

SCHEMA DEPARTEMENTAL DE MOBILITE DEPARTEMENT DU LOIRET (45)

DIAGNOSTIC

19 décembre 2022

Réf : 2021.1355- E05 H

Rédigé par : Benjamin TABARD

Vérifié par : Manon ROLLET

Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 2

Soutenu
par



SOMMAIRE

Partie 1 La démarche du schéma départemental de mobilité	5	3 Secteur de Pithiviers	50
1 Objectifs du schéma départemental de mobilité	6	4 Secteur de Sully, Gien, Briare	57
2 Les compétences du Département en termes de mobilité	8	5 Synthèse d'analyse	63
3 Une approche du schéma de mobilité par secteurs	9	Partie 5 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier	64
Partie 2 Contexte et articulation avec les documents cadres	10	1 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier	65
1 Les documents cadres	11	2 Correspondance type de voie et aménagements possibles	73
2 Autres documents cadres de planification	16	3 Le niveau de trafic	74
3 Synthèse d'analyse	17	4 L'accidentologie sur les voies départementales	76
Partie 3 Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité	18	5 Synthèse d'analyse	79
1 Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire	19	Partie 6 Analyse de l'offre de transport du territoire	80
2 Une trame verte et bleue riche, support des modes actifs	22	1 Les mobilités douces	81
3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés	24	2 La mobilité partagée	103
4 Synthèse d'analyse	33	3 La mobilité propre	117
Partie 4 Les besoins de mobilité par secteur	34	4 Mobilités alternatives et mobilité évitée	120
1 Secteur d'Orléans	35	Partie 7 Co-construction et maîtrise d'usage	123
2 Secteur de Montargis	44	1 Les entretiens avec les acteurs de la mobilité	124
		2 L'enquête en ligne et la cartographie participative	126
		3 Le panel usagers	142
		4 Les ateliers territoriaux	145
		Partie 8 Orientations stratégiques	148
		Partie 9 Annexes	154
		1 Cartographie participative : listes des contributions par secteur	155

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1: les secteurs du département du Loiret, Vizea 2022.....	7
Figure 2 – Les secteurs internes du département du Loiret	9
Figure 3: Le schéma national et régional des véloroutes de la région centre-val-de-Loire, Région centre-val-de-Loire, 2021	14
Figure 4: Le schéma directeur cyclable du Loiret, Département du Loiret,2021	15
Figure 5: L'accessibilité à vélo des différentes polarités du Loiret (Vizea, 2022).....	21
Figure 6: La géographie du Loiret (Vizea, 2021)	22
Figure 7 - photo de la Loire à vélo aux abords d'Orléans	23
Figure 8 - Photo des rives du Loing aux abords de Cepoy.....	23
Figure 9: La part des jeunes de 0 à 29 ans dans la population du Loiret (Vizea, 2022)	26
Figure 10: les différents modes de transports utilisés par les actifs dans le Loiret.....	28
Figure 11: part des personnes en recherche d'emploi dans la population active du Loiret (Vizea, 2022)	30
Figure 12: Répartition du niveau de vie des habitants du Loiret (Vizea, 2022).....	31
Figure 13: Part des personnes de plus de 60 ans dans la population du Loiret (Vizea, 2022).....	32
Figure 14: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Orléans (Vizea, 2022)	36
Figure 15: Les principaux pôles économiques dans la métropole d'Orléans (Vizea, 2022)	37
Figure 16: Les déplacements des scolaires dans la métropole d'Orléans (Vizea, 2022)	38
Figure 17: Les établissements de santé localisés dans le secteur d'Orléans (Vizea, 2022)	42
Figure 18: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler dans l'agglomération Montargoise (Vizea, 2022)	44
Figure 19: Les principaux pôles économiques du secteur de Montargis (Vizea, 2022)	45
Figure 20: Les déplacements des scolaires dans le secteur de Montargis (Vizea, 2022)	46
Figure 21: Les établissements de santé localisés dans le secteur de Montargis (Vizea, 2022)	48
Figure 22: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Pithiviers (Vizea, 2022)	50
Figure 23: Les principaux pôles économiques de Pithiviers (Vizea, 2022).....	52
Figure 24: Les déplacements des scolaires dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2022)	53
Figure 25: Les établissements de santé localisés dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2022).....	55
Figure 26: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Gien (Vizea, 2022)	57
Figure 27: Les principaux pôles économiques du secteur de Gien-Briare (Vizea, 2022)	58
Figure 28: Les déplacements des scolaires dans le secteur de Gien-Briare (Vizea, 2022)	59
Figure 29: Hiérarchie du réseau routier, Loiret 2020	67
Figure 30: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)	69
Figure 31: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)	70
Figure 32: D951, Sully-sur-Loire, GSV,2021	70

