

# SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILTES ACTIVES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LOGES

## Plan d'actions – Version Synthétique

Septembre 2023



Communauté  
de Communes  
des *Loges*



Communauté  
de Communes  
des *Loges*



Soutenu par



**Contact Client**

Paul ANDRE

**Contacts BL évolution**

Guillaume MARTIN, Justin DE THUY

## Résumé de l'élaboration du Schéma directeur mobilités actives



Comité usagers – 30/01



Séminaire élus – 01/03

- 1 enquête en ligne
- 1 carte en ligne
- Des entretiens
- Des visites de terrain à vélo
- 1 comité technique
- 1 comité de pilotage de validation du diagnostic (9 janvier)
- 1 partage du diagnostic au comité usagers et aux élus (19 janvier)

- 1 comité usagers de travail sur les scénarios (30 janvier)
- 2 réunions avec le CD45 au sujet du schéma départemental des mobilités (8 février et 6 avril)
- 1 séminaire de travail rassemblant les élus et techniciens sur les scénarios (1er mars)
- 1 temps de présentation des scénarios en bureau communautaire (13 mars)
- 1 comité de pilotage de validation de la stratégie (11 avril)

- 1 comité usagers de travail sur l'apaisement, les services et la communication (13 avril)
- 1 comité de pilotage de validation du plan d'actions (23 mai)
- 2 réunions avec le CD 45 en lien avec le schéma départemental des mobilités (22 mai et 4 juillet)
- 1 présentation en conseil communautaire (25 septembre)
- 1 formation des services techniques et élus (11 septembre)

## 4 axes stratégiques



**1 : Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien** : Développer la pratique du vélo sur le territoire en aménageant des liaisons cyclables structurantes à l'échelle de l'intercommunalité



**2 : Rendre la marche accessible au plus grand nombre** : Améliorer la marchabilité dans les bourgs en valorisant les liaisons inter-quartiers à pied et en diminuant la vitesse des déplacements motorisés



**3 : Rendre marche et vélo attractifs** : Promouvoir le vélo et la marche comme outil de mobilité du quotidien via l'implantation de stationnements vélo, une communication régulière et l'organisation d'événements



**4 : Définir une gouvernance et un suivi de la politique cyclable et marchable** : Mettre en place des outils d'évaluation et de suivi de la programmation des aménagements, de la fréquentation cyclable, des services et de la stratégie de communication afin d'améliorer la politique cyclable dans le temps

## Structuration des fiches actions



### Contexte et objectifs de l'action

*Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte.*



### Description des mesures

*Description des actions découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque action.  
Indication sur les moyens financiers (budget), moyens humains et sur le calendrier de mise en œuvre.*



### Acteurs concernés

*Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.*



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2023	2027	2032
------------------------	------	------	------

*Objectifs chiffrés des actions contenues dans cette action en termes de **résultats attendus** en 2023, 2027 et 2032*

*Ces objectifs doivent être en cohérence avec les niveaux d'ambition de l'action.*

# AXE 1 : RENDRE L'INTERCOMMUNALITÉ CYCLABLE AU QUOTIDIEN



*1.1 Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL*

*1.2 Traiter les franchissements*

*1.3 Jalonner le réseau cyclable*

*1.4 Prendre systématiquement en compte le vélo (et les piétons) dans la refonte des voiries*

*1.5 Diminuer la vitesse de circulation sur les routes*

*1.6 Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière*

*1.7 Evaluer les impacts environnementaux*

## Fiches actions aménagements

Les résultats de l'enquête en ligne diffusée fin 2022 auprès des habitants de la communauté de communes des Loges ont souligné que le principal frein à l'utilisation du vélo était le sentiment d'insécurité perçue.

Le développement d'un réseau cyclable sécurisé, continu, confortable et attractif constitue donc la principale attente des usagers.

Il est proposé de développer un réseau cyclable structurant. Ce réseau, plutôt constitué d'aménagements séparés de la chaussée (pistes cyclables, voies vertes...), mais aussi d'itinéraires sur voirie partagée dans des quartiers apaisés, ou entre communes, permettra un développement considérable de la pratique cyclable sur le territoire.



## AXE 1 : RENDRE L'INTERCOMMUNALITE CYCLABLE AU QUOTIDIEN

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
<b>1.1</b> Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL	Aménager les principaux axes de transit, assurer les liaisons intercommunales reliant les différentes communes aux équipements et services	Linéaire d'aménagements réalisés (km)	10
<b>1.2</b> Traiter les franchissements	Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principaux franchissements	Nombre de franchissements majeurs aménagés	20
<b>1.3</b> Jalonner le réseau cyclable	Plan de jalonnement du réseau cyclable et itinéraires	Linéaire d'aménagements jalonnés (km)	21
<b>1.4</b> Prendre systématiquement en compte le vélo (et les piétons) dans la refonte des voiries	Appliquer l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines	Conformité des travaux de réfection de voiries	22
<b>1.5</b> Diminuer la vitesse de circulation sur les routes	Abaisser la vitesse de circulation des véhicules motorisés à 50km/h sur certaines voies concernées par un itinéraire cyclable	Linéaire de voies où la vitesse a été réduite (km)	23
<b>1.6</b> Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière	Entretien régulier des aménagements, mise en place d'un outil de suivi	Nombre de signalements, taux de réponses	24
<b>1.7</b> Evaluer les impacts environnementaux	Bilan des aménagements réalisés, évaluation via le Cycloscope de l'ADEME	Evolution de la part modale vélo (baisse des émissions GES induite)	25

## Introduction

Le plan d'action pour les aménagements cyclables est construit en prenant en compte plusieurs typologies en fonction de la voirie concernée :

- **Le trafic séparé** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
  - L'aménagement de **pistes cyclables en site propre**, sécurisées, séparées de la voirie par une bordure ou un fossé
  - L'aménagement de **voies vertes**, c'est-à-dire de linéaire cyclable sur un réseau différent (ex : ancienne voie de chemin de fer, chemins communaux, chemins de halage)
- **Le trafic mixte** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
  - Les **voies partagées** : aménagements sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. En contexte périurbain ou rural, réalisation d'un « chaucidou ». En contexte urbain, aménagements partagés en zone 30
  - Le **jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).



600-800€/ml



800€/ml en contexte contraint  
300€/ml sur des sections peu contraintes



150-300€/ml



30-50€/ml



3-5€/ml

## Les types d'aménagements cyclables

Le partage de la voirie vélos/véhicules motorisés dépend de deux critères :

- Le volume de trafic
- Les vitesses de circulation

Le trafic peut-être **mixte** si :

- < 30 km/h et < 4000 vj
- < 50 km/h et < 1500 vj
- < 70 km/h et < 1000 vj

Au-delà de ces facteurs, un aménagement **séparé** doit être créé.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Recommandations du CEREMA – Mai 2021

## Schéma Départemental des Mobilités

Le Département du Loiret a récemment adopté son schéma directeur des mobilités, dont l'un des axes concerne le développement de l'usage du vélo. Pour cela, le CD 45 envisage d'aménager une partie de ses routes selon trois niveaux de priorités :

- Un **réseau structurant** de pistes cyclables en site propre le long des routes, en maîtrise d'ouvrage départementale hors agglomération, financé majoritairement par le CD 45 à la **condition que le foncier soit apporté par les collectivités** (communes et EPCI)
- Des **itinéraires secondaires** en site propre, en maîtrise d'ouvrage départementale hors agglomération et où le CD45 apportera une participation financière
- Un **réseau tertiaire** sur des voies départementales au trafic inférieur à 1000 véhicules / jour, en aménagement partagée ou jalonnement



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL



### Contexte et objectifs de l'action

Le diagnostic a mis en avant le fait que 42% des trajets quotidiens effectués par les actifs et les scolaires (habitant ou travaillant dans la CCL, ou les deux) sont effectués au sein de la même commune ou entre des communes distantes de moins de 7km, donc potentiellement réalisables à vélo.

Il y a un enjeu fort à assurer la sécurisation de ces principaux itinéraires, ainsi qu'à permettre le rabattement vers les aires de covoiturage du territoire afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessible les polarités extérieures à la communauté de communes (métropole orléanaise, Gien, Montargis...).

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés pour permettre un report modal important vers le vélo. Sur d'autres, un simple jalonnement ou bien un partage de la voirie peuvent être envisagés à condition que les trafics et vitesses des véhicules motorisés le permettent.



### Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans la programmation lorsque la CCL est MOA
- ✓ Suivre la réalisation d'aménagements cyclables portés par le CD45 ou les communes



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL, communes, CD 45

**Bénéficiaires** : Usagers

**Partenaires** : Gestionnaires de voirie : Département du Loiret, Communes concernées par les aménagements



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	837.000€ pour les 4 années du mandat
<b>Humain</b>	1 ETP



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029
Linéaire d'aménagement réalisé (km)	66	127



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL

### De l'importance de différencier le Schéma Directeur et la Programmation (Plan Pluriannuel d'Investissement)

#### Schéma Directeur

- C'est la **vision synthétique des besoins** en liaisons cyclables identifiés pas les usagers et les élus pendant l'étude
- Il prend la forme d'une **carte** et propose une vision de ce que sera le réseau cyclable à long terme
- Il donne une vision macroscopique de la **stratégie du territoire en termes de liaisons douces**, sur laquelle les communes peuvent venir se rattacher à travers des schémas communaux
- Il implique une **obligation légale de réaliser** un aménagement cyclable en cas de rénovation de voirie
- C'est un **outil pour observer l'évolution des aménagements cyclables** dans les prochaines années
- **Il n'est en revanche pas synonyme de programme de travaux pour les prochaines années**

#### Programmation (PPI)

- C'est un **outil de pilotage financier et politique**.
- Il dresse la **liste de l'ensemble des projets programmés par la CCL et des financements qui leurs sont attribués** chaque année, sur les 7 prochaines années
- Il se base sur le montant alloué aux modes actifs dans le **projet de territoire** : 750.000€ entre 2023 et 2026 dans le projet de territoire
- Il nécessite donc une **priorisation des investissements sur les liaisons d'intérêt communautaire**



