

SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITES ACTIVES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LOGES

Restitution du diagnostic

02 février 2023



Communauté
de Communes
des *Loges*



BL
évolution

Contact Client

Paul ANDRE

Contacts BL évolution

Guillaume MARTIN, Justin DE THUY

Promu par





Prochaines étapes

Oct. 2022 – Janv. 2023

Diagnostic
participatif

- 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 (09/01)
- **1 partage du diagnostic au comité usagers et aux élus (19/01)**

Janv. – Mars 2023

Stratégie :
Scénarisation

- 1 comité usagers de travail sur les scénarios (30 janvier)
- 1 comité technique élargi de travail sur les scénarios (1^{er} mars)
- 1 séminaire élu de présentation des scénarios et de travail (13 mars)
- 1 comité de pilotage de validation des scénarios (22 mars)

Avril – Juin 2023

Plan d'actions :
Programmation

Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
 - Analyse de l'offre
 - Synthèse des enjeux
- } 1h
- Questions-réponses
- } 30 min



Concertations

- Une **enquête en ligne** et une **carte en ligne** ont été diffusées depuis le mois de novembre 2022
- **385 réponses** pour l'enquête au 02/02/2023
- Une dizaine d'entretiens téléphoniques avec techniciens, élus, associations...

nous ont permis de
mieux comprendre

- Les **déplacements réguliers actuels** et le report modal potentiel vers les modes actifs des habitants
- Les **pratiques actuelles et futures** du vélo et de la marche
- Les **freins** qui empêchent de faire davantage de vélo ou de marcher davantage

→ **Demande potentielle**

- Les **points noirs** que les habitants rencontrent dans les trajets à pied et à vélo
- Les **itinéraires** qu'ils souhaitent voir aménagés en priorité
- Les **services** manquants qui permettraient de pédaler et marcher davantage

→ **Offre existante**

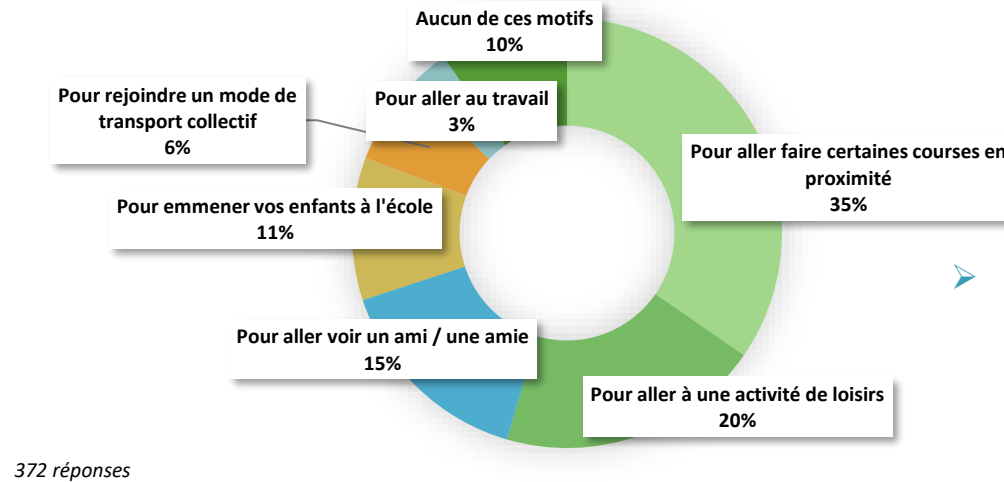
Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Questions-réponses



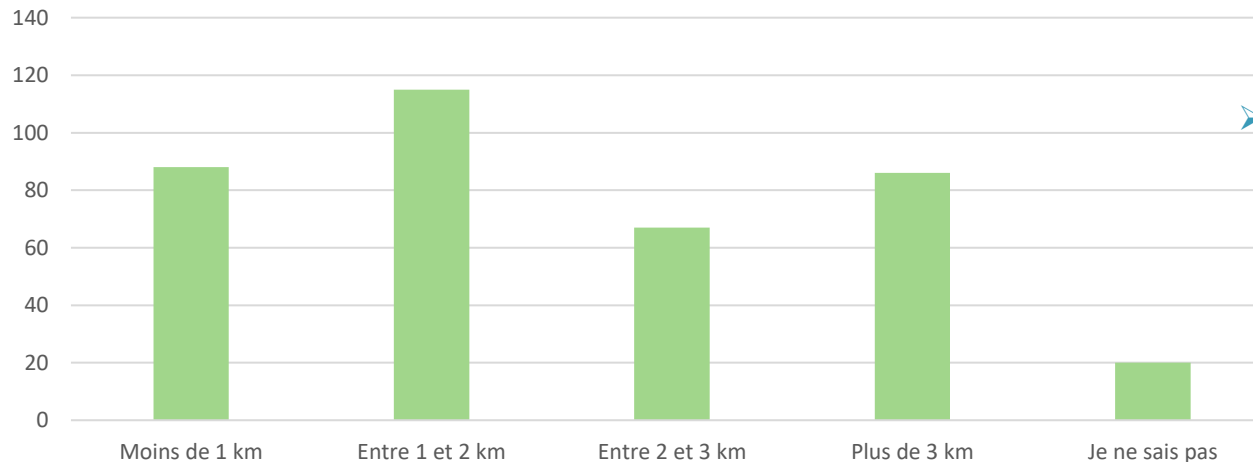
Habitudes de déplacements à pied

Pour quel motif vous déplacez-vous à pied en semaine ?



➤ Les répondants à l'enquête marchent beaucoup (comparativement à d'autres enquêtes réalisées), principalement pour faire leurs courses ou pour leurs activités de loisir, ce qui rappelle la **proximité des lieux de résidence et des services et commerces en ville**

Pourriez-vous évaluer la distance moyenne que vous parcourez quotidiennement à pied ?



➤ En revanche, en raison de la grande attraction de la métropole orléanaise pour l'emploi, **peu de répondants à l'enquête marchent pour se rendre à leur travail**

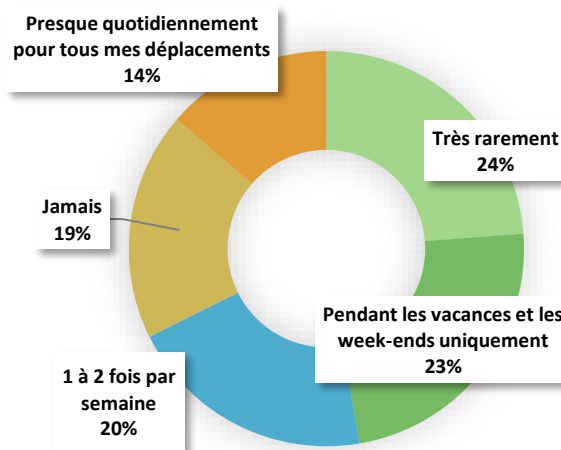


Analyse de la demande – Enquête en ligne

Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien (vous rendre à l'école, au travail, faire vos courses, vous rendre à la médiathèque, visite à des proches...)?

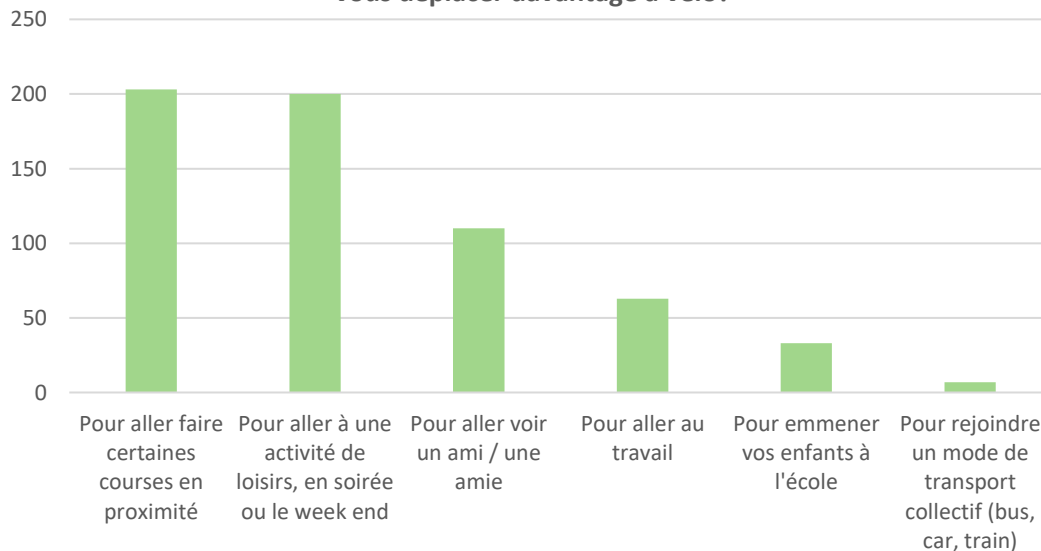
Habitudes de déplacements à vélo

- La majorité des répondants à l'enquête n'utilise pas le vélo au quotidien, que ce soit pour se rendre à l'école, au travail ou pour faire des courses (19% jamais, 24% très rarement)
- Ils sont **14%** à utiliser le vélo quotidiennement pour tous les déplacements



374 réponses

Pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer davantage à vélo?



338 réponses

- Le fait d'aller faire ses courses de proximité est le premier motif qui pourrait inciter les répondants à l'enquête à se déplacer davantage à vélo.
- Viennent ensuite l'usage loisir (en WE, en vacances, en soirée), puis le fait d'aller au travail ou d'aller voir des amis
- En revanche, moins de 70 répondants estiment que le vélo pourrait servir en intermodalité avec un autre mode de transport collectif, ou pour emmener les enfants à l'école



Communauté de Communes des Loges (2019)

- 42 000 habitants
- 3 pôles majeurs : Châteauneuf-sur-Loire à l'est du territoire et au nord de la Loire, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel à l'ouest de part et d'autre de la Loire
- 5 pôles secondaires de tailles intermédiaires (entre 2000 et 4000 habitants) : Sandillon, Fay-aux-Loges, Donnery, Tigy, Vitry-aux-Loges

Quelle part d'habitants vivent à moins de 15 min à vélo de l'un des pôles (majeurs et secondaires) du territoire ?

