

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

## Etape 1 : Diagnostic

Février 2023



Promu par



**Contact Client**

Paul ANDRE

**Contacts BL évolution**

Guillaume MARTIN, Justin DE THUY



# SOMMAIRE

<u>Introduction</u>	Page 03
<u>Présentation du diagnostic du territoire</u>	Page 06
<u>Morphologie du territoire</u>	Page 07
<u>Analyse de la demande potentielle</u>	Page 18
<u>Analyse de l'offre</u>	Page 37
<u>Synthèse des enjeux</u>	Page 66
<u>Annexes</u>	Page 70
<u>Personnes contactées</u>	Page 70
<u>Itinéraires de visite terrain</u>	Page 72
<u>Glossaire et éléments de contexte réglementaire</u>	Page 74



## Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements** et **l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

**Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018** s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et plus de 22 000 km d'aménagements cyclables ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

**Le second plan vélo et mobilités actives** à été annoncé le 20 Septembre par la première ministre. Il prévoit 250 millions d'euros en 2023, dont 200 millions pour les infrastructures et 50 millions pour le stationnement, dans le but de « *Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances* ».



### Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

#### 1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

#### 2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

#### 3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.



# Introduction

*Les démarches en cours pour un contexte favorable au développement des modes actifs*



Schéma directeur des mobilités actives de la CCL

Schéma Directeur des Mobilités du Loiret

Actions de la région Centre-Val-de-Loire en faveur des modes actifs

Schéma national des véloroutes et voies vertes

Plan national vélo et mobilités actives



## Contexte du Schéma Directeur des Mobilités Actives – identité et urbanisme

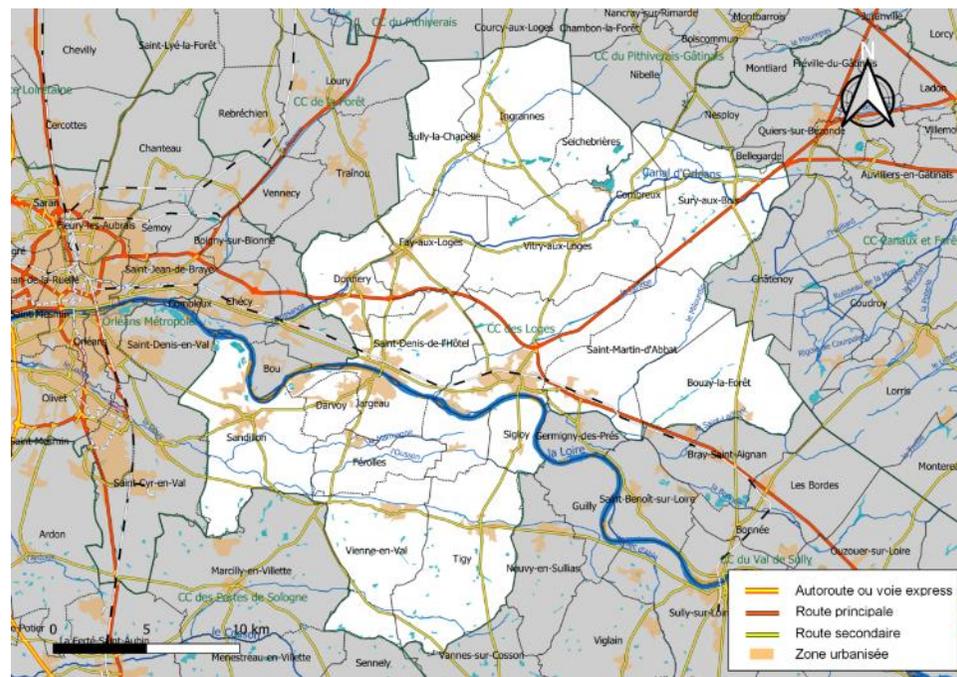
La CCL regroupe **20 communes** pour une superficie totale de **550 km<sup>2</sup>** et **42 500 habitants**. Située dans le département du Loiret, la CCL dispose d'une densité de population de 77 hab./km<sup>2</sup>, inférieure à la moyenne nationale (105 hab./km<sup>2</sup>), illustration d'un territoire semi-rural.

Le territoire est **organisé le long de la Loire**, et du canal d'Orléans dans une moindre mesure. Il est **très influencé par les dynamiques de la métropole orléanaise**, limitrophe de la CCL, ainsi que des pôles urbains de Pithiviers, Montargis et Gien. Par ailleurs, de grandes entreprises agroalimentaires et des zones d'activités y sont implantées.

Le territoire est composé majoritairement de champs au sud, et de forêts au nord et au sud.

Enfin, on dénombre **plusieurs solutions de mobilité déjà existantes** :

- Le réseau de transport en commun régionaux (car Rémi).
- Le transport à la demande proposé par la Région.
- Le dispositif Rézo-pouce sur l'ensemble du territoire
- Quatre parkings de co-voiturages





## Méthodologie

Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur des Mobilités Actives. A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces scénarios en un plan d'action et un programme d'investissement concret.

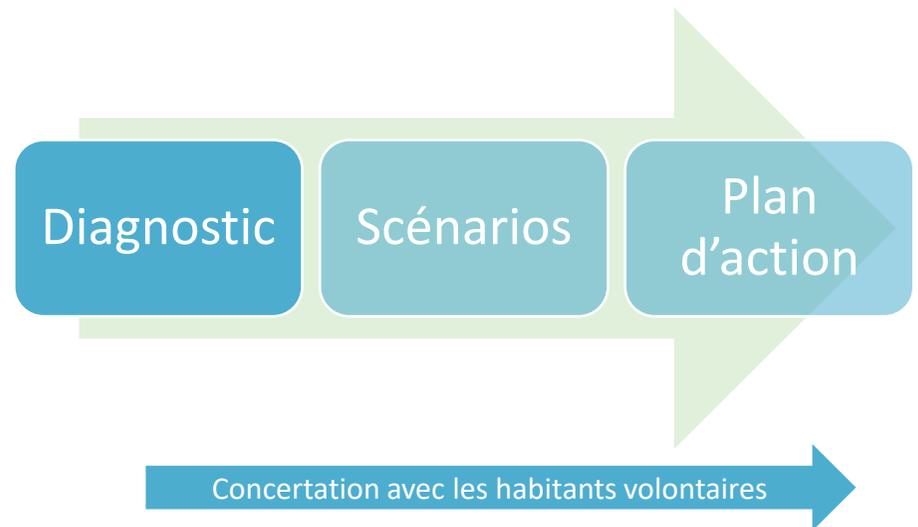
Dans une vision fortement participative de ses enjeux de mobilité, la CCL souhaite **associer la population** à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma.

Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants.

Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews de cyclistes rencontrés sur le territoire.

L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un **groupe de travail** qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives.

## Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Actives



## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Annexes



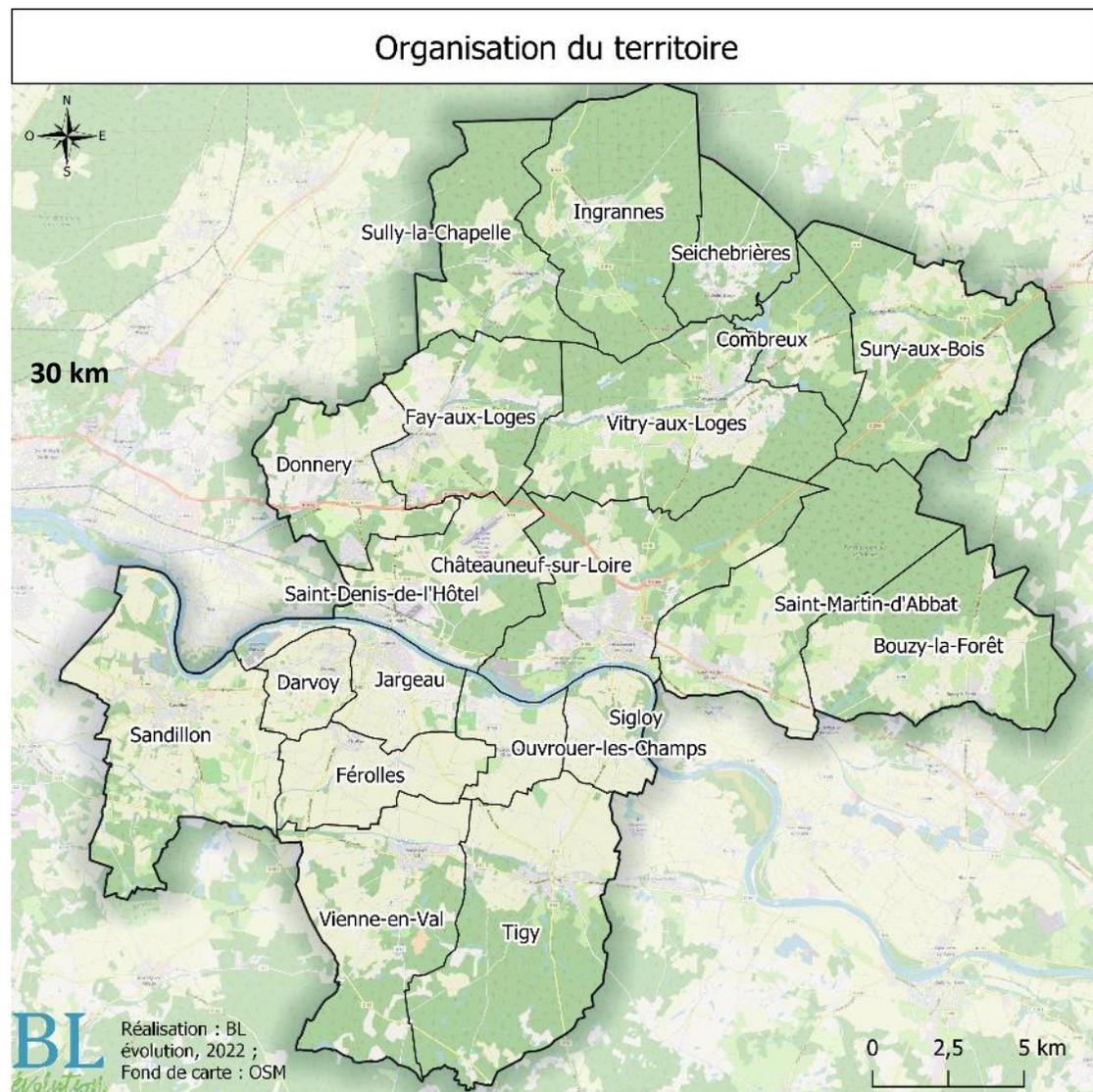
## La morphologie générale du territoire – Distances et limites

La CCL s'étend sur environ **30 km d'Est en Ouest et sur 30 km du Nord au sud**.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

- **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
- **2 pôles de proximité** : Saint-Martin d'Abbat et Vienne-en-Val ;
- **D'autres communes plus petites et rurales**
- **Des axes routiers importants**, notamment la tangentielle qui rejoint, depuis la métropole d'Orléans les communes de Donnery, Fay-aux-Loges, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire
- **Un réseau hydrographique** qui structure le territoire, autour de la Loire et du canal d'Orléans

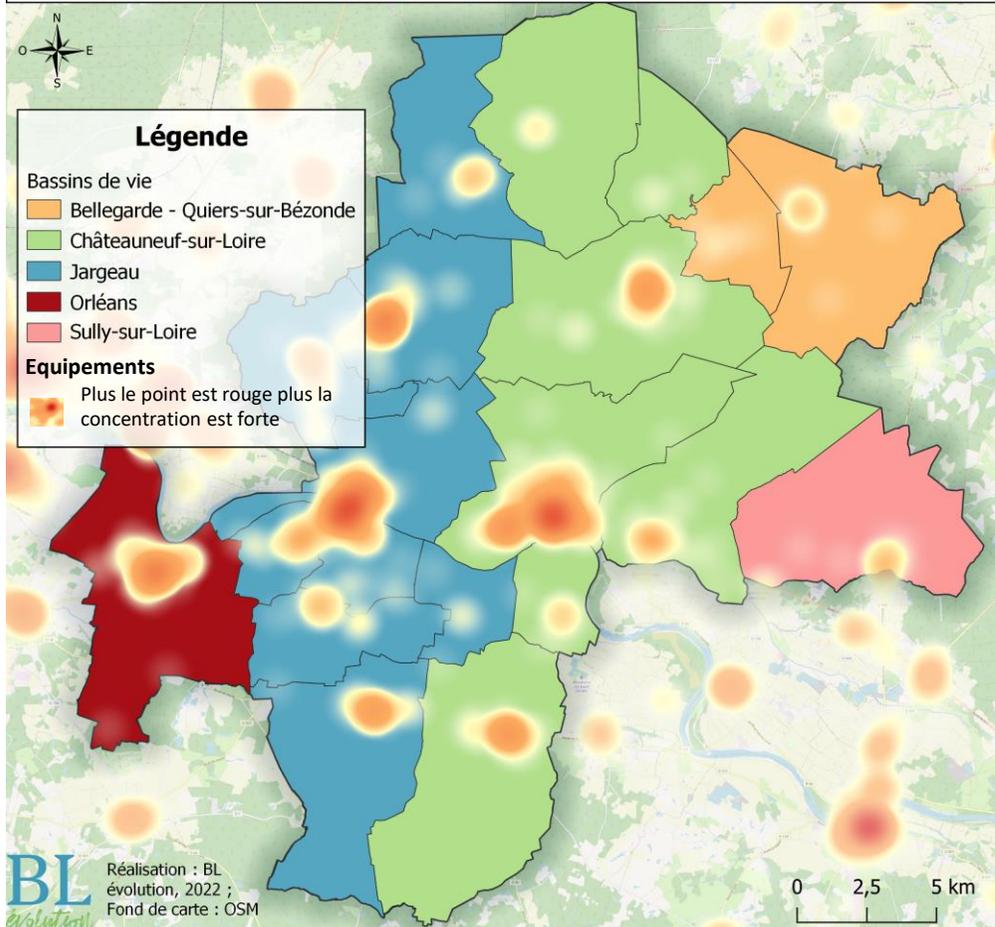
 Cette armature urbaine identifiée au permet déjà de hiérarchiser les enjeux de liaisons d'un futur réseau cyclable





## Bassins de vie et équipements

### Bassins de vie et équipements



- Cette carte représente pour chaque commune du territoire le **bassin de vie au sens de l'Insee** auquel il appartient, c'est-à-dire le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.
- Les bassins de Jargeau et Châteauneuf-sur-Loire sont les bassins de vie de la quasi-totalité des communes de la CCL, mis-à-part :
  - Sandillon qui appartient au bassin de vie d'Orléans
  - Bouzy-la-Forêt qui appartient au bassin de vie de Sully
  - Combreux et Sury-aux-Bois qui appartiennent aux bassins de vie de de Bellegarde
- Le bassin de travail de l'ensemble de la CCL est en revanche beaucoup plus large, et s'étend jusqu'à la métropole orléanaise, ainsi que vers Gien et Montargis
- Cette carte représente aussi les **zones de chaleur d'équipements** en se basant sur la localisation de l'ensemble des Établissements Recevant du Public (ERP) répertoriés par l'INSEE sur le territoire de la CCL. Cette carte permet de distinguer nettement les zones génératrices de déplacements, et met en valeur les pôles majeurs de la CCL mentionnés auparavant.



- Au regard du niveau d'équipement relativement faible du reste du territoire, **le rabattement à vélo vers Châteauneuf-sur-Loire, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel** est important pour accéder aux services quotidiens, bien qu'une partie des services soient accessibles dans les pôles de secondaires ou de proximité.



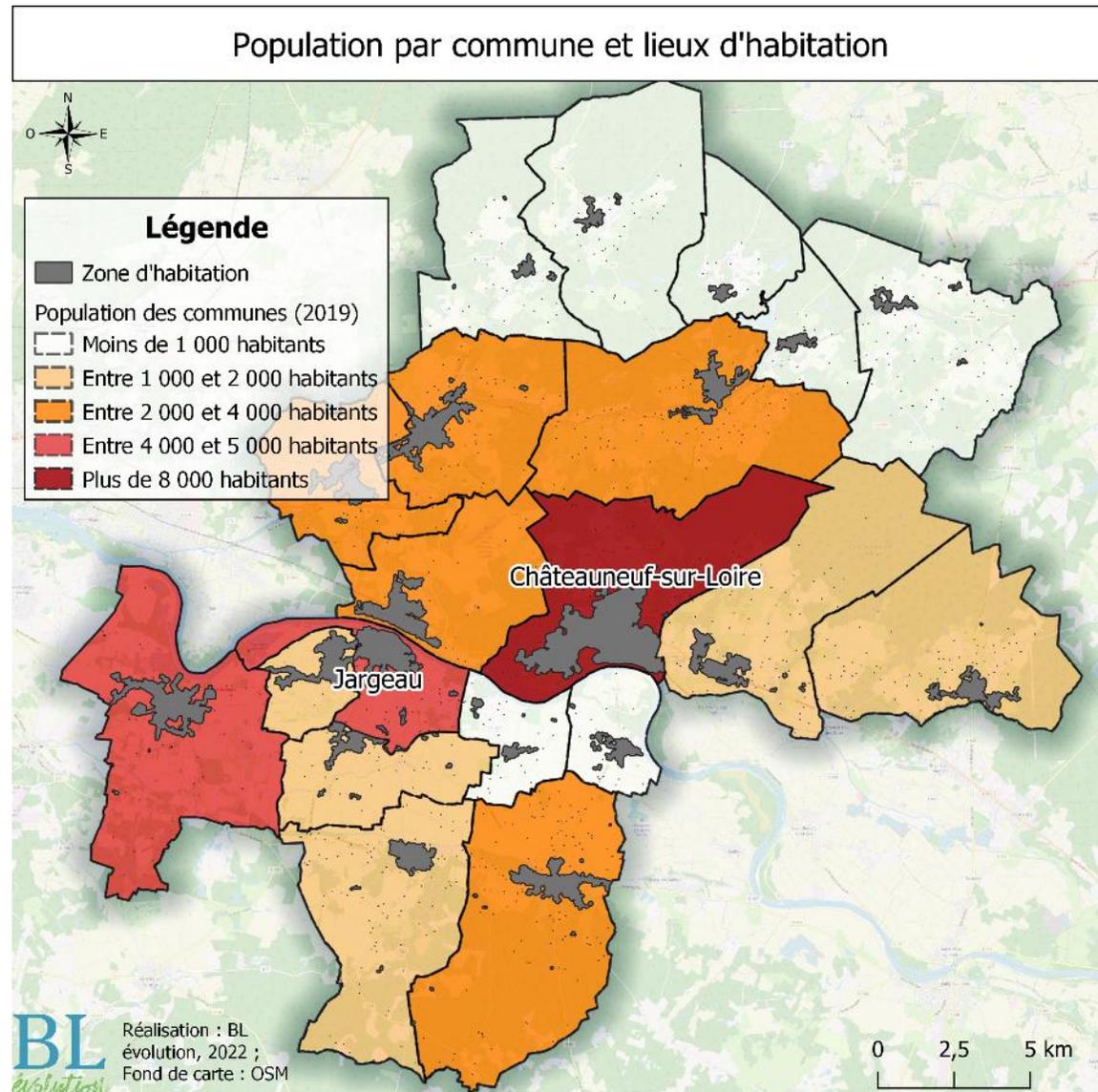
## Zones d'habitation

**i** En 2019 l'intercommunalité comptait 42 500 habitants. Les trois communes les plus peuplées concentrent également une part importante des équipements du territoire :

Châteauneuf-sur-Loire	8 200 hab.
Jargeau	4 700 hab.
Sandillon	4 100 hab.