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL

### Hypothèses

Les **coûts linéaires** utilisés pour les calculs des coûts des liaisons sont les suivants :

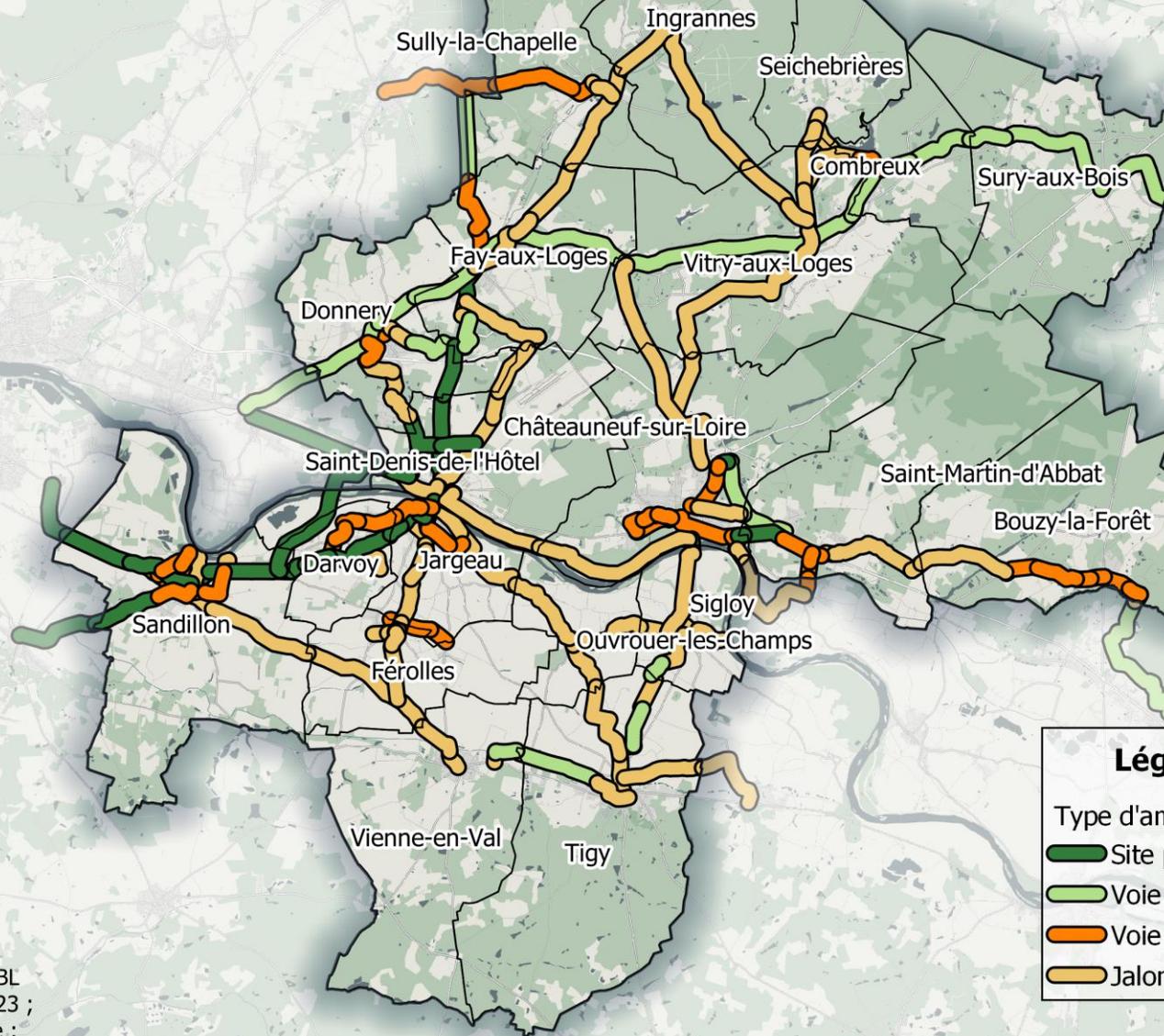
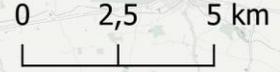
1. **Jalonnement simple** : 3€/ml ;
2. **Voie partagée** (chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou) ou bande cyclable) : 30€ /ml ;
3. **Voie verte** en présence d'un chemin existant : 150€/ml ;
4. **Piste cyclable** en zone rurale : 300€/ml.

**NB :**

Les montants avancés des liaisons sont des estimations, qui seront affinées lors d'études spécifiques



# Liaisons retenues au Schéma Directeur



**Légende**

Type d'aménagement

- Site propre
- Voie verte
- Voie partagée
- Jalonnement



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL

### Les liaisons retenues au Schéma Directeur

La carte sur la page précédente fait apparaître l'ensemble des liaisons intégrées au **schéma directeur**.

Le linéaire total de ces liaisons s'élève à **243 km d'aménagements**, répartis entre :

- 39 km de site propre, dont 6 km pour la déviation de Jargeau
- 50 km de voie verte, dont 32 km pour l'aménagement du canal d'Orléans
- 39 km de voie partagée
- 115 km de jalonnement

Et parmi lesquels on a :

- 127 km intégrés à la programmation, avec en plus 37 km qualifiés de « Grands Itinéraires » et réalisés par le CD45 (déviation, canal)
- 28 km hors CCL
- 51 km dans la CCL intégrés au schéma directeur, mais non intégrés à la programmation

En omettant les liaisons situées en-dehors des limites de la CCL, le montant total des liaisons du Schéma Directeur s'élève à 16M€, dont 6,5M€ au titre des Grands Itinéraires du CD45, et 5,5M€ intégrés à la programmation.



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL

### Les liaisons retenues dans la Programmation

La CCL a choisi d'adopter le mode de réalisation suivant pour les liaisons du schéma directeur :

- Pour les **liaisons cyclables figurant dans le PPI** - après subventions déduites (Département, Région, Etat, Fonds Européens) et sans distinction du gestionnaire de voirie :
  - **La CCL prend en charge 20% minimum du montant de chaque liaison**
  - **Une participation des communes concernées sera sollicitée, représentant au maximum 10% du montant des investissements** (sous réserve de l'obtention de 50% de financement extérieur)
- Pour les liaisons cyclables **ne figurant pas au PPI** : pas de financement mobilisé par la CCL pour l'instant

Cela représente **837k€ entre 2023 et 2026, soit 209k€ par an en moyenne pour la CCL**

*NB : Le Maître d'ouvrage doit dans tous les cas conserver 20% du coût total de chaque liaison à sa charge.*

### Financements

De nombreuses possibilités de financements existent :

- l'Europe à travers les AAP LEADER
- l'Etat à travers le Fonds Mobilités Actives
- la Région à travers les CRST
- le Département à travers le Schéma Départemental des Mobilités.

60% à 80% de cofinancement envisageable en cas d'aménagements qualitatifs (critères CEREMA)



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL

### Les scénarios de développement du vélo de l'ADEME

Dans son rapport *Impact économie et potentiel de développement des usages du vélo en France*, l'ADEME propose différents scénarios de développement du vélo en France en fonction des investissements par habitant et par an :



**Scénario 1 : poursuite des tendances (5 à 10€ / an/habitant).** Forte progression dans les grandes villes, mais régression dans les périphéries, les petites villes, le milieu rural, parmi les enfants, les personnes âgées et une partie des actifs. Les collectivités les plus motivées continuent à investir mais aucun plan d'investissement n'est mis en œuvre en-dehors des grandes villes. A ce rythme, le vélo ne dépasse pas les 3,5% en France à l'horizon 2030.