48% (20 000)

71% (30 000)

83% (35 000)

95% (40 000)



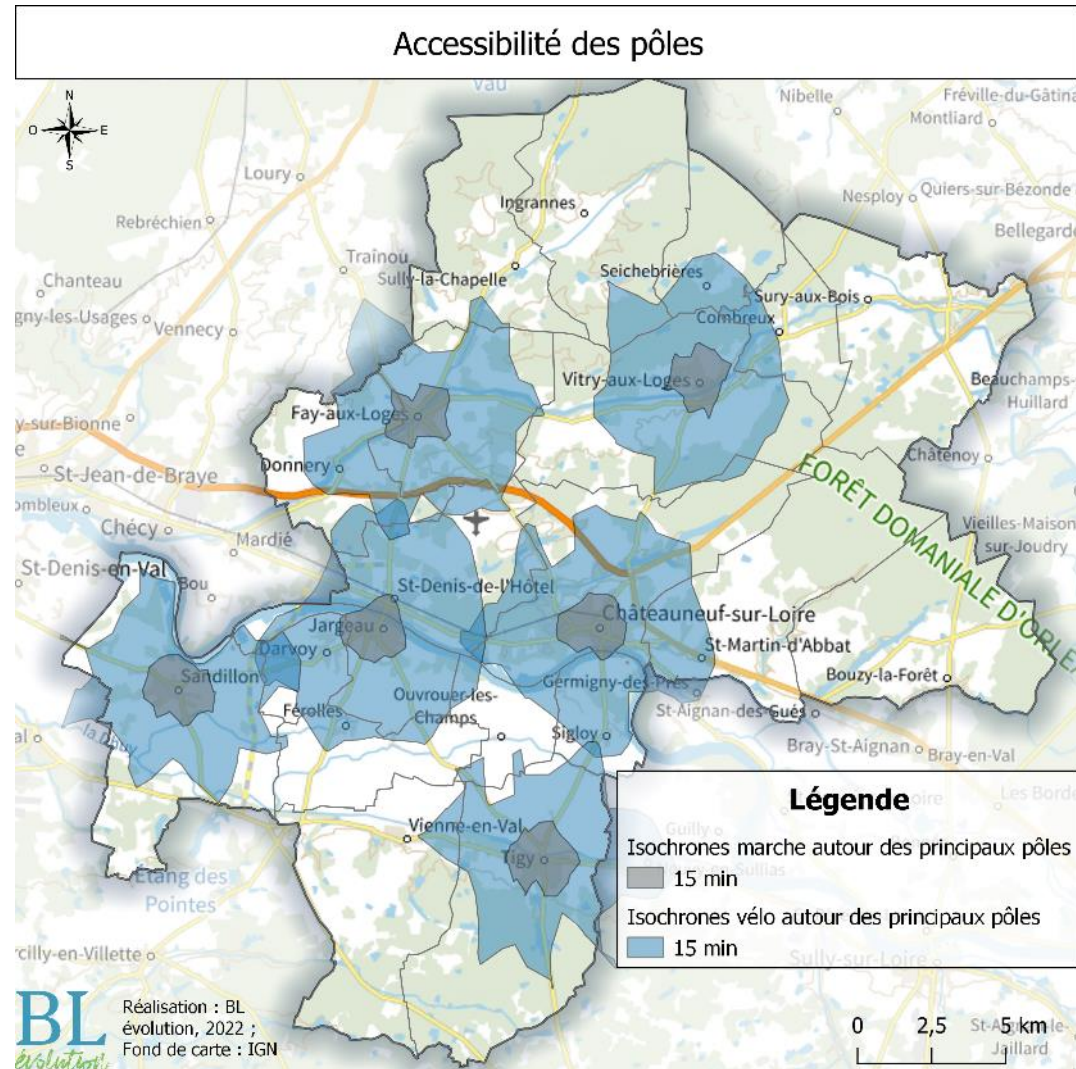
Analyse de la demande

Accessibilité aux pôles

Commune	Population de la commune	Nombre d'habitants à 15 min de marche	Nombre d'habitants à 15 min à vélo
Châteauneuf-sur-Loire	8 200	4 100	10 000
Jargeau/Saint-Denis-de-l'Hôtel	7 700	4 400	10 500
Sandillon	4 100	2 650	4 200
Tigy	2 300	1 550	3 350
Fay-aux-Loges	3 800	2 100	5 700
Vitry-aux-Loges	2 250	900	2 000



- **83% des habitants de la CCL habitent à moins de 15 minutes à vélo de l'un de ces pôles du territoire. Ils sont 36% à moins de 15 minutes à pied.**
- **55% des collégiens de la CCL habitent à moins de 15 minutes à vélo de leur collègue**





Communauté de Communes des Loges (2019)

- 42 000 habitants
- 19 000 actifs ayant un emploi
- 10 500 emplois dans la zone

Quelle part d'actifs de la CCL vivent et travaillent dans la même commune ?

10% (2 000 personnes)

20% (4 000 personnes)

30% (6 000 personnes)

40% (8 000 personnes)



Communauté de Communes des Loges (2019)

- 42 000 habitants
- 9 600 étudiants dans la zone

Quelle part d'étudiants de la CCL vivent et étudient dans la même commune ?

20% (1 900 personnes)

30% (2 800 personnes)

40% (3 750 personnes)

50% (4 700 personnes)



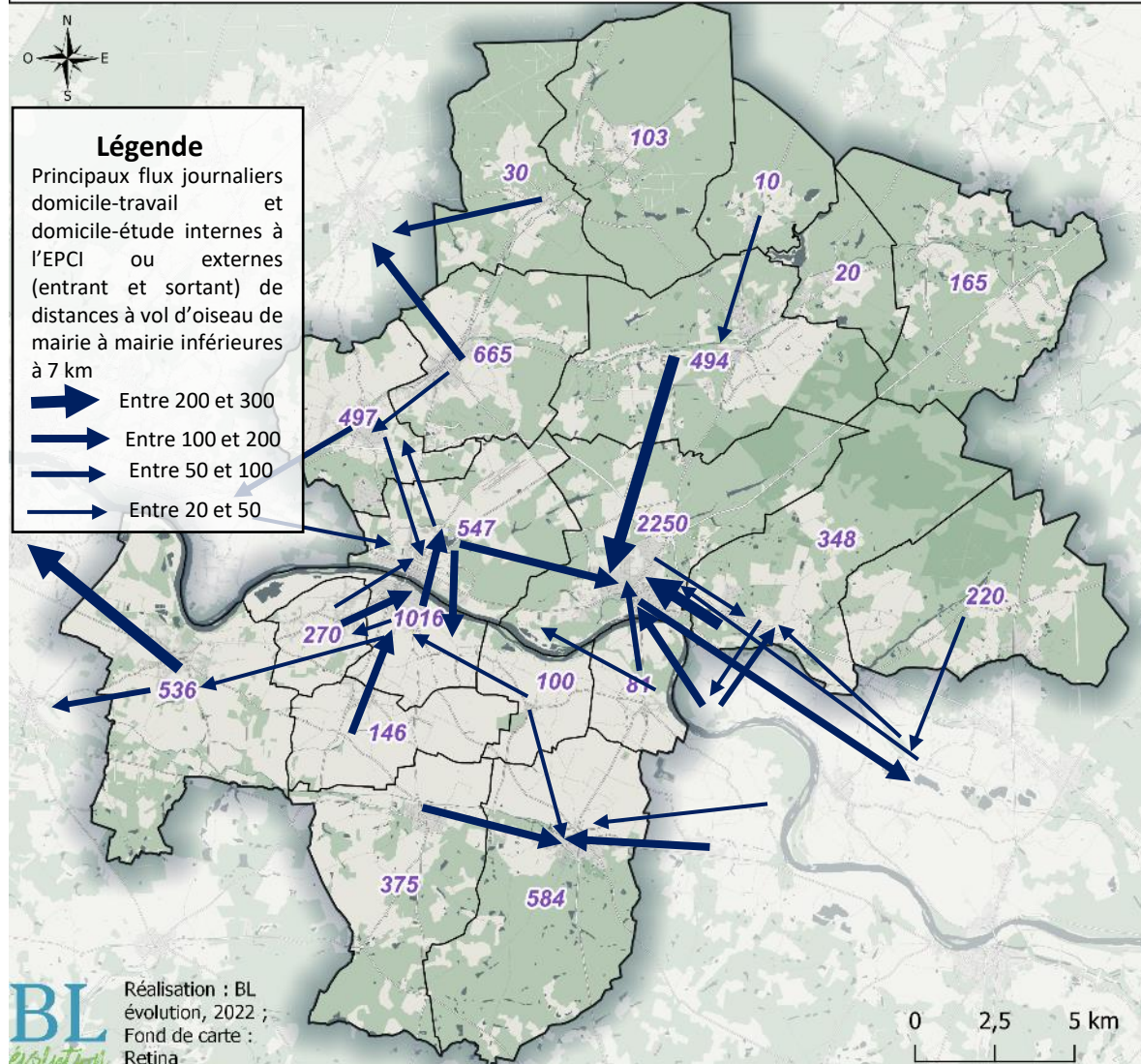
Analyse de la demande

Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- 8 500 personnes résident et travaillent/étudient dans la même commune
- 3 700 personnes vivent et travaillent/étudient dans des communes différentes (parfois en dehors de la CCL), mais effectuent des trajets inférieurs à 7 km

➤ 42% des trajets quotidiens effectués par les actifs et les scolaires (habitant ou travaillant dans la CCL, ou les deux) sont potentiellement réalisables à vélo.