Figure 33: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)	71	Figure 50: Réseau de transport en commun de la métropole d'Orléans, Orléans 202	105
Figure 34: D42, Vimory, GSV, 2021	71	Figure 51: Plan du réseau de TAD d'Orléans Métropole, Orléans-Metropole.fr	106
Figure 35: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)	72	Figure 52: Le réseau de transport routier à Montargis	107
Figure 36: Trafic routier sur le réseau départemental (Loiret, 2019)	74	Figure 53: Photographie du Citybus de Pithiviers sur le site de la commune	108
Figure 37: Evolution du nombre de tués par rapport aux accidents corporels depuis 2017	77	Figure 54: Accessibilité à vélo depuis les aires de covoiturage du Loiret, Vizea 2021	112
Figure 38: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur d'Orléans (Vizea, 2022)	84	Figure 55: Etablissements de santé répertoriés sur covoit'santé, lemonde.fr, 2022	114
Figure 39: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Montargis, Vizea 2022)	87	Figure 56: Logo de covoit'santé, covoitsante.fr 2021	114
Figure 40: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Pithiviers, Vizea 2022	88	Figure 57: Projection des besoins électriques dans le Loiret, Schéma d'avitaillement de la Région Centre-Val-De-Loire 2020	117
Figure 41: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Sully-Gien-Briare	89	Figure 58: Les bornes de recharges existantes et en projet dans le Loiret, Vizea 2022	118
Figure 42: Jalonnement existant sur l'itinéraire de la véloroute, Vizea 2021	95	Figure 59: Les points de recharge en gaz naturel et en hydrogène dans la région Centre-Val-de-Lorie, Schéma d'avitaillement 2020	119
Figure 43: une aire piétonne dans le centre-ville de Montargis, Vizea 2021	96	Figure 60 : contributions de la cartographie participative du secteur d'Orléans, Vizea 2022	128
Figure 44: aménagement d'une zone de rencontre, Cerema, 2020	97	Figure 61 : contributions de la cartographie participative du secteur de Montargis, Vizea 2022	129
Figure 45: aménagement d'entrée de zone 30, Quimperlé,	97	Figure 62: contributions de la cartographie participative du secteur de Pithiviers, Vizea 2022	130
Figure 46: Les différents types de stationnement vélo, Vizea 2022	98	Figure 63 contributions de la cartographie participative du secteur de Sully Gien Briare , Vizea 2022	131
Figure 47 - Services vélo. Source : Vizea, 2019	99		
Figure 48: Accessibilité à vélo depuis les gares du Loiret (Vizea,2022)	103		
Figure 49: Plan du réseau Rémi du Loiret, Rémi Centre-Val-de-Loire, 2021	104		



La démarche du schéma départemental de mobilité

1 Objectifs du schéma départemental de mobilité

1.1 Un document à portée programmatique

Document cadre de la politique de mobilité à l'échelle du département du Loiret, le schéma départemental de mobilité constitue une feuille de route et une boîte à outils pour porter le développement des alternatives à l'automobile.

Concrétisé par un programme pluriannuel d'investissements sur l'ensemble des mobilités, il définit un maillage à l'échelle du territoire et de ses polarités, complété par un ensemble d'actions complémentaires.

1.2 Les attentes du CD 45

Les objectifs du département du Loiret dans l'élaboration du schéma départemental de mobilité sont les suivants :

- Diminuer **la part modale de la voiture** tout en développant les territoires et en particulier les territoires ruraux
- Organiser **des interconnexions** avec les territoires voisins et en particulier l'Ile-de-France

- Desservir **les collèges** grâce à des **aménagement cyclables sécurisés**
- Développer **les aires de covoiturage** sur le territoire
- Accompagner **les changements de comportement**, modifier **les habitudes** des usagers et **l'image des mobilités**
- Développer **la mobilité solidaire** en particulier dans les territoires ruraux
- Converger vers **une mobilité responsable**, entre moyens de déplacements **décarbonés** et **éviter de la mobilité** (stratégie bas carbone, schéma directeur des IRVE, stratégie de télétravail...)

La loi LOM de 2019 ne confère pas au Département le statut d'autorité organisatrice des mobilités (AOM). Ce schéma départemental de mobilité est donc construit selon le prisme des compétences du département.

Le schéma départemental des mobilités devra s'articuler en cohérence avec le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET) de la région Centre-Val-de-Loire.

Le schéma des mobilités aura en outre un lien avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) des différentes intercommunalités.

1.3 La méthodologie déployée

1.3.1 La maîtrise d'usage

Une approche large de concertation a été privilégiée lors du diagnostic et de l'analyse du territoire dans le but d'associer les acteurs du territoire à la démarche d'élaboration du schéma des mobilités.