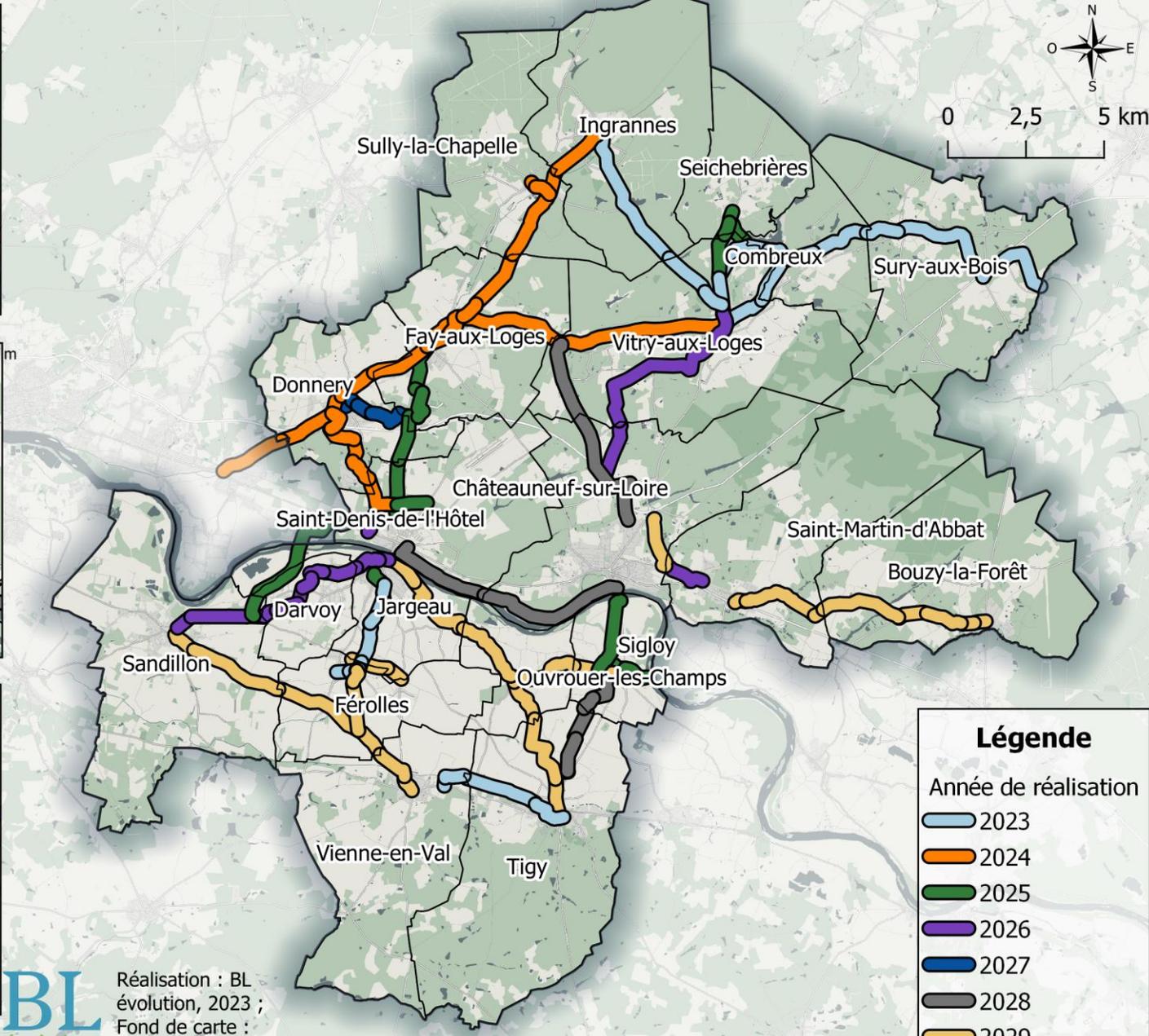
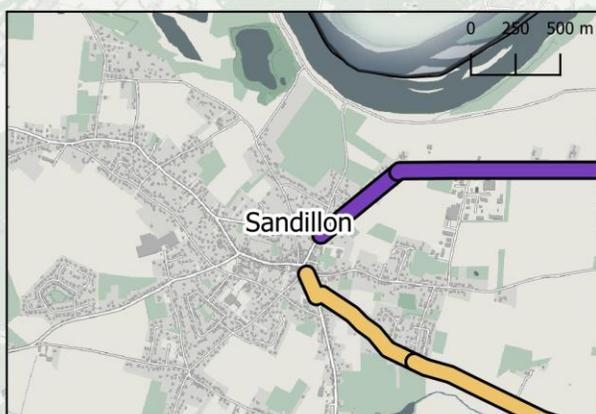
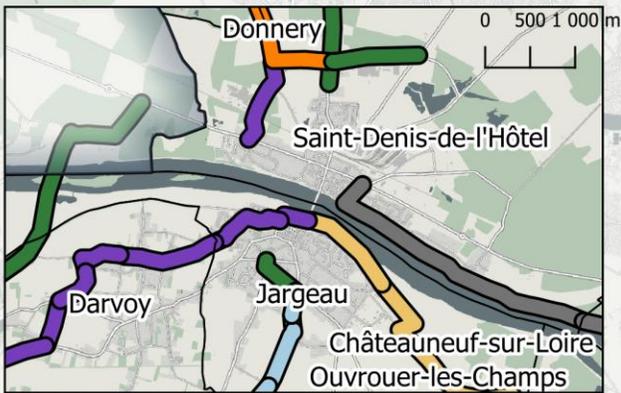
**Scénario 2 : le scénario de rattrapage (20 à 35€ / an/habitant) :** Toutes les collectivités grandes et petites réinvestissent dans le vélo, le maillage des aménagements et les continuités cyclables sont réalisés en banlieue et dans les territoires périphériques et ruraux. 100 000 km de nouveaux aménagements cyclables sont réalisés en 10 ans. Le vélo reprend parmi les enfants, le VAE aide au retour du vélo pour les personnes âgées et dans les secteurs à fort relief. Tout un écosystème vélo est mis en place. En 2030, la part modale du vélo atteint 9%, un scénario qui se rapproche de la moyenne européenne.



**Scénario 3 : le scénario volontariste (50 à 70 € / an / habitant) :** Proche du scénario 2 dans ses objectifs mais avec un rythme plus soutenu. L'investissement dans les 5 premières années est massif sur tous les territoires de façon à atteindre 9% en 2024 et 24% en 2030.

Les moyens financiers pour la réalisation de la programmation sont estimés à 800k€/an subventions comprises, correspondant à un investissement de 19€/an/hab, ce qui **place la CCL dans la fourchette basse du scénario de rattrapage (25€/an/hab)** qui doit permettre d'atteindre une part modale vélo de 9% en France en 2024.

# Liaisons retenues dans la programmation



Légende	
Année de réalisation	
	2023
	2024
	2025
	2026
	2027
	2028
	2029

**BL**  
*évolution*

Réalisation : BL  
évolution, 2023 ;  
Fond de carte :  
Positron



## Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL

### Les liaisons retenues dans la Programmation

Le **choix des liaisons intégrées à la programmation** s'est fait au regard des indicateurs suivants :

- Intégration dans le schéma directeur ;
- Jonction entre plusieurs communes internes au territoire ;
- Continuité de projets portés par les communes ou d'aménagements cyclables existants en agglomération ;
- Desserte d'équipements communautaires, de zones d'emplois, de zones d'habitation et d'établissements scolaires ;
- Utilisation de la voirie communautaire.

**Le tableau sur la diapositive suivante présente l'ensemble des liaisons retenues à la programmation.**

*NB : L'aménagement du canal de Mardié à Sury-aux-Bois ainsi que la déviation de Jargeau à Saint-Denis-de-l'Hôtel n'ont pas été intégrés à ce tableau.*

Année de réalisation prévu de la liaison	Liaison Origine, destination et routes empruntées pour l'itinéraire	Km Longueur de la liaison	Type Type d'aménagement prévu parmi : site propre, voie verte, voie partagée, jalonement	Montant global de la liaison (en €) Calcul effectué sur la base des coûts linéaires pour chaque type d'aménagement	Taux de prise en charge du montant de la liaison						MOA  La CCL se propose d'être MOA sur l'ensemble des liaisons de la programmation, sauf celles où le CD45 est déjà identifié comme tel	
					CCL	Communes	CD45	Etat à travers le Fonds Mobilités Actives	Etat à travers l'AAP Territoires	Région et autres financeurs		
2024 - 2029	Marché de MOE pour toutes les liaisons en site propre ou voie verte			200 000	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	CD45	
2023	Férolles - Jargeau	3,7	jalonement	10 000	96,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	CCL	
2023	Canal / Etang de la Vallée	4	voie partagée	15 000	96,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	CCL	
2023	Vitry-aux-Loges - Ingrannes	7	Jalonement	25 000	96,0%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	CCL	
2023	Liaison Vienne-en-Val - Tigy	4,6	voie propre	510 000	21,0%	4,0%	37,5%	37,5%	0,0%	0,0%	CCL	
2023	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>19</b>		<b>560 000</b>	<b>155 100</b>	<b>22 400</b>	<b>191 250</b>	<b>191 250</b>	<b>-</b>	<b>-</b>		
2024	Fay-aux-Loges - Ingrannes	9,8	Jalonement	20 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2024	Donnery- Saint-Denis-de-l'Hôtel	4,8	Tous types	500 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2024	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>15</b>		<b>520 000</b>	<b>110 000</b>	<b>20 800</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>239 200</b>	<b>150 000</b>		
2025	Fay - Saint-Denis-de-l'Hôtel avec desserte parkir	6,2	Site propre + jalonement	1 500 000	20,0%	4,0%	50,0%	0,0%	26,0%	0,0%	CD45	
2025	Sigloy - Châteauneuf-sur-Loire	4	jalonement	12 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2025	Seichebrières - Etang de la Vallée et Vitry-aux-Lc	3,1	jalonement	15 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2025	Rue des Déportés à Jargeau	0,5	site propre ou voie partagée	50 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2025	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>14</b>		<b>1 577 000</b>	<b>323 500</b>	<b>63 080</b>	<b>750 000</b>	<b>-</b>	<b>425 420</b>	<b>15 000</b>		
2026	Sandillon - parking co-voiturage - Darvoy	2,5	Site propre	700 000	20,0%	4,0%	30,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CD45	
2026	Saint-Denis-de-l'Hôtel - ZA Mars par la RD260	1	Voie partagée	30 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2026	Vitry-aux-Loges - Aire de covoiturage de Châtea	8	jalonement	25 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2026	Darvoy - Jargeau	5,5	voie partagée et jalonement	250 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2026	Saint-Martin-d'Abbat - Lycée/Aire de covoiturag	1,5	voie verte	200 000	20,0%	4,0%	30,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2026	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>19</b>		<b>1 205 000</b>	<b>248 500</b>	<b>48 200</b>	<b>270 000</b>	<b>0</b>	<b>554 300</b>	<b>84 000</b>		
	<b>Total sur les 4 années du mandat</b>	<b>66</b>		<b>3 862 000</b>	<b>22%</b>	<b>4%</b>	<b>31%</b>	<b>5%</b>	<b>32%</b>	<b>6%</b>		
	Moyenne par année sur les 4 années du mandat	16,55		965 500	209 275	38 620	302 813	47 813	304 730	62 250		
2027	Donnery - parking de co-voit ZAC des Loges	2,5	jalonement / voie verte	230 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2027	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>3</b>		<b>230 000</b>	<b>46 000</b>	<b>9 200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>105 800</b>	<b>69 000</b>		
2028	Saint-Denis-de-l'Hôtel - Châteauneuf-sur-Loire	8	voie verte, jalonement	500 000	20,0%	4,0%	50,0%	0,0%	26,0%	0,0%	CCL ou CD45	
2028	Tigy - Sigloy	4,2	Jalonement + voie verte	250 000	20,0%	4,0%	30,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2029	Fay-aux-Loges - Châteauneuf-sur-Loire par chen	7	Jalonement	30 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2028	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>19</b>		<b>780 000</b>	<b>165 000</b>	<b>31 200</b>	<b>325 000</b>	<b>0</b>	<b>258 800</b>	<b>0</b>		
2029	Vienne en Val - Sandillon	11,6	Jalonement	35 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2029	Saint-Martin-d'Abbat - parking de covoit - ZAC N	1,7	voie verte	210 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2029	Tigy - Ouvrouer-les-Champs - Jargeau	11,4	Jalonement	32 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2029	Bouzy-la-Forêt - Saint-Martin-d'Abbat	8,9	Tous types	166 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2029	Férolles - Villiers	1,7	voie partagée	52 000	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	30,0%	CCL	
2029	Ouvrouer-les-Champs - Sigloy	3,8	Jalonement	11 000	50,0%	4,0%	0,0%	0,0%	46,0%	0,0%	CCL	
2029	<b>SOUS TOTAL</b>	<b>39</b>		<b>506 000</b>	<b>124 600</b>	<b>20 240</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>232 760</b>	<b>128 400</b>		
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>127</b>		<b>5 578 000</b>	<b>23%</b>	<b>4%</b>	<b>28%</b>	<b>3%</b>	<b>34%</b>	<b>8%</b>		
					<b>1 272 700</b>	<b>215 120</b>	<b>1 536 250</b>	<b>191 250</b>	<b>1 916 280</b>	<b>446 400</b>		
	Autres réalisations CD45											
2024	Canal de Mardié à Sury-aux-Bois	32	Voie verte	4 800 000	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	CD45	
2025	Déviation Jargeau et SDH	5,4	Site propre	1 620 000	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	CD45	