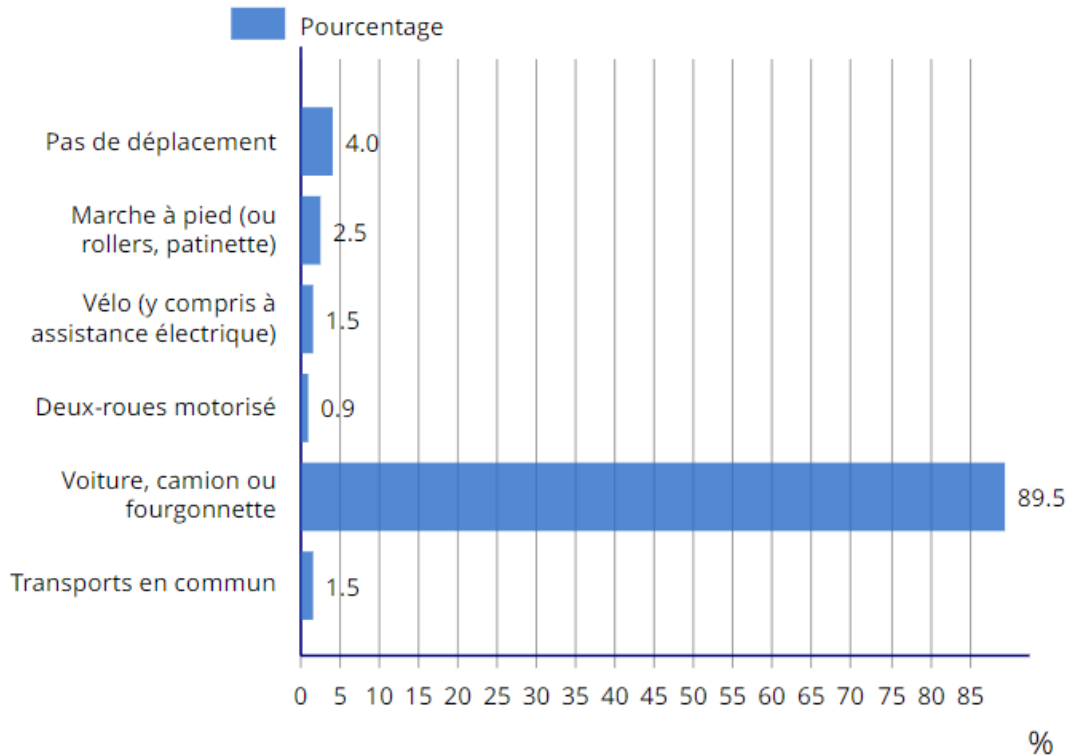
Flux Domicile-Travail et Domicile-Etude





Habitudes de déplacement des actifs

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



- Ils sont **89%** à se rendre au travail en **voiture**.
- Le **taux de multi-motorisation des ménages est très important à l'échelle de la CCL : 53%** des ménages possèdent **2 voitures ou plus**.
- En **2019, 1,5%** des habitants se **déplaçaient à vélo pour leurs déplacements domicile-travail**. En comparaison avec les territoires voisins : **1,6%** dans la CC du Val de Sully, **1,6%** dans la CC Portes de Sologne
- La voiture reste prépondérante, comme le mode « à tout faire » des déplacements



Un potentiel élevé pour le vélo et la marche au quotidien, tous motifs confondus

En Bref

- **Un usage de la voiture prédominant (89% des déplacements domicile – travail) et une part modale vélo faible (1,5% des trajets)**, comme dans la plupart des territoires ruraux.
- **Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances inférieures à 7 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :**
 - 83% des habitants de la CCL habitent à moins de 15 minutes à vélo de l'un des 6 principaux pôles du territoire
 - Environ 6 500 actifs se rendent tous les jours à Orléans. Un enjeu majeur est le développement de l'intermodalité, notamment vers la métropole Orléanaise, depuis les **arrêts de bus** et depuis les **aires de covoiturage**
 - Environ 8 500 personnes travaillent/étudient dans leur commune de résidence, représentant un important potentiel de développement des mobilités douces dans les centres-bourgs des communes
 - **3 700 personnes vivent et travaillent/étudient dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CCL), **mais effectuent des trajets inférieurs à 7 km**
- Des **équipements assez bien répartis entre les communes**, et des typologies d'équipements et services du quotidien complémentaires entre des communes limitrophes, favorisant l'usage du vélo pour les habitants des communes périphériques vers les pôles
- **Des publics cibles divers** : familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.

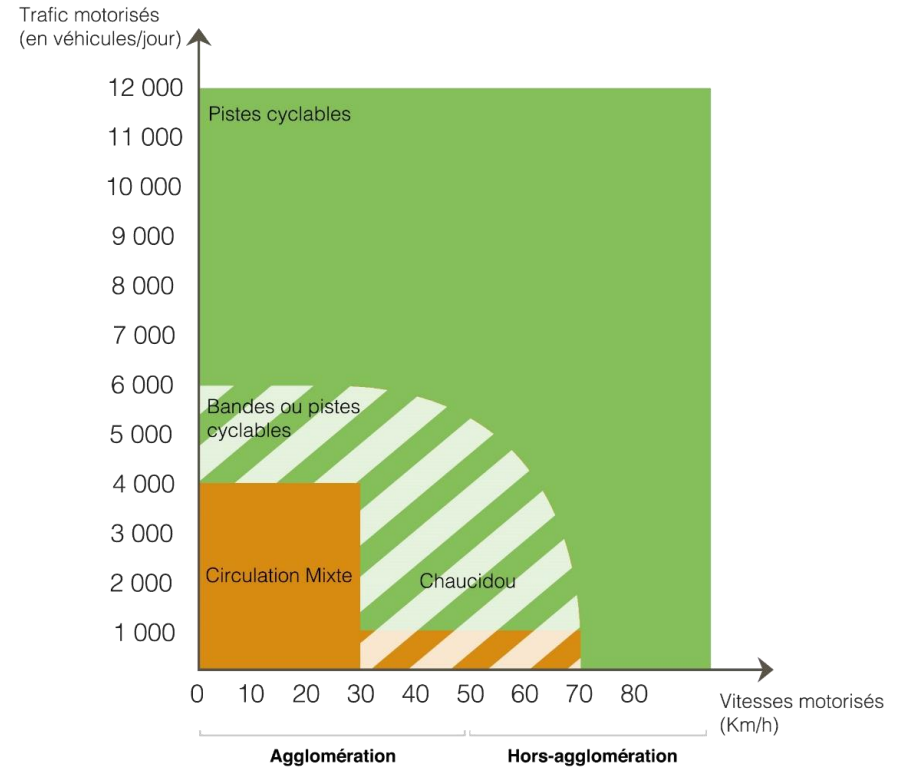
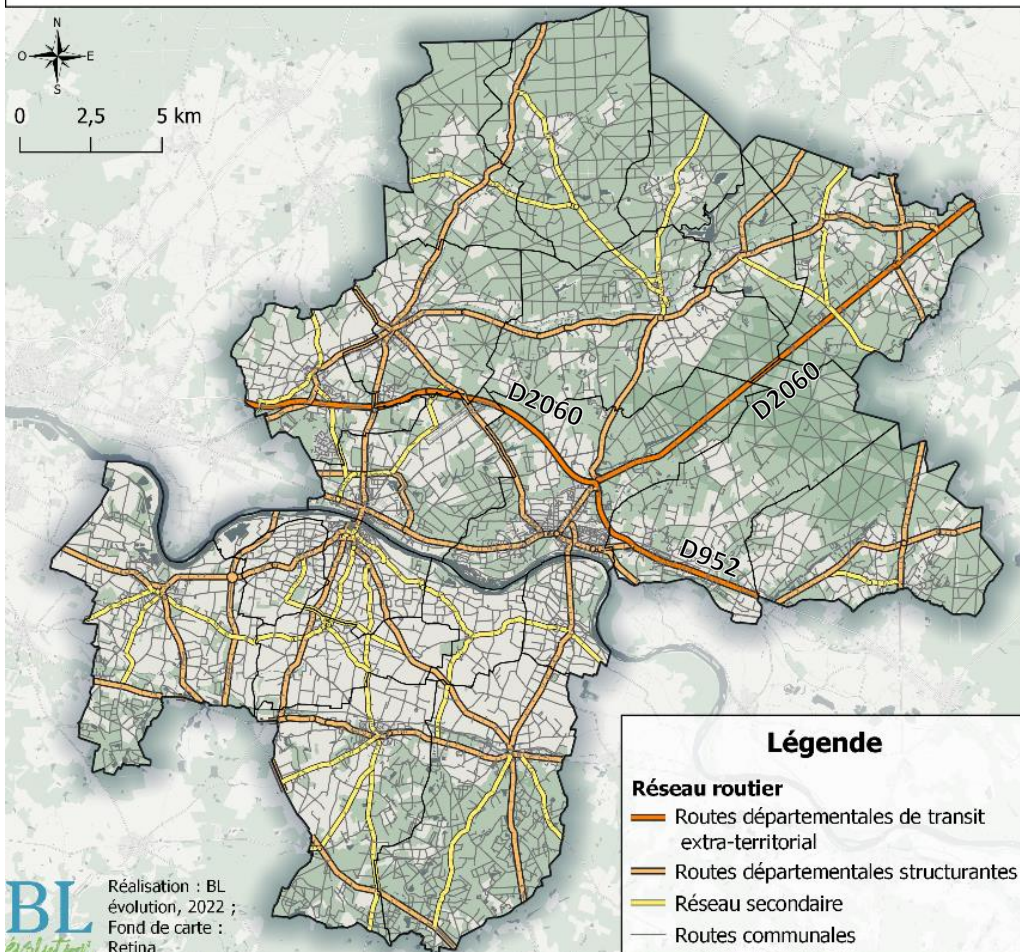
Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
- Synthèse des enjeux
- Questions-réponses



Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

Hiérarchisation du réseau routier

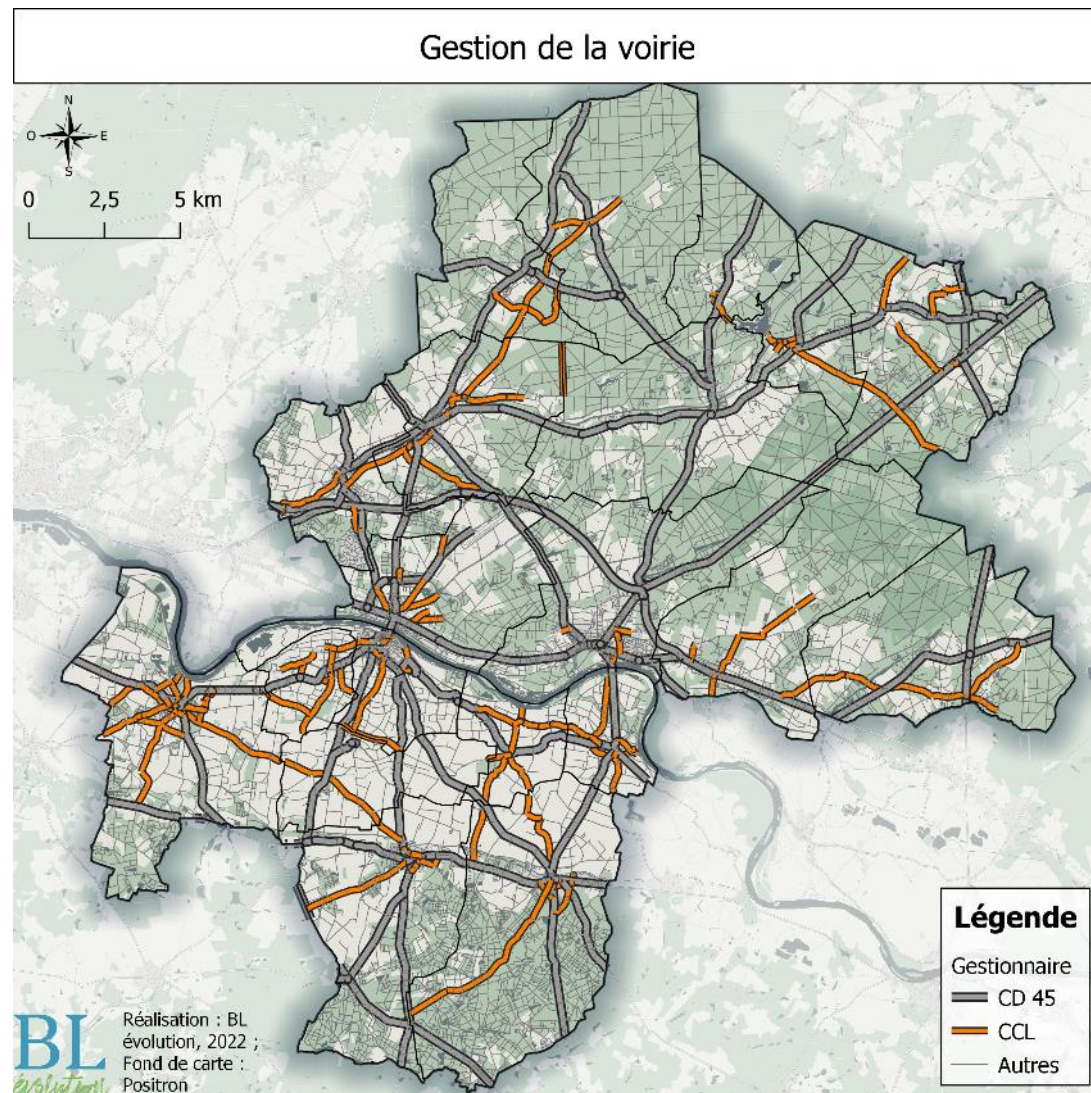




Gestion de la voirie et compétences

i

- 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 en va de même pour les dispositifs de ralentissement de la circulation (plateaux et écluses entre autres) gérés par les communes dans le cadre du pouvoir de police du maire.
- La **CCL** rénove, aménage et entretient la voirie et les accotements des **178 Km de voirie d'intérêt communautaire**. Elle n'a pas pris la compétence mobilité et reste autorité organisatrice des mobilités de second rang. La compétence reste donc régionale.
- Les **communes** sont compétentes sur le reste des voiries communales

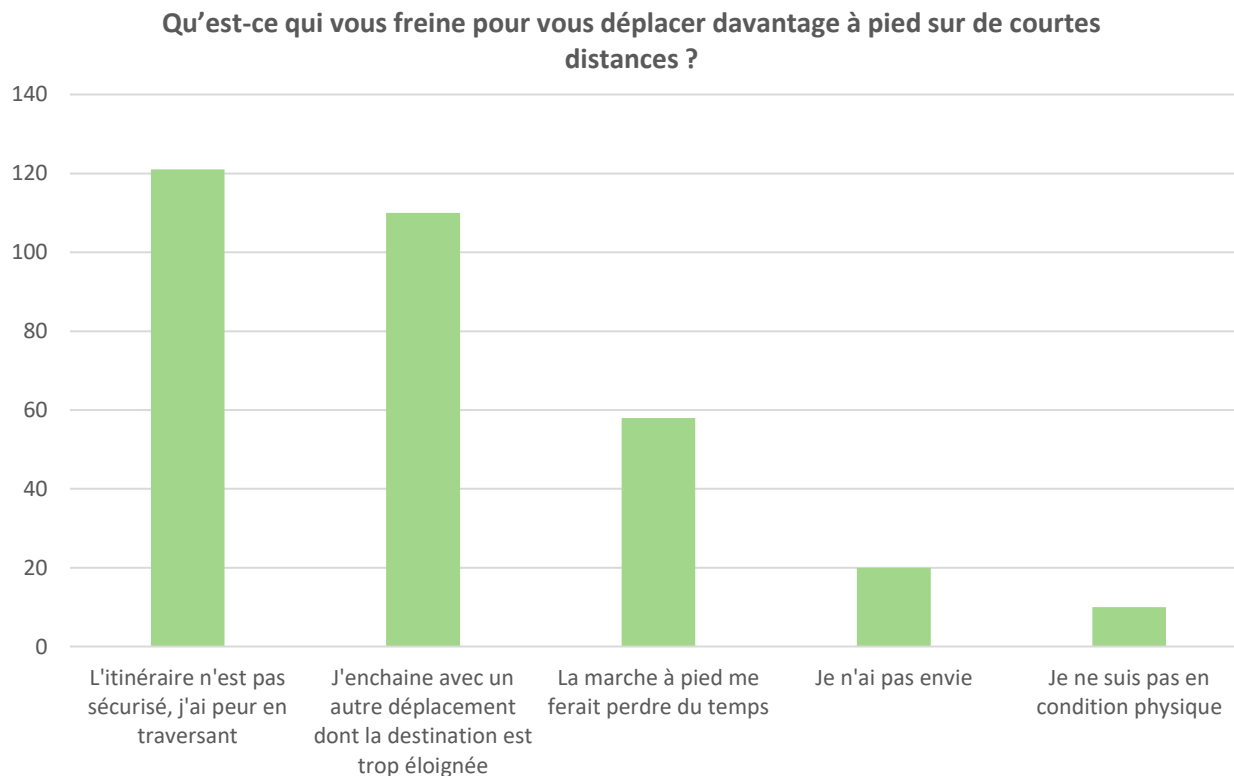


Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - **Marchabilité**
 - Cyclabilité
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Questions-réponses



Certains freins à lever pour amplifier la pratique de la marche



312 réponses

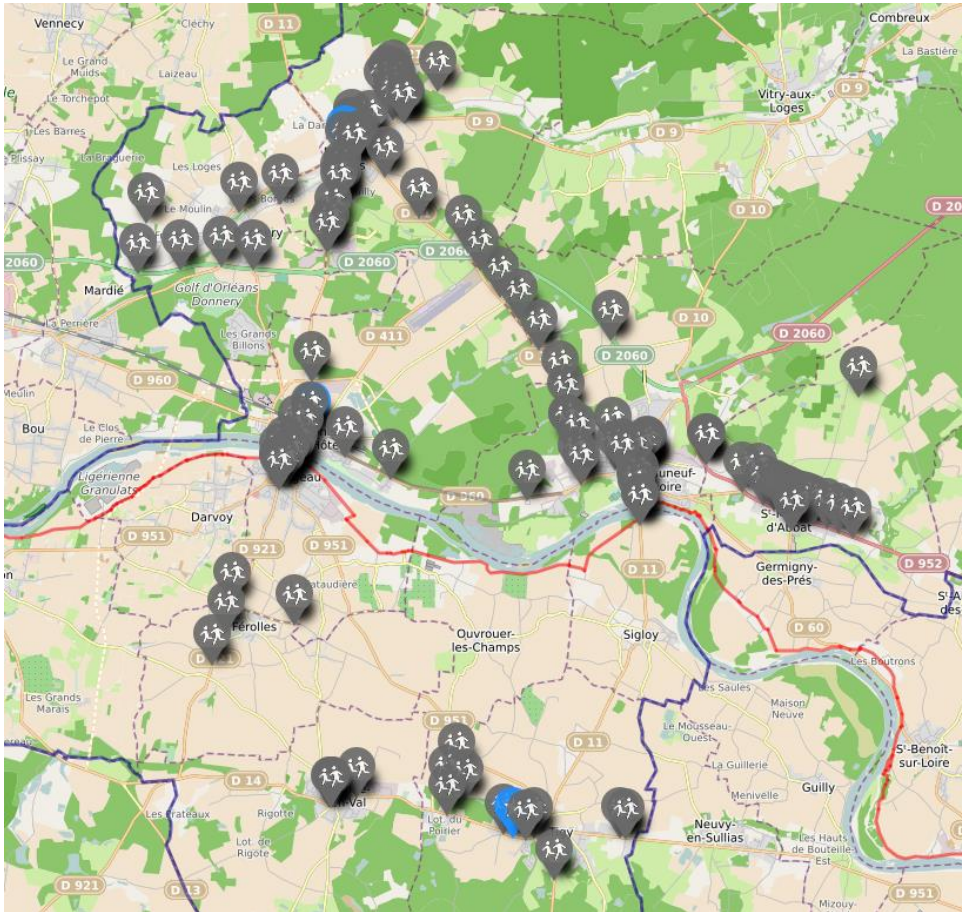
L'enjeu de « sécuriser au maximum les cheminements piétons en résorbant les discontinuités et points noirs » peut être complété par l'acquisition des compétences pour se déplacer et utiliser ces aménagements. La grande majorité des tués et/ou blessés hospitalisés (cyclistes ou piétons), sont des enfants ou des personnes de + de 65 ans. Pour les enfants, l'acquisition des compétences est un enjeu très fort. Cette acquisition est d'ailleurs très souvent freinée par les parents qui accompagnent très régulièrement leurs enfants en voiture. Ces deux enjeux se nourrissent l'un et l'autre.