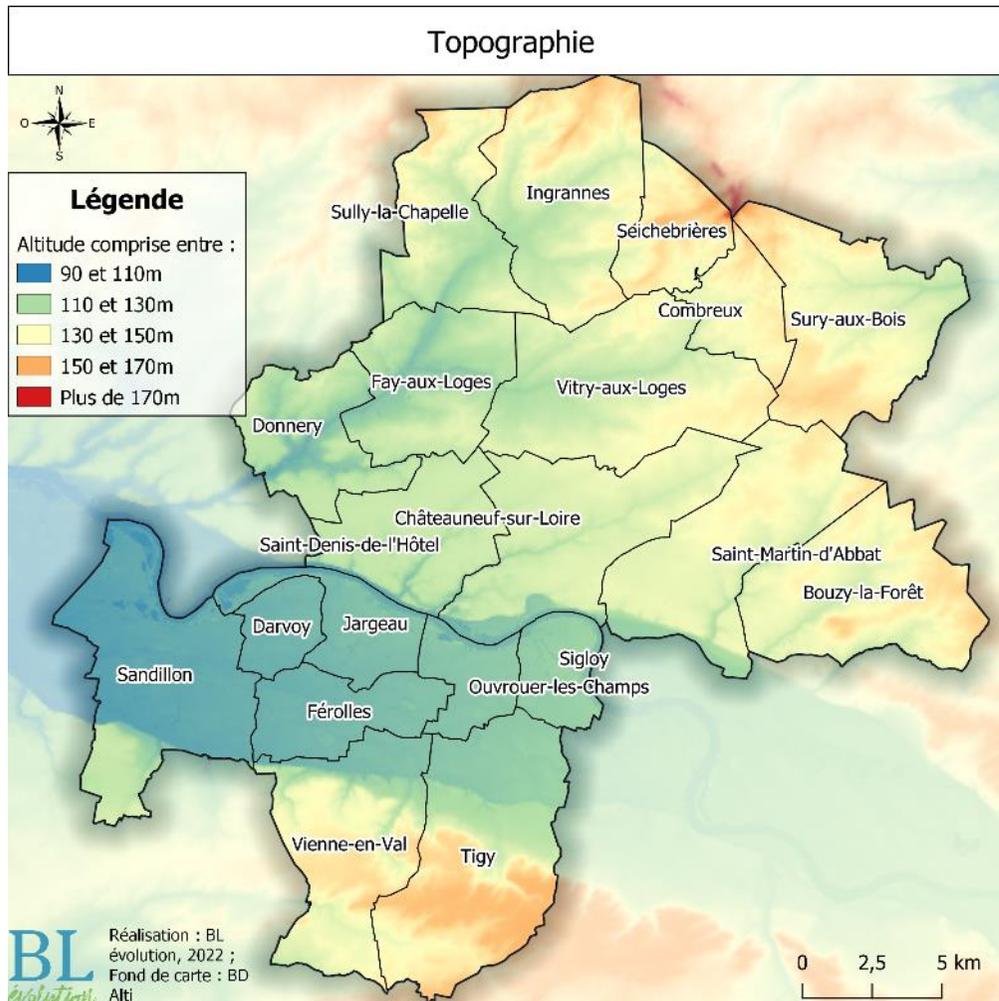
Au sein du territoire, la population est très majoritairement répartie dans les centres-bourgs, qui s'étalent parfois sur des surfaces importantes, comme à Châteauneuf-sur-Loire. Autour de ces zones, **l'habitat est peu diffus.**

**➤ Les dynamiques de déplacement seront à étudier entre les communes, mais surtout entre des communes proches qui peuvent partager des équipements communs.**





## Topographie



Le territoire se divise en 3 parties :

- Une plaine d'altitude 100 mètres, au sud de la Loire
- A l'extrémité sud de la CCL, quelques collines imposent des dénivelés conséquents (près de 50 mètres) mais ont peu d'incidences sur les déplacements à vélo internes à la CCL ou en connexion avec les communes voisines
- Au nord, le territoire est légèrement vallonné mais les pentes sont douces et concentrées majoritairement sur l'extrémité nord-est de la CCL



La topographie n'est pas un frein à l'utilisation des modes actifs sur la CCL, le vélo en premier lieu



## Déviation routière



i

- Le Département du Loiret réalise une déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel en créant une route nouvelle à 2 voies entre la RD 13 au Sud sur la commune de Marcilly-en-Villette et la RD 960 à l'Est de la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel, sur un linéaire de 14,7km, et comprenant notamment un nouveau pont de franchissement de la Loire
- Selon le CD 45, le tracé retenu permet de dévier, de manière optimale, le trafic de transit des centres villes de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel

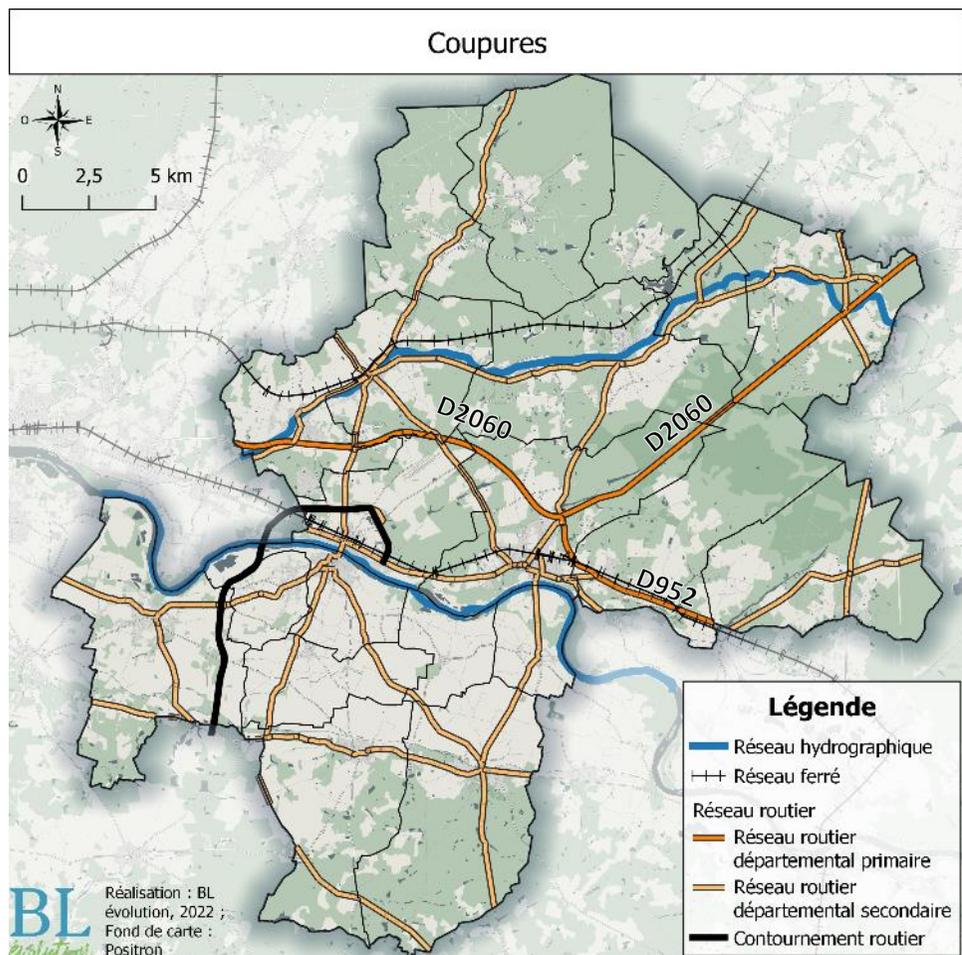


➤ **L'étude d'impact de ce projet prévoit que la déviation puisse réduire le trafic sur le pont de Jargeau de 35% et dans les centres villes traversés, de 70 % dans Saint-Denis-de-l'Hôtel et de 32% dans Jargeau et Darvoy. Aux alentours 16 000 véhicules/jour actuellement sur le pont de Jargeau, le flux devrait être réduit à 11 000 véhicules/jour dans le futur.**

➤ **En parallèle, le Département prévoit différents projets de circulation douce : des pistes cyclables sur le futur pont, des aménagements cyclables entre Mardié et St-Denis-de-l'Hôtel le long de la RD960**



## Coupures et franchissements



- Le territoire de la CCL est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo ou à pied et leur potentiel :
  - **Le réseau routier départemental primaire et secondaire** à fort trafic (tangentielle, D960, D952) comportant peu de franchissements sécurisés ;
  - La **voie ferrée** entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire;
  - **Un réseau hydrographique** important, notamment la Loire qui ne peut être franchie qu'à deux endroits sur le territoire, et le Canal d'Orléans au nord
- Certaines communes sont traversées par des routes aux flux intenses, comme la commune de Saint-Martin-d'Abbat qui est « coupée en deux » par la D952;



Certains réseaux seront franchissables grâce à des aménagements mais d'autres nécessiteront la création de passerelles, tunnels sécurisant la traversée et essentiels au bon fonctionnement d'un réseau cyclable et marchable.

- Selon le CD45, le projet de déviation ne devrait pas induire de coupures supplémentaires sur les voies communales actuelles en enrobé, mis-à-part la rue de Lamotte à Darvoy qui sera coupée



# Morphologie et analyse du territoire

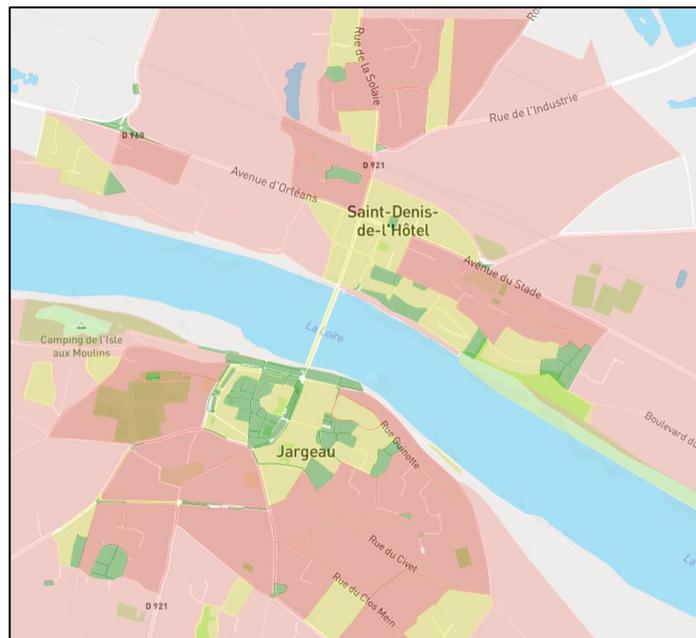
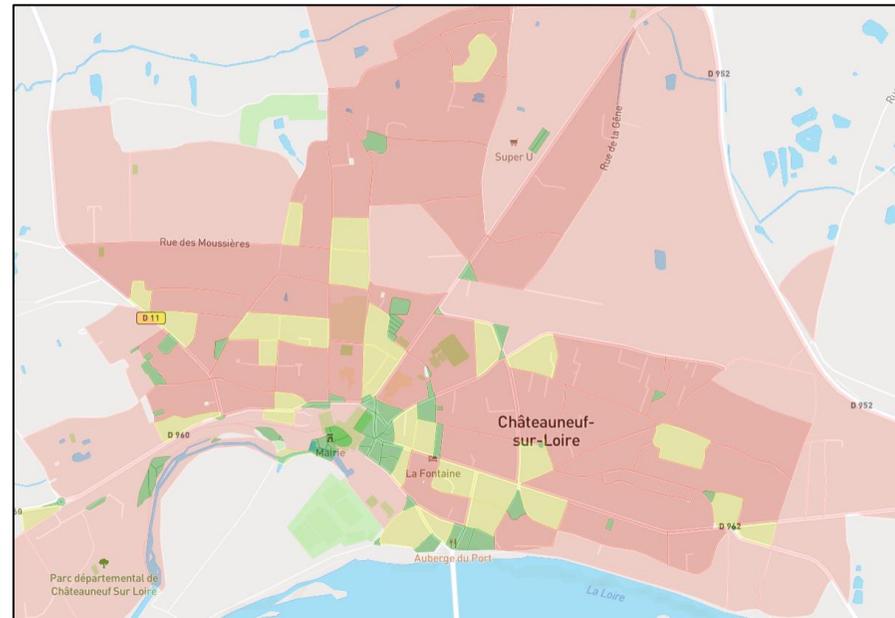
## Imperméabilités urbaines à Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire



Ces cartes traduisent la "**perméabilité**" du réseau ouvert aux piétons, c'est-à-dire la quantité de détours en moyenne à faire pour se déplacer par rapport au vol d'oiseau, en coloriant les ilots formés par le réseau :

- en blanc pour les zones non habitées (densité < 100 hab./km<sup>2</sup>)
- en allant du rouge pour les grands ilots au vert pour les petits ilots.

La taille de l'îlot est une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour la marche à pied : même dans un quartier agréable, il y aura peu de piétons si le périmètre des ilots dépasse 1 km.



condition	couleur
densité de pop < 100 hab/km <sup>2</sup>	
périmètre de l'îlot < 350 m	
périmètre entre 350 et 700 m	
-----	-----
périmètre > 700 m et densité < 1000 hab/km <sup>2</sup>	
périmètre > 700 m et densité entre 1000 et 10000	
périmètre > 700 m et densité > 10000	



➤ En l'absence de cheminements spécifiques aux piétons (ou cyclistes) à travers les perméabilités urbaines, **la marche et le vélo sont peu compétitifs vis-à-vis de la voiture** puisqu'ils empruntent des itinéraires similaires en ville, aussi bien à Châteauneuf-sur-Loire qu'à Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel



## La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

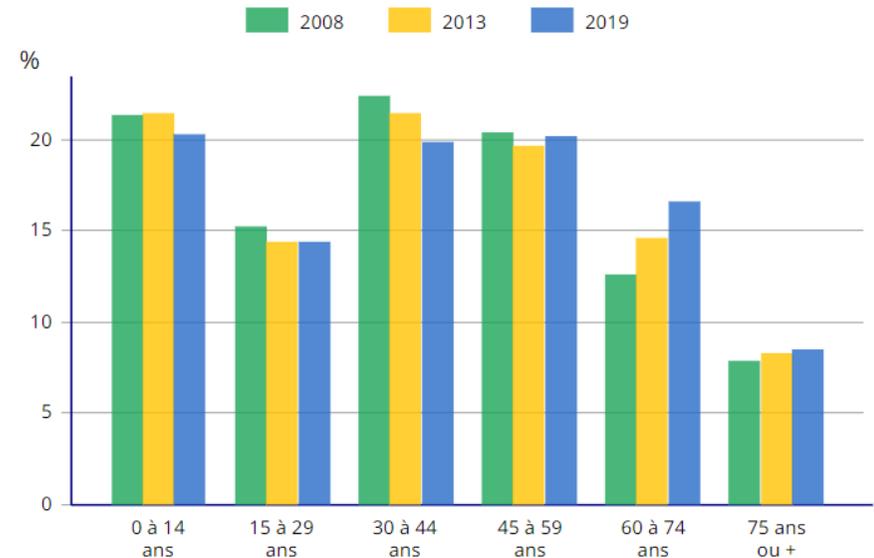
L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2013 et 2019 est marquée par un vieillissement de la population, et une diminution marquée chez les 30-44 ans couplée à une forte augmentation chez les 60-74 ans. Le territoire est marqué pour autant par un solde naturel positif.

### Le développement du VAE pourrait notamment permettre de séduire les seniors.

En termes d'activité, la population des 15-64 ans est répartie de la manière suivante :

- 79,86 % (20 600) d'actifs dont 72,7 % en emploi et 6,9 % de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables et intermodaux domicile-travail a priori important ;
- 20,4 % (5 200) d'inactifs, dont 7,9 % d'élèves, étudiants, stagiaires, 7,7 % de retraités et 4,8% d'autres inactifs.
- **Pour développer le vélo, les leviers des déplacements domicile-étude et domicile-travail sont particulièrement pertinents surtout vers les pôles structurants du territoire, et vers les arrêts Rémi pour accéder aux territoires voisins en intermodalité avec le bus, bien qu'ils comportent plusieurs freins à surmonter.**

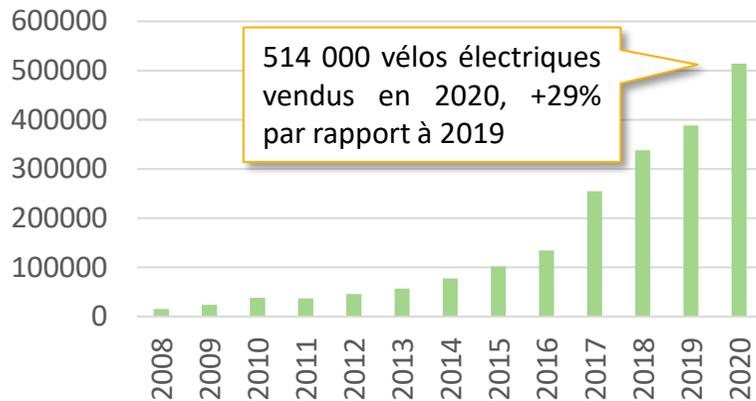
POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



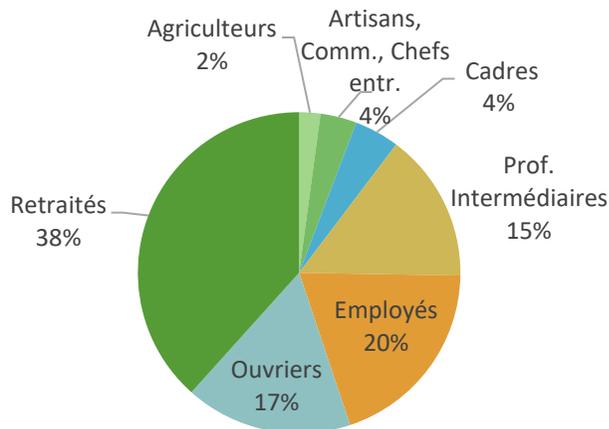


## La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

### Ventes de VAE en France depuis 2008



### Profil de la population du territoire



Le profil de l'emploi sur le territoire montre une **nette majorité d'ouvriers et employés**, selon le type plus précis d'activité, le vélo ou le VAE pourra devenir un moyen de déplacement domicile-travail intéressant en termes de dépenses.

Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les plus jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire. **Le VAE peut de plus être une solution plus rapide et moins fatigante aux distances relativement importantes séparant les communes sur le territoire**, qui peuvent présenter un point bloquant à l'utilisation du vélo.

L'acquisition d'un VAE et s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...) constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages (bien que bien plus faibles par rapport à l'usage d'un véhicule motorisé).

**Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources (voir lien ci-dessous).**

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Par ailleurs, les enjeux autour des EDP (Engins de Déplacement Personnel) émergent depuis quelques années. En 2021, il s'est vendu 908.000 trottinettes, soit 400.000 de plus que les VAE. La trottinette est un moyen de transport adapté à des trajets courts en milieu urbain, et entraîne une complexification de la cohabitation avec l'ensemble des usagers de l'espace public. Pour des territoires périurbains et ruraux, son usage pourrait connaître un vrai essor dans les prochaines années.



## Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo et de la marche

### En Bref

- Un **territoire semi-rural** polarisé vers Orléans, avec une **densité de population moins importante que la moyenne française**.
- Des **distances relativement faibles** entre les communes.
- Un **territoire très peu vallonné**, propice au développement du vélo
- Une concentration de la population et des activités le long de la Loire, autour des **pôles de Jargeau et de Châteauneuf-sur-Loire**
- **Quelques discontinuités** qui devront être traitées pour assurer des franchissements en sécurité. Celles-ci sont cependant mineures et **ne constitueront pas un frein à l'aménagement d'un réseau cyclable complet et de qualité**.
- **Une population vieillissante**, pour laquelle le développement du VAE pourra être intéressant.

## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Annexes



## Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

L'intérêt d'un Schéma Directeur des Mobilités Actives dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

**En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaines et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :**

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie** ;
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

### La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.



# Analyse de la demande

## Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

**Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité** : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

**Pour la collectivité**, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

**Pour les employeurs**, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

→ **Le Schéma Directeur des Mobilités Actives doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.

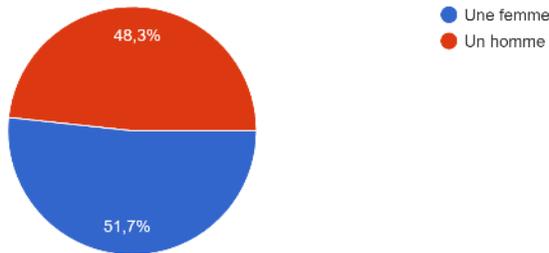




## Typologie de répondants

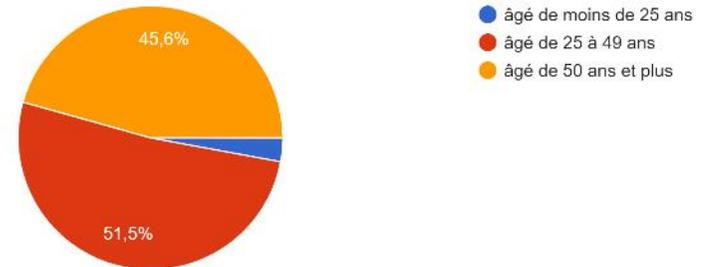
Une enquête en ligne a été diffusée depuis la mi-novembre auprès des habitants du territoire, à travers plusieurs canaux de communication : site internet de la CCL, QR code imprimé sur des flyers distribués dans les commerces, office de tourisme... Cette enquête a récolté **385 réponses** au 2 février 2023.

Vous êtes...  
381 réponses



- Les répondants à l'enquête sont majoritairement des femmes (52%)
- 46% des répondants sont âgés de 50 ans et plus, et 52% sont âgés de 25 à 49 ans.

Vous êtes...  
379 réponses

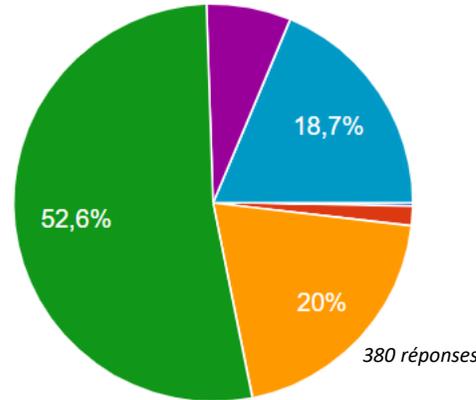


- Les principaux lieux de résidence des habitants à l'enquête sont :
  - Fay-aux-Loges (70 – 19%)
  - Donnery (47 – 12%)
  - Châteauneuf-sur-Loire (42 – 11%)
- La quasi-totalité des communes de la CCL sont représentées dans le panel de répondants



## Typologie de répondants

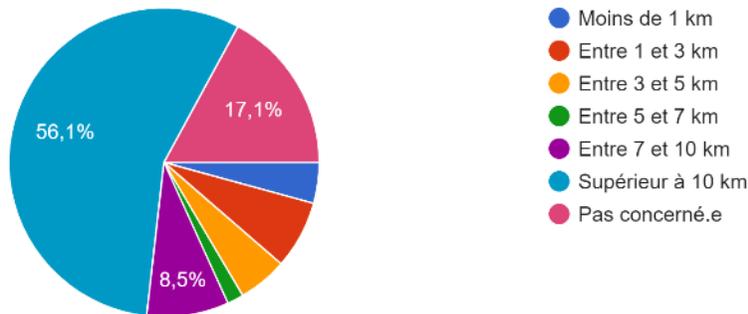
- 72% des répondants à l'enquête sont des actifs ayant un emploi. Les 2/3 d'entre eux travaillent à plus de 10km de leur domicile.
- Les autres répondants sont aussi bien des retraités (19%) que des personnes à domicile (7%)



- collégien
- étudiant
- adulte qui travaille à moins de 10 km de chez lui
- adulte qui travaille à plus de 10 km de chez lui
- personne à domicile (travailleur indépendant, sans activité professionnelle...)
- Un retraité

Quelle est la distance domicile-travail estimée que vous effectuez ?

351 réponses

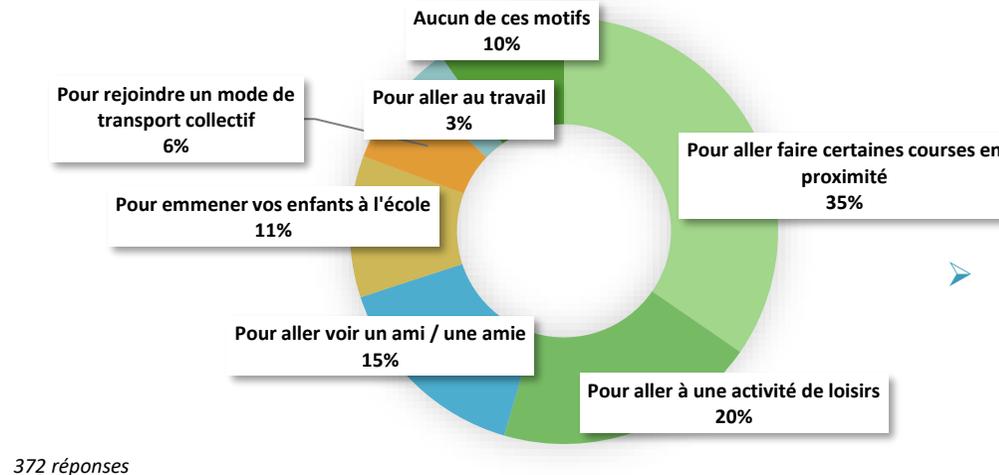


- 16% des répondants à l'enquête ayant un emploi travaillent à Châteauneuf-sur-Loire
- 21% travaillent à Orléans
- 15% des répondants travaillent à moins de 7km de leur domicile.



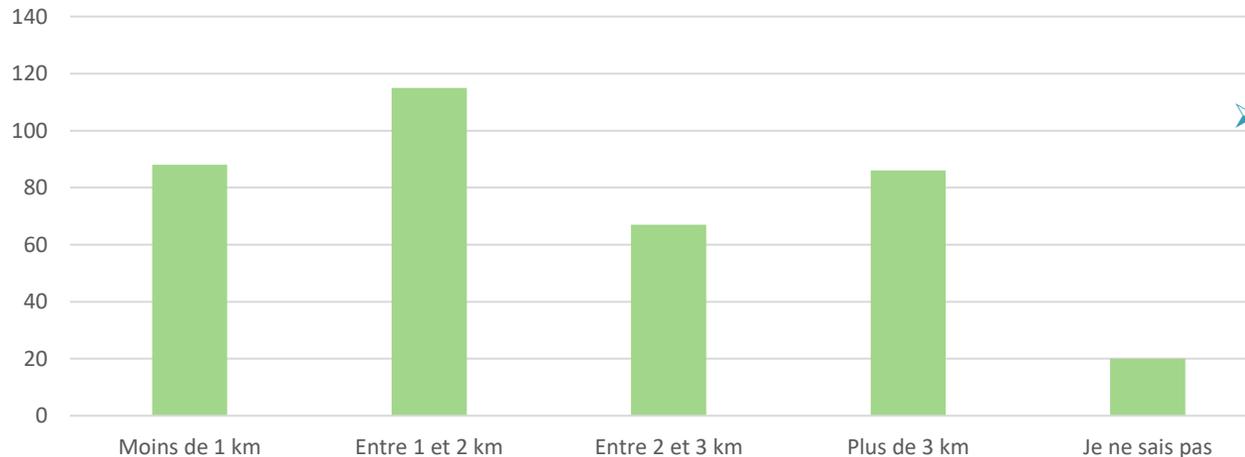
## Habitudes de déplacements à pied

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 ?

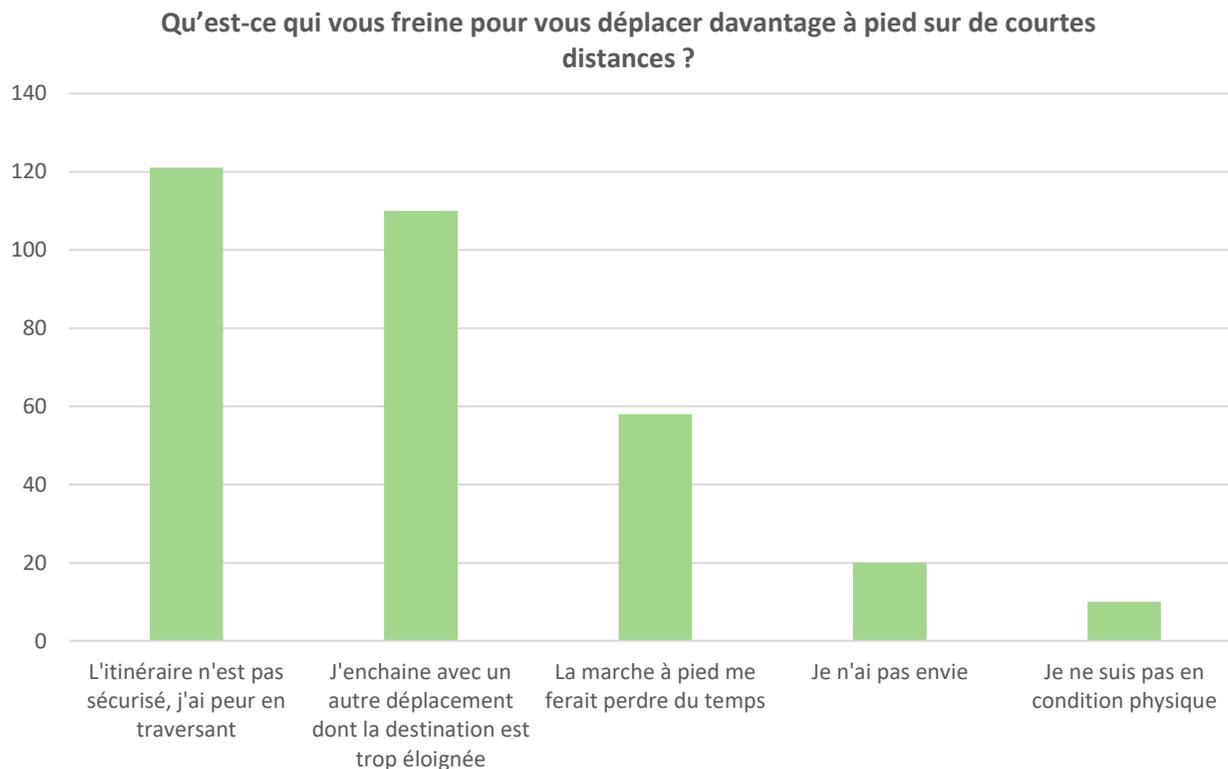


➤ En revanche, en raison de la grande attraction de la métropole orléanaise pour l'emploi, **peu de répondants à l'enquête marchent pour se rendre à leur travail**



# Analyse de la demande – Enquête en ligne

## 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**

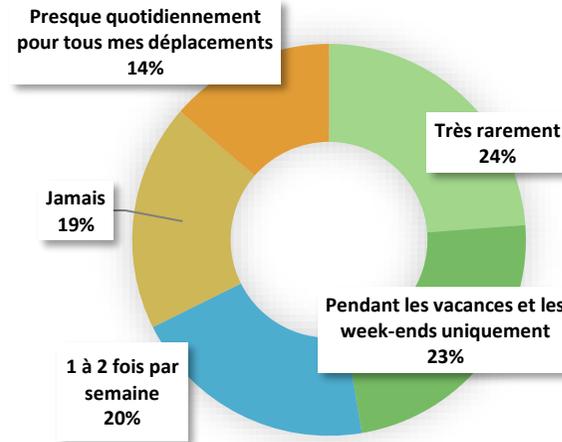


# Analyse de la demande – Enquête en ligne

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...)?

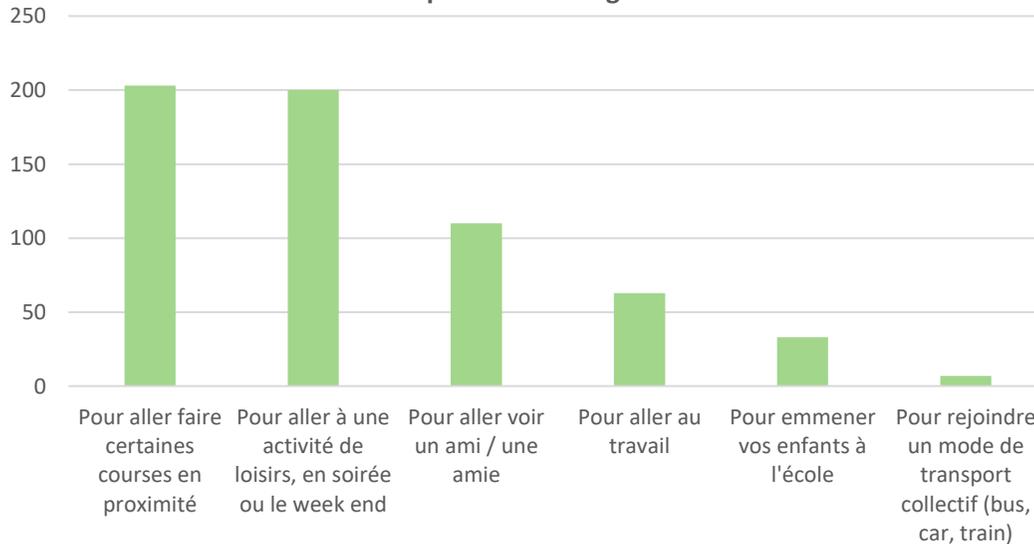
## Habitudes de déplacements à vélo

- 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?



- 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

338 réponses



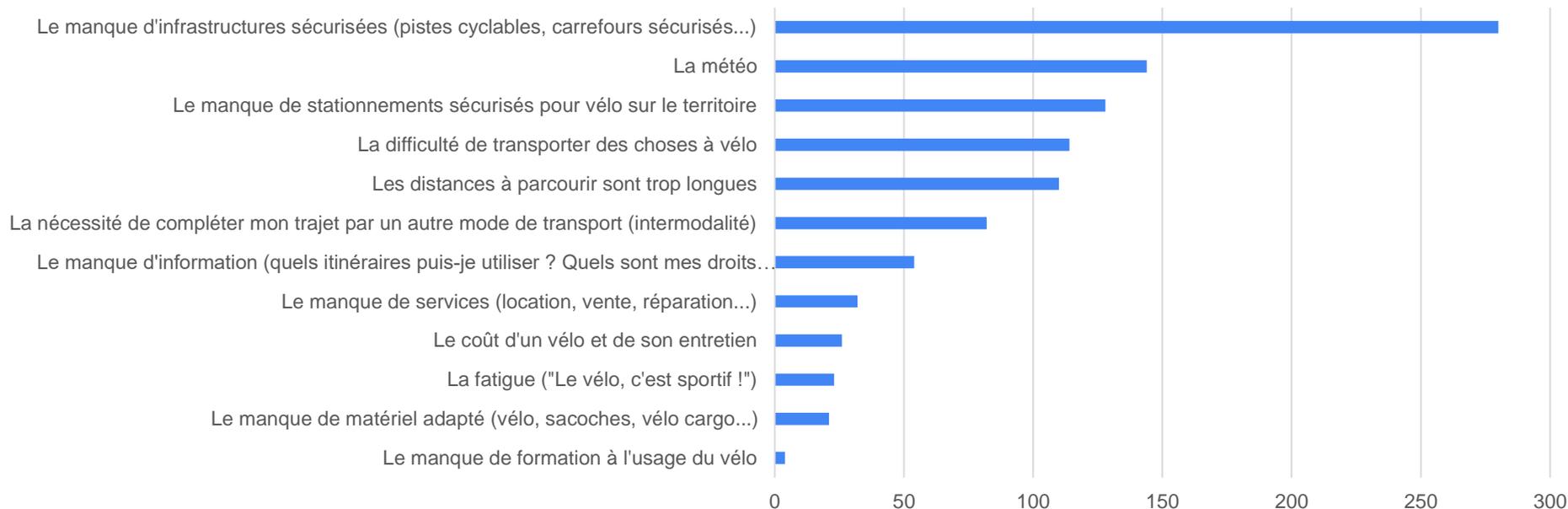
## Certains freins à lever pour amplifier la pratique du vélo

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



## Projets en cours



Plusieurs projets urbains auront des conséquences sur les futurs déplacements des habitants. On peut les catégoriser en fonction des maîtres d'ouvrage :

- **Région Centre-Val-de-Loire :**
  - Construction d'un nouveau lycée à l'entrée de Châteauneuf-sur-Loire
  - Etude relative à la réouverture de la ligne ferrée Orléans - Châteauneuf-sur-Loire - Gien
- **CD 45 :**
  - Déviation de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel et création d'un pont franchissant la Loire (décrit dans la partie précédente)
  - Révision de la carte scolaire : les élèves de Férolles seront rattachés au collège de Tigy
- **CCL :**
  - Création d'une zone d'activités à l'entrée de Châteauneuf-sur-Loire face au futur lycée et à côté de l'aire de co-voiturage
- D'autres projets plus locaux sont aussi à considérer : modification de la route d'accès au collège de Jargeau, ...



➤ Il est essentiel de tenir compte de ces futurs projets dans l'élaboration du schéma directeur, puisqu'il auront un impact direct sur la mobilité des habitants.