## Action n°2 : Traiter les franchissements



### Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales, il est primordial de bien traiter les franchissements. Cette action permettra notamment de **lever les freins au développement des modes actifs**.

**Les entrées de bourgs** seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intrabourgs.

Enfin, il sera important de **penser aux différents usages** pour traiter les franchissements, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélo-cargo ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.



### Description des mesures

- ✓ Aménager les carrefours à l'entrée des bourgs
- ✓ Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections.

Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements, afin d'assurer la continuité cyclable



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL

**Bénéficiaires** : Usagers

**Partenaires** : Gestionnaires de voirie : Département du Loiret, Communes concernées par les aménagements



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	Inclus dans les aménagements
<b>Humain</b>	Inclus dans les aménagements



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
Nombres de franchissements majeurs aménagés	A définir	A définir



## Action n°3 : Jalonner le réseau cyclable



### Contexte et objectifs de l'action

Comme sur le réseau routier, les piétons et les cyclistes ont besoin de signalétique pour se repérer. Cette signalétique permet d'indiquer les principaux équipements et les cheminements à privilégier pour les rejoindre à pied ou à vélo. Il est également possible d'indiquer les temps de parcours à pied et à vélo. Cette information permet de montrer que beaucoup d'équipements sont accessibles sans voiture en un temps tout à fait raisonnable. Dans la CCL, le **jalonnement à implanter concerne toutes les liaisons apparaissant au PPI**, et pas uniquement les liaisons pour lesquelles l'aménagement préconisé est « jalonnement » (ce dernier sera un jalonnement « amélioré »).



### Description des mesures

- ✓ Réaliser un plan de jalonnement à destination des piétons et des cyclistes
  1. Identifier et hiérarchiser les pôles à jalonner
  2. Définir une charte de jalonnement
  3. Elaborer le plan de jalonnement
- ✓ Jalonner les cheminements piétons à emprunter entre les poches stratégiques d'entrée de ville et les polarités des centres-villes
- ✓ Jalonner les itinéraires vélos, en complémentarité des itinéraires touristiques des Loges à Vélo, avec une charte similaire afin d'améliorer la lisibilité et la compréhension par les usagers
- ✓ Jalonner l'offre de stationnement vélo pour rabattre les usagers vers les emplacements existants et éviter le stationnement gênant sur l'espace public



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL, communes

**Bénéficiaires** : Habitants

**Partenaires** : Aménageurs, CD45



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	Inclus dans les aménagements
<b>Humain</b>	Inclus dans les aménagements



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2032
Linéaire d'itinéraires cyclables jalonnés	Sur tous les itinéraires réalisés à date du PPI	Sur tous les itinéraires du PPI
<b>Indicateur de performance</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Part modale vélo</li> <li>• Fréquentation (comptages réguliers sur quelques points du réseau)</li> </ul>		



## Action n°4 : Prendre systématiquement en compte le vélo (et les piétons) dans la refonte des voiries



### Contexte et objectifs de l'action

Parce que les travaux de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA<sup>1</sup> devront être respectées.**

La non intégration d'aménagements spécifiques s'explique le plus souvent par un manque de transversalité dans les politiques publiques, par la multiplicité des acteurs qui interviennent sur le projet ou le chantier, par un calendrier très contraint, etc. Cependant, louper un « coup parti » sur un tronçon donné (enfouissement de réseau, travaux de canalisation, etc.) revient à repousser de plusieurs années la réalisation d'un aménagement cyclable sur cet axe, ou à réengager d'importants coûts de réfection de voirie pour le réaliser.



### Description des mesures

- ✓ Former l'ensemble des techniciens des services techniques aux aménagements cyclables, piétons et PMR, afin que soient pris en compte ces enjeux dans tous les projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public.
- ✓ Intégrer dans le processus de validation de l'ensemble des projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public une analyse au regard de l'ambition portée par le territoire en matière d'aménagements cyclables et piétons.
- ✓ Diffuser largement en interne l'étude afin qu'élus et techniciens aient une connaissance fine des intentions de la collectivité en la matière sur l'ensemble du réseau viaire.



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL, Communes, CD45

**Bénéficiaires** : Habitants

**Partenaires** : Aménageurs



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2032
Nb de formations internes	3	5

### Indicateur de performance

Satisfaction usagers

### Article L. 228-2 du Code l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie in situ propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »



## Action n°5 : Diminuer la vitesse de circulation sur les routes



### Contexte et objectifs de l'action

Le niveau d'aménagement requis pour rendre un axe cyclable dépend grossièrement de deux critères : le volume de trafic et la vitesse des véhicules observés sur cet axe<sup>2</sup>. A condition de limiter le trafic de transit, un axe dont la vitesse est limitée à 50 km/h ne nécessite pas d'aménagement particulier pour que les cyclistes puissent l'emprunter en toute sécurité.

Cependant, lorsque la CCL a pris la compétence «création, aménagement et entretien de la voirie» sur une partie du réseau, le pouvoir de police n'a pas été transféré au Président de la CCL. Ce sont donc bien les communes, par le biais du pouvoir de police du maire, qui ont la main sur la limitation des axes et sur la mise en place de ralentisseurs. Les aménagements de sécurité restent donc actuellement à la charge des communes.

Dans le cas où cette limitation de vitesse ne serait pas envisageable, une autre possibilité est de restreindre l'accès pour les véhicules motorisés aux routes concernée par des itinéraires cyclables, afin d'y limiter le trafic de transit.



### Description des mesures

- ✓ Limiter la vitesse à 50km/h sur les voies communales et intercommunales hors agglomération, limitées aujourd'hui à 70km/h, et qui sont concernées par un itinéraire cyclable de la programmation en jalonnement ou en voie partagée
- ✓ Se donner les moyens de faire respecter cette limitation de vitesse, en aménageant des dispositifs de ralentissements le long des routes (écluses, plateaux, bandes rugueuses, radars pédagogiques, réduction de chaussées...)



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : Communes, CCL, CD45

**Bénéficiaires** : Habitants

**Partenaires** : Aménageurs



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	Inclus dans les aménagements
<b>Humain</b>	Inclus dans les aménagements



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2032
Linéaire de voies hors agglomération limitées à 50km/h	5	15
Nombre d'outils de ralentissements mis en place	5	10



## Action n°6 : Entretien des aménagements cyclables de manière régulière



### Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipés.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.



### Description des mesures

**A moyen terme** (en intégrant les futurs aménagements cyclables) : Entretien régulier du réseau

- Coût du km : 5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants (voies vertes, chaucidou)
- Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé)

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.

Il est préconisé de rédiger une **convention de gestion entre maîtres d'ouvrage** pour formaliser ces modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.

**Coûts à partager entre maîtres d'ouvrage par conventionnement**



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL, communes du territoire

**Bénéficiaires** : Usagers

**Partenaires** : Département



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	1 M€ pour l'ensemble du réseau sur les 10 prochaines années – ç mutualiser avec les opérations d'entretien courant
<b>Humain</b>	Inclus dans les aménagements

	<b>Linéaire d'aménagements à entretenir</b>	<b>Coût indicatif entretien</b>
2027	20 km	100 k€/an
2032	40 km	200 k€/an



### Indicateurs et Objectifs

<b>Indicateur de résultat</b>	<b>2027</b>	<b>2032</b>
Nombre de signalements pour mauvais entretien / dégradation des infrastructures	15 sur la Période 2023 – 2027	30 sur la période 2028 – 2032



## Action n°7 : Evaluer les impacts environnementaux



### Contexte et objectifs de l'action

**Les aménagements cyclables induisent des impacts environnementaux très limités\***. Comparées aux autres projets d'aménagement (zones d'activités économiques, autoroutes), les pistes cyclables représentent une part infime de l'artificialisation des sols en France.

Même avec le scénario de développement du vélo le plus ambitieux couplé à une trajectoire Zéro Artificialisation Nette en 2050, cette part resterait toujours très minime (0,60% de l'ensemble des surfaces artificialisées). Dans ce même scénario, les collectivités territoriales devront réserver environ **6% des consommations foncières annuelles aux infrastructures cyclables** afin de construire une France 100 % cyclable disposant de 100 000 km d'aménagements cyclables.

Il existe **une boucle vertueuse** entre le développement des infrastructures cyclables et la transformation des habitudes de mobilité autour des pôles de vie et de proximité.