2 raisons majeures au non déplacement à pied se détachent pour les répondants à l'enquête :

- Les itinéraires pédestres ne sont pas sécurisés, ce qui signifie que les cheminements ne sont pas toujours continus, et que certains publics (enfants, seniors, PMR) peuvent rencontrer des difficultés sur certains itinéraires. Un enjeu est ici de **sécuriser au maximum les cheminements piétons en résorbant les discontinuités et points noirs majeurs**
- Pour les déplacements domicile-travail qui sont les principaux motifs de déplacement au quotidien, les distances sont trop longues. La **marche doit alors être vue en intermodalité** avec d'autres modes de transport qui permettent de parcourir de plus longues distances. Un enjeu est de **faciliter l'enchaînement de tous les modes**



Les points noirs piétons



Les principaux points noirs piétons identifiés dans l'enquête et dans la carte en ligne :

1. Traversées dangereuses

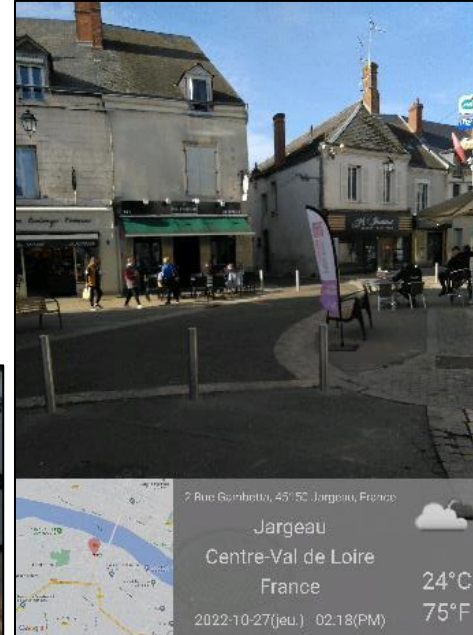
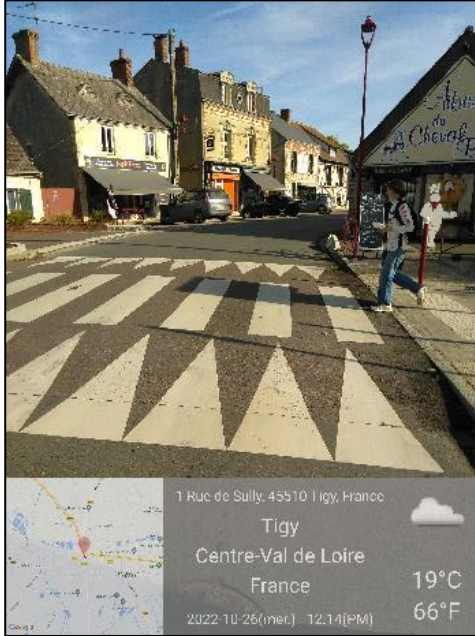
1. Absence de passages piétons dans les bourgs
2. Manque de visibilité
3. Flux et motorisés importants

2. Cheminements piétons dangereux

1. Bord de route non aménagés
2. Trottoirs trop étroits
3. Voitures garées sur le trottoir



Dispositifs d'apaisement





Analyse de l'offre - Marchabilité

Cheminements, intersections et porosités urbaines



71 0 0000 Rue 45110 Saint-Martin-d'Abbat, France

Saint-Martin-d'Abbat
Centre-Val de Loire
France

16°C
61°F

2022-10-27(jeu.) 10:09(AM)

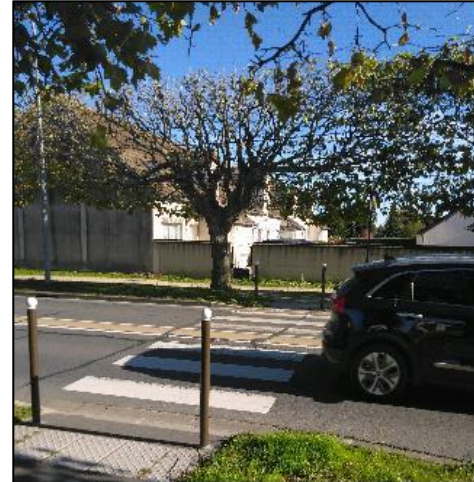


7 Rue 44E 509 41000 Jargeau, France

Jargeau
Centre-Val de Loire
France

25°C
77°F

2022-10-27(jeu.) 08:06(PM)



Rue de la Tour 41110 Châteauneuf-sur-Loire, France

Châteauneuf-sur-Loire
Centre-Val de Loire
France

24°C
75°F

2022-10-25(mer.) 03:40(PM)



24 Grande Rue 45110 Saint-Martin-d'Abbat, France

Saint-Martin-d'Abbat
Centre-Val de Loire
France

15°C
59°F

2022-10-27(jeu.) 09:50(AM)

Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Marchabilité
 - **Cyclabilité**
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Questions-réponses



Analyse de l'offre – Enquête en ligne

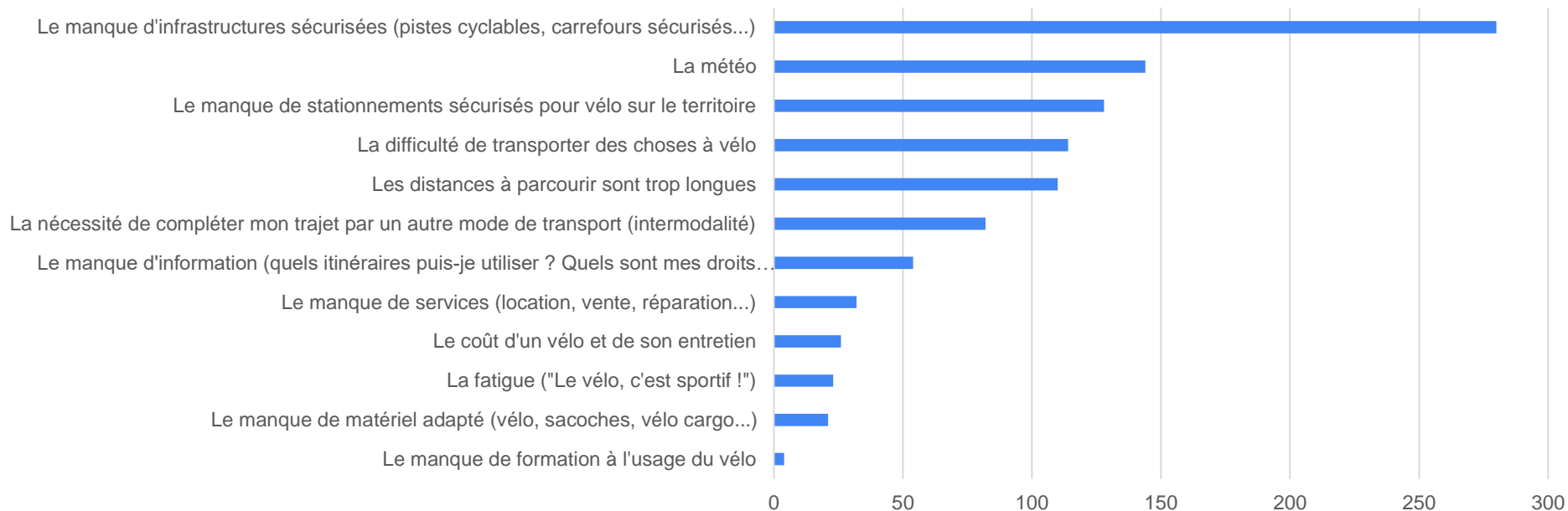
Certains freins à lever pour amplifier la pratique du vélo

De nombreux freins persistent et limitent encore l'utilisation du vélo à une part modale très faible.

Ainsi, les principaux freins sont le **manque d'infrastructures sécurisées (pistes cyclables, carrefours sécurisés)**, la **météo** et le **manque de stationnements sécurisés pour vélo**.

Le rôle des collectivités sera donc de **sécuriser les itinéraires**, mais également d'agir sur les **services et accompagner le changement des pratiques** en sensibilisant la population (par exemple sur la **météo** où les pays nordiques n'ont pas ce problème malgré une météo moins clémente, et des équipements existent pour palier la mauvaise météo).

Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo?

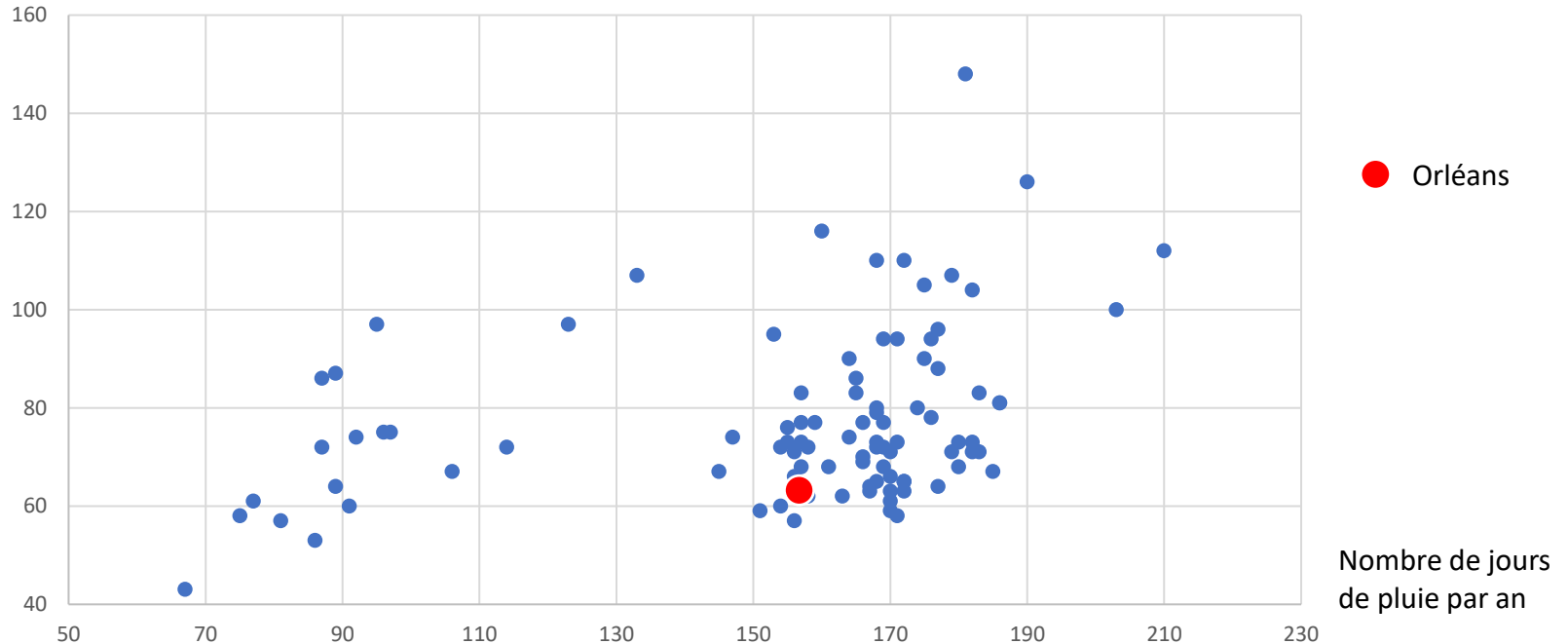


322 réponses



Hauteur de pluie
par an (en mm)

