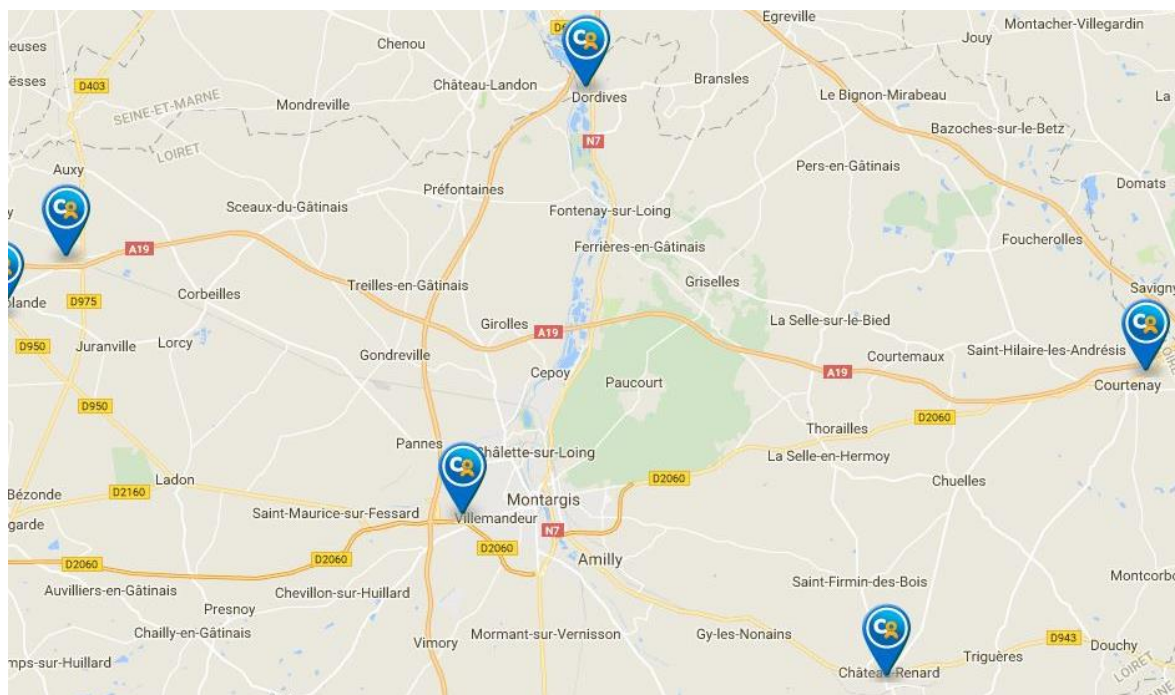


Figure 6 : aires de covoiturages aménagés par le département du Loiret, <http://www.covoiturage-loiret.com/> consulté le 15/02/2018

Rôle des acteurs

- L'AME et le PETR engagent les études sur le potentiel d'usage et les sites à aménager
- La Plateforme Territoriale de Mobilité et Keolis Montargis font la promotion du covoiturage dans leurs communications et dans le cadre des Plans de Mobilité
- Les communes communiquent à l'AME des emplacements informellement utilisés par les covoitureurs
- Département
- Région

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Promotion et communication des outils existants Déploiement Rezo Pouce	Déploiement Rezo Pouce		Schéma des aires de covoiturage	Création d'aires de covoiturage ou de places dédiées	Création d'aires de covoiturage ou de places dédiées

Moyens mis en œuvre

Humains : Promotion et communication inclus dans le cadre de la Plateforme Territoriale de Mobilité 0,25 ETP en 2022 pour la réalisation du schéma par les services de l'AME et la plateforme

Financiers : Travaux d'aménagement d'aires ou de places dédiées au covoiturage en fonction du schéma

Evaluation

- Réalisation d'un schéma des aires de covoiturage
- Nombre d'emplacements recensés
- Nombre d'emplacements aménagés
- Nombre d'emplacements utilisés
- Nombre de covoitureurs déclarés dans les plans de mobilité
- Nombre d'inscrits au dispositif Rezo Pouce

**STIMULER LES
USAGES
EMERGEANTS**

Action 10 Faciliter les usages du numérique

Orientation de référence :

3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

Actions liées :

2-3-4-5-6-7-8-9-11-12

Éléments de contexte

L'essor des télécommunications et des technologies numériques offrent des possibilités nouvelles qui permettent d'éviter des déplacements par des démarches à distance (e-administration, e-commerce, télétravail, formation à distance, visioconférences), mais aussi d'optimiser des trajets (infotrafic en temps réel, connaissance des emplacements de stationnement disponibles, paiement du stationnement par smartphone, information sur les horaires et itinéraires de transport collectif). Cet accès généralisé à l'information est pour le moment limité dans le système de mobilité montargois.