### Description des mesures

- ✓ Réaliser un bilan annuel des aménagements réalisés, de l'évolution de la part modale vélo
- ✓ Communiquer sur les résultats auprès des habitants, élus, associations, ...
- ✓ Diffuser une culture de l'aménagement cyclable auprès des élus et des services techniques



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL

**Bénéficiaires** : Usagers

**Partenaires** : Communes, Département



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	/
<b>Humain</b>	Inclus dans les aménagements



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
Part modale du vélo à l'échelle de la CCL	8%	15%



## AXE 1 : RENDRE L'INTERCOMMUNALITE CYCLABLE AU QUOTIDIEN

### Synthèse des coûts et moyens humains

Fiche action	Coût d'investissement	Fonctionnement
1.1 Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre les communes de la CCL	209.000€ / an	1 ETP
1.2 Traiter les franchissements	Inclus dans les aménagements	Inclus dans les aménagements
1.3 Jalonner le réseau cyclable	Inclus dans les aménagements	Inclus dans les aménagements
1.4 Prendre systématiquement en compte le vélo (et les piétons) dans la refonte des voiries	-	-
1.5 Diminuer la vitesse de circulation sur les routes	Inclus dans les aménagements	Inclus dans les aménagements
1.6 Entretien des aménagements cyclables de manière régulière	-	A mutualiser avec les opérations d'entretien courant
1.7 Evaluer les impacts environnementaux	-	-
<b>Total</b>	<b>209.000€/an</b>	<b>1 ETP</b>

## **AXE 2 : RENDRE LA MARCHE ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE**



*2.1 Apaiser la circulation dans les communes*

*2.2 Limiter la vitesse de circulation des véhicules à 30 km/h dans les communes*

## Fiches actions aménagements



## AXE 2 : RENDRE LA MARCHÉ ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
2.1 Apaiser la circulation dans les communes	Etudier des modifications des plans de circulation pour limiter le trafic de transit	Baisse du trafic moyen journalier constaté sur les axes concernés	29
2.2 Limiter la vitesse de circulation des véhicules à 30 km/h dans les communes	Marquer lisiblement les entrées des zones pour en faciliter le respect Ajouter ponctuellement des dispositifs visant à limiter la vitesse des voitures Communiquer et sensibiliser largement sur les avantages procurés par la Zone 30	Nombre de rues ayant fait l'objet de travaux structurels Campagne de communication et de sensibilisation Implantation de dispositif de ralentissement de la vitesse	30

# Action n°1 : Apaiser la circulation dans les communes



## Contexte et objectifs de l'action

Certaines communes concentrent de nombreux flux de transit sur leur territoire.

Ce trafic dense gagnerait à être davantage concentré sur certains axes afin de diminuer l'ambiance très routière qui caractérise les villes.

Sens unique « en tête bêche », mise en impasse d'une rue, passage en zone piétonne... La refonte d'un plan de circulation ne nécessite pas d'investissements lourds, mais elle doit être élaborée en concertation étroite avec les riverains, commerçants, établissements scolaires et équipements divers, afin d'être la plus partagée possible.

De même, une importante communication doit précéder et suivre sa mise en place.



## Description des mesures

- ✓ Etudier une modification du plan de circulation sur des périmètres géographiques où les flux de transit représentent des nuisances.
- ✓ Etudier la mise en place d'une zone à trafic limité sur certains axes où le trafic de transit est important.



## Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : Services techniques communaux et intercommunaux

**Bénéficiaires** : Usagers



## Budget indicatif

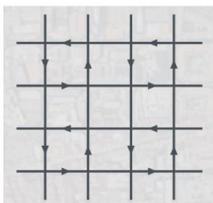
<b>Financier</b>	20 k € pour le changement de signalisation et le dispositif de pédagogie, sensibilisation
<b>Humain</b>	0,1 ETP de gestion de projet



## Indicateurs et Objectifs

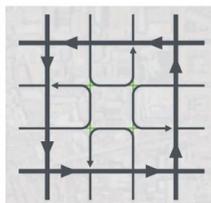
Indicateur de résultat	2023	2027	2032
Baisse du trafic moyen journalier constaté sur les axes dont la circulation a été modifiée	NC	NC	NC

VOIRIE NON HIÉRARCHISÉE



400 m

VOIRIE HIÉRARCHISÉE



400 m



## Action n°2 : Limiter la vitesse de circulation des véhicules à 30 km/h dans les communes



### Contexte et objectifs de l'action

Une zone 30 s'appliquant à l'ensemble d'une ville ou d'un village garantit sa lisibilité, sa compréhension et donc son respect. A cette fin, il est primordial de marquer correctement les entrées et sorties de ville et des bourg.



### Description des mesures

- ✓ Une communication en amont sur les avantages de la Ville à 30 est réalisée par les villes concernées. Les canaux de publications habituels sont tous mobilisés (journaux locaux, réseaux sociaux, communiqué de presse, etc.).
- ✓ A la mise en place de la zone 30 dans une ville, chaque entrée et sortie est marquée par la signalisation verticale obligatoire.
- ✓ Pour les entrées de ville les plus importantes, une signalisation au sol vient rappeler à intervalles régulier la limitation de vitesse à 30 km/h.
- ✓ A la suite d'une période d'observation d'un an, des aménagements complémentaires (écluses, plateaux, marquages au sol ludique...) sont mis en place sur les secteurs où la vitesse excède manifestement le 30 km/h.
- ✓ Pour certaines voiries routières dont le tracé rectiligne favorise la vitesse, le linéaire est revu afin de limiter l'accélération des véhicules.



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : Communes du territoire

**Bénéficiaires** : Usagers

**Partenaires** : CCL, Département



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	A la charge des communes
<b>Humain</b>	A la charge des communes



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2023 – 2027	2028 – 2032
Campagne de sensibilisation sur l'avantage des zones apaisées	2	1
Nombre de communes qui généralisent la zone 30	10	20

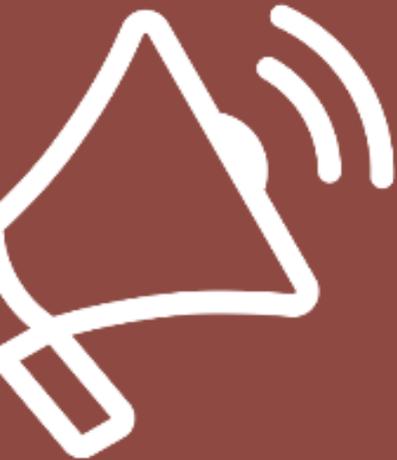


## AXE 2 : RENDRE LA MARCHE ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE

### Synthèse des coûts et moyens humains

Fiche action	Coût d'investissement	Fonctionnement
<b>2.1</b> Apaiser la circulation dans les communes	Pris en charge par les communes	0,1 ETP
<b>2.2</b> Limiter la vitesse de circulation des véhicules à 30 km/h dans les communes	Pris en charge par les communes	Pris en charge par les communes

## AXE 3 : RENDRE MARCHÉ ET VÉLO ATTRACTIFS



*3.1 Implanter des stationnements vélos*

*3.2 Organiser des événements de  
promotion du vélo*

*3.2 Accompagner les publics scolaires à  
l'apprentissage du vélo*

*3.4 Inciter le grand public à utiliser le vélo  
pour les déplacements du quotidien*

*3.5 Mettre en place des mécanismes de  
locations et d'aides à l'achat*

*3.6 Développer des services de réparation*

*3.7 Encourager le tourisme à vélo*

*3.8 Accompagner les entreprises*

## Fiches action services et communication

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements des comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en communiquant très largement sur les services proposés et en développant des services complémentaires.

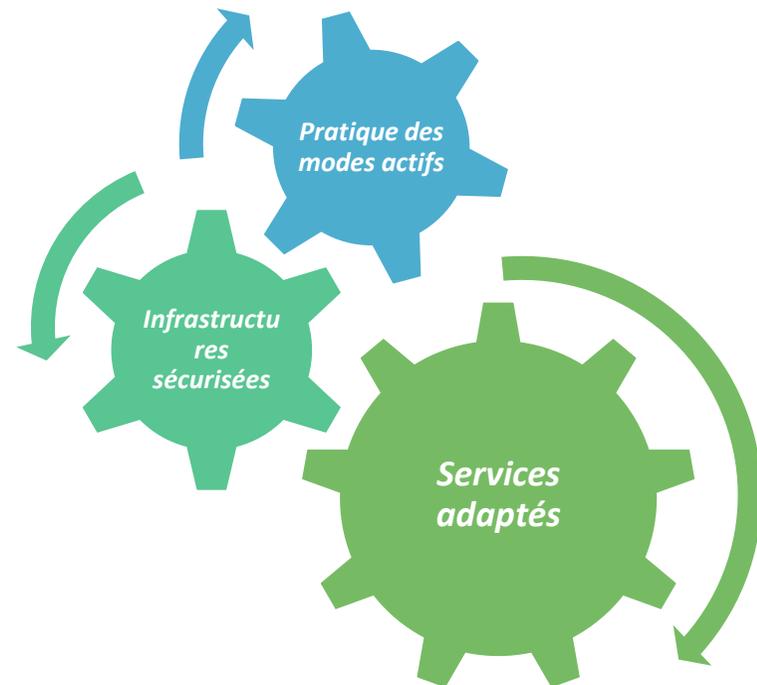

**AXE 3 : RENDRE MARCHÉ ET VÉLO ATTRACTIFS**

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
<b>3.1</b> Implanter des stationnements vélos	Implanter des stationnements vélos adaptés pour tous les besoins de la vie quotidienne	Nb de stationnements vélo par commune	35
<b>3.2</b> Organiser des événements de promotion du vélo	Séances de remise en selle, challenge mobilité dans les écoles et entreprises, animations grand public (journée « sans voiture », fête du vélo, ...)	Nb d'évènements, participants	36
<b>3.2</b> Accompagner les publics scolaires à l'apprentissage du vélo	Animation du « savoir rouler » (projet européen « SMALL », programme Génération Vélo, Moby,...), kit de sensibilisation des enfants de 6 à 10 ans	Nb d'ateliers, écoliers formés	37
<b>3.4</b> Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien	Communiquer sur les aménagements existants, campagne de communication autour du vélo (messages clés), vidéo promotionnelle, exemplarité	Part modale du vélo	38
<b>3.5</b> Mettre en place des mécanismes de locations et d'aides à l'achat	Populariser l'offre de location courte durée Elargir la location longue durée de VAE Faire perdurer une aide à l'achat pour différents types de vélos	Nbre de locations Flotte de VAE disponible Nbre d'aides délivrées	39
<b>3.6</b> Développer des services de réparation	Installer des bornes de réparation Organiser des ateliers de réparation Avoir une offre de réparation sur le territoire	Nbre de bornes installées Nbre d'ateliers organisés Nbre de professionnels de la réparation	40
<b>3.7</b> Encourager le tourisme à vélo	Promouvoir le tourisme à vélo Mettre en place les services nécessaires au cyclotourisme	Evolution de la fréquentation de cyclotouristes	41
<b>3.8</b> Accompagner les entreprises	Communiquer et sensibiliser les employeurs	Part d'entreprises sensibilisées	42