# Analyse de la demande

## Les différents publics cibles - Enjeux vis-à-vis du vélo et de la marche

	Actifs	Scolaires / Etudiants	Touristes
Identité	<p>La CCL rassemble <b>19 000 actifs</b> de 15 ans et plus ayant un emploi, et <b>10 500 emplois</b> dans la zone</p> <p>Parmi la population de 15 ans ou plus ayant un emploi, on trouve <b>majoritairement des ouvriers</b> et des professionnels intermédiaires.</p> <p><b>11%</b> des personnes de 15 ans ou plus sont <b>sans activité professionnelle</b>, soit 1 550 personnes.</p>	<p>On trouve <b>3 collèges</b> sur le territoire de la CCL, mais <b>aucun lycée</b> (un en projet). Les lycéens sont principalement scolarisés à Orléans.</p> <p>On trouve <b>18 écoles primaires</b> réparties dans chaque commune de la CCL, mis-à-part Seichebrières et Combreaux.</p>	<p>La Communauté de Communes est traversée par l'EV3 et l'EV6 dont la partie dans la CCL s'appelle aussi «Loire à Vélo ». C'est un des itinéraires cyclables les plus fréquentés en France, drainant des <b>cyclotouristes français comme étrangers</b>, principalement l'été. En moyenne, un cyclotouriste dépense 70€/jour, somme légèrement supérieure aux retombées économique locales permises par les autres "types" de tourisme.</p>
Lieux générateurs de déplacement	<p>Une partie des actifs va travailler dans les <b>zones d'activité internes à la CCL</b> : Saint-Martin-d'Abbat, Châteauneuf-sur-Loire, Saint-Denis-de-l'Hôtel, Jargeau. L'accessibilité à vélo est à regarder au cas-par-cas.</p> <p>Cependant, une <b>large majorité travaille en-dehors</b> des limites intercommunales, notamment au sein de la métropole orléanaise.</p>	<p>Les <b>écoles primaires sont situées dans les quartiers résidentiels</b>, à faibles distances des habitations des élèves. Malgré des déplacements courts par nature, l'utilisation de la voiture pour amener les enfants pose parfois des problèmes de sécurité aux abords des établissements.</p> <p>Le périmètre des établissements secondaires va en revanche au-delà du quartier.</p>	<p>L'itinéraire de la <b>Loire à Vélo</b> est un objet touristique en tant que tel. Cela dit, <b>d'autres lieux</b> touristiques générateurs de déplacement sont identifiables : zone de loisir de Vitry-aux-Loges, forêt d'Orléans, canal d'Orléans.</p>
Besoins	<p>Les <b>travailleurs des ZA sont soumis à plusieurs contraintes</b> : se déplacer de nuit, côtoyer des poids-lourds. Ces déplacements impliquent une sécurisation renforcée des itinéraires vélo.</p> <p>Sur place, les <b>travailleurs ont besoin de pouvoir garer leur vélo</b> sur du temps long à proximité des locaux d'entreprise, ce qui nécessite l'installation d'espaces de stationnement abrités, voire sécurisés.</p>	<p>A l'approche des écoles, les <b>flux de véhicules et leurs vitesses doivent être réduits</b>. Par ailleurs, il est essentiel d'apaiser la circulation dans les quartiers résidentiels afin de permettre aux enfants d'y circuler / jouer en sécurité. Des cheminements piétons ou des infrastructures cyclables sécurisées doivent être aménagés sur l'ensemble du trajet. Une attention particulière doit être portée aux traversées dangereuses.</p>	<p>De manière générale, les touristes cherchent de plus en plus à utiliser un vélo pour leurs trajets sur leurs lieux de vacances, en alternative à la voiture. En ce qui concerne les cyclotouristes, leurs besoins sont de pouvoir <b>stationner leur vélo</b> et leurs sacoches de façon sécurisée, de pouvoir facilement <b>repérer les espaces de restauration</b> et les commerces, de pouvoir <b>passer une nuit à l'hôtel ou au camping, sans réservation</b></p>



# Analyse de la demande

## Accessibilité aux pôles

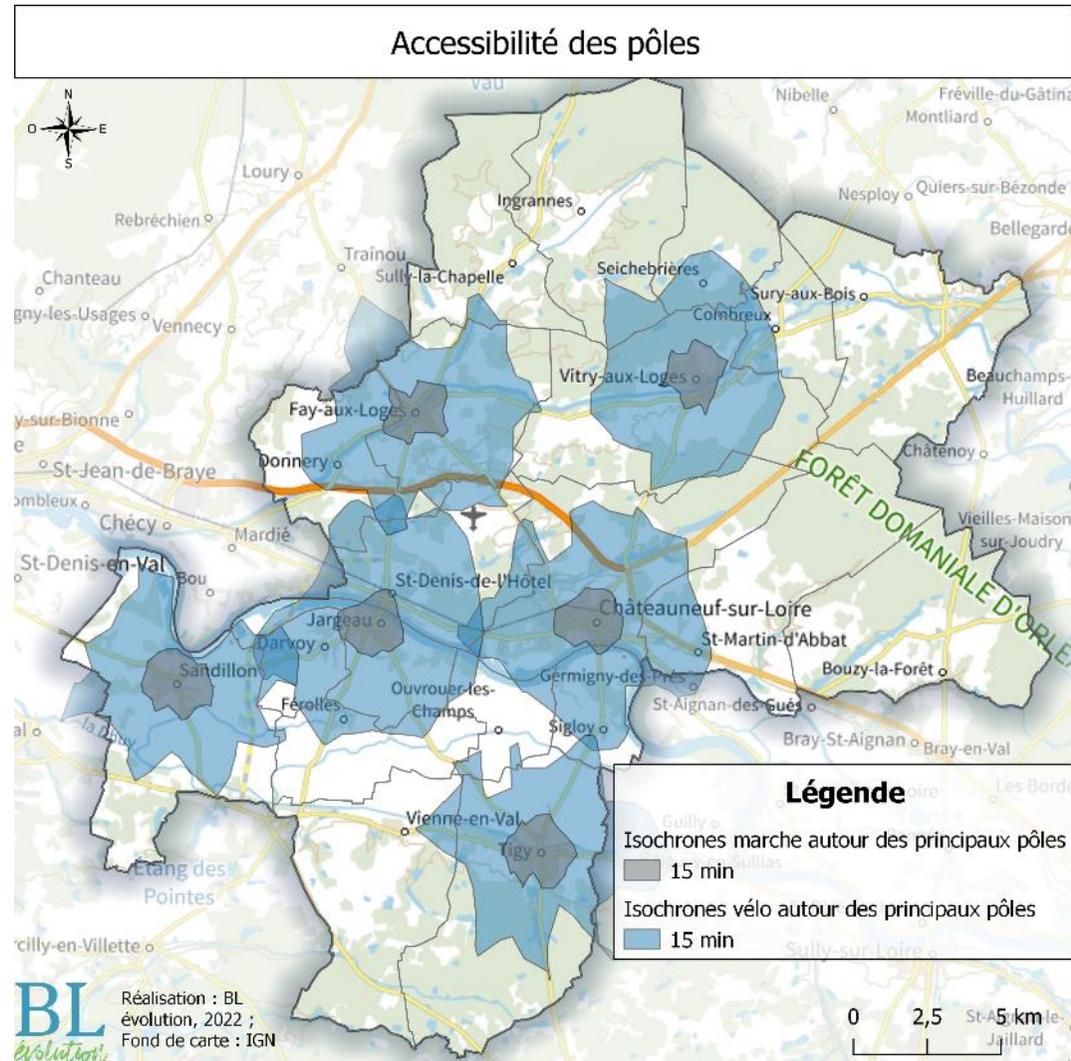
**Note méthodologique** (valable pour toutes les cartes isochrones)

- 15 min à vélo = rayon de 3 km
- 15 min à pied = rayon de 1 km
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

**i** Cette carte représente les **isochrones** autour des principaux pôles, c'est-à-dire les lieux accessibles à vélo et à pied depuis les centre-bourgs de ces communes en 15 minutes.

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.**



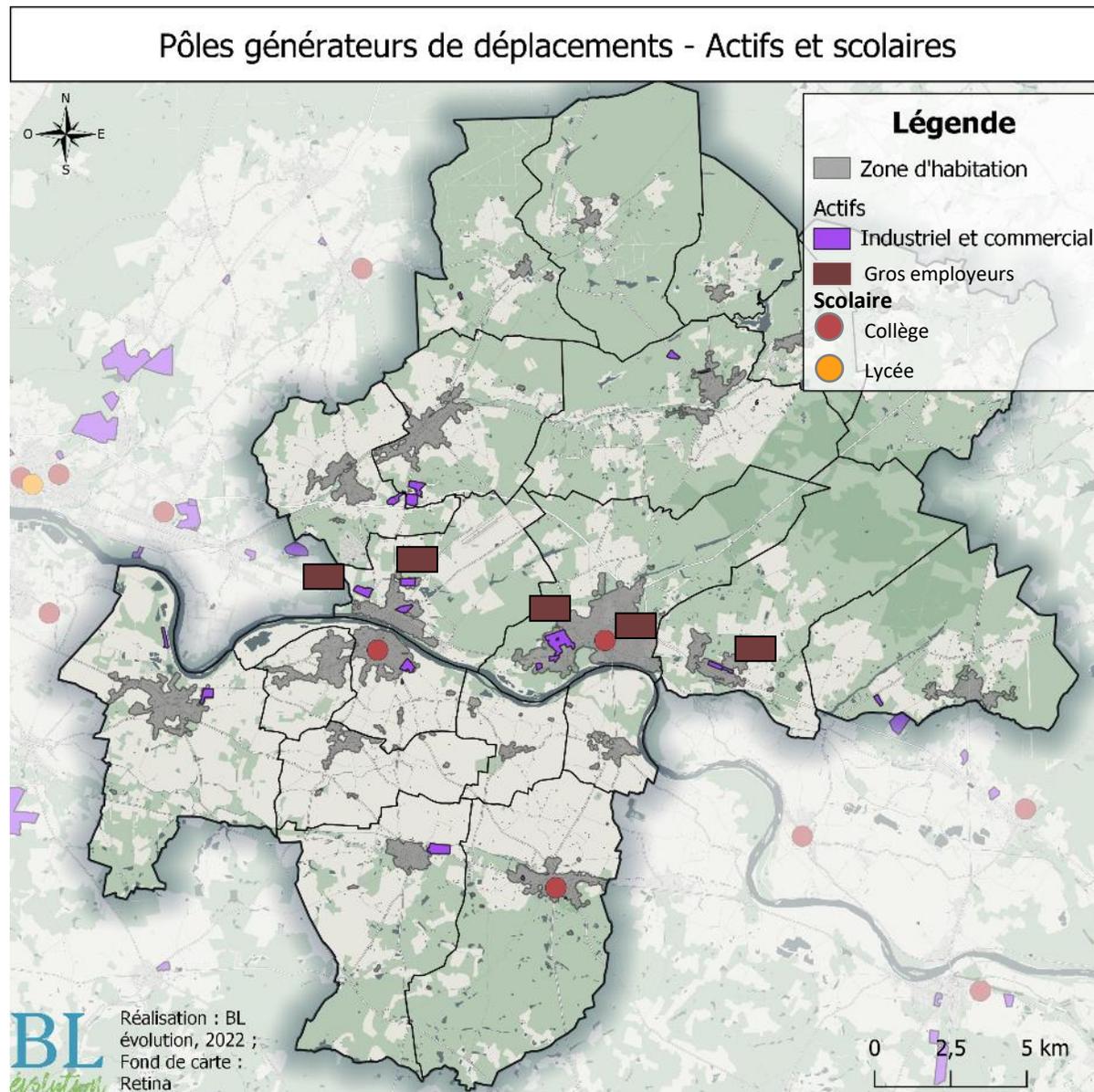


# Analyse de la demande

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

- On trouve sur le territoire de la CCL :
  - 3 collèges, situés à Jargeau, Châteauneuf-sur-Loire et Tigy
  - Aucun lycée
- D'autres collèges et lycées en-dehors de l'EPCI mais à proximité impactant les déplacements des habitants de la CCL
- Les plus gros employeurs sont :
  - La laiterie et Mars à Saint-Denis-de-l'Hôtel, employant 575 personnes chacun
  - Baudin et les Crudettes à Châteauneuf-sur-Loire, employant respectivement 390 et 360 personnes
- Les autres entreprises, zones industrielles et d'activités de tailles intermédiaires sont situées majoritairement à la ZA des Loges à Fay-aux-Loges, Saint-Martin-d'Abbat, à Châteauneuf et à Jargeau

**55% des collégiens de la CCL habitent à moins de 15 minutes à vélo de leur collège**





# Analyse de la demande

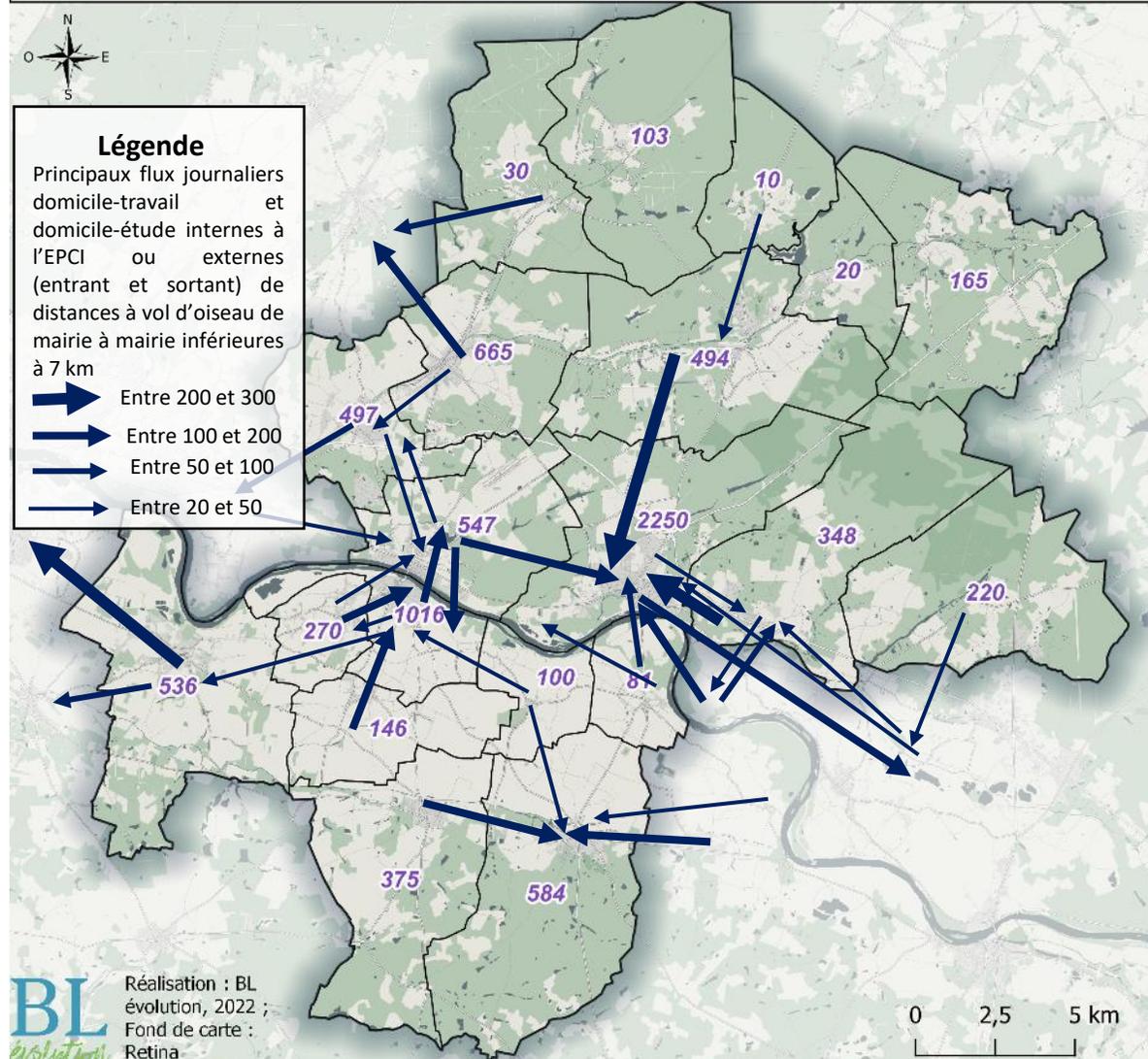
## Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- 8 500 personnes résident et travaillent/étudient dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieux d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo, voire à pied dans certains cas.
- 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\*. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien

➤ **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.**

Sources : Insee

## Flux Domicile-Travail et Domicile-Etude



NB : la limite de 7km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente 30min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.



## Tableau de synthèse des flux DT et DE

### Communauté de Communes des Loges (2019)

- 42 000 habitants
- 19 000 actifs ayant un emploi et 9 600 étudiants dans la zone
- 10 500 emplois dans la zone

#### Flux Rentrant dans l'EPCI

5 000 personnes vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent/étudient dedans, principalement à :

- Châteauneuf-sur-Loire (1600)
- Saint-Denis-de-l'Hôtel (1200)
- Jargeau (300) et Saint-Martin-d'Abbat (300)

Certains d'entre eux viennent de la métropole orléanaise, trop éloignée pour effectuer les trajets à vélo :

- Orléans (530)
- Saint-Jean-de-Braye (200)

Plusieurs étudiants viennent de communes limitrophes à l'EPCI, notamment de Neuvy-en-Sullias (125) vers Tigy et Viennes-en-Val principalement.

Certaines connexions facilitées à vélo avec des communes voisines à l'EPCI devraient permettre du report modal

#### Flux Sortant de l'EPCI

16 800 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler ou étudier, principalement à :

- Orléans (6500)
- Saint-Jean-de-Braye (1700)
- Olivet et Saran (700)

D'autres trajets, aux flux moins importants, sont réalisés entre des communes limitrophes ou sur des distances inférieures à 7km.

Etant donné les flux importants vers et depuis la métropole orléanaise sur des distances difficilement réalisables à vélo uniquement, des solutions d'intermodalité entre le vélo et les cars Rémi/ la mobilité partagée sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

#### Flux Internes à l'EPCI

11 900 personnes vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI

##### Flux au sein de la même commune

- Ils sont 8 500 à vivre et travailler/étudier dans la même commune (19% des actifs et 50% des étudiants de tout l'EPCI). Des liaisons cyclables intra-communales sécurisées peuvent permettre un fort report modal vers le vélo pour ces travailleurs/étudiants.

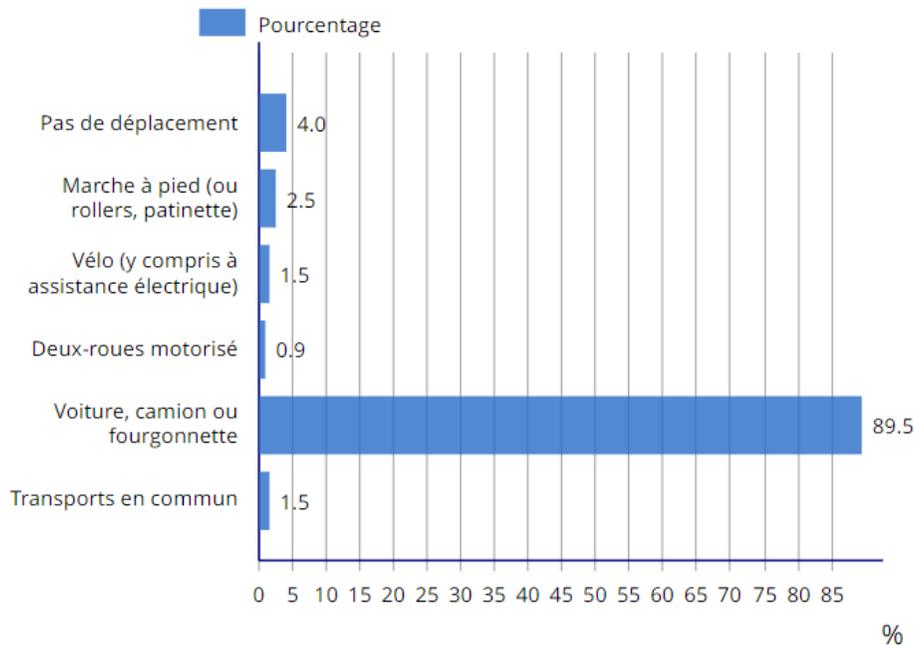
##### Flux entre 2 communes différentes de l'EPCI

- Ils sont 3 400 à vivre et travailler dans 2 communes différentes au sein de la CCL
- 21% des km.voyageurs effectués par ces navetteurs le sont du des trajets inférieurs à 7km (souvent vers Châteauneuf-sur-Loire et Jargeau). Pour ces travailleurs, l'aménagement de liaisons cyclables sécurisées inter-communales a le potentiel d'augmenter fortement la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.
- Pour les autres, l'intermodalité avec les mobilités partagées et transports en communs sur des liaisons aux flux importants sont pertinentes.