Objectifs

- Favoriser l'usage des technologies numériques pour une mobilité optimisée

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING ET LES PARTENAIRES DU POA Mobilités

Description de l'action

De nombreuses actions du POA se concrétisent à travers le déploiement de technologies numériques. Le schéma des itinéraires cyclables aboutira à la mise en service d'une application cartographique, elle pourra ensuite être enrichie et actualisée par la communauté des cyclistes et prendre la forme d'une application mobile permettant un calcul d'itinéraire. Il en est de même du schéma piéton.

Le stationnement est également un domaine dans lequel de nombreux opérateurs de services numériques proposent des solutions intéressantes pour les usagers, mais également pour la collectivité (notamment concernant l'automatisation du contrôle).

Les aires de livraisons peuvent elles aussi bénéficier de ces technologies.

La nouvelle Délégation de Service Public Mobilités propose, en plus de l'application existante Amelys, un bouquet de nouveaux services de ce type : billettique et « *open paiement* » (validation et paiement simultané par carte bleue sans contact), SAEIV, application [Cmabulle](#) pour la mutualisation des trajets domicile-école, application [Quicar connect](#) qui permet de proposer en autopartage des flottes de véhicules de service

Dans chaque domaine d'intervention du POA, la collectivité étudiera les potentialités et l'opportunité de telles technologies. Si elles sont d'ores et déjà fonctionnelles, comme par exemple le calculateur d'itinéraire régional [jvmalin](#), la collectivité informera la population sur ces services, notamment au travers de l'action de la Plateforme Territoriale de Mobilité.

Rôle des acteurs

- AME et l'ensemble des acteurs de la mobilité développent les services, technologies et applications facilitant les mobilités durables en réfléchissant à la mutualisation, l'intégration ou l'interopérabilité des outils mis en œuvre.
- Commune
- Département

Programme d'Orientations et d'Actions « Mobilités »

- Région
- Plateforme Territoriale de Mobilité
- Amelys
- Gestionnaire de parking

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Systeme billettique Cmabulle Ouicar connect	Outil cartographiq ue pour les itinéraires cyclables				

Moyens mis en œuvre

Humains : Néant

Financiers : Inclus dans chaque action concernée. Pour information le coût de l'application Cmabulle est de 20 000€.

Evaluation

- Nombre de solutions numériques mises en service
- Nombre d'utilisateurs de chaque outil
- Nombre d'utilisations de chaque outil

**STIMULER LES
USAGES
EMERGEANTS**

Action 11 Accompagner les changements de comportements

Orientation de référence :

3 : Consolider la qualité de vie des habitants et des acteurs du territoire

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

2-3-4-9-10-14

Éléments de contexte

Les changements de comportement constituent un levier essentiel pour mettre en place un système de mobilité durable. Les manières de se déplacer relèvent de décisions personnelles et la collectivité doit apporter des alternatives crédibles et accompagner les citoyens vers des pratiques plus vertueuses. Le management des mobilités est un mode d'intervention dans lequel l'agglomération montargoise n'a jusqu'ici pas significativement investi.

Objectifs

- Informer et communiquer sur les bonnes pratiques pour favoriser leur essor
- Valoriser les comportements exemplaires

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC PETR DU GATINAIS MONTARGOIS et KEOLIS MONTARGIS

Description de l'action

Pour réduire la part des déplacements réalisés en voiture alors qu'ils pourraient raisonnablement être effectués par des modes plus durables, la Plateforme Territoriale de Mobilité informe les personnes intéressées sur les services qui sont à leur disposition. Elle est un outil partenarial mutualisé entre l'AME et le PETR Gâtinais Montargois (l'AME est membre du PETR).

Son action se décline autour de 4 axes :

- 1- Informer et communiquer sur les offres existantes de manière cohérente
- 2- Mobiliser et valoriser les actions locales via la labellisation écomobilité
- 3- Accompagner le changement de pratique par un conseil en mobilité
- 4- Coordonner les politiques de mobilité et accompagner les collectivités dans leurs démarches

Dans ce cadre, elle accompagnera les entreprises et administrations dans la mise en place de plan de mobilité d'établissement ou inter-établissement (aux côtés de Keolis Montargis).