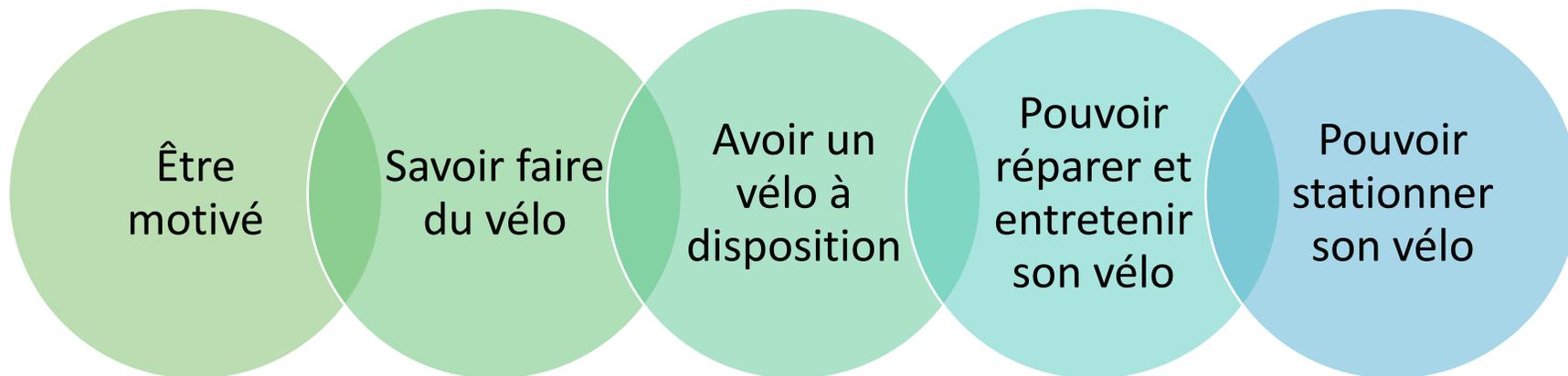
## Les services vélos, un maillon essentiel du développement de la pratique cyclable sur le territoire

Promouvoir le vélo pour embarquer un maximum de personnes sur le chemin de la mobilité active, proposer un service de location pour permettre aux personnes intéressées d'essayer ou de redécouvrir ce mode de déplacement, mettre en place des aides à l'achat pour que les usagers passent le cap du vélo au quotidien, offrir des solutions de réparation et de stationnement sécurisé pour faire perdurer la pratique du vélo dans le temps... Autant de services essentiels qui doivent répondre aux besoins des usagers pour les accompagner dans leurs changements de mode de déplacement.

En complément de la mise en place d'infrastructures cyclables sécurisées, tous ces services permettent un développement de la pratique, en répondant aux différents besoins des usagers.



**Pour qu'un usager se déplace à vélo, il faut évidemment qu'il ait accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptés au vélo, mais l'utilisateur doit aussi :**





## Action n°1 : Planter des stationnements vélos



### Contexte et objectifs de l'action

Mettre en place des stationnements sécurisés pour le vélo à proximité des équipements, services et commerces du territoire est essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Il convient alors **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Dans le cadre de l'application de la loi LOM (article 52), la collectivité pourra s'emparer de **l'obligation légale de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton** d'ici au 31 décembre 2026 pour implanter des arceaux vélos.



### Description des mesures

- ✓ Mettre en place des arceaux vélos au niveau des équipements communaux et intercommunaux (avec abris pour les équipements principaux)
- ✓ Doter le territoire de stationnements sécurisés, en particulier au niveau des pôles d'intermodalité

#### Aides possibles :

- Programme ALVEOLE PLUS permettant de financer l'installation d'abris vélos sécurisés

Obligations réglementaires pour les bâtiments y compris ERP : [Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments](#)



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** Communes, CCL

**Bénéficiaires :** Usagers

**Partenaires :** Région pour les PEMs, FUB, ADEME, acteurs économiques



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	200 k€ hors subventions à horizon 2027
<b>Humain</b>	0,2 ETP de gestion de projet + implantation des stationnements, réalisée en régie ou externalisée



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
Nombre de places de stationnement disponibles dans les consignes sécurisées	30	100
Nombre de places de stationnement disponibles dans les vélobox	50	150
Nombre de places de stationnement disponibles sous abris vélo en accès libre	250	500
Nombre de places de stationnement disponibles sous forme d'arceaux découverts	500	1000

## Action n°2 : Organiser des événements de promotion du vélo



### Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements et les services sont deux maillons essentiels pour développer la pratique cyclable. Des événements de promotion du vélo permettront d'accompagner ces deux volets, afin de transmettre à la population les bonnes informations et d'inciter les habitants à modifier leurs habitudes de mobilité. L'objectif étant de développer une culture vélo encore plus large, en particulier pour le vélo du quotidien, il paraît alors très pertinent d'organiser des événements variés autour du vélo pour les habitants du territoire.



### Description des mesures

- ✓ Séances de remise en selle : en partenariat avec les associations d'usagers vélo, ou les cafés-vélos, ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.
- ✓ Bourse aux vélos annuelle : en partenariat avec les acteurs vélo du territoire, notamment les vélocistes, associations locales
- ✓ Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre au territoire (en lien avec « Mai à vélo » au niveau national)
- ✓ Organiser une journée « sans voiture » pour sensibiliser les habitants au partage de la voirie, au code de la route, etc.
- ✓ Organiser une « fête du vélo » en mai ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux concours, des ateliers d'autoréparation et de gravage Bicycode, etc. Ou se joindre à un événement vélo important du territoire. (exemple : la fête de Loire de Sandillon)



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** Intercommunalité, Villes, associations vélo

**Bénéficiaires :** Usagers

**Partenaires :** Cafés-vélo, vélocistes



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	10 à 50 k €
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2023	2027	2032
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire	5	15	20
Nombre de bourses aux vélos et équipements de vélo organisées	Annuellement (période de rentrée scolaire)		
Nombre de journées sans voiture organisées	Annuellement à partir de 2023		
Nombre de participants à la fête du vélo annuelle	100	200	400



## Action n°3 : Accompagner les publics scolaires à l'apprentissage du vélo



### Contexte et objectifs de l'action

Le vélo, ça s'apprend. Accompagner les jeunes à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée.

La pratique du vélo est un véritable levier d'épanouissement et d'autonomie chez les jeunes publics. L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes.

Que ce soit en centre-ville, où la circulation peut être dense ou en milieu rural où les vitesses sont souvent élevées, la pratique du vélo nécessite un apprentissage pour assurer la sécurité de tous.



### Description des mesures

- ✓ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « **Savoir rouler à vélo** » auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.
- ✓ Lancer un challenge écomobilité inter-écoles.



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : Communes et établissements scolaires

**Bénéficiaires** : Elèves de primaires

**Partenaires** : Etablissements scolaires et organismes labellisés



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	Subventionné
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2023	2027	2032
Nombre de scolaires sensibilisés	50%	100%	100%

## Action n°4 : Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien



### Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages.

Une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire.

L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo.



### Description des mesures

- ✓ Communiquer sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux (réseaux sociaux, presse locale, etc.) en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et les réalisations de la CCL en matière d'aménagements cyclables
- ✓ Montrer l'exemple : acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même
- ✓ Ancrer les déplacements à pied et à vélo dans le quotidien de la collectivité : carte des temps de parcours à pied et à vélo, indications des itinéraires piétons et vélos dans le cadre des événements sportifs ou culturels, etc.



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL

**Bénéficiaires :** Habitants

**Partenaires :** Entreprises, commerces, etc.



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	5 k €
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2023	2027	2032
% de la population qui utilise son vélo à minima 1 fois par semaine	10%	30%	60%

## Action n°5 : Mettre en place des mécanismes de locations et d'aides à l'achat



### Contexte et objectifs de l'action

Bien que le vélo soit un moyen de déplacement bien moins onéreux que la voiture individuelle, cela peut toutefois engendrer à court terme des dépenses supplémentaires pour les ménages dont le vélo vient en addition de la voiture comme moyen de transport.

Ainsi, passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélocargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. C'est pourquoi il est important d'accompagner cette phase de transition via 3 étapes clés :

- La mise en place d'un système de location courte durée, pour faire tester différents types de vélos de manière occasionnelle, et donner envie aux utilisateurs de se déplacer à vélo plus fréquemment
- La mise en place d'un système de location longue durée, pour tester l'usage quotidien du vélo, en particulier du VAE
- Un mécanisme de prime à l'achat, pour aider les ménages à acquérir certains types de vélos dont le coût d'achat peut être un réel frein

Différents mécanismes existent déjà sur le territoire, notamment grâce à des loueurs de vélos (Vélo Val de Loire, VC Castelneuvien) et des services de réparation (Vélo Val de Loire, « Châteauneuf-en-Transition » qui propose des séances d'autoréparation, et un réparateur vélo itinérant positionné sur la place des halles tous les samedis à Châteauneuf-sur-Loire).