## Habitudes de déplacement des actifs

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



On observe :

- Une forte prégnance de l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail
- Que la marche à pied et le vélo représentent seulement à eux deux 4% des parts modales des actifs
- Que 7% des ménages n'ont pas de voiture et 53% ont deux voitures ou plus

- **19% des actifs du territoire résident et travaillent dans la même commune, en légère régression par rapport à 2008.** Ce chiffre est inférieur à la moyenne nationale. Cela représente un réservoir potentiel de personnes pouvant se déplacer à vélo, à pied et autres modes doux.
- Cependant, 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**

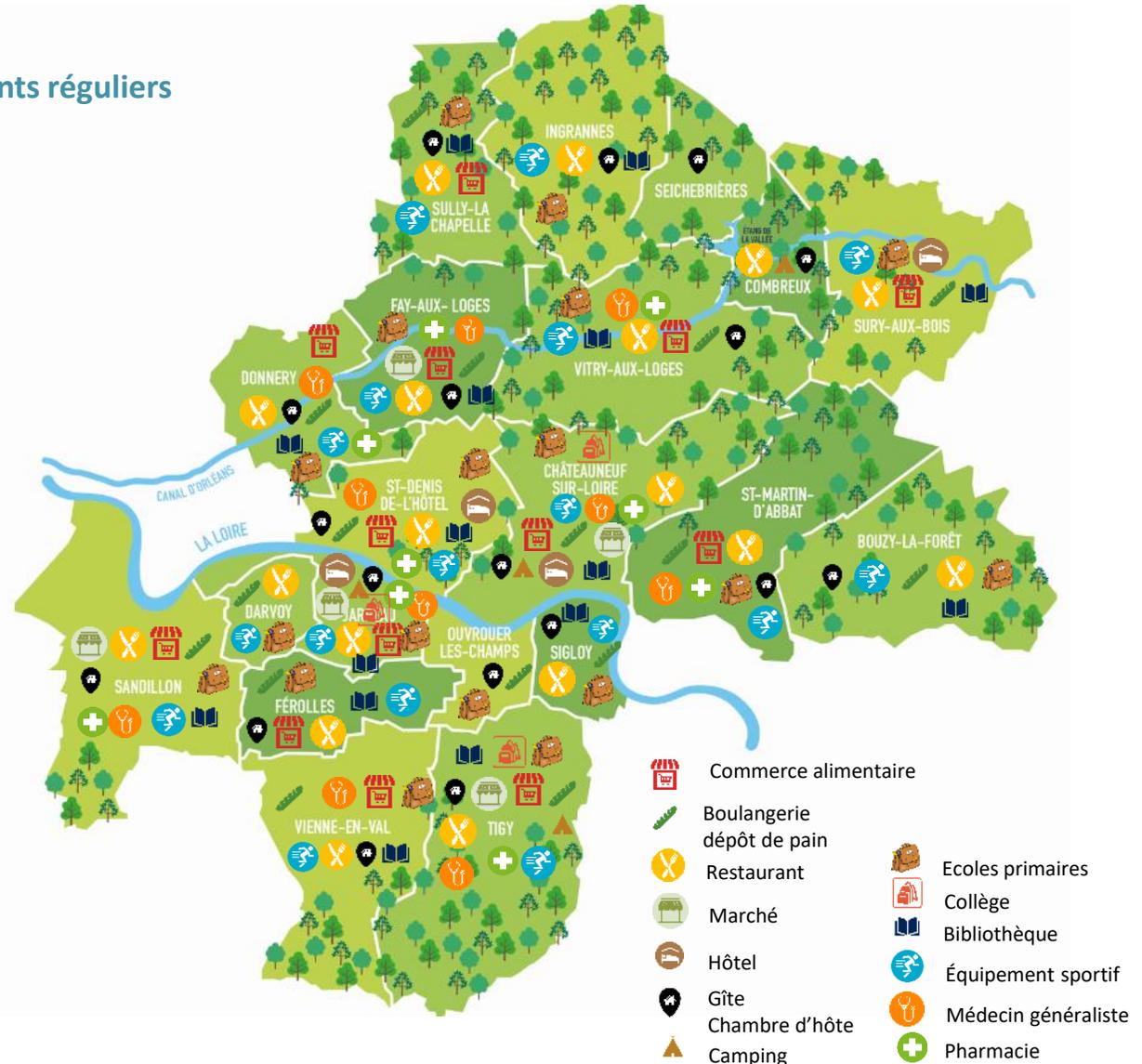


# Analyse de la demande

## Analyse de la demande potentielle de déplacements réguliers (hors Domicile-Travail et Domicile-Etude)

- Cette carte représente l'offre de proximité de l'ensemble des communes de la CCL. Y sont répertoriés l'offre en commerces alimentaires, en hébergements, en restauration, en loisir, en éducation et en santé
- Cette carte est donc une **représentation exhaustive des équipements et services les plus courants**, et engendrant la plupart des déplacements des habitants, hors travail et études.

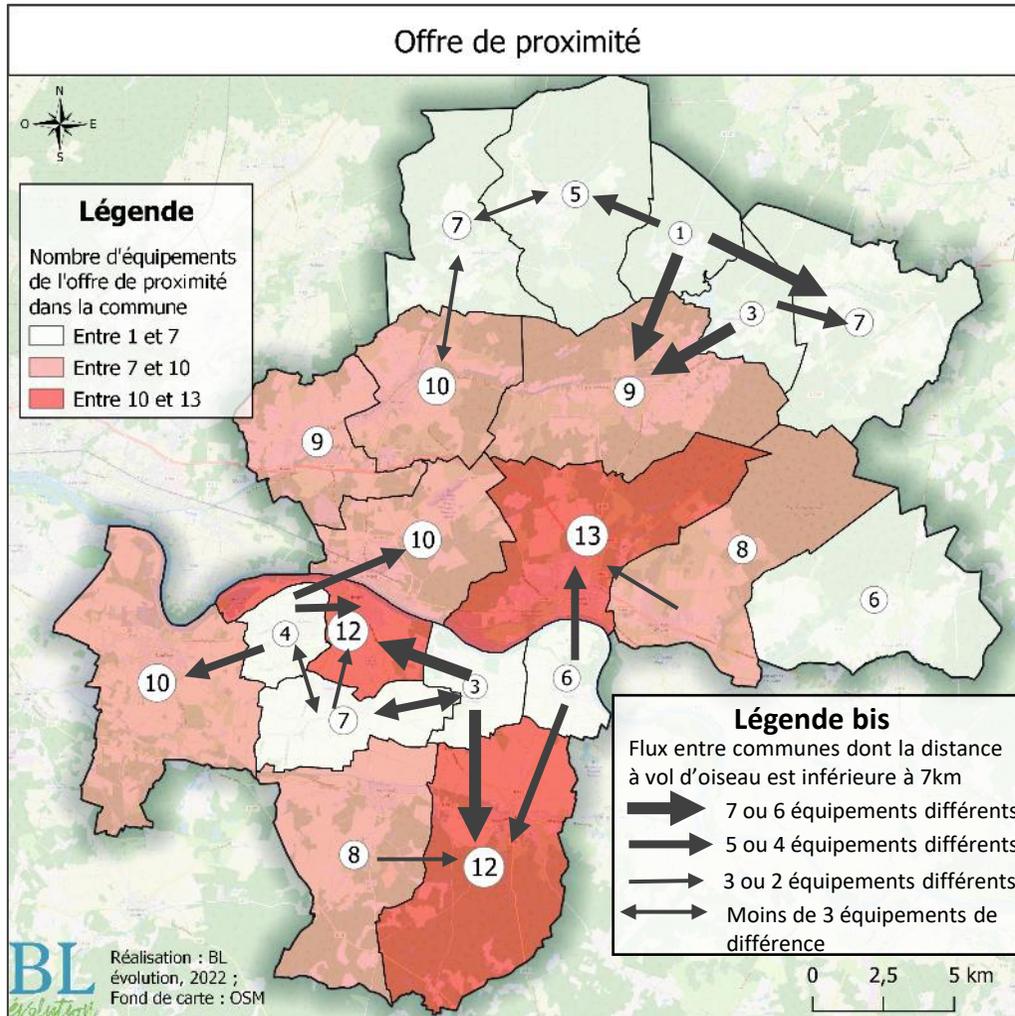
➤ **L'absence de services et équipements courants entraîne des déplacements contraints vers les communes les plus proches rassemblant ces équipements.**





# Analyse de la demande

## Analyse de la demande potentielle de déplacements réguliers (hors Domicile-Travail et Domicile-Etude)



Sur cette carte ont été représentés :

- Le **nombre d'équipements de l'offre de proximité dans la commune** (nombre au centre de la commune, et dégradé de couleur du blanc au rouge)
- Les **flux potentiels entre communes proches** (distances à vol d'oiseau inférieures à 7 km) basés sur le nombre d'équipements différents entre ces communes (parmi ceux de l'offre de proximité, mais excluant l'offre d'hébergement)

➤ **Certaines communes sous-dotées en équipements et services** (Seichebrières, Combreux, Ouvrouer-les-Champs) **sont situées à proximité de communes très équipées** (Vitry-aux-Loges, Jargeau) permettant aux habitants de ces communes d'accéder aux services les plus courants à vélo

➤ Certaines communes limitrophes sont parfois dotées **d'équipements différents mais complémentaires** (Darvoy et Férolles, Sully-la-Chapelle et Ingrannes, Vienne-en-Val et Tigy) ce qui permet à une population élargie d'accéder à un nombre d'équipements et services important dans un rayon toujours réduit de 7 km.



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

### En Bref

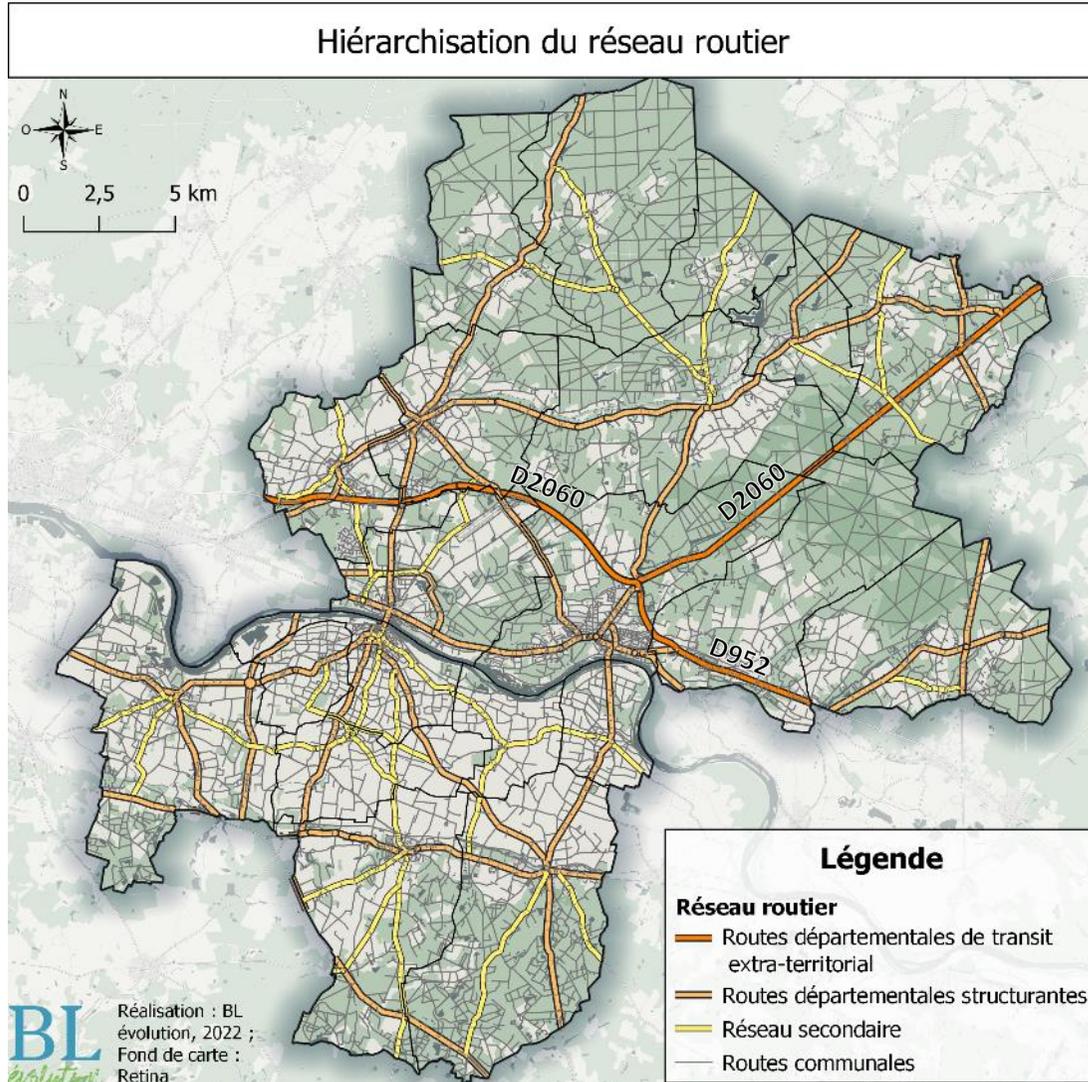
- **Un usage de la voiture prédominant (89% des déplacements domicile – travail) et une part modale vélo faible (1,5% des trajets),** comme dans la plupart des territoires ruraux.
- **Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances inférieures à 7 km autour 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
- **Des publics cibles divers :** familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.
- 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

## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - **Hierarchisation du réseau routier**
  - Marchabilité
  - Cyclabilité
  - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



# Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier



Le réseau routier de la CCL est hiérarchisé selon plusieurs niveaux :

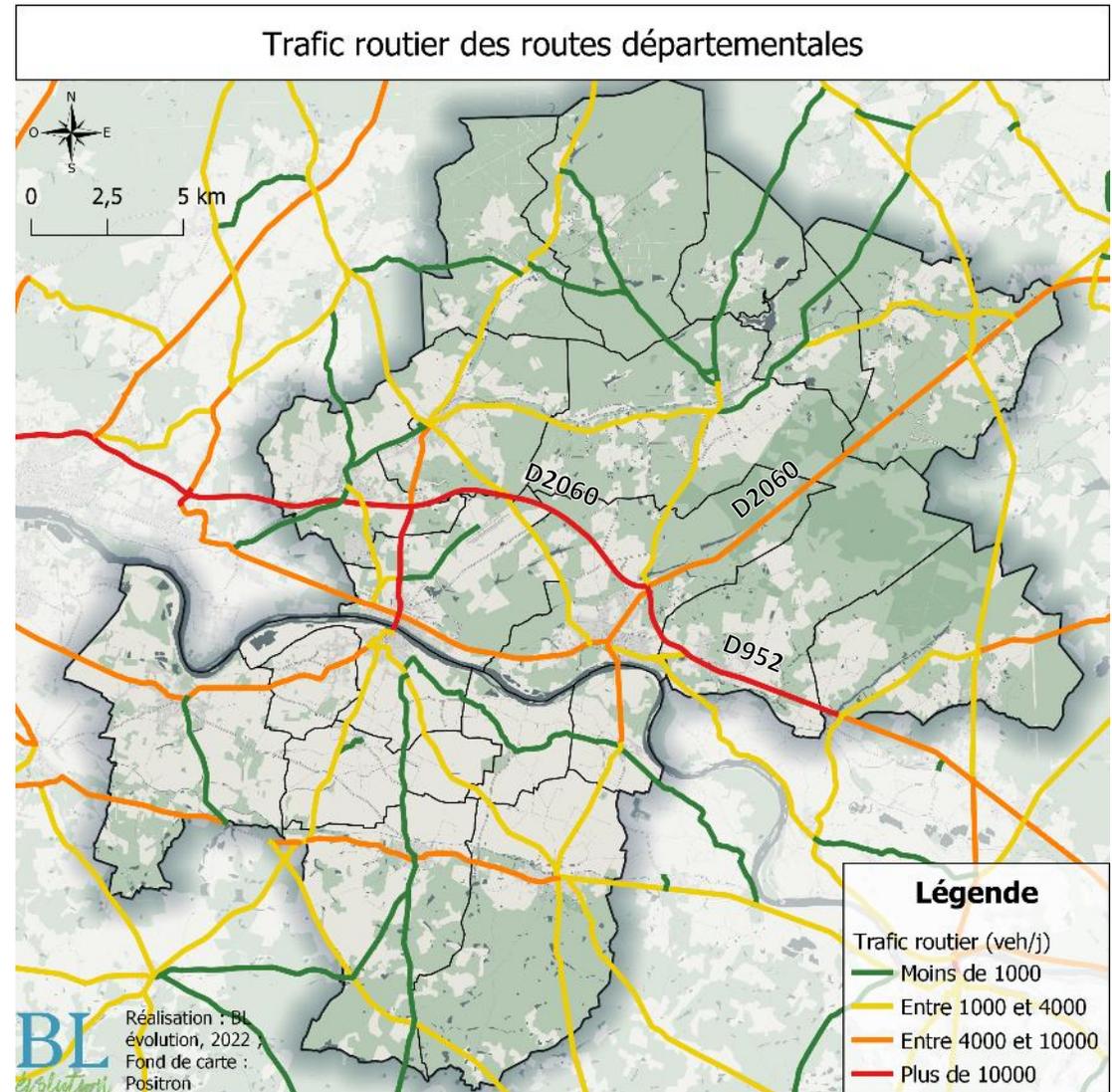
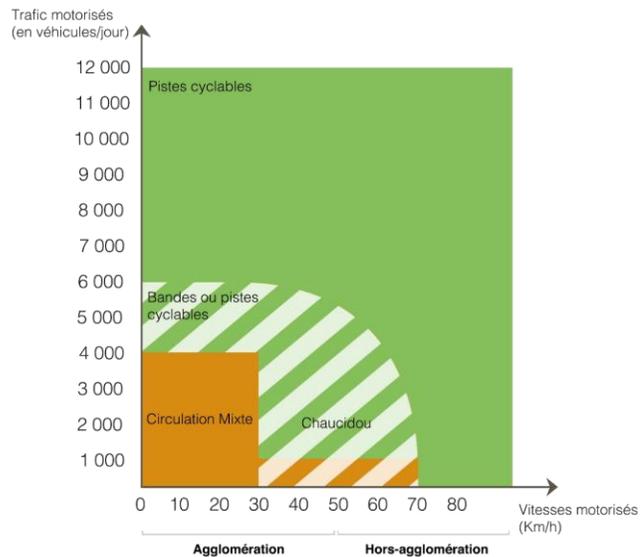
- **Un niveau départemental de transit extraterritorial :**
  - Les D2060 et D952 lient la CCL aux principaux pôles avoisinants (Orléans, Giens, Bellegarde et Montargis) sont très passantes, avec un fort taux de poids lourds. La circulation à vélo y est impossible en l'état, et nécessiterait un aménagement en site propre.
- **Un niveau départemental structurant :**
  - Ces routes départementales assurent un transit territorial et le volume de circulation y est important. On y observe un fort taux de poids lourds, et un ressenti de vitesses de circulation élevées (bien au-delà de 70 km/h). Elles sont aujourd'hui inadaptées à la pratique du vélo et nécessiteraient un aménagement en site propre.
- **Un réseau secondaire de transit territorial :**
  - Des voies secondaires départementales et communales sur lesquelles le trafic est faible, avec des vitesses de circulation pouvant être élevées, mais ne l'étant pas systématiquement. La circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser à minima un jalonnement de qualité, et dans certains cas un aménagement mixte et partagé.
- **Un réseau communal de desserte et transit local :**
  - Le réseau routier de la CCL est également complété par un maillage très fin de routes communales et de chemins agricoles. Certains de ceux-ci peuvent être utilisés pour des trajets utilitaires inter-bourgs (liaisons plus directes et/ou évitant une route inadaptée), ou pour rejoindre un itinéraire cyclable, et d'autres pourraient constituer des boucles loisir.