La plateforme fédèrera les acteurs associatifs et professionnels qui proposent des solutions et des services utiles à la mobilité durable.

L'AME centralisera les données de l'observatoire des mobilités et les communiquera aux instances de suivi du POA mobilités.

Elle participera à des ateliers dans lesquels les communes échangeront sur leurs expérimentations en matière de mobilité. Le premier atelier portera sur les pédibus et il fera l'objet de la publication d'un guide pratique pour la mise en œuvre d'un pédibus (illustré par les bonnes pratiques locales).

De son côté, en partenariat avec la plateforme, l'exploitant du réseau de transport public Amelys produira des documents de communication compilant l'ensemble des services de mobilités alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Keolis Montargis accompagnera chaque année la réalisation de deux plans de mobilité d'entreprise ou d'administration.

Rôle des acteurs

- L'AME co-pilote
- Le PETR Gâtinais Montargois co-pilote
- L'ADEME subventionne
- La Région subventionne
- Keolis Montargis contribue dans le cadre de la DSP mobilités
- Département
- DDT/DREAL/Observatoire Régional des Transports (ORT)

Calendrier

La plateforme est mise en service en 2018 avec un financement assuré jusqu'en 2020. Un second salarié a été recruté en 2019. Il est prévu de pérenniser ce dispositif sur la durée du POA.

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Recrutement d'un second ETP	Atelier Pedibus et publication d'un guide pratique	Poursuite	Poursuite	Poursuite	Poursuite

Moyens mis en œuvre

Humains : 1 puis 2 ETP créés et financés selon les modalités ci-dessous.

Financiers : 365 k€ pour 3 ans soit 120k€/an, dont 25k€ pour AME et PETR Gâtinais Montargois (240 k€ ADEME, 50k€ Région, 75k€ AME/PETR Gâtinais Montargois).

Les prestations portées par Keolis Montargis sont financées via la DSP mobilités

Evaluation

- Nombre d'appels, de consultation web et d'accueils physiques
- Nombre de plans de mobilités accompagnés
- Nombre de document de synthèse de l'offre de mobilités diffusés
- Nombre d'événements organisés ou auxquels la PTM et Keolis Montargis sont associés
- Nombre d'ateliers organisés
- Nombre de guides publiés et diffusés

PILOTER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS

Action 12 Observer les mobilités locales

Orientation de référence :

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-13-14

Éléments de contexte

Le bilan du Plan de Déplacements Urbains précédent a fait ressortir que celui-ci n'avait pas fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours. Sans synthèse et mise à jour des connaissances qui permettent de mesurer l'avancement de la politique de mobilités et la portée de son action, il est difficile pour les élus de prendre les meilleures décisions.

Objectifs

- Aider à la décision par une meilleure connaissance des actions engagées et de leurs effets
- Assurer une veille et une pédagogie sur les tenants et aboutissants de la politique de mobilité

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING

Description de l'action

Un observatoire local des mobilités sera mis en place et aura pour mission de tenir à jour l'avancement du plan d'actions et l'évolution de ses indicateurs de suivi. Il compilera l'ensemble des études, données et indicateurs pertinents pour les actions inscrites au POA et satisfera l'obligation légale d'un observatoire des accidents qui renseigne sur le type d'usagers impliqués, la gravité et les circonstances des accidents. Il tiendra notamment à jour une comptabilité des victimes d'accidents parmi les piétons et cyclistes (ce travail a été réalisé dans le cadre du diagnostic du PLUi et devra être mis à jour annuellement).

Les travaux de l'observatoire alimenteront les instances de suivi et de gouvernance du POA mobilités. Ils permettront d'en réaliser les évaluations intermédiaires et finales. L'observatoire compilera également les études liées aux questions de mobilités et permettra d'offrir un niveau d'information pertinent aux partenaires.

La mission d'observation est assurée par l'AMA en partenariat avec la Plateforme Territoriale de Mobilités. Pour lui permettre d'exercer sa mission, l'agent qui en aura la charge sera associé à toutes les études liées à la mobilité et l'ensemble des données et les rapports disponibles (rapport d'activité des DSP mobilités et stationnement, données d'accidentologie de la DDT45, données ...) lui seront communiqués. Les données sensibles feront l'objet de conventions de mise à disposition si nécessaire.