Les communes du département ont été sondées par le biais d'une enquête en ligne dans le but de connaître leur degré d'avancement en termes de politiques de mobilité, plus particulièrement de politiques cyclables et piétonnes. Cette enquête était accompagnée d'une cartographie participative spécifique.

La diffusion d'une cartographie et d'une enquête en ligne auprès des usagers et habitants, permettant le recueillement de leurs perceptions des freins, potentiels, coups de cœur, à l'usage de l'ensemble des mobilités et ce sur l'ensemble du territoire.

Une enquête en ligne et une cartographie à destination des communes a également été mise en place afin que celles-ci puissent alimenter le diagnostic ici présenté.

Un panel représentatif des usagers du Loiret a été constitué. 50 personnes, représentant les différentes cibles d'usagers du territoire, a ainsi

été formé et participera aux différents moments de concertation tout au long du projet.

Ces moments de concertation ont pour ambition d'apporter une vision territoriale et locale à l'étude.

1.3.2 Entretiens avec les acteurs du territoire

Plusieurs entretiens ont été réalisés auprès des acteurs de la mobilité. Les élus et techniciens des différents EPCI qui composent le territoire ont été divisés en 6 secteurs géographiques :

- Secteur Pithiviers
- Secteur Montargis
- Secteur Giennois
- Secteur Loire-Sologne,
- Secteur Orléans
- Secteur Loire Beauce

Des entretiens ont été réalisés avec les associations du territoire :

- Vélove
- VéloGien
- Vélorution

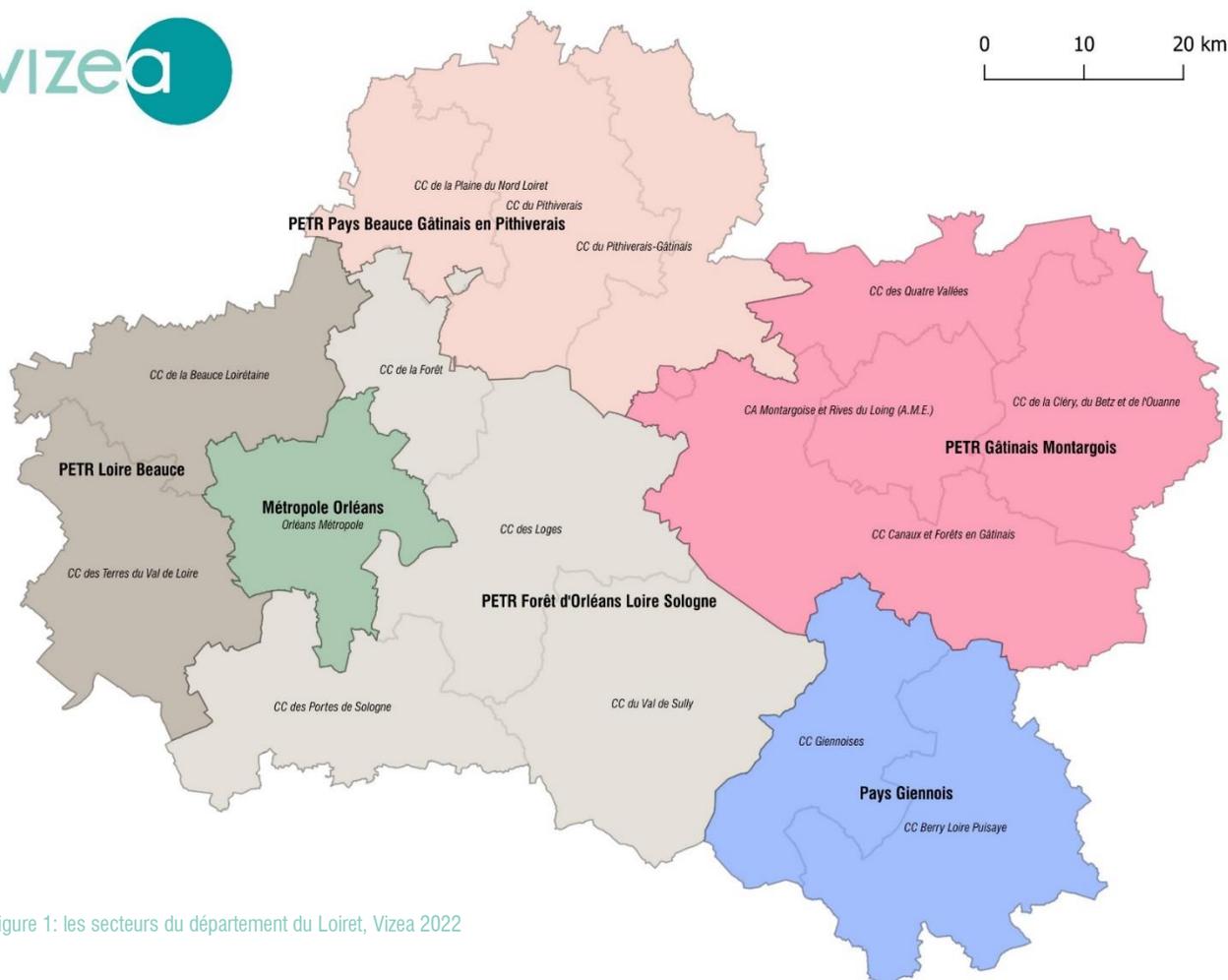


Figure 1: les secteurs du département du Loiret, Vizea 2022

Enfin, des entretiens ont également été réalisés avec d'autres acteurs du territoire :