## Trafic routier



- Les données de trafic routier font état de flux de véhicules importants (supérieur à 4000 véhicules / jour) sur un grand nombre des routes départementales
- Quelques routes aux flux inférieurs à 1000 véhicules / jour peuvent être utilisées par les cyclistes de manière sécurisée
- Pour les autres, le type d'aménagement permettant d'accueillir les cyclistes doit être pensé au regard des flux de véhicules et des vitesses observées.





# Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

## Réseau départemental de transit extraterritorial



### D2060 entre Châteauneuf-sur-Loire et Fay-aux-Loges (Source : google street view)

La tangentielle entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire est une route à accès réglementé (indiqué par un panneau de signalisation vertical carré bleu portant en son centre un pictogramme de couleur blanche représentant un véhicule), réservée aux véhicules motorisés et donc interdite aux cyclistes et piétons.



### D2060 entre Châteauneuf-sur-Loire et Sury-en-Bois (Source : google street view)

En revanche, entre Châteauneuf et Montargis, l'accès de la D2060 n'y est plus réglementé et les cyclistes sont autorisés à circuler. Les bandes dérasées de part et d'autres des voies ne sont cependant pas suffisamment sécurisantes pour un cycliste au vu du trafic motorisé, de poids lourds notamment.



### D952 dans Saint-Martin-d'Abbat (Source : visite terrain)

La D952 est impraticable à vélo, y compris dans la commune de Saint-Martin-d'Abbat où la vitesse des véhicules est réduite, mais où la densité de poids-lourds rend le partage de la voirie anxiogène.



# Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

## Réseau départemental structurant



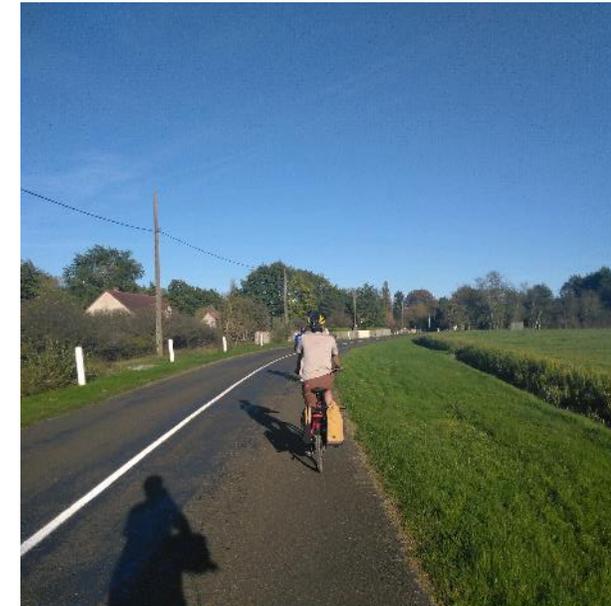
**D960 entre Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire**  
(Source : google street view)

Cette route départementale est la route la plus directe pour relier les deux conurbations urbaines de la CCL : Jargeau/Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire. Cependant, le trafic motorisé et la vitesse des véhicules y sont importants. La chaussée est étroite, et l'absence d'accotement praticable n'offre aucun refuge aux cyclistes qui s'aventureraient sur cet axe.



**D962 (bd de Verdun) entre Saint-Martin-d'Abbat et Châteauneuf-sur-Loire**  
(Source : visite terrain)

Cette route départementale en zone urbaine ne présente aucun aménagement cyclable, bien qu'elle soit large, qu'elle desserve des zones résidentielles ainsi que l'arrêt de car Rémi 3B, et que le stationnement voiture ne soit pas une contrainte. En l'état, l'emprunter à vélo impose de partager la route avec des poids lourds.



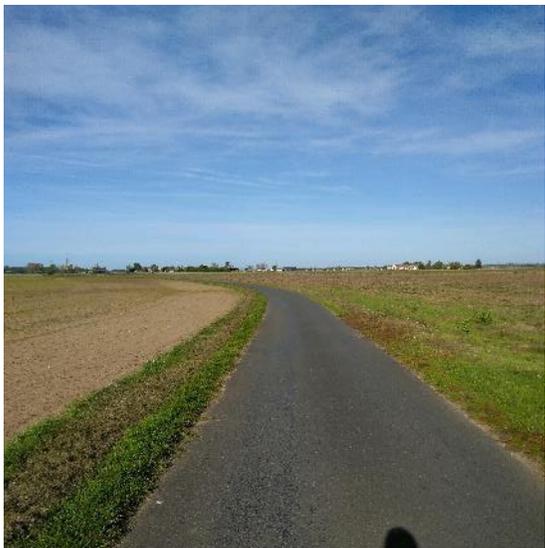
**D9 à Vitry aux Loges** (Source : visite terrain)

Cette route départementale permet de relier des communes du nord de la CCL (Fay-aux-Loges, Vitry-aux-Loges, Combreaux...) et est donc très empruntée.



# Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

## Réseau secondaire de transit territorial



La route d'Ouvrouer-les-Champs entre Tigy et Ouvrouer-les-Champs permet d'éviter les poids lourds et véhicules des D951 et D11, mais rallonge le trajet pour les cyclistes.

Source : visite terrain



La route de Férolles est parallèle à la D921 entre Férolles et Jargeau, et permet aux cyclistes de rouler en sécurité entre Férolles et Jargeau.

Source : google street view



La D107 entre Jargeau et Sigloy est un itinéraire alternatif à la « Loire à Vélo » avec un trafic de véhicule faible.

Source : visite terrain

Ces routes sont peu empruntées, avec peu de poids lourds. Ces voies sont le plus souvent adaptées à la pratique cyclable, et devront être renforcées par un aménagement mixte de type chaucidou ou par un jalonnement clair sur le partage de la voirie.



# Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

## Réseau communal de desserte et transit local



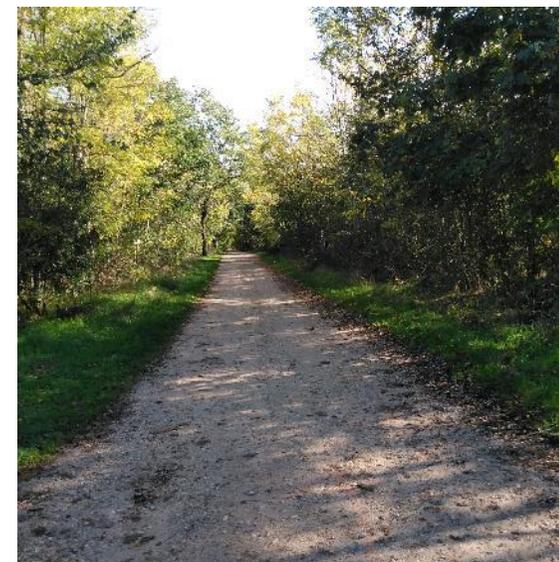
La route de la Solassière à Vitry-aux-Loges est empruntée sur l'une des boucles à vélo touristique.

Source : [google street view](#)



Un chemin agricole longe la D952 entre Saint-Martin-d'Abbat et l'échangeur de Châteauneuf-sur-Loire

Source : [visite terrain](#)



L'allée de Donnery est une alternative à la D960 pour relier Saint-Denis-de-l'Hôtel à Châteauneuf-sur-Loire

Source : [visite terrain](#)

Ces routes sont peu empruntées, malgré le passage courant de tracteurs. Une attention importante devra être portée à la cohabitation cyclistes/tracteurs. Ces voies sont le plus souvent adaptées à la pratique cyclable, et devront être renforcées par un revêtement adapté et un jalonnement clair.



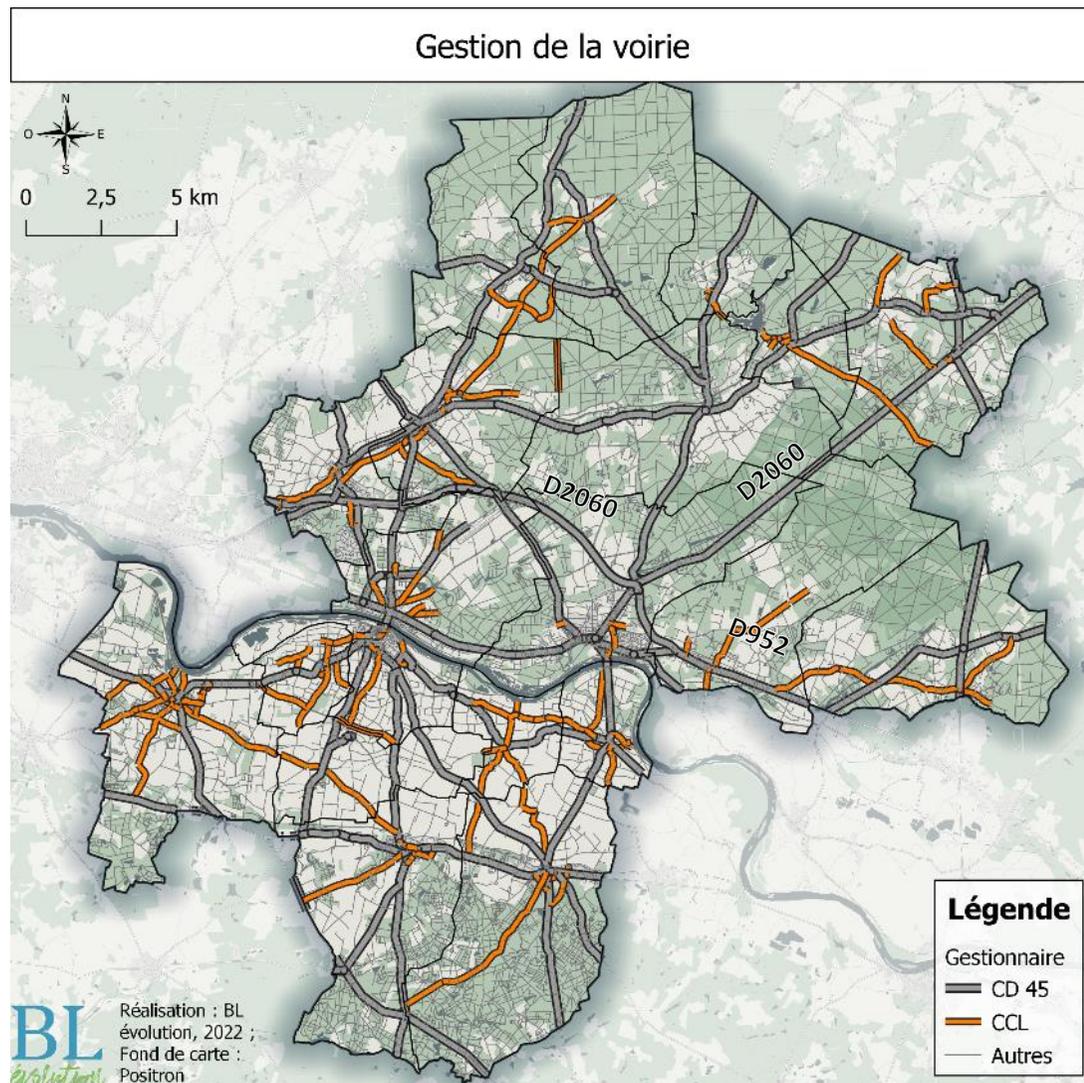
## Gestion de la voirie et compétences



- 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



- Etant donné « l'éparpillement » de la compétence voirie entre différents acteurs et le grand kilométrage de routes départementales, il est essentiel d'évoquer ces enjeux de compétences tôt dans l'étude et de clarifier les positions de chaque acteur vis-à-vis de ses projets



## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

La **marchabilité** désigne la capacité d'un territoire à susciter la pratique de la marche.

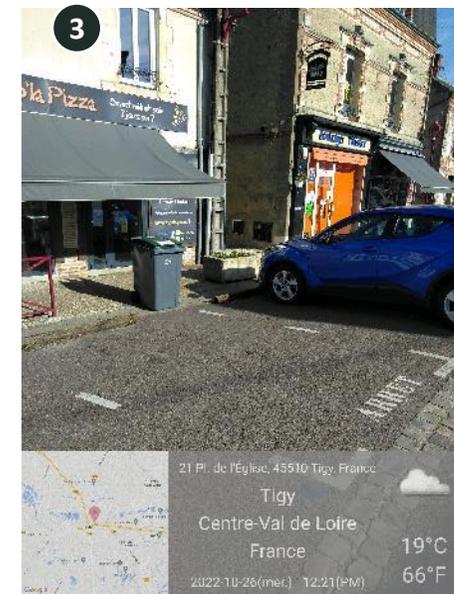
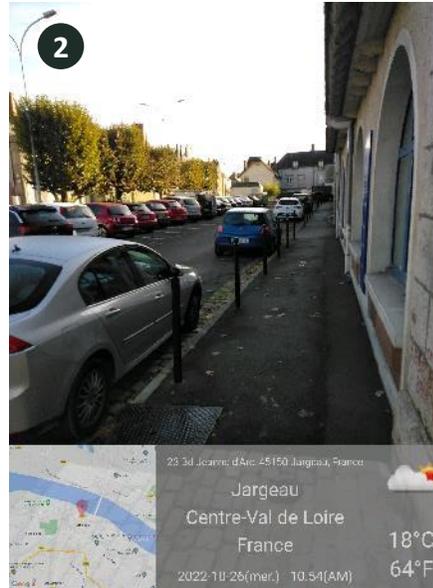
Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour de la marche à pied sont situés principalement dans les centres-bourgs**. La marchabilité dépend de différents critères :

- **L'environnement immédiat** et le partage de l'espace public entre les piétons et les autres modes
- **L'apaisement de la circulation**
- La **sécurité des piétons**, notamment pour les traversées
- La **cohérence et la continuité des itinéraires**

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Hiérarchisation du réseau routier
  - **Marchabilité**
  - Cyclabilité
  - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



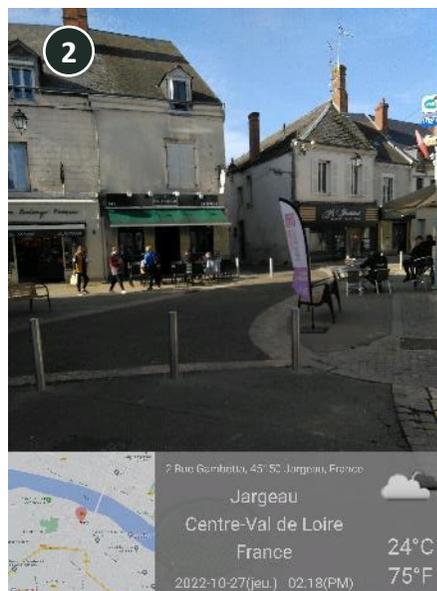
## Place de la voiture en ville



1. Les centres-bourgs ne sont pas épargnés par le **stationnement sauvage**. Des véhicules stationnent sur tout ou en partie des trottoirs, obligeant les piétons à les contourner. Dans certains cas, et pour certains publics (PMR, seniors), ces obstacles de parcours ne sont pas anodins et peuvent même contraindre ces personnes à allonger plus encore leur itinéraire pour trouver un cheminement piéton non obstrué ou à prendre leur voiture pour se déplacer.
2. A Jargeau, des **potelets** ont été installés le long de certains trottoirs afin d'empêcher les véhicules d'y stationner pénalisant les piétons qui disposent d'encore moins de place pour circuler
3. La place prédominante occupée par la voiture se matérialise aussi par la localisation **d'espaces de stationnement de courte durée dédiés à la voiture, à proximité immédiate des commerces** des centres-villes, quand bien même des parkings plus grands se trouvent à quelques dizaines de mètres, et que la part de la clientèle utilisant la voiture comme moyen de transport pour se rendre dans les commerces est souvent surestimée par les commerçants.



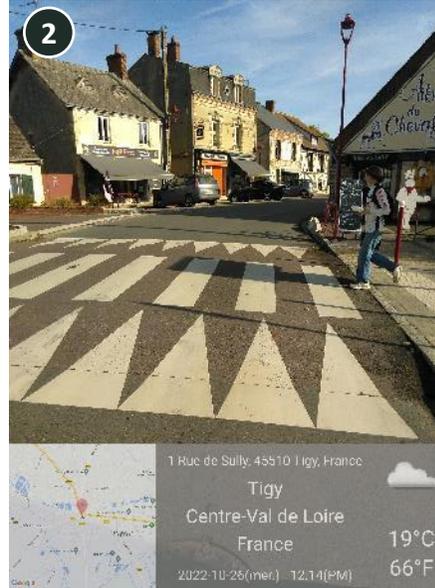
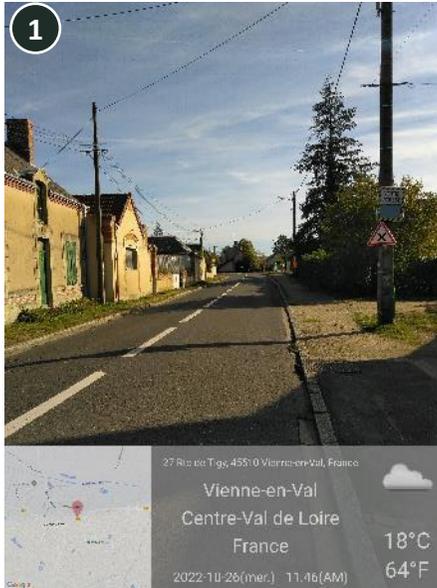
## Gros dispositifs d'apaisement



1. Des **zones de rencontre** ont été observées dans certaines communes, notamment à Jargeau. C'est un espace en agglomération où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (y compris les vélos). La vitesse y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. La zone de rencontre à Jargeau est vaste (6,25 ha) et s'étend à l'échelle de tout l'hypercentre.
2. Cette zone de rencontre est rendue fonctionnelle notamment par la réduction du flux motorisé permise par les bornes escamotables qui font offices de **filtres modaux** (laissent passer les cyclistes et piétons, mais pas les automobilistes).
3. A Tigy, la rue reliant le centre-ville à la supérette et aux écoles maternelle et primaire est coupée de la circulation motorisée. Cela est permis par la présence de potelets et d'un **panneau B7b d'interdiction d'accès aux véhicules à moteurs**.