Rôle des acteurs

- L'AME pilote et anime l'observatoire
- Plateforme Territoriale de Mobilité contribue
- Les communes contribuent
- Le Département contribue
- La Région contribue

- L'Etat contribue
- Les exploitants contribuent
- Les associations contribuent

Calendrier

Dès l'approbation du PLUiHD

Présentation annuelle dans les instances du POA mobilités

Présentation d'une évaluation à mi-parcours la troisième année et une évaluation finale la sixième.

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mise en place de l'Observatoire Présentation annuelle	Présentation annuelle	Présentation annuelle Evaluation mi-parcours	Présentation annuelle	Présentation annuelle	Présentation annuelle Evaluation finale

Moyens mis en œuvre

Humains : 0,5 ETP pour l'animation, la collecte et la mise à jour des données

Financiers : le financement est assuré via la participation des partenaires

Evaluation

- Nombre d'indicateurs mis à jour
- Nombre de présentations aux instances de suivi
- Réalisation d'une évaluation à 3 ans et 6 ans

**PILOTER LA
POLITIQUE DES
MOBILITÉS**

Action 13 Animer et évaluer la politique des
mobilités

Orientation de référence :

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-14

Éléments de contexte

Bien que non obligatoire pour l'Agglomération Montargoise, la mise en place d'un Plan de Mobilités nécessite des instances de suivi et de pilotage pour garantir son effectivité. Ces instances permettent de maintenir le dynamisme de la démarche ainsi que la coordination nécessaire de ses acteurs.

Objectifs

- Garantir le suivi dans la durée du plan d'actions

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING

Description de l'action

L'AME mettra en place les outils et les instances nécessaires au suivi et au pilotage du POA mobilité. Ces instances pourront être spécifiques au POA mobilités et /ou mutualisées avec l'ensemble du PLUiHD. Un comité de pilotage unique pourrait être nommé alors que le comité technique serait davantage spécialisé. Cette instance devrait se réunir au moins une fois par an pour faire le point sur l'avancement du plan d'actions et serait informé des données actualisées de l'observatoire ainsi que de synthèses d'études de mobilité. Cette action est par conséquent fortement liée à la précédente concernant la mise en place d'un observatoire des mobilités.

Afin de sensibiliser les décideurs aux problématiques de terrain, il sera proposé chaque année une séance sous forme de mise en situation. Par exemple : un déplacement en bus avec une correspondance, un déplacement à pied dans un secteur mal aménagé ou nécessitant de contourner un îlot alors qu'il pourrait être traversé si des obstacles étaient supprimés, un déplacement en fauteuil roulant, un itinéraire à vélo... Ces mises en situation devraient à la fois mettre en avant des réalisations réussies et des espaces problématiques, pour donner à voir des situations contrastées et les pistes d'amélioration.

Rôle des acteurs

- L'AME organise les instances
- Les communes participent
- Le Département participe
- La Région participe
- L'Etat participe
- Les exploitants sont associés aux instances élargies
- Les associations d'usagers sont associées aux instances élargies

Calendrier

Un comité technique et de pilotage par an. Présentation d'une évaluation à mi-parcours la troisième année et une évaluation finale la sixième.

Programme d'Orientations et d'Actions « Mobilités »

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Installation des Cotech/copil	Cotech/copil annuel	Cotech/copil annuel Evaluation mi-parcours	Cotech/copil annuel	Cotech/copil annuel	Cotech/copil annuel Evaluation finale

Moyens mis en œuvre

Humains : 0,25 ETP (existant dans les services de l'AME) pour l'organisation administrative des instances, le contenu présenté est produit par l'observatoire.

Financiers : sans objet

Evaluation

- Nombre de réunions des instances et nombre de présents
- Nombre de séances de mise en situation et nombre de participants
- Réalisation des évaluations

**PILOTER LA
POLITIQUE DES
MOBILITÉS**

Action 14 Donner l'exemple

Orientation de référence :

5 : Renforcer la gouvernance des politiques publiques en lien avec le PLUiHD

Actions liées :

2-3-4-11

Éléments de contexte

Les collectivités demandent beaucoup d'efforts à leurs administrés. La démonstration par l'exemple est souvent plus efficace qu'une communication se limitant à l'injonction. Il ressort du diagnostic que les collectivités locales ne sont pas nécessairement à la pointe des évolutions qu'elles portent dans les discours et documents.