- La région Centre-Val-de-Loire

- Le département du Loiret
- La SNCF

2 Les compétences du Département en termes de mobilité

Si le département du Loiret n'est pas autorité organisatrice des mobilités, ses différentes compétences lui donnent toute légitimité à travailler sur les mobilités.

Le champ de compétences du CD45 permet d'agir en tant qu'aménageur sur un foncier important. Plusieurs types d'usages peuvent être impactés par des actions départementales : les collégiens, les personnes en réinsertion, les personnes en situation de handicap, les touristes...

Les compétences départementales	Les enjeux en matière de mobilité
Compétence Infrastructures routières	Partage de la voirie entre les différents modes : voiture, vélo, piétons Développement d'aménagements cyclables sur les voies gérées par le département
Compétence Aménagement du territoire	Développement d'aires de covoiturage et de services liés (stationnement vélo, borne de chargement pour voiture électrique...) Desserte des pôles générateurs de flux (gares, zones d'activités...)
Compétence Education	Desserte des établissements d'enseignement (collèges) Sensibilisation et apprentissage de l'usage du vélo dans les écoles
Compétence Solidarité et action sociale	Développement de solutions de mobilité adaptées à tous : jeunes, actifs, personnes âgées, personnes précaires, personnes en situation de handicap... Aide à l'insertion professionnelle
Culture et tourisme	Desserte des espaces naturels et touristiques du territoire : forêts, canaux et cours d'eau Développement du cyclotourisme sur le territoire : le Département est gestionnaire de la majeure partie des itinéraires cyclos touristiques du territoire (636,5 km)
Sécurité routière	Renforcement de la sécurité du réseau routier (résorption des points durs, suppression d'obstacles de bords de route, fluidification du trafic par des opérations de modernisation et d'entretien du réseau routier) Sensibilisation à la sécurité routière

3 Une approche du schéma de mobilité par secteurs

Le schéma départemental de la mobilité ayant vocation à répondre aux besoins utilitaires et de loisirs de mobilité, et compte-tenu de l'étendue du territoire, se déclinera à trois échelles :

- A l'échelle départementale, afin de travailler sur le réseau départemental et de construire une vision cohérente à l'échelle des territoires.
- A l'échelle des 4 secteurs stratégiques :
Le secteur Val de Loire et la métropole d'Orléans
 - L'agglomération de Montargis
 - Gien et Briare
 - Pithiviers
- Les liens avec les territoires voisins dans un objectif de continuité et de cohérence au-delà des frontières du département.

Un travail étroit est réalisé avec les acteurs locaux, notamment les EPCI. Pour chacun de ces secteurs sont mis en adéquation les pôles générateurs de déplacements, et l'offre de transport existante.