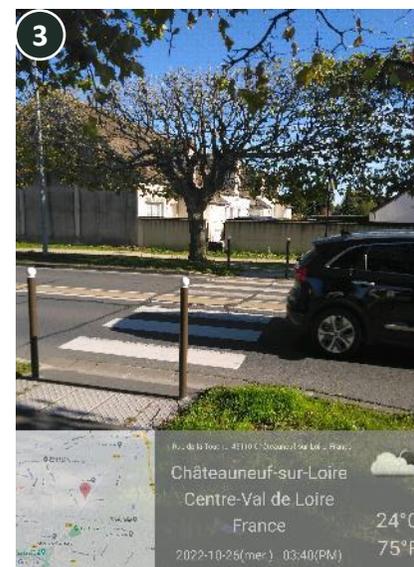
## Petits dispositifs d'apaisement



1. Un **radar pédagogique** a été installé en sortie de **zone 30** à Vienne-en-Val pour encourager les automobilistes à limiter leur vitesse jusqu'à la sortie d'agglomération
2. A Tigy, certaines intersections dans le centre-bourg sont aménagées en **plateau**. Le différentiel de couleur et de hauteur par rapport à la chaussée obligent les automobilistes à ralentir avant le passage piéton.
3. A Jarreau, on peut observer un aménagement mixte composé :
  1. D'une **écluse**, c'est-à-dire d'un rétrécissement de chaussée imposant une circulation alternée aux automobiles
  2. D'un « **by-pass** » qui est un passage latéral entre la chicane et le bord du trottoir pour laisser les vélos circuler librement
  3. D'un **cousin berlinois** qui est un dispositif rectangulaire destiné à ralentir la vitesse des automobiles sans gêner les autres usagers de la chaussée



## Cheminements, intersections et porosités urbaines



1. La **largeur minimale légale d'un cheminement** piéton est de 1,40m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Nous avons observé des trottoirs aux dimensions trop faibles, comme à Saint-Martin-d'Abbat où le trottoir le long de la D952 ne permet pas aux piétons de se sentir en sécurité lorsqu'ils marchent au bord de la route
2. A Jargeau, un cheminement dédié exclusivement aux piétons permet d'accéder aux équipements sportifs depuis le bd Porte Madeleine, dans un espace urbain avec peu de porosités. Ce **cheminement est plus « compétitif » que la voiture** pour se rendre au stade depuis le centre-ville.
3. Certaines intersections sont dotées de **refuges** pour permettre aux piétons de traverser en deux temps. La qualité de ces refuges dépend de leur niveau de séparation du flux du véhicules
4. A Saint-Martin-d'Abbat, **l'absence de feux tricolores sur le D952** soumet la possibilité des piétons à traverser la route au bon vouloir des automobilistes et poids-lourds à s'arrêter

## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

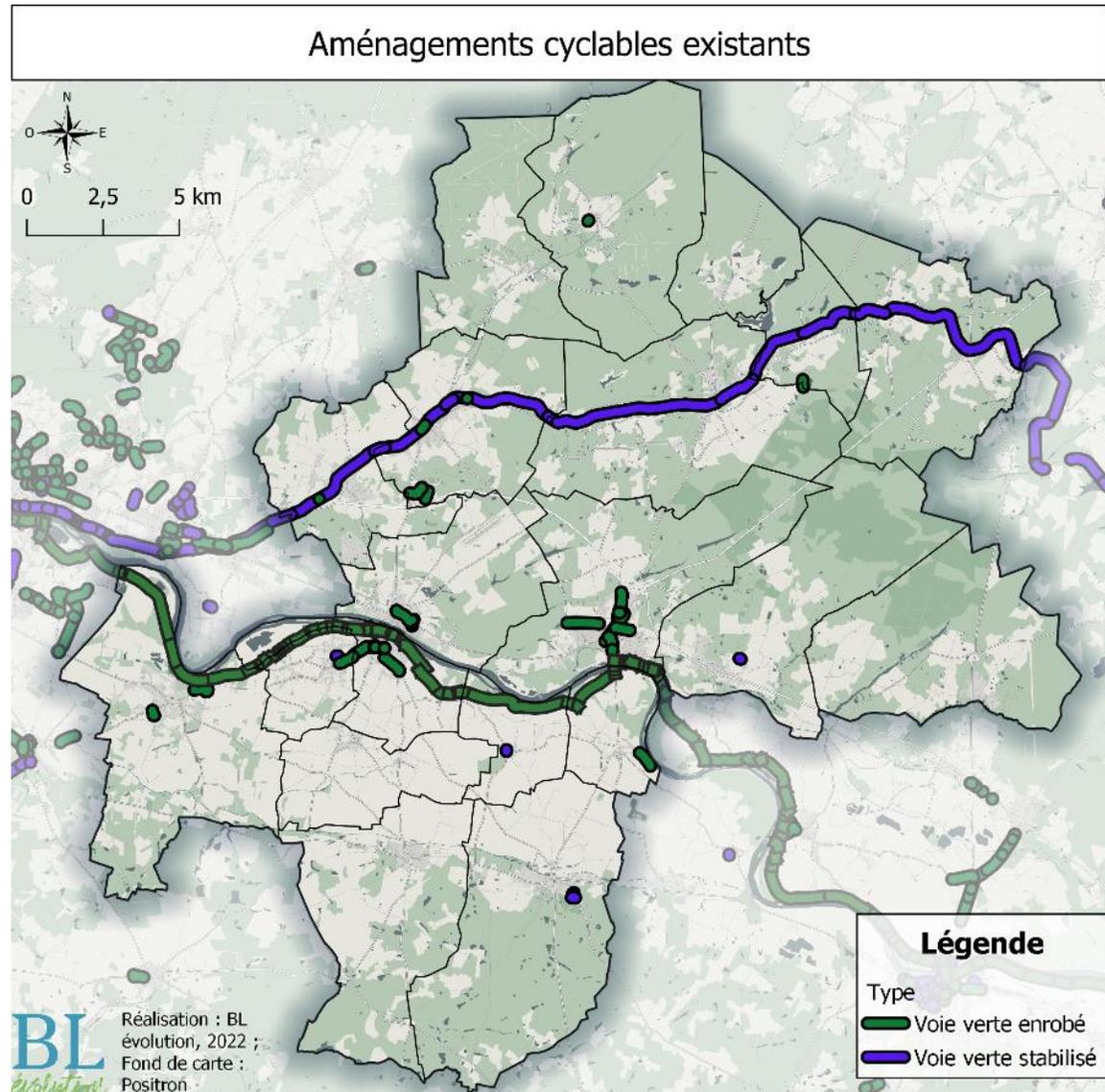
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Hiérarchisation du réseau routier
  - Marchabilité
  - **Cyclabilité**
  - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



## Réseau cyclable existant

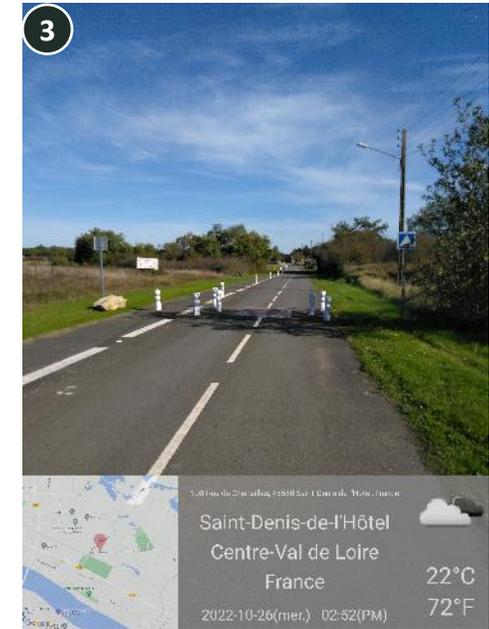
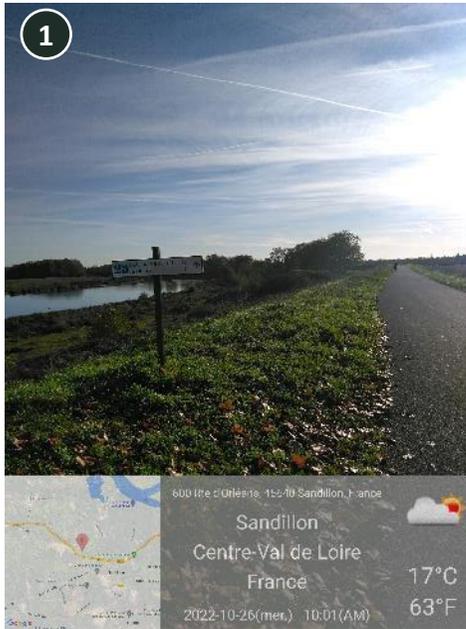


- La **voie verte de la Loire à Vélo** constitue le **principal aménagement cyclable de la CCL**. Le canal d'Orléans est aussi praticable en VTC sur certains tronçons uniquement.
- Mis-à-part ces itinéraires touristiques, le peu d'aménagements cyclables existants se trouvent dans les bourgs des communes. Ils se révèlent discontinus, et se réduisent **majoritairement à des aménagements mixtes 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 – Bons points

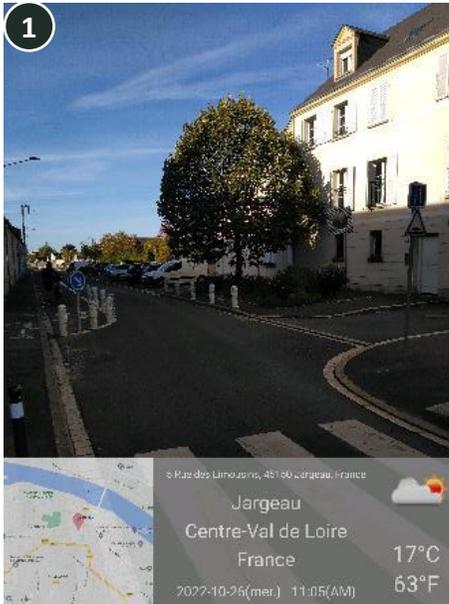


1. La **voie verte le long de la Loire est très roulante** et suffisamment large pour permettre aux cyclistes et piétons de se côtoyer sans conflits. Cette voie permet de relier Sandillon à Jargeau en 25 minutes à vélo sans passer par la D951. Le tronçon entre Jargeau et Sigloy est en partie en voie partagée avec les véhicules, et a moins d'intérêt utilitaire puisqu'il dessert peu d'habitants.
2. A Jargeau, la rue de la Bête est à sens unique pour les véhicules motorisés, mais le panneau blanc situé sous le panneau « sens interdit » permet aux cyclistes de l'emprunter en **double-sens**
3. A Saint-Denis-de-l'Hôtel, des balises souples J11 ont été déployés le long de la route de Chenailles **pour séparer du trafic motorisé une ancienne bande cyclable bidirectionnelle**



# Analyse de l'offre - Cyclabilité

## Gros aménagements cyclables existants – Mauvais points



1. A Jargeau, on observe une **discontinuité importante** rue des Limousins entre la voie verte sur le trottoir et la piste bidirectionnelle. Cet aménagement est par ailleurs incohérent avec le panneau sur la droite indiquant un double-sens cyclable.
2. A Saint-Denis-de-l'Hôtel, un trottoir de la rue de la Solaie (D921) a été aménagé en piste cyclable. Des **revêtements différents se succèdent** (stabilisé, bitume). Les piétons partagent le trottoir avec les cyclistes qui subissent également les **abaissements de trottoirs** localisés au niveaux des entrées charretières.
3. Le **positionnement de l'aménagement** le long de la D951 entre Darvoy et Jargeau vis-à-vis de la route **alterne régulièrement**. Les cyclistes doivent traverser la route à quatre reprises entre ces deux communes pour suivre l'aménagement.



## Petits aménagements cyclables existants – Mauvais points



1. Plusieurs aménagements cyclables sont des **aménagements mixés « piétons-vélos »**, souvent sur trottoir (ici à Fay-aux-Loges). Lorsque les largeurs ne sont pas suffisantes, on observe des conflits d'usages entre piétons et cyclistes
2. A Jargeau, la rangée de plots rouge le long de la piste rue des Limousins n'apporte pas la séparation nécessaire entre les véhicules motorisés et les cyclistes et peut s'avérer accidentogène.
3. Les **angles de giration** à l'entrée de la piste cyclable avenue Albert Vigier à Châteauneuf-sur-Loire sont très serrés



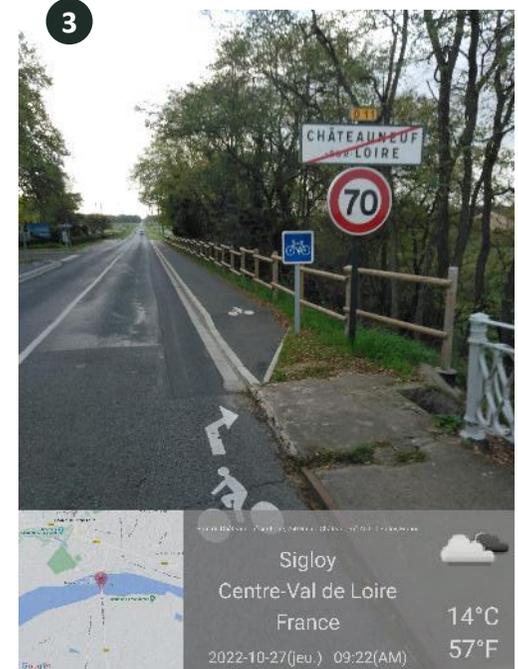
## Intersections



1. A Jargeau, les cyclistes sur la Loire à Vélo ont la possibilité d'emprunter le chemin de halage et de passer sous le pont de Jargeau pour traverser sereinement la D921. Pour les autres, cette intersection peu s'avérer difficile à aborder au vu des trafics importants de véhicules arrivant du pont.
2. A cette intersection entre la rue des Limousins et la rue Serin Moulin, les cyclistes sont soumis à des **informations contradictoires** : un feu tricolore et un marquage « STOP » au sol
3. Des **potelets** sont installés au milieu de la piste cyclable avenue du Gâtinais à Châteauneuf-sur-Loire



## Franchissements



1. Des panneaux suggèrent aux cyclistes de **poser le pied à terre et de franchir le pont de Jargeau à pied**, sur le trottoir. Les cyclistes qui malgré tout s'aventurent dessus doivent rouler au milieu de la chaussée, au risque de se faire doubler par des véhicules motorisés qui ne respecteraient pas les distances de sécurité
2. Le **pont de Châteauneuf-sur-Loire n'est pas aménagé pour les cyclistes**, alors qu'il fait partie de l'itinéraire de la Loire à Vélo
3. A Sigloy, une piste cyclable sur le trottoir a été aménagée entre le pont et la suite de l'itinéraire



## 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



## Services



- Nous avons identifié **plusieurs loueurs** de vélo sur le territoire :
  - Vélo Val de Loire à Jargeau, qui propose des vélos mécaniques et VAE en location en boucle et en « one way », à destination des touristes et cyclotouristes
  - VC Castelneuvien à Châteauneuf-sur-Loire qui propose la location de VTT
- Concernant la **réparation**, plusieurs services co-existent :
  - Vélo Val de Loire à Jargeau propose la réparation
  - A Châteauneuf-sur-Loire :
    - L'association « Châteauneuf-en-Transition » propose des séances d'autoréparation
    - Tous les samedis, un réparateur vélo itinérant est positionné sur la place des halles
- Les **cyclotouristes de la Loire à Vélo** bénéficient d'**infrastructures très qualitatives** :
  - Des aires de pic-nic à Jargeau et Châteauneuf-sur-Loire
  - A Châteauneuf, cette aire est agrémentée de :
    - Toilettes
    - Bornes de recharge de VAE
  - Des campings à Jargeau (municipal) et Darvoy (la Maltournée) proposent des forfaits à destination des cyclotouristes





## Projets

### CD 45 :



- 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 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

Les routes départementales concernées ne sont pas connues à l'heure actuelle.

- Dans le cadre du projet « Le Loiret au fil de l'eau », le CD 45 souhaite créer un nouveau produit touristique : un itinéraire cyclable en boucle entre Orléans, Montargis et Gien empruntant les chemins de halages des canaux ainsi que la Loire à Vélo. La CCL sera notamment concernée par la portion du canal d'Orléans depuis Donnery jusqu'à Sury-aux-Bois, qui devrait être aménagée dans une optique d'usage touristique ou loisir.
- Enfin, dans le cadre de la 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

### Autres :

- La CCL et les communes ont des projets d'aménagements cyclables qu'il s'agira de recenser au fil de la mission, afin de les intégrer dans une stratégie plus globale

## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

**L'intermodalité** désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

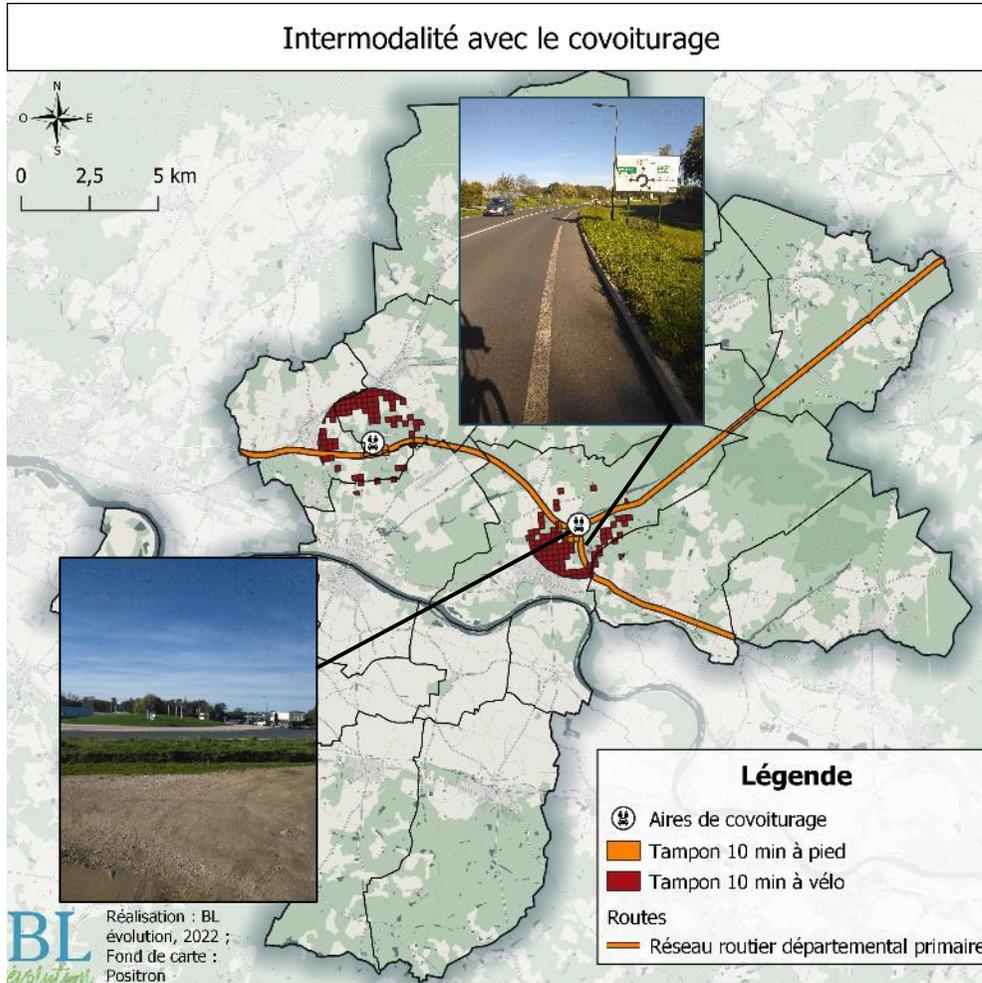
L'intermodalité entre le vélo et un mode de transport partagé ou collectif peut-être favorisée par plusieurs éléments, notamment :