Objectifs

- Mettre en pratique les changements et montrer l'exemple

Porteur de l'action

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MONTARGOISE ET RIVES DU LOING AVEC LES COMMUNES

Description de l'action

Adhérer au Club des Villes Cyclables ou participer à l'Observatoire National de l'Apaisement des Vitesses en ville permet de bénéficier de l'expérience de territoires plus avancés dans ces domaines, mais aussi de montrer l'engagement de la collectivité dans un mouvement vers des mobilités plus actives et apaisées.

Dans le cadre de la DSP mobilités, Keolis Montargis accompagnera deux plans de mobilité par an et a défini une programmation des établissements concernés. Les collectivités territoriales et les établissements publics sont prépondérants dans cette programmation, pour faire la démonstration de l'utilité de ces plans de mobilités. Ainsi l'AME réalisera le sien dès 2019 et les principales communes (comptant plus de 5 000 habitants) suivront : Montargis en 2020, Amilly, Châlette-sur-Loing et Villemandeur en 2023. L'hôpital sera concerné en 2020 et les personnels des lycées en 2022.

Afin de proposer un service d'autopartage, via la solution Ouicar connect, la flotte de véhicules de service de l'AME et de la Mairie de Montargis seront intégrés à la plateforme. La SNCF pourrait en faire autant et si d'autres acteurs publics ou privés suivent cet exemple, la plateforme pourrait proposer une offre conséquente de véhicules en autopartage, disponibles le week-end, mais également en semaine si les véhicules ne sont pas utilisés en permanence. Cette offre deviendra d'autant plus attractive qu'un nombre élevé de véhicules y sera proposé, permettant une disponibilité réelle, voire un maillage du territoire si les localisations se multiplient.

Rôle des acteurs

- AME – adhésion au club des villes cyclables, réalisation d'un plan de mobilités, mise à disposition de sa flotte de véhicules
- Communes de plus de 5 000 habitants – réalisation d'un plan de mobilités
- Keolis Montargis accompagnement à la réalisation de Plans de Mobilités

Calendrier

2019	2020	2021	2022	2023	2024
Adhésion de l'AME au Club des Villes Cyclables PM de l'AME Intégration des flottes de véhicules de l'AME et de la mairie de Montargis à la plateforme Ouicar connect	PM de la Mairie de Montargis et du Centre Hospitalier de l'Agglomération Montargoise		PM des personnels des lycées	PM des mairies d'Amilly, Villemandeu r et Châlette-sur-Loing	

Moyens mis en œuvre

Humains : le temps consacré à la mise en place des plans de mobilités fait partie des temps de gestion des ressources humaines propres à chaque établissement.

Financiers : la réalisation des plans de mobilités est incluse aux budgets des établissements concernés et l'accompagnement par Keolis Montargis est intégrée au coût de la DSP mobilité.

La mise en location des véhicules de service doit générer de recettes en fonction de leur utilisation. Le montant de l'adhésion au Club des Villes Cyclables s'élève à 1372 €/an pour l'AME (fonction du nombre d'habitants du territoire)

Evaluation

- Réalisation du PDA de l'AME et des principales communes
- Adhésion au Club des Villes Cyclables

4. Synthèse des moyens à mettre en œuvre

4.1 Les moyens financiers

Le POA mobilités nécessite la mise à disposition d'environ 41M€ soit près de 6,8 M€ par an. Cela représente environ 111 € par an et par habitant de l'AME.

Les montants intègrent les éventuelles subventions de l'Etat ou de la Région, qui sont partenaires du POA mobilités. Ils intègrent également le financement des moyens humains mobilisés en interne (hypothèse d'un salaire brut moyen de 45 000€/an)

La moitié de ce budget est absorbée par la Délégation de Service Public « mobilité » avec 22 M€/an. Pour des facilités comptables, l'ensemble des montants afférents à la DSP sont fléchés sur l'action 2. Toutefois, de nombreuses autres actions sont financées dans ce cadre (covoiturage, location de vélo, service d'autopartage, conseil en mobilité...). La part prépondérante de ce contrat sécurise considérablement le présent budget prévisionnel, puisque le cadre contractuel garantit une bonne visibilité sur les montants alloués.

4.2 Les moyens humains

Le POA mobilités nécessite la mise à disposition d'environ 2,5 ETP. 1,5 sont à mobiliser au sein des effectifs existants de l'AME pour la réalisation de prestations en régie ou le suivi de prestations externalisées. L'ETP restant est financé via la Plateforme Territoriale de Mobilité qui est mutualisée avec le PETR Gâtinais Montargois. Ce poste est identifié dans le détail des ETP (actions 11 et 12), mais étant externalisé il est également pris en compte dans le financement (action 11).