La hiérarchisation des pôles à desservir réalisée

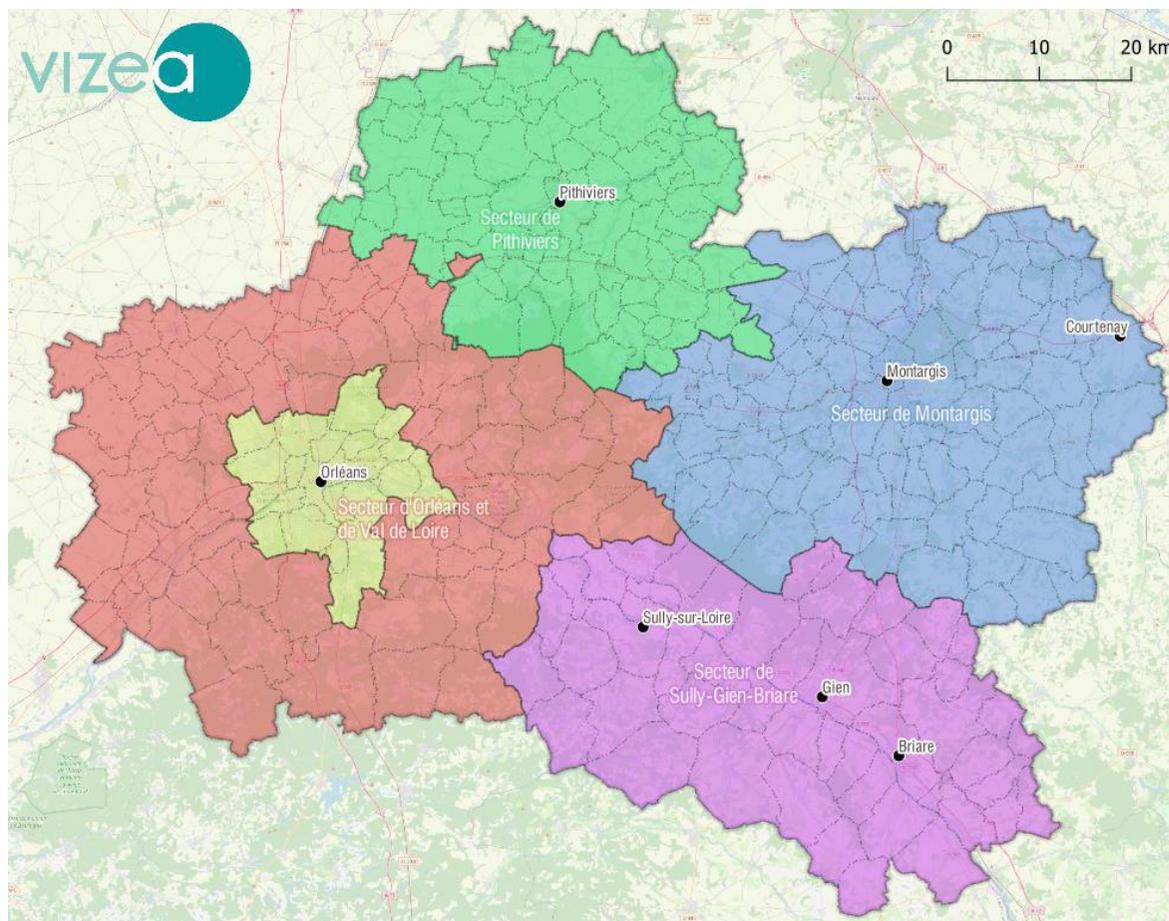


Figure 2 – Les secteurs internes du département du Loiret

en phase 2 permettra, aux différentes échelles, de hiérarchiser les priorités d'aménagements, de pouvoir définir le niveau de qualité des liaisons cyclables à réaliser, ainsi que de développer un système vélo efficace répondant aux besoins des usagers. Enfin, elle permettra également de

cibler les solutions de mobilités les plus adaptées à chaque secteur ainsi que les contraintes associées.



Contexte et articulation avec les documents cadres

1 Les documents cadres

1.1 Stratégie bas carbone du département

Le département s'est doté depuis 2021 d'une stratégie bas carbone dans le but de disposer d'un plan d'actions visant à réduire l'empreinte écologique du CD45. L'objectif de ce plan d'actions est de réduire de 25% les émissions de CO² en 2030 par rapport à l'état actuel (diagnostic réalisé en 2020).

Pour cela, 28 actions regroupées en 3 thèmes ont été proposées :

- Réduisons l'impact de notre consommation d'énergie,
- Vers des déplacements moins carbonés,
- Consommons plus durablement.

La stratégie proposée pour réduire les émissions de CO² des déplacements est composée de 4 axes, concernant différents publics.

Ces actions permettent d'agir, grâce aux compétences du CD45, sur les déplacements de ses agents, ainsi que sur l'incitation et la sensibilisation des collégiens vers des déplacements à pied ou à vélo.

AXE 4 : AGIR POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS LIÉES AUX DÉPLACEMENTS DES COLLÉGIENS

Action 9 : Mettre à disposition le matériel et les infrastructures nécessaires à la pratique du vélo dans les collèges

Action 10 : Sensibiliser les collégiens aux modes déplacements doux et alternatifs

AXE 5 : RÉDUIRE L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Action 11 : Sensibiliser et inciter les agents à utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

Action 12 : Faciliter le télétravail et l'utilisation des espaces de travail partagés

Action 13 : Mutualiser un service de « navettes-bureau »

AXE 6 : RÉDUIRE L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

Action 14 : Moderniser les flottes de véhicules

Action 15 : Rationaliser les déplacements professionnels

Action 16 : Former les agents à la pratique de l'éco-conduite

ACTION TRANSVERSALE

Action 17 : Lancer une enquête de déplacements interne

Axe 1

Action 9 : Mettre à disposition le matériel et les infrastructures nécessaires à la pratique du vélo dans les collèges

- Réalisation d'un diagnostic des tracés et pistes cyclables en place sécurisés dans les collèges ciblés pour en déterminer les manques et les besoins.
- Équiper les collèges de « pack cycliste »

Action 10 : Sensibiliser les collégiens aux modes déplacements doux et alternatifs

- Mise en place de dispositifs (Parcours citoyen, journée départementales des collégiens ; interventions) sur la thématique de sensibilisation en direction des collégiens.