### Description des mesures

- ✓ Rendre visible et populariser l'offre de location courte durée, principalement pour les usages loisirs
- ✓ Elargissement du système de location longue durée de VAE à un public plus large
- ✓ Promotion de l'aide à l'achat de VAE proposée par la région (200 €) et mise en place d'une aide complémentaire sur le territoire (pour les vélocargos, compléments en particulier pour les publics précaires, etc.)



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL

**Bénéficiaires :** Usagers

**Partenaires :** Département, Régions, vélocistes, entreprises



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	20€/vélo/mois * 60 vélo = 14 400€ par an
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2027	2032
Flotte de VAE en location longue durée	30	60
Nombre d'aides à l'achat délivrées	500	



## Action n°6 : Développer des services de réparation



### Contexte et objectifs de l'action

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien.

Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la pratique du cyclisme à moindre frais, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement.

Par ailleurs, ces services ont un intérêt touristique important comme nous le verrons dans la fiche dédiée au tourisme à vélo.



### Description des mesures

- ✓ Rendre visible et populariser l'offre de réparation à domicile proposée par le vélociste itinérant Frédo Vélo
- ✓ Installer des bornes de réparation sur le territoire
- ✓ Organiser des ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation avec les associations
- ✓ Disposer de professionnels de la réparation sur le territoire



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL, associations

**Bénéficiaires :** Usagers

**Partenaires :** Vélocistes



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	25 k€ pour la mise en place et l'entretien des bornes de réparation 25 k€ de subventions pour les ateliers d'autoréparation
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8



### Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
Nombre de bornes de réparation sur le territoire	4	8
Nombre d'ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation	3/an	6/an
Nombre de professionnels de la réparation vélo sur le territoire	4	6



## Action n°7 : Encourager le tourisme à vélo



### Contexte et objectifs de l'action

Le développement d'un itinéraire cyclotouristique n'est pas suffisant pour faire décoller le tourisme à vélo sur le territoire. La mise en œuvre et le jalonnement de cet itinéraire doit s'accompagner d'une campagne de communication et de la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade en vélo à la journée.

Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.



### Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire
- ✓ Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, consignes vélo ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc.



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** Office du tourisme, CCL

**Bénéficiaires :** Touristes, habitants du territoire

**Partenaires :** Communes, Acteurs touristiques



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	20 k€
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8 Mobilisation des acteurs touristiques



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2027	2032
Evolution de la fréquentation de cyclotouristes	Fois 3 par rapport à 2023	Fois 2 par rapport à 2027



## Action n°8 : Accompagner les entreprises



### Contexte et objectifs de l'action

Les trajets domicile – travail représentent la plus grosse partie des déplacements. Ainsi, travailler directement avec les acteurs (entreprises, industries, salariés, responsables ressources humaines...) permet d'accompagner au mieux les salariés pour rendre les trajets accessibles, enviables et réalisables. De plus, venir en vélo au travail a des **effets bénéfiques sur le cerveau et sur la disponibilité au travail** qui ont été prouvés.

Ainsi, travailler de pair avec les acteurs économiques du territoire, en particulier au niveau des zones d'activités, peut avoir un impact important sur la part modale des modes actifs sur le territoire. Il est donc primordial de pousser les entreprises à mener une politique ambitieuse pour les déplacements des salariés.



### Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de communication auprès des employeurs, pour les sensibiliser et leur présenter les leviers d'actions dont ils disposent : organisation d'un challenge mobilité, mise en place du forfait mobilités durables, réalisation de plans de déplacements (à l'échelle d'un établissement, d'une zone d'activités, etc.), programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV), installation de stationnement vélo sécurisé sur site, etc.



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL

**Bénéficiaires :** Entreprises et salariés

**Partenaires :** Clubs d'entreprises



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	20 k€
<b>Humain</b>	0,3 ETP de gestion de projet et communication pour les actions 2 à 8



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2027	2032
Part d'entreprises sensibilisées aux actions vélos	60%	100%



## AXE 3 : RENDRE MARCHÉ ET VÉLO ATTRACTIFS

### Synthèse des coûts et moyens humains

Fiche action	Coût d'investissement	Fonctionnement
3.1 Implanter des stationnements vélos	200k€	0,2 ETP
3.2 Organiser des événements de promotion du vélo	10k à 50k€	0,3 ETP
3.2 Accompagner les publics scolaires à l'apprentissage du vélo	-	
3.4 Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien	5k€	
3.5 Mettre en place des mécanismes de locations et d'aides à l'achat	15k€/an	
3.6 Développer des services de réparation	50k€	
3.7 Encourager le tourisme à vélo	20k€	
3.8 Accompagner les entreprises	20k€	

## **AXE 4 : DÉFINIR UNE GOUVERNANCE ET UN SUIVI DE LA POLITIQUE CYCLABLE ET MARCHABLE**



*4.1 Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo*

*4.2 Définir les règles du partage de compétences*

*4.3 Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage*

*4.4 Perpétuer le comité usagers*

*4.5 Mettre en place un système de comptage*

### **Fiches action suivi de la politique cyclable et marchable**

Une planification réussie est bien gouvernée : tel est l'objet de cet axe qui vise à organiser la gouvernance, le suivi et l'évaluation du schéma directeur des mobilités actives.



## AXE 4 : DÉFINIR UNE GOUVERNANCE ET UN SUIVI DE LA POLITIQUE CYCLABLE ET MARCHABLE

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
<b>4.1</b> Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo	Recruter un chargé de mission mobilités Mise en place d'une feuille de route annuelle pour la coordination et l'animation du plan de mobilité simplifié	Recrutement	46
<b>4.2</b> Définir les règles du partage de compétences	Prendre la compétence l'aménagement de liaisons cyclables d'intérêt communautaire	Modification des statuts	47
<b>4.3</b> Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage	Animation de réunions régulières avec le Département et l'intercommunalité (annuelles), dialogue sur les aménagements cyclables, suivi de la politique cyclable	Nbre de réunions, linéaire de d'aménagements réalisés (km) sur les liaisons interbourgs	52
<b>4.4</b> Perpétuer le comité usagers	Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures et particulièrement de la partie cyclable où la demande de concertation s'est révélée la plus forte	Nombre de réunions du comité d'usagers	53
<b>4.5</b> Mettre en place un système de comptage	Implanter des compteurs automatiques aux abords des aménagements réalisés, communiquer régulièrement sur les résultats	Nbre de passages vélo (jours, mois, années), évolution annuelle	54



## Action n°1 : Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo



### Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques de mobilités actives sur le territoire, il est primordial de perpétuer les moyens humains dédiés au sujet, notamment le poste de chargé de mission mobilité. Il aura pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur, à savoir :

- Le pilotage, valorisation et diffusion du plan
- L'animation du comité de suivi des maîtres d'ouvrage et du comité usagers
- La coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et services vélo
- L'appui technique aux petites communes pour leurs travaux (liaisons cyclables, stationnements vélo,...)
- La promotion et sensibilisation des habitants à la pratique des mobilités alternatives



### Description des mesures

Perpétuer le poste de chargé de mission Vélo, qui aura notamment pour mission de :

- ✓ Accompagner le développement de services autour du vélo (organisation d'ateliers participatifs, accompagnement des entreprises du territoire, suivi du label « Accueil Vélo », etc.)
- ✓ Promouvoir et communiquer sur le vélo au sein du territoire (s'assurer de la visibilité des actions vélo en ligne, promotion des actions de la CCL et animation d'une communauté « vélo », aide à la réalisation d'une vidéo de promotion du vélo sur le territoire, organisation d'un challenge vélo, etc.)
- ✓ Améliorer le réseau d'aménagements cyclables existant (améliorer la signalétique, mettre en œuvre les scénarios du Schéma Directeur des Mobilités Actives, participer à la formation des agents techniques voirie aux aménagements cyclables, etc.)



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL

**Bénéficiaires :** Usagers, Communes

**Partenaires :** ADEME, Cerema



### Budget indicatif

Financier	-
Humain	1 ETP



## Action n°2 : Définir les règles du partage de compétence



### Contexte et objectifs de l'action

La CCL rénove, aménage et entretient la voirie et les accotements des 178 Km de **voirie communautaire**, et les communes sont compétentes sur le reste des voiries communales. Les maires ont cependant l'autorités de police administrative sur la voirie urbaine départementale et sur les voiries communales et intercommunales.

Le Département du Loiret gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales, en et hors agglomération. En agglomération, il entretient de fil d'eau à fil d'eau, les cheminements et trottoirs étant du ressort des communes. Il assure aussi la réalisation et l'entretien du canal d'Orléans ainsi que de la déviation de Jargeau.

Etant donné « l'éparpillement » de la compétence voirie entre différents acteurs et le grand kilométrage de routes départementales, il est essentiel de définir au mieux les règles de portage du futur schéma afin de favoriser sa réalisation.

**La place et le rôle de la Communauté de Communes des Loges, en particulier pour les aménagements cyclables comme le stationnement vélo, doit ainsi faire l'objet d'un débat de gouvernance.**



### Description des mesures

- ✓ Concernant les aménagements cyclables, il pourrait être imaginé que la CCL s'empare d'une compétence nouvelle pour être maître d'ouvrage sur les liaisons identifiées dans la programmation
- ✓ Concernant le stationnement vélo, la CCL pourrait gérer l'aménagement de stationnement sécurisé, notamment près des pôles d'échanges multimodaux, en partenariat avec la Région et le CD45. Quant au stationnement type arceaux, la CCL pourrait réaliser un groupement de commande d'arceaux qui homogénéiserait la qualité de service rendu, mais qui seraient implantés par les communes



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL

**Bénéficiaires :** —

**Partenaires :** Communes, CD45, Région.



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2023	2027	2032
Prise de décision sur la répartition de la gouvernance vélo	x		



## Action n°2 : Définir les règles du partage de compétence

### Etat des lieux des modèles de partage de compétences

#### 1 LE MODÈLE CLASSIQUE mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI\* a un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable. Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, il peut se positionner comme financeur via un fond de concours.