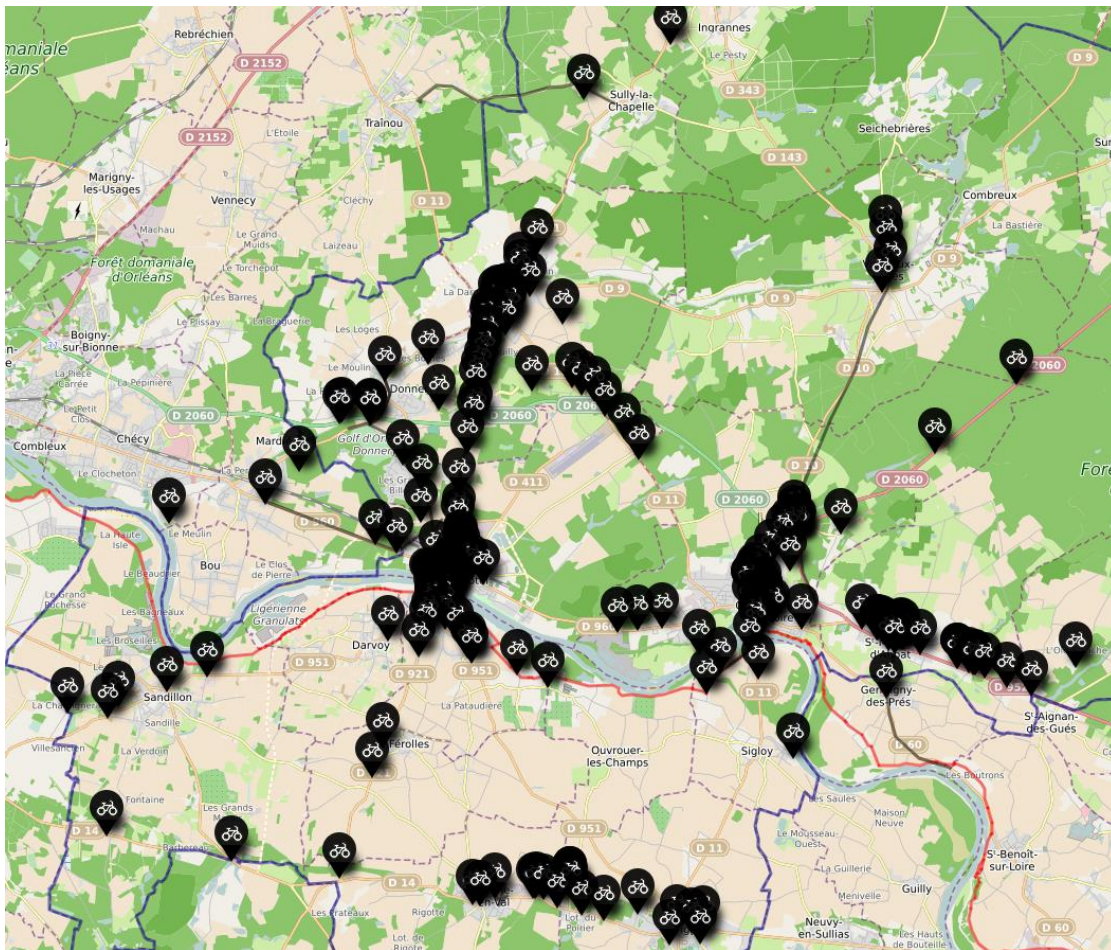
Pluviométrie des principales villes de France



- Dans la CCL : **moins de jours et de quantité de pluie** qu'en moyenne en France
- **Cela dit, une pratique cyclable plus faible que dans collectivités avec des indices de pluviométrie similaires ou plus prononcés** (CC d'Erdre et Gesvres en périphérie de Nantes)



Les points noirs vélo



Les principaux points noirs vélo identifiés dans l'enquête et dans la carte en ligne :