Axe 2

Action 11 : Sensibiliser et inciter les agents à utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

- La semaine du vélo au travail, le forfait mobilité, le « contrat d'engagement mobilité »
- Mettre en place une plateforme du co-voiturage, en lien avec d'autres collectivités,
- Créer un poste de référent mobilité pour animer la thématique

Action 12 : Faciliter le télétravail et l'utilisation des espaces de travail partagés

Action 13 : Mutualiser un service de « navettes-bureau »

Axe 3

Action 14 : Moderniser les flottes de véhicules

Action 15 : Rationnaliser les déplacements professionnels

- Optimiser les déplacements grâce au covoiturage interne
- Les minorités se déplacent aux réunions
- Mettre à disposition des vélos pour les agents

Action 16 : Former les agents à la pratique de l'écoconduite

Axe 4

Action 17 : Lancer une enquête de déplacements interne

1.2 SRADDET de la Région Centre-Val de Loire (2020)

Actions du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire en lien avec le schéma de mobilité	Enjeux pour le schéma de mobilité
Chapitre n°2 : Transport et mobilités	
<p>Règle n°16 : fixer un objectif de baisse de la part modale de la voiture individuelle solo et un objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique et de diminution des GES dans le secteur des transports (p165)</p>	<p>Le SRADDET fixe un objectif de baisse de la part modale de la voiture individuelle solo de 5 points en 2030 et de 20 points en 2050. Il est également préconisé pour les EPCI de plus de 50 000 habitants, d'élaborer des plans de déplacements urbains/des plans de mobilité Développer un volet covoiturage dans les plans et programmes, notamment les plans de déplacement Définir une politique de stationnement compatible avec les objectifs d'évolution des parts modales</p>
<p>Règle n°17 : Mettre en œuvre une gouvernance partenariale renforcée et des coopérations à l'échelle régionale sur la mobilité (p168)</p>	<p>Mise en place d'un groupe thématique sur les mobilités rurales Travailler avec les Régions voisines pour coordonner les mobilités</p>
<p>Règle n°19 : Favoriser l'information, la distribution et les tarifications multimodales partout en région (p173)</p>	<p>Diffuser localement l'information sur l'ensemble de l'offre de mobilité existante, en particulier en milieu rural Favoriser le développement des tarifications multimodales attractives, pour les abonnés et les occasionnels, avec une attention particulière pour répondre aux besoins des touristes.</p>
<p>Règle n°20 : Tenir compte du schéma directeur régional des pôles d'échanges et gares routières (p176)</p>	<p>Déterminer pour chaque pôle d'échanges et gare routière un pilote local Etablir des conventions précisant pour un pôle d'échanges multimodal donné les modalités pratiques de coordination (projets et exploitation) et de financement Rechercher la densification urbaine et l'implantation de services sur ces pôles et à leurs abords, en veillant à préserver les fonctionnalités propres à un pôle d'échanges</p>
<p>Règle n°25 : Veiller à la cohérence des projets avec le Schéma National et Régional des Véloroutes (p184)</p>	<p>Privilégier une échelle départementale ou intercommunale pour le portage des aménagements cyclables à vocation touristique et leur entretien. Mettre en place une coordination à l'échelle de l'itinéraire pour animer la mise en œuvre des infrastructures cyclables, le développement touristique et la qualification des prestataires « Accueil Vélo », la promotion et l'évaluation de la fréquentation. Tenir compte au sein des PLU et des SCoT des dispositions des plans départementaux des itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR)</p>

1.3 Schéma national et régional des véloroutes de la région centre-Val de Loire

La région centre-val-de-Loire a réalisé de nombreuses voies cyclables. Deux itinéraires ont été réalisés dans le département du Loiret. Ces itinéraires sont structurants pour le territoire :

- **La Scandibérique (EuroVélo 3)** : cet itinéraire relie la Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle, en Espagne. Sur 1700 km, il traverse 20 départements, 4 régions et de grandes villes comme Paris et Bordeaux.
- **La Véloroute des fleuves (EuroVélo 6)** : cet itinéraire traverse la Loire, le Doubs, le Rhin, le Danube. Elle n'est pas encore entièrement aménagée, sa longueur va au-delà des 3 653 kms annoncés.
- **La Méridienne à vélo (V49n)** : cet itinéraire parcourt 53 kilomètres depuis le canal de Briare
- **La Loire à Vélo** : cet itinéraire emprunte le réseau de l'EV3 et l'EV6 sur le territoire départemental

En 2020, 164 kilomètres sont ouverts dans l'année soit 64% du Schéma régional des véloroutes réalisé.