#### 2 LE MODÈLE RÉPARTI mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI\* dispose d'une compétence facultative « voirie cyclable d'intérêt communautaire » qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal (liaisons entre bourgs : vers les zones d'activités économiques...).

#### 3 LE MODÈLE INTÉGRÉ mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI\* dispose de la compétence voirie. Il développe en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal. Cette délégation de compétence implique des transferts de moyens et de charges des communes vers l'EPCI\*. Le maire peut conserver son pouvoir de police, de circulation et de stationnement.

\*établissement public de coopération intercommunale



## Action n°2 : Définir les règles du partage de compétence

### Contexte et aboutissement au besoin d'une nouvelle compétence

- L'élaboration du schéma directeur des mobilités actives de la CCL a permis d'aboutir à une **programmation comprenant 127km** de liaisons à réaliser d'ici 2029.
- Parmi ces 127km, **seulement 38km concernent de la voirie communautaire**, le reste étant du ressort du domaine foncier communal (46km) ou départemental (43km).
- La CCL est donc en capacité d'aménager (site propre, voie partagée, jalonnement) les itinéraires inscrits sur les voies intercommunales. En revanche, en l'absence de nouvelle compétence, ce sont le CD45 et les communes qui sont en mesure d'aménager les autres liaisons.
  - En ce qui concerne les voiries communales, une première option évoquée consiste à laisser la maîtrise d'ouvrage aux communes, et à ce que la CCL puisse apporter un soutien technique et financier à la réalisation de la commune par l'intermédiaire d'un fond de concours. Cela correspond au **modèle « Classique »** du schéma de l'ADEME. Cependant, face aux coûts prévisionnels importants des liaisons, il paraît inenvisageable que les communes puissent assurer un reste à charge de 20% sur la réalisation des liaisons, ce qui rend cette option caduque.
  - Une deuxième alternative consiste à ce que les communes transfèrent 45 nouveaux kilomètres de voiries communales en voirie communautaire. Cette option, qui correspond au **modèle « Intégré »** du schéma de l'ADEME, n'est pas envisageable.
  - Il est plutôt proposé ici que la CCL s'empare d'une compétence « aménagement cyclables d'intérêt communautaire » qui lui confère seulement la capacité d'aménager des infrastructures cyclables sur des routes dont elle n'est pas gestionnaire. La voirie reste au patrimoine des communes et les maires conservent le pouvoir de police. Cette option correspond au **modèle « Réparti »** : la CCL devient maître d'ouvrage sur la plupart des liaisons intégrées à la programmation, et les communes participent financièrement à la réalisation de la liaison (**à hauteur de 4% du coût de la liaison**) et assurent la continuité en agglomération.



## Action n°2 : Définir les règles du partage de compétence

## Coût pour les communes pour la réalisation des liaisons intégrées à la programmation

## Si les communes étaient MOA

Commune	Reste à Charge
Bouzy-la-Forêt	22 000 €
Châteauneuf-sur-Loire	99 000 €
Combreux	380 €
Darvoy	85 000 €
Donnery	126 000 €
Fay-aux-Loges	242 000 €
Férolles	10 000 €
Ingrannes	2 000 €
Jargeau	40 000 €
Ouvrouer-les-Champs	4 000 €
Saint-Denis-de-l'Hôtel	136 000 €
Saint-Martin-d'Abbat	51 000 €
Sandillon	86 000 €
Seichebrières	1 000 €
Sigloy	24 000 €
Sully-la-Chapelle	2 000 €
Tigy	83 000 €
Vienne-en-Val	53 000 €
Vitry-aux-Loges	8 000 €
<b>Total général</b>	<b>1 072 000 €</b>

## Si la CCL est MOA

Commune	Reste à Charge
Bouzy-la-Forêt	4 000 €
Châteauneuf-sur-Loire	20 000 €
Combreux	80 €
Darvoy	17 000 €
Donnery	25 000 €
Fay-aux-Loges	48 000 €
Férolles	2 000 €
Ingrannes	420 €
Jargeau	8 000 €
Ouvrouer-les-Champs	1 000 €
Saint-Denis-de-l'Hôtel	27 000 €
Saint-Martin-d'Abbat	10 000 €
Sandillon	17 000 €
Seichebrières	240 €
Sigloy	5 000 €
Sully-la-Chapelle	360 €
Tigy	17 000 €
Vienne-en-Val	11 000 €
Vitry-aux-Loges	2 000 €
<b>Total général</b>	<b>214 000 €</b>

En plus du coût prohibitif, le fait de laisser la maîtrise d'ouvrage aux communes impliquerait des délais prolongés (besoin en ingénierie externe, recherche de subventions, conventionnement de co-maîtrise d'ouvrage entre les communes). La CCL, en prenant la maîtrise d'ouvrage, internalise et centralise ces démarches



## Action n°2 : Définir les règles du partage de compétence

### Mise en place de la compétence

La prise de compétence se fait en plusieurs étapes :

1. Définition du périmètre et des liaisons concernées par cette nouvelle compétence (à priori : les liaisons intégrées à la programmation où la CCL serait MOA, hors agglomération)
2. Validation en conseil par les communes
3. Validation en conseil communautaire
4. Contrôle de la légalité par la préfecture

### Les statuts de la CCL

**AVANT**

#### A. CRÉATION, AMÉNAGEMENT ET ENTRETIEN DE LA VOIRIE :

Création, aménagement et entretien des voiries d'intérêt communautaire et de leurs dépendances : fossés, caniveaux, trottoirs, accotements et talus, murs de soutènement; signalisation horizontale et verticale, barrières et murs de protection, ouvrages d'art tels que ponts, tunnels, passerelles.

**AJOUT**

**Création, aménagement (dont jalonnement, signalisation horizontale et verticale) et entretien des itinéraires cyclables et piétons, définis au schéma directeur des mobilités actives et/ou desservant les zones d'activité et les équipements d'intérêt supra-communal ;**

Dans le cas de la prise de compétence par la CC d'Erdre et Gesvres en 2017, le contrôle de la légalité s'est porté sur les critères suivantes :

- Intérêt communautaire avéré (les liaisons doivent relier des communes différentes)
- Liaisons fléchées dans le schéma directeur



## Action n°3 : Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage



### Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le Département du Loiret, la CCL et les différentes communes. Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur des mobilités actives, et pour accompagner les communes dans la réalisation des aménagements en continuité de ceux pris en charge par la CCL.

Ce comité pourra se réunir a minima une fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables. Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou Communauté de communes).

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.



### Description des mesures

- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- ✓ Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)
- ✓ Organiser et animer 1 réunion par an a minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables
- ✓ Ces réunions pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL, Département, Communes

**Bénéficiaires :** Usagers

**Partenaires :** EPCI et communes voisines



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	Chaque année
Organisation d'une réunion annuelle sur le sujet	1



## Action n°4 : Perpétuer le comité usagers



### Contexte et objectifs de l'action

Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma directeur des mobilités actives, un comité usagers a été mis en place pour représenter les habitants, futurs usagers des infrastructures cyclables et piétonnes.

Si son rôle est essentiel pour la mise en place du plan, il est aussi très important de **pérenniser cette démarche** pour suivre l'évolution de la mise en œuvre de ce plan.

Ce comité pourra se regrouper jusqu'à deux fois par an afin de faire le bilan des actions mise en œuvre et de rendre un avis citoyen aux services de la CCL. Il pourra être sollicité sur chaque secteur pour faire un point sur les aménagements projetés.



### Description des mesures

- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter annuellement
- ✓ Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures, ainsi que pour avis sur les aménagements projetés
- ✓ À ce titre, il peut être imaginé une consultation en stade de scénarios et en stade avant-projet sur l'ensemble des projets cyclables de la Communauté de Communes des Loges
- ✓ Communiquer dans le magazine communautaire à ce sujet



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre** : CCL, Associations vélo

**Bénéficiaires** : Usagers

**Partenaires** : Communes, comité usagers



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	Chaque année
Nombre de réunions de comité usagers	1



## Action n° 5 : Mettre en place un système de comptage



### Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place des solutions de comptage des cyclistes sur des points stratégiques du territoire.

Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux partenaires pour justifier des investissements et améliorer le réseau cyclable, ainsi qu'aux habitants avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre.

Il existe de nombreuses solutions de comptage :

- Comptage ponctuel : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste)
- Comptage permanent non-visible: permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cyclistes (sous forme de dalle, poteau ou système enterré)
- Afficheurs en temps réels : permet de faire remonter des informations tout en communiquant directement les données avec les usagers (sous forme de totem ou de panneau à affichage)



### Description des mesures

- ✓ Implanter des bornes de comptage fixes pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps
- ✓ Implanter des bornes de comptage communicantes pour communiquer plus largement sur ces données et inciter la population à se mettre au vélo



### Acteurs concernés

**Mise en œuvre :** CCL, Département, Communes

**Bénéficiaires :** CCL

**Partenaires :** Association Vélo et Territoires



### Budget indicatif

<b>Financier</b>	De 5k€ à 20k€ pour une borne
<b>Humain</b>	-



### Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2023	2027	2032
Nb de bornes de comptage mis en service	1	2	3



## AXE 4 : DÉFINIR UNE GOUVERNANCE ET UN SUIVI DE LA POLITIQUE CYCLABLE ET MARCHABLE

Fiche action	Fonctionnement	Investissement
4.1 Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo	-	1 ETP
4.2 Définir les règles du partage de compétences	-	-
4.3 Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage	-	-
4.4 Perpétuer le comité usagers	-	-
4.5 Mettre en place un système de comptage	-	-