4.3 Tableaux de synthèse

Estimation des ressources financières engagées en k€

Axes	Actions	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	Moyenne annuelle
Organiser les réseaux	1. Structurer et hiérarchiser la voirie	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	13 800	2 300
	2. Adapter le réseau de transport collectif	3 788	3 561	3 570	3 597	3 615	3 606	21 737	3 623
	3. Constituer un réseau d'itinéraire cyclable	800	690	600	600	600	600	3 890	648
	4. Organiser les liaisons piétonnes		15	15	15	-	-	45	8
Réduire les nuisances	5. Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge	10	14	14	-	-	-	38	6
	6. Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies	-	-	-	-	-	-	-	-
Coordonner les acteurs	7. Coordonner la politique de stationnement	-	-	-	-	-	-	-	-
	8. Coordonner la politique de livraison	-	-	-	-	-	-	-	-
Stimuler les usages émergents	9. Développer les services de covoiturage	-	-	-	-	-	-	-	-
	10. Faciliter les usages du numérique	-	-	-	-	-	-	-	-
	11. Accompagner les changements de comportement	122	122	122	122	122	122	730	122
Piloter la politique de mobilités	12. Observer les mobilités locales	-	-	-	-	-	-	-	-
	13. Animer et évaluer la politique des mobilités	-	-	-	-	-	-	-	-
	14. Donner l'exemple	1	1	1	1	1	1	8	1
	TOTAL	7 021	6 703	6 622	6 635	6 638	6 629	40 248	6 708

Estimation des ressources humaines à mobiliser en ETP/an

Axes	Actions	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	Moyenne annuelle
Organiser les réseaux	1. Structurer et hiérarchiser la voirie	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025	0,15	0,03
	2. Adapter le réseau de transport collectif	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,6	1,80	0,30
	3. Constituer un réseau d'itinéraire cyclable	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	1,50	0,25
	4. Organiser les liaisons piétonnes	0	0,2	0,2	0,2	0	0	0,60	0,10
Réduire les nuisances	5. Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge	0,01	0	0	0	0	0	0,01	0,00
	6. Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies	0,25	0,25	0,25	0	0	0	0,75	0,13
Coordonner les acteurs	7. Coordonner la politique de stationnement	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,06	0,01
	8. Coordonner la politique de livraison	0,01	0,11	0,01	0,01	0,01	0,01	0,16	0,03
Stimuler les usages émergents	9. Développer les services de covoiturage	0,25	0,25	0,25	0,35	0,25	0,25	1,60	0,27
	10. Faciliter les usages du numérique	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
	11. Accompagner les changements de comportement	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3,00	0,50
Piloter la politique de mobilités	12. Observer les mobilités locales	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3,00	0,50
	13. Animer et évaluer la politique des mobilités	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	1,50	0,25
	14. Donner l'exemple	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
	TOTAL	2,26	2,55	2,45	2,30	2,20	2,40	14,13	2,36

Moyens financiers intégrant les ressources humaines

Axes	Actions	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL	Moyenne annuelle
Organiser les réseaux	1. Structurer et hiérarchiser la voirie	2 301	2 301	2 301	2 301	2 301	2 301	13 807	2 301
	2. Adapter le réseau de transport collectif	3 797	3 570	3 579	3 606	3 633	3 633	21 818	3 636
	3. Constituer un réseau d'itinéraire cyclable	811	701	611	611	611	611	3 958	660
	4. Organiser les liaisons piétonnes	-	24	24	24	-	-	72	12
Réduire les nuisances	5. Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge	10	14	14	-	-	-	38	6
	6. Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies	11	11	11	-	-	-	34	6
Coordonner les acteurs	7. Coordonner la politique de stationnement	0	0	0	0	0	0	3	0
	8. Coordonner la politique de livraison	0	5	0	0	0	0	7	1
Stimuler les usages émergents	9. Développer les services de covoiturage	11	11	11	16	11	11	72	12
	10. Faciliter les usages du numérique	-	-	-	-	-	-	-	-
	11. Accompagner les changements de comportement	122	122	122	122	122	122	730	122
Piloter la politique de mobilités	12. Observer les mobilités locales	-	-	-	-	-	-	-	-
	13. Animer et évaluer la politique des mobilités	11	11	11	11	11	11	68	11
	14. Donner l'exemple	1	1	1	1	1	1	8	1
TOTAL		7 078	6 773	6 687	6 693	6 692	6 692	40 614	6 769