- Capacité à **accéder sereinement** aux arrêts et aires multimodales
- Possibilité **d'emport d'un vélo dans un bus**
- Possibilité de **stationner son vélo** dans la durée à proximité d'un arrêt de bus ou dans une aire de covoiturage

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
  - Hiérarchisation du réseau routier
  - Marchabilité
  - Cyclabilité
  - **Intermodalité**
- Synthèse des enjeux
- Annexes



## Covoiturage



- Il y a 4 aires de covoiturage sur le territoire :
  - L'une à Fay-aux-Loges au niveau de la ZAC des Loges, à proximité de la tangentielle
  - La seconde à l'échangeur de Châteauneuf-sur-Loire, entre la D952 et la D2060
  - Deux autres à Tigy et Jargeau aux potentiels plus faibles
- 5200 habitants de la CCL habitent à moins de 10 minutes à vélo de l'une des aires de Fay-aux-Loges et Châteauneuf-sur-Loire
- Cependant, **l'accès à ces aires à vélo n'est pas évident** :
  - L'accès à l'aire de la ZAC des Loges depuis Fay-aux-Loges nécessite d'emprunter la D921 très passante
  - L'accès à l'aire de Châteauneuf-sur-Loire depuis le centre-bourg de Châteauneuf est en partie aménagé jusqu'au Super U, mais le dernier kilomètre ainsi que le giratoire avant l'échangeur ne sont pas aménagés, ni pour les vélos ni pour les piétons
  - L'accès à l'aire de Châteauneuf-sur-Loire à vélo depuis Saint-Martin-d'Abbat est également délicat en l'absence de cheminement dédié
- Sur place, l'aire de Châteauneuf ne dispose d'aucune infrastructure permettant de garer son vélo sereinement

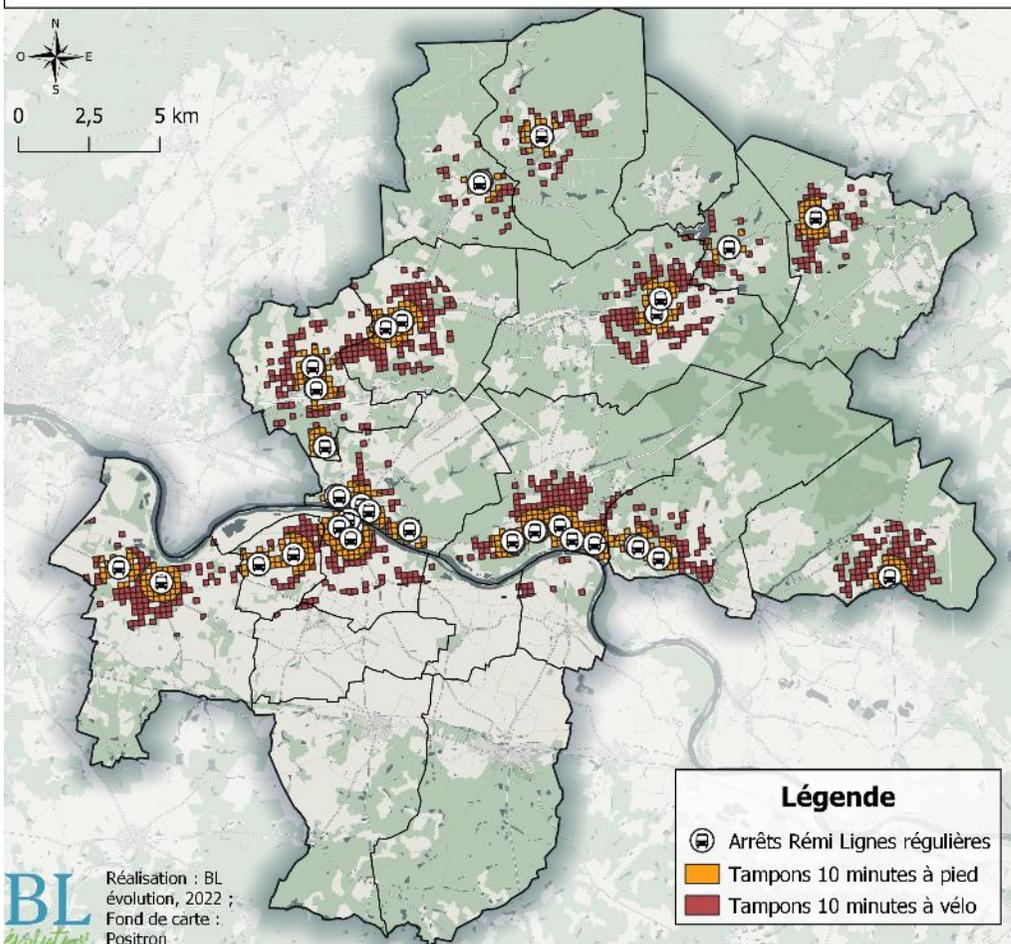


➤ **Les aires de covoiturage existantes ne sont pas suffisamment accessibles et aménagées pour permettre l'intermodalité avec le vélo ou la marche**



## Transport collectif

### Intermodalité avec les lignes de transport collectif



BL  
évolution  
Réalisation : BL  
évolution, 2022 ;  
Fond de carte :  
Positron



- La CCL est concernée par plusieurs lignes de car Rémi :
  - 3A, 6, 16 aux fréquences de passage élevées (entre 8 et 10 cars par jour en période scolaire)
  - 3B, 7A, 17 aux fréquences de passage plus faibles
- 28 000 personnes habitent à moins de 10 à pied d'un arrêt de car Rémi. Ils sont 34 000 à habiter à moins de 10 min à vélo.
- Il faut compter 50 minutes pour rejoindre la gare d'Orléans depuis Châteauneuf-sur-Loire avec la ligne 3A, alors qu'il en faut 30 minutes en voiture et 90 à vélo.
- Mis-à-part les lignes 16 et 17, il est possible d'emporter son vélo à l'intérieur des cars sous certaines conditions :
  - certains horaires de passages uniquement
  - certains arrêts de montée ou descente uniquement
  - réservation la veille avant 17h par téléphone obligatoire
- Nous avons identifié quelques arceaux à proximité des arrêts de cars, sans aucune généralisation à l'ensemble des abribus
- La ligne de bus express 3B qui dessert Orléans ne propose qu'un unique arrêt dans la CCL, à Saint-Martin-d'Abbat, qui n'est pas accessible à pied ou à vélo pour les castelneuviens par exemple



➤ **La faible compétitivité du car avec la voiture sur les trajets vers Orléans et Montargis couplée à la faible flexibilité des services d'emport des vélos dans les cars ne tend pas à développer l'intermodalité**



## Projets

- Le schéma départemental des mobilités du Loiret envisage la 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 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

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- **Synthèse des enjeux**
- Annexes



L'analyse du territoire nous a permis d'identifier plusieurs enjeux majeurs synthétisés sur la carte de synthèse (page suivante) :

- La majeure partie des besoins identifiés à l'intérieur du territoire concerne **l'accessibilité aux 3 pôles majeurs du territoire** (Jargeau, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire), **depuis les communes alentours et entre eux**. En effet, ils concentrent la majorité des activités.
- Par ailleurs, **des liaisons entre d'autres communes peuvent aussi avoir une vocation utilitaire** au regard des équipements complémentaires entre des communes limitrophes, pour venir compléter ces axes.
- Il est aussi important d'inscrire la CCL dans un contexte territorial plus large. **Plusieurs liaisons ont ainsi été identifiées : vers Mardié, Neuvy-en-Sullias et Saint-Denis-en-Val**.
- Dans cette optique d'amélioration de l'accessibilité à une échelle plus importante, il est nécessaire de **penser l'intermodalité**, en particulier la **sécurisation de l'accès aux aires de covoiturage de Fay-aux-Loges et Châteauneuf-sur-Loire** semble primordial.
- Enfin, certaines voies très fréquentées par les automobilistes traversent les bourgs des communes du territoire. Il y a donc un réel **enjeu d'apaisement de la circulation à l'approche de ces bourgs** pour favoriser les modes doux dans les déplacements de proximité. Des aménagements adaptés aux piétons et aux cyclistes peuvent également être intéressants dans les bourgs de ces communes.
- Des chemins existent pour relier les communes entre elles, néanmoins la **mise en place d'un revêtement pérenne et de qualité** est nécessaire sur ces liaisons pour les rendre praticables à vélo au quotidien.



# 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)

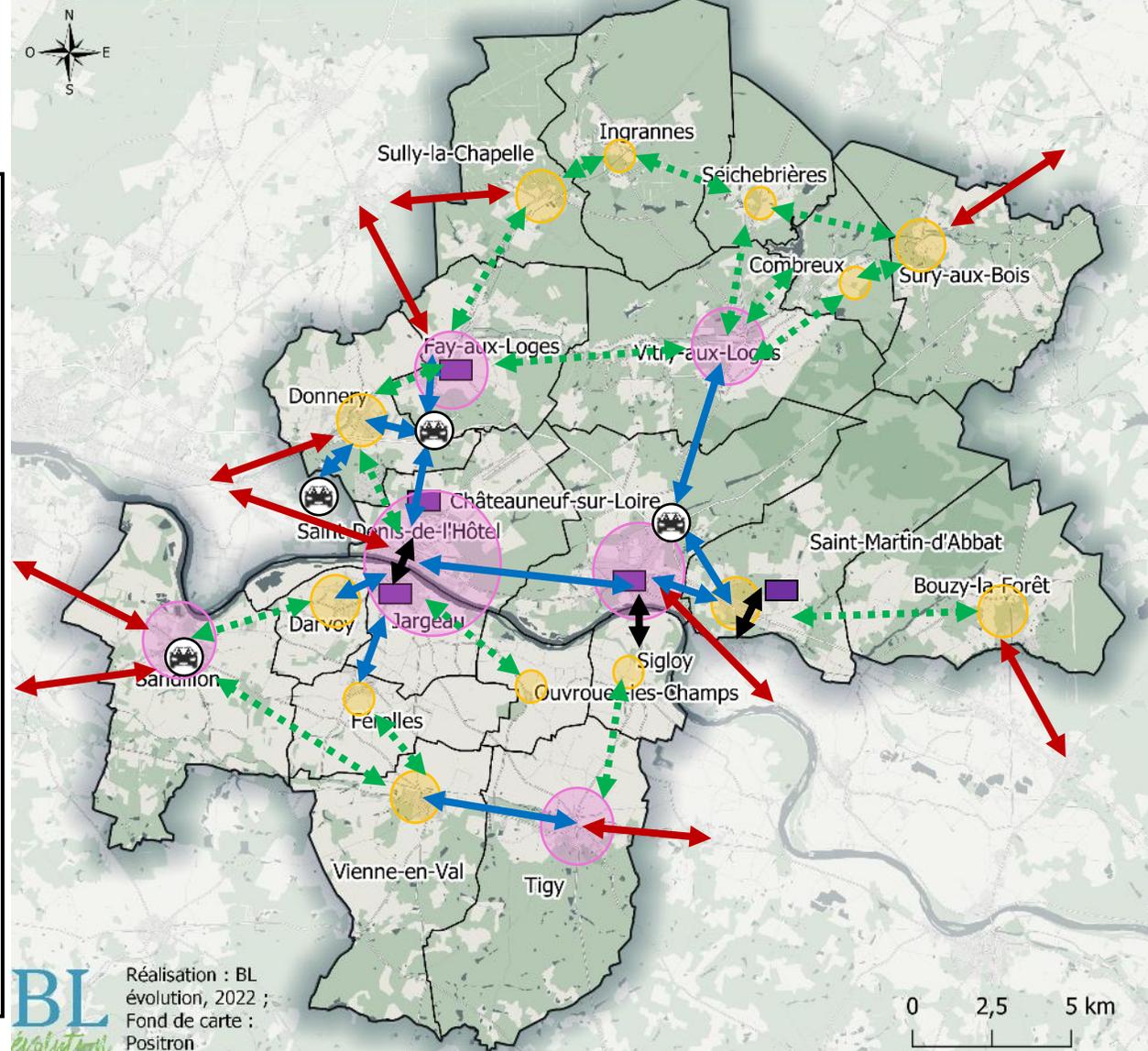


Besoins de liaisons cyclables secondaires à vocations régulières et pratiques (courses, loisir, sport, culture...)



Points noirs à résorber

## Lignes de désir



Réalisation : BL évolution, 2022 ;  
Fond de carte :  
Positron

0 2,5 5 km



### Premières pistes pour développer les modes doux sur le territoire



**Rééquilibrer la voirie et les espaces publics au profit des modes actifs ce qui implique une dynamique de réduction de la vitesse et le trafic motorisé** en ville et à la traversée des bourgs : mise en place de chicanes, de ralentisseurs, passage en zone de rencontre ou en zone 30 au niveau des centres bourgs, des écoles, etc.



**Assurer la continuité des itinéraires cyclables** dans les bourgs : mettre en place des aménagements adaptés : pistes cyclables sur les axes très circulés, doubles sens cyclables quand les rues à sens unique sont suffisamment larges, etc.



**Créer des liaisons entre les bourgs** et améliorer la qualité de l'existant, en particulier le revêtement.



**Jalonner les itinéraires cyclables alternatifs** par une signalétique incitative, notamment pour créer des liaisons à moindre coût.



Installer du **stationnement** vélo qualitatif.



Mettre en place une **communication** régulière et positive sur les changements de comportements s'appliquant à tous.

## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes**
  - **Personnes contactées dans le cadre du diagnostic**
  - Itinéraires de visite terrain
  - Glossaire et éléments de contexte réglementaire



## Personnes contactées

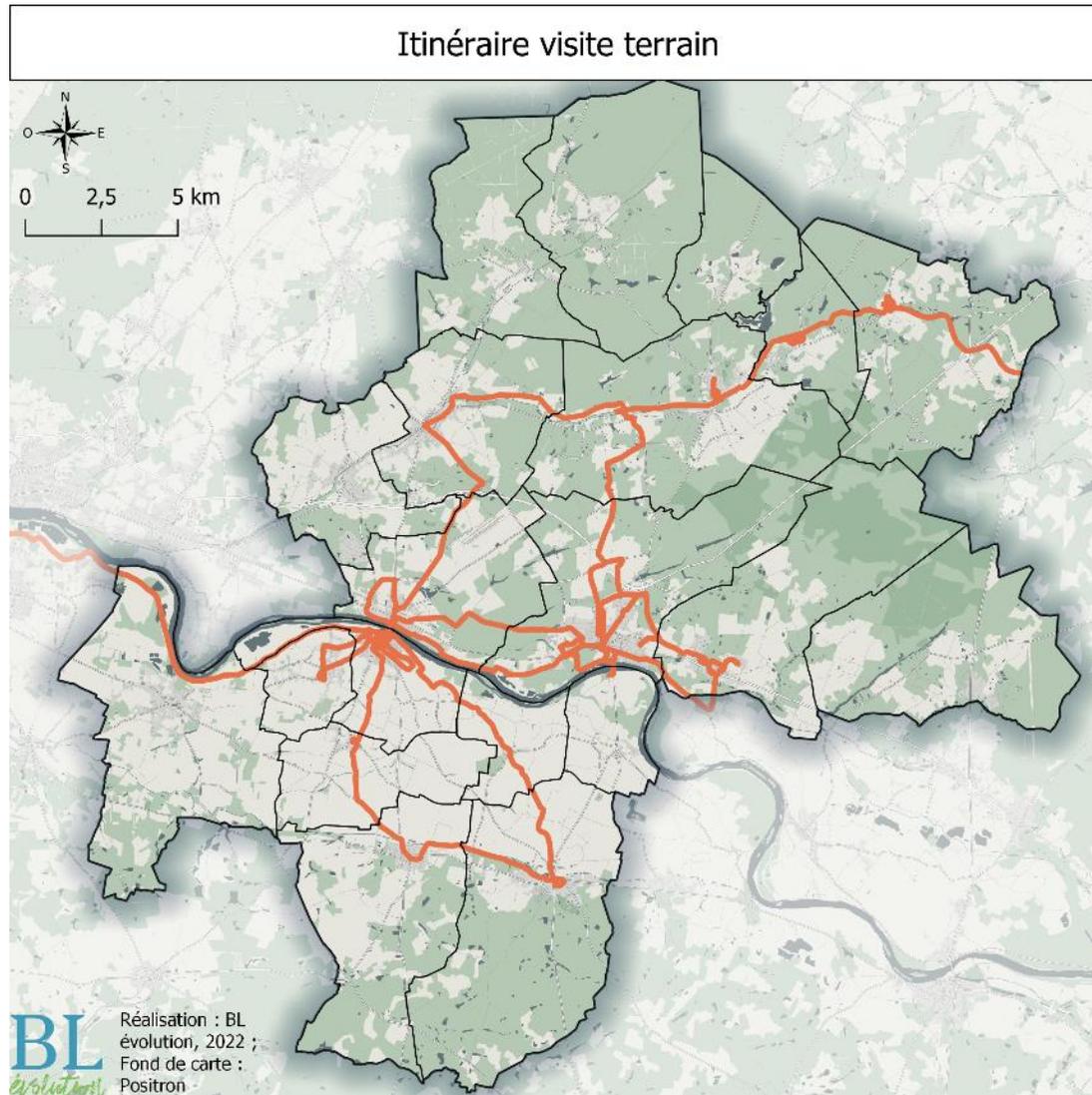
Entretien	Date
Pascal HURAUULT – CCL	02/12
Laurent GICQUEL – CD45	06/12
Isabelle LE QUERE – CCL	13/12
Philippe BRETON – CD45	13/12
Clément FAUCHEUX – CD45	14/12
Benoit THEVARD – Châteauneuf-en-Transition	14/12
Jean-Baptiste PEAUD – CD45	15/12

## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes**
  - Personnes contactées dans le cadre du diagnostic
  - **Itinéraires de visite terrain**
  - Glossaire et éléments de contexte réglementaire



# Itinéraire visite terrain



## Présentation du diagnostic mobilités actives du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes**
  - Personnes contactées dans le cadre du diagnostic
  - Itinéraires de visite terrain
  - **Glossaire et éléments de contexte réglementaire**



### Glossaire

**Accessibilité** : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

**Aire piétonne** : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

**Angle de giration** : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

**Aménagement cyclable** : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

**Aménagement piéton / piétonnier** : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi...)

**Bande cyclable** : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

**Cédez-le-passage-cycliste** : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

**Coupure urbaine** : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

**Double sens cyclable** : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

**Déplacements utilitaires** : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

**Disponibilité foncière** : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

**Intermodalité** : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

**Isochrones** : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.



## Glossaire

**Jalonnement vertical** : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

**Jalonnement horizontal** : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

**Piste cyclable** : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

**Part modale** : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

**Report modal** : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

**Trafic de transit** : Trafic qui n'est pas dédié à la déserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

**Vélo à Assistance Electrique (VAE)** : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

**Voie Verte** : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

**Zone de rencontre** : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobiliers urbains, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

**Zone 30** : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.