1. Dans les bourgs

1. Intersections dangereuses
2. Franchissements (pont de Jargeau et Châteauneuf-sur-Loire)
3. Trottoirs partagés

2. Dans les liaisons inter-bourg

1. Absence d'aménagements sécurisés
2. Fort trafic et/ou vitesses importantes des véhicules motorisés

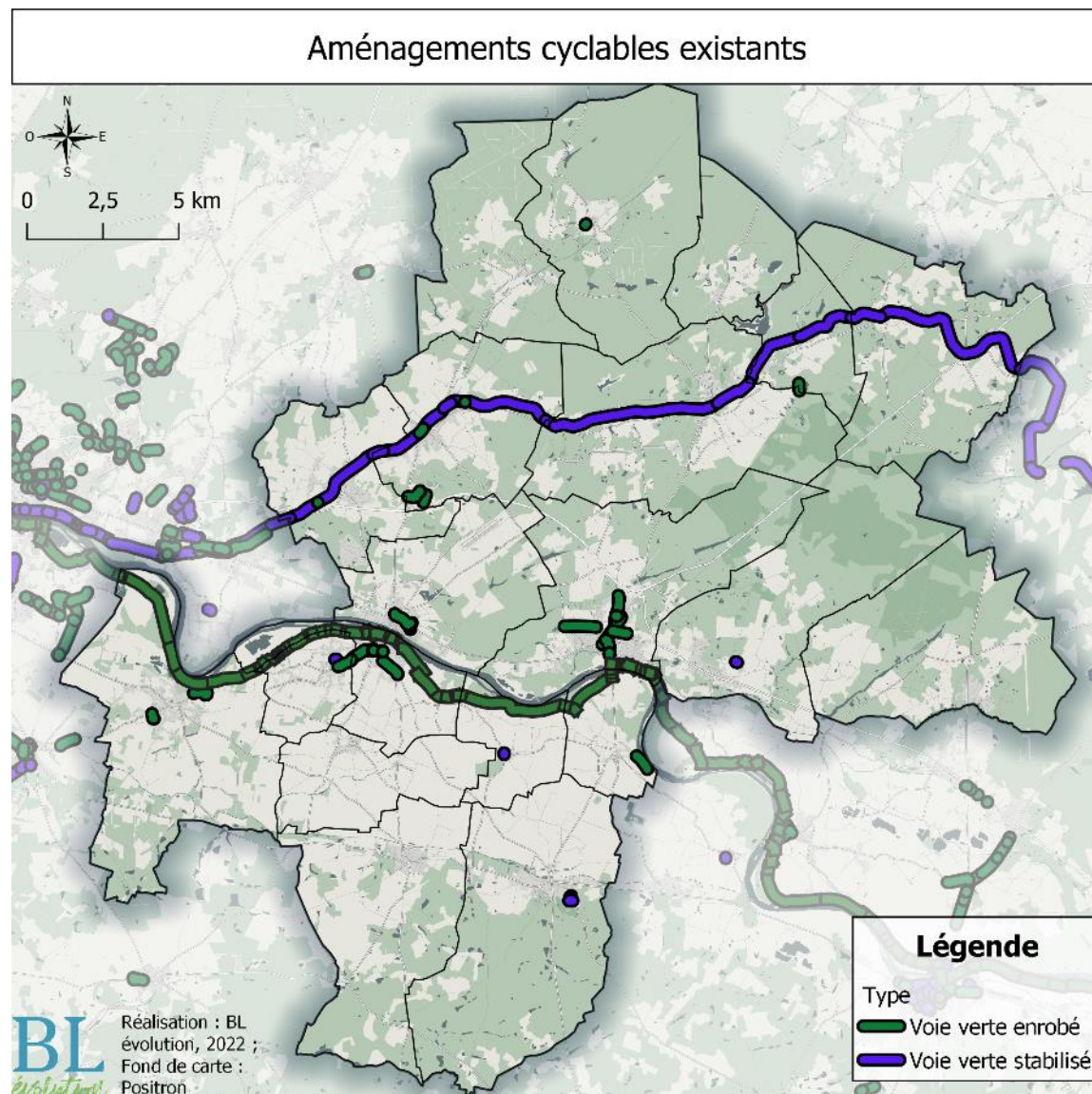


Réseau cyclable existant



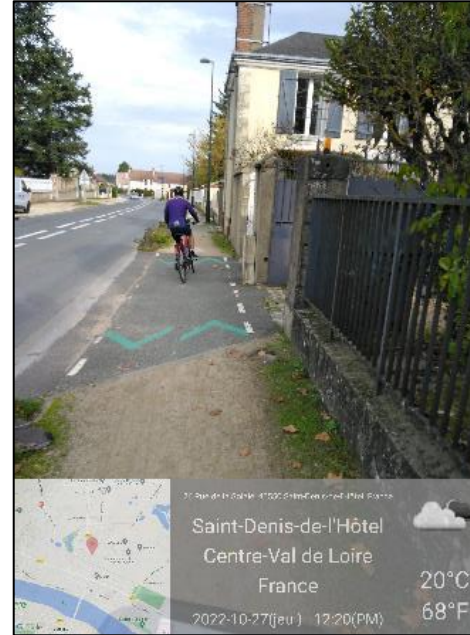
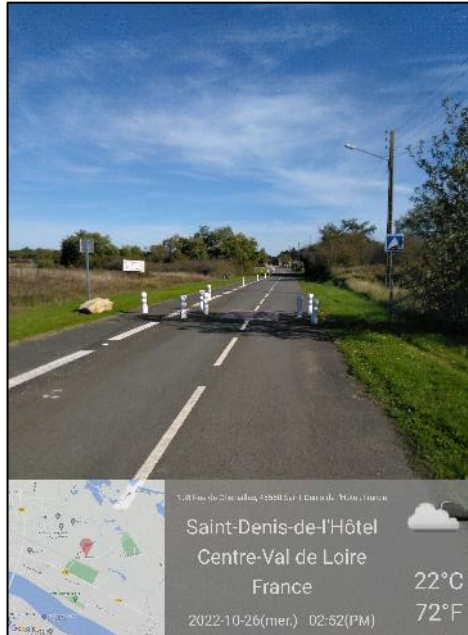
- La **voie verte de la Loire à Vélo** constitue le principal aménagement cyclable de la CCL. Le canal d'Orléans est aussi praticable en VTC sur certains tronçons uniquement.
- Mis-à-part ces itinéraires touristiques, le peu d'aménagements cyclables existants se trouvent dans les bourgs des communes. Ils se révèlent discontinus, et se réduisent majoritairement à des aménagements mixés piétons-vélo sur les trottoirs. Les liaisons inter-bourgs se limitent quant à elles au jalonnement des boucles cyclo touristiques des « Loges à Vélo ».

Aménagements cyclables existants





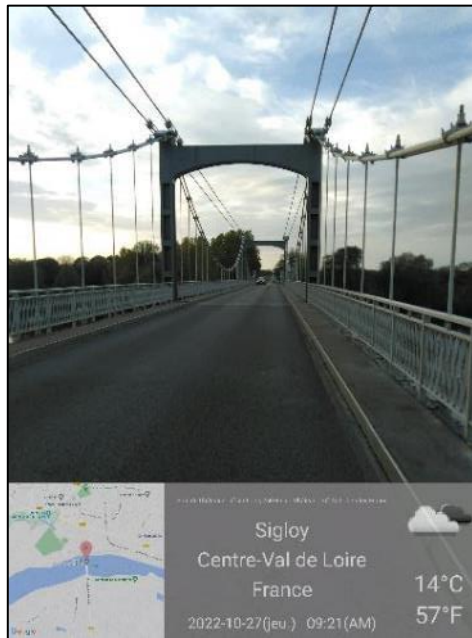
Aménagements cyclables existants





Analyse de l'offre - Cyclabilité

Intersections et franchissements





Stationnement - Définitions

Pinces-roues

- Abîment la roue avant et les rayons, surtout si le vélo est bousculé
- Ne sécurisent par réellement le vélo car ne permettent pas d'attacher le cadre
- Ne sont pas adaptés à tous les vélos car toutes les roues ne rentrent pas



Arceaux

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo y est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche)
- **Nous recommandons à minima des arceaux pour le stationnement de courte durée**



Abri

- Doit contenir des arceaux
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



Garage

- Aménagement sécurisé
- A dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (stationnement difficile en copropriété)





Analyse de l'offre - Cyclabilité

Stationnement

On trouve sur la CCL **principalement des pincés-roues et des arceaux**, quelques abris, mais aucun garage à vélo sécurisé.



« Pincés-roues » à Fay-aux-Loges



Arceaux à Saint-Denis-de-l'Hôtel



A Darvois, le gymnase intercommunal est doté d'un abri pour les vélos



Des « pincés-roues » sont installés dans le collège à Tigy



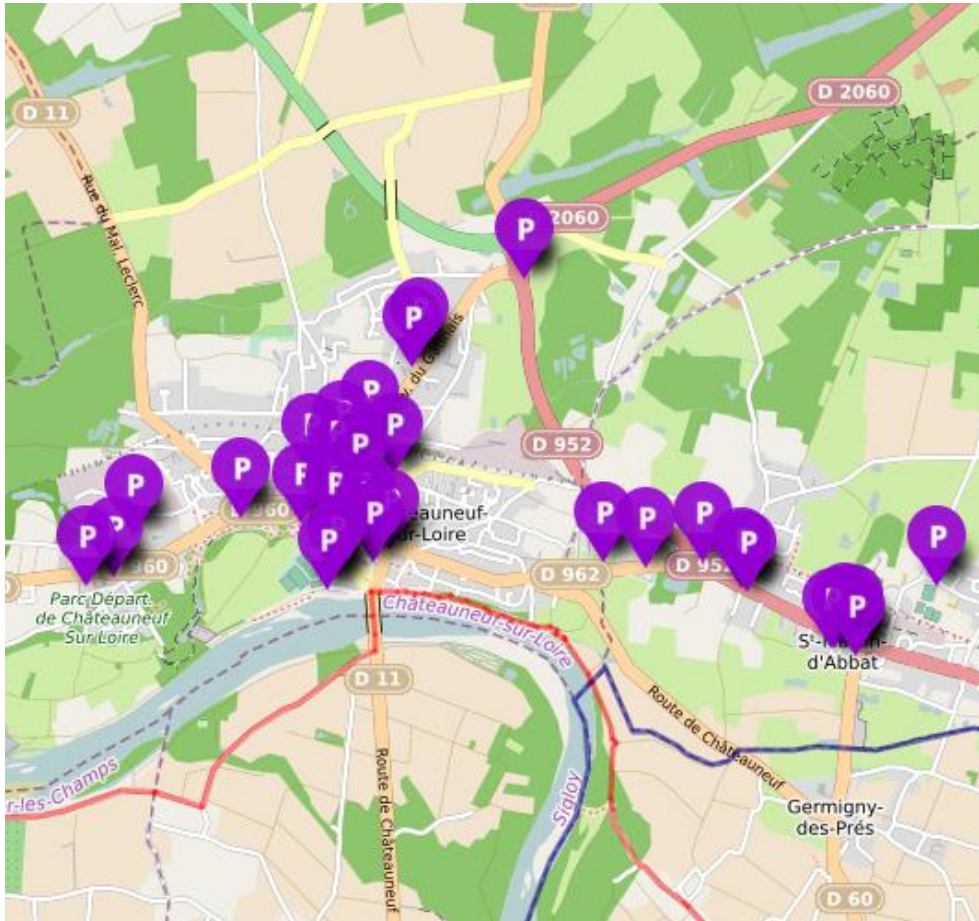
De nombreux arceaux vélos sont disposés dans le centre-ville de Jargeau



Abri vélo à Jargeau dans l'école maternelle La Tuilerie



Les besoins en stationnement vélo



Les besoins en stationnements cyclables se focalisent principalement :

- Dans les bourgs
- En particulier à Châteauneuf-sur-Loire dans l'hypercentre

Demande pour :

- Des arceaux près des commerces
- Des garages sécurisés dans les zones résidentielles dépourvues d'espaces de rangements de vélos collectifs dans les immeubles

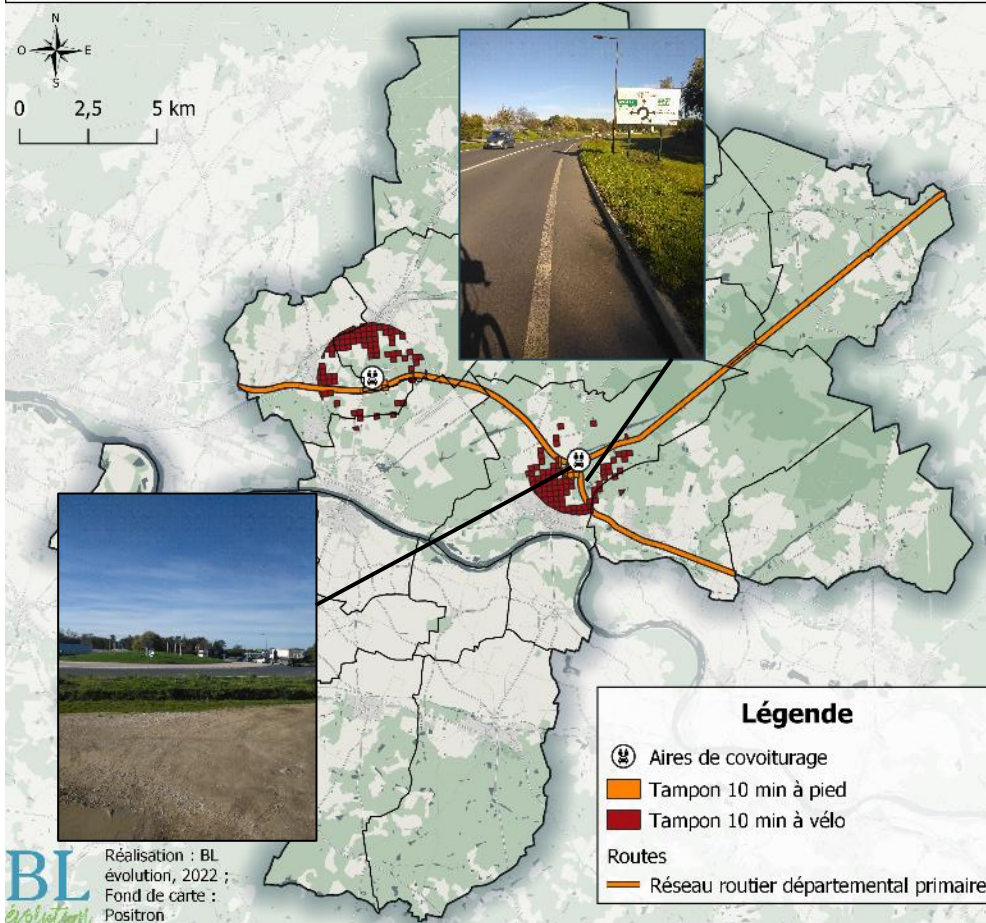
Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Marchabilité
 - Cyclabilité
 - **Intermodalité**
- Synthèse des enjeux
- Questions-réponses