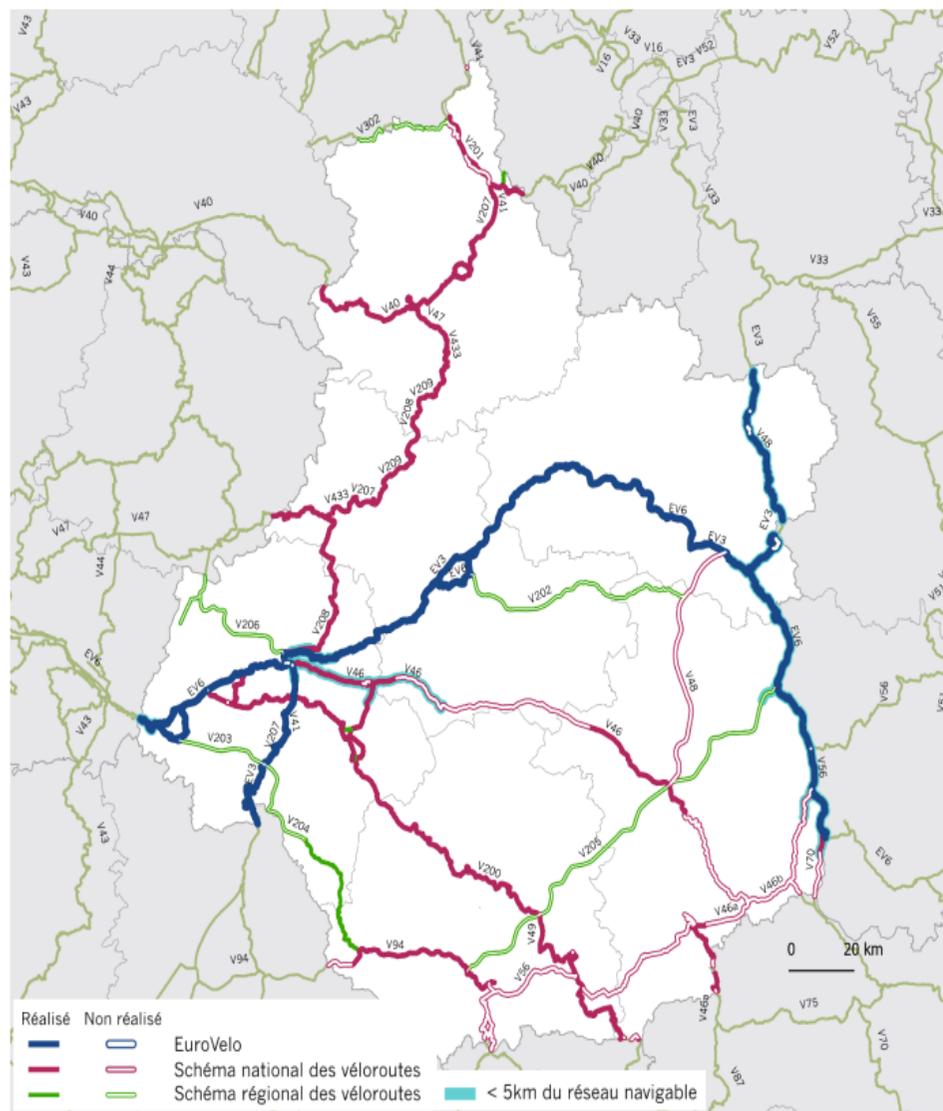


Figure 3: Le schéma national et régional des véloroutes de la région centre-val-de-Loire, Région centre-val-de-Loire, 2021

1.4 Le schéma directeur cyclable du Loiret (2010)

Le schéma directeur cyclable du Loiret a été élaboré en 2010. Il se structure principalement autour de « La Loire à Vélo » et des véloroutes EuroVélo 3 et 6.

Il existe également des boucles cyclables à proximité de Briare, Montargis et Orléans.

Le schéma directeur cyclable réalisé dans le cadre de ce schéma de mobilité s'appuiera sur le schéma directeur cyclable élaboré en 2010 et sera complété avec l'ensemble des projets des EPCI. Les déplacements utilitaires et notamment les déplacements domicile/travail occuperont une place prioritaire dans ce schéma.

Les différentes boucles cyclables n'ont pas ou peu été réalisées depuis le schéma directeur cyclable départemental de 2010. Seuls les itinéraires structurants ont été mis en oeuvre, hormis la liaison Orléans-Pithiviers

Les liaisons vers les départements voisins structurent le territoire avec des itinéraires perpendiculaires à la Loire à Vélo.