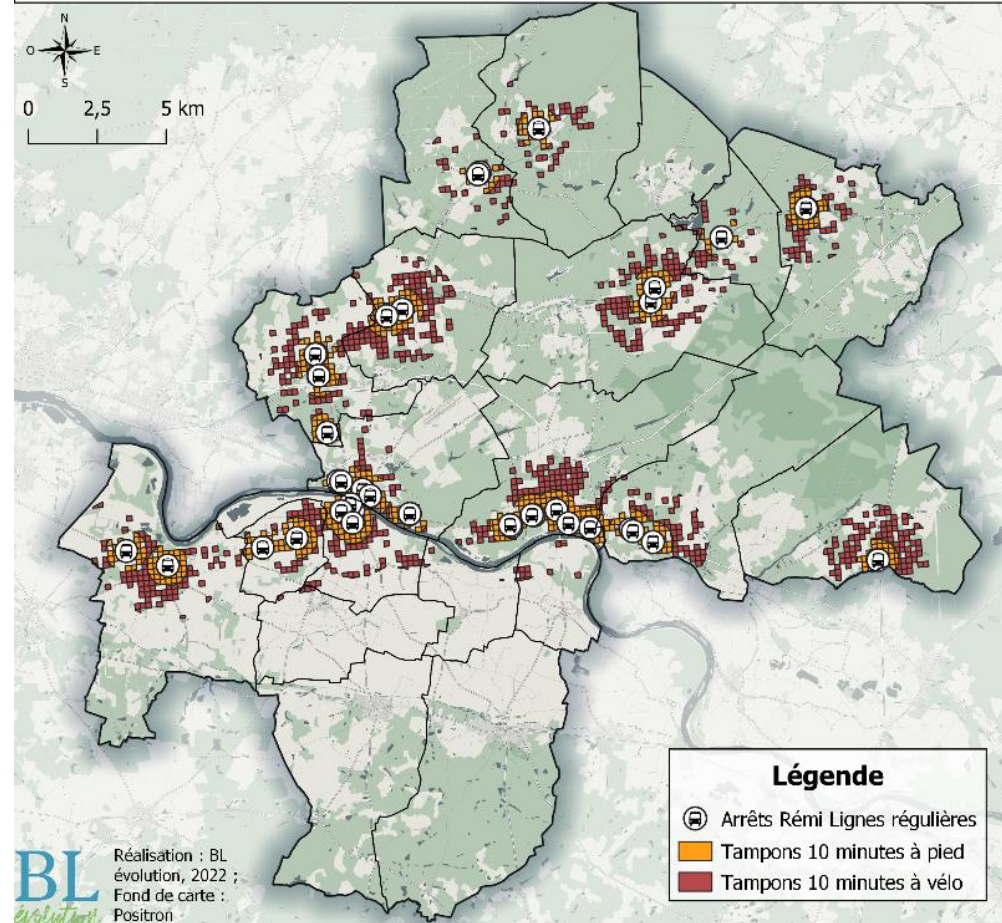


Covoiturage et transports collectifs

Intermodalité avec le covoiturage



Intermodalité avec les lignes de transport collectif





Projets départementaux

• Schéma Directeur des mobilités :

- Axe « **développement de l'usage du vélo** » : 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 à 100% 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 financé à 50% par le CD 45
 - Un **réseau tertiaire** de points nœuds sur des voies départementales au trafic inférieur à 1000 véhicules / jour, en aménagement partagée ou jalonnement
- Axe « **covoiturage** » : mise en place de lignes de covoiturage sur les axes structurants du Département, notamment la RD2060 (« tangentielle »). En parallèle, une réflexion est menée sur les aires de covoiturage structurantes de ces lignes, et sur la manière de les rendre plus opérationnelles pour favoriser l'intermodalité. L'aire de Châteauneuf-sur-Loire a été identifiée comme prioritaire, et devrait faire l'objet dans les prochains mois d'une extension et d'une valorisation en termes de services accessibles sur l'aire.
- « **Le Loiret au fil de l'eau** » :
 - le CD 45 prévoit d'aménager une partie du chemin de halage du canal d'Orléans
- **Déviation** :
 - le Département prévoit d'aménager une piste cyclable sur le futur pont au-dessus de la Loire, ainsi qu'une piste entre Bou et Saint-Denis-de-l'Hôtel afin de proposer une variante à La Loire à Vélo sur la partie nord de la Loire



Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo et de la marche au quotidien

En Bref

- Un réseau important de **routes départementales à fort trafic** où il est inenvisageable de circuler à vélo sans aménagement
- Un **réseau routier secondaire calme, à exploiter** pour les liaisons intercommunales, pouvant être complété par des chemins agricoles
- Un **partage des compétences de voirie complexe** entre le Département, les communes et la CCL
- Des **dispositifs d'apaisement** dans certains centres-bourgs des communes, parfois qualitatifs
- Quelques **aménagements cyclables éparses et discontinus** dans les bourgs, majoritairement des aménagements mixtes piétons-vélo sur les trottoirs et peu qualitatifs. Ces pistes cyclables ont été mises en place sans contraindre les automobilistes, mais au contraire au détriment des piétons.
- Un **manque d'infrastructures permettant de développer l'intermodalité** entre le vélo et les transports partagés et collectifs
- Des **infrastructures qualitatives à destination des cyclotouristes**, mais un faible niveau de service pour le vélo utilitaire
- Une **offre de stationnement vélo quasi inexistante** au regard de la quantité de places de parking automobile

Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- **Synthèse des enjeux**
- Questions-réponses



Synthèse des enjeux

Légende



Aires de covoiturage à relier



Principales zones d'emplois à relier



Enjeux majeurs d'apaisement de la circulation et de mise en place d'aménagements cyclables et de magistrales piétonnes



Enjeux d'apaisement pour accroître l'usage de la marche



Besoins de liaisons vers les territoires voisins



Besoins de liaisons structurantes internes à vocations utilitaires et quotidiennes (travail, étude)

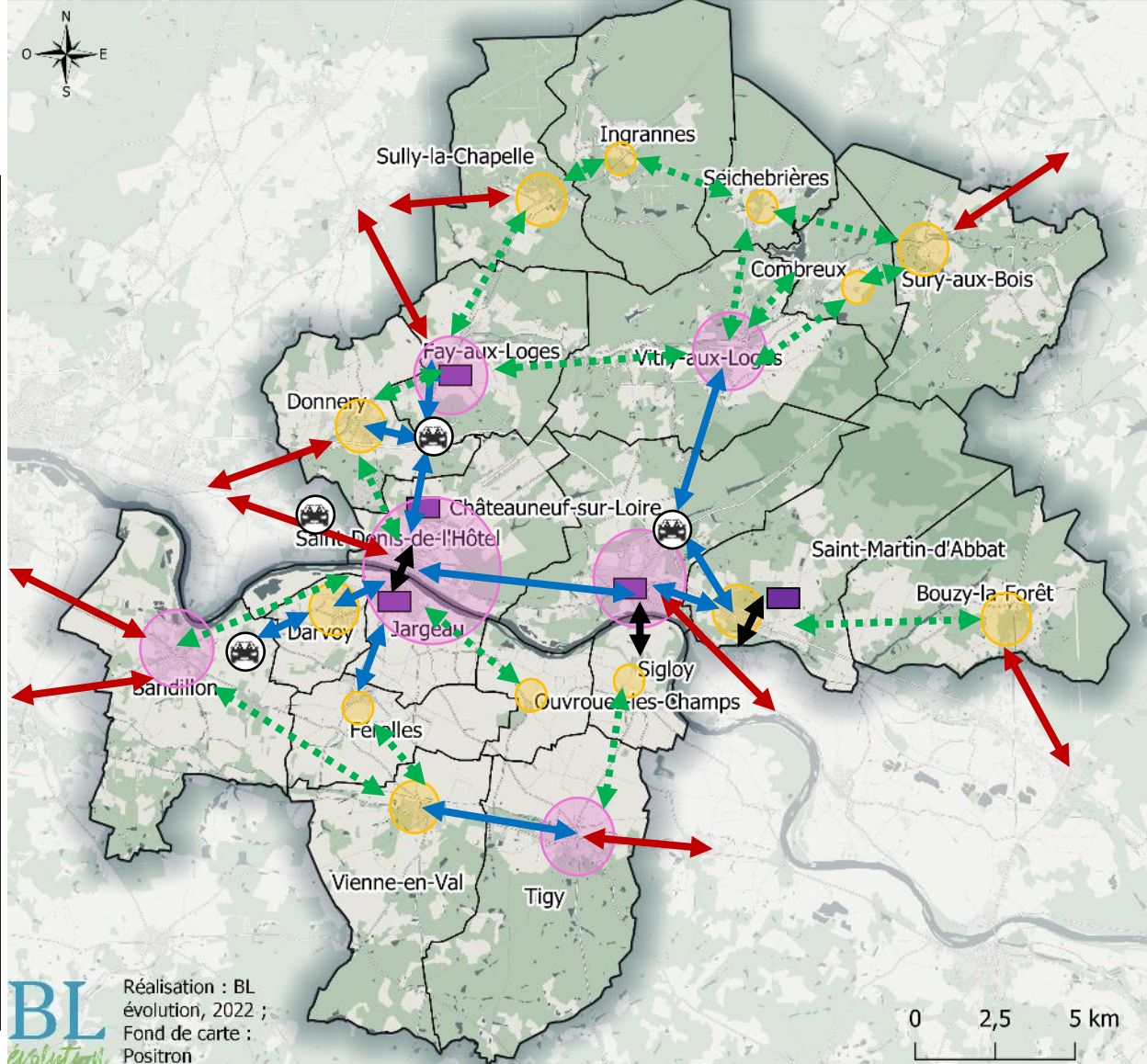


Besoins de liaisons cyclables secondaires à vocations régulières et pratiques (courses, loisir, sport, culture...)



Points noirs à résorber

Lignes de désir



Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- **Questions-réponses**

Pour toutes questions complémentaires, vous pouvez envoyer un mail à :

mobilite-durable@cc-loges.fr