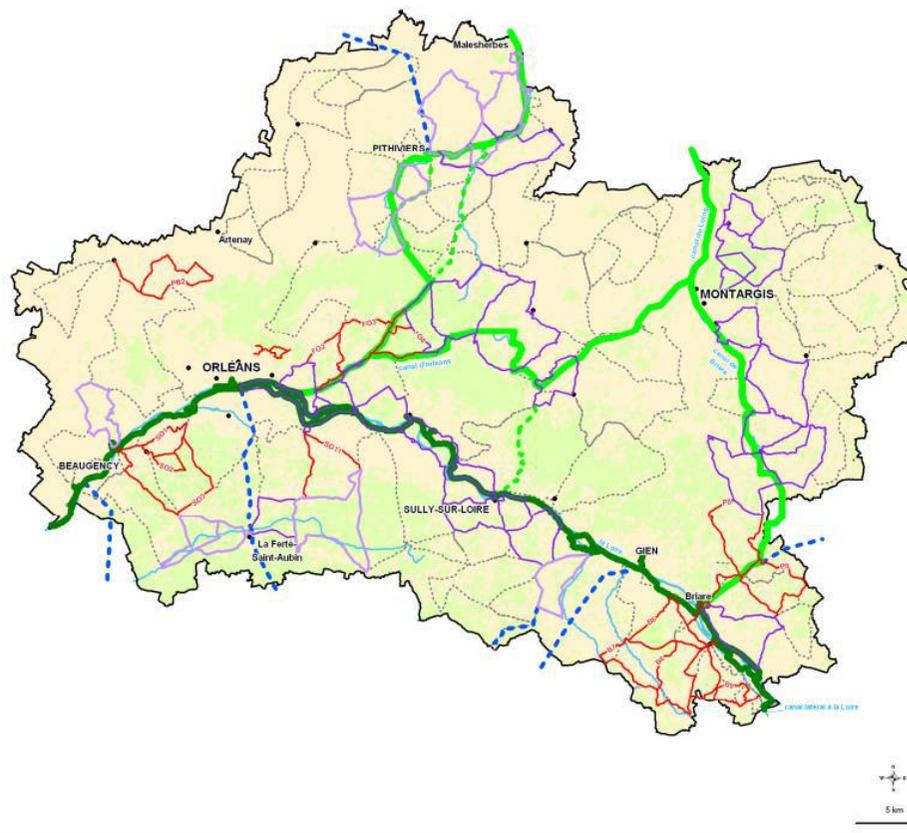


Figure 4: Le schéma directeur cyclable du Loiret, Département du Loiret, 2021

La création d'itinéraires locaux structurants et irriguant le territoire sont primordiaux pour la création d'un maillage cyclable.

2 Autres documents cadres de planification

Documents de planification/acteurs	Potentiel d'actions à déployer
PCAET – Métropole d'Orléans	La politique de développement du vélo soutenue par le PDU s'inscrit dans le cadre du plan vélo national, qui vise à passer de 3 % à 9 % de part modale d'ici à 2024.
PCAET- Communauté de communes des Terres du Val de Loire	Développer la mobilité durable et bas carbone (axe 2) pour améliorer la mobilité des personnes en travaillant sur le renforcement des communes, pôles et les liaisons avec les communes rurales (ambition du schéma directeur vélo)
PDU Orléans Métropole	Favoriser un développement urbain moins dépendant de l'automobile en s'appuyant sur la « ville des proximités » ; Coordonner les acteurs de la mobilité sur le territoire, à l'échelle de l'aire urbaine et au-delà ; Organiser et optimiser les systèmes des transports Valoriser les pratiques alternatives à la voiture
PCAET- PETR Beauce Gâtinais en Pithiverais	Orientation n°1 : Développer des solutions limitant le besoin en déplacements Encourager les déplacements en transports en commun et en modes actifs Développer le covoiturage, l'autopartage et l'autostop sécurisé sur le territoire Anticiper le développement des véhicules plus écologiques
PCAET- PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne	Progresser dans les changements de comportement de mobilité, Développer le covoiturage et les services de mobilité (augmenter le nombre d'aires de covoiturage), Favoriser les modes de transport doux (la marche à pied, le vélo, la trottinette, les rollers), Augmenter les infrastructures de ravitaillement pour les transports bas carbone (bornes de recharge électriques), Intégrer dans les documents d'urbanisme des mesures en faveur de la densité et de la mixité fonctionnelle

3 Synthèse d'analyse

Le schéma départemental des mobilité du Loiret permettra de valoriser les différentes politiques déjà mises en place à différentes échelles et de définir une politique de mobilité cohérente sur l'ensemble du Loiret.

La stratégie bas carbone du département permet de mettre en œuvre des actions à destination des agents et des collégiens en incitant l'usage d'une mobilité plus responsable et raisonnée : réduction de l'impact des déplacements des collégiens, des déplacements domicile-travail des agents ou encore des professionnels.

Un travail de sensibilisation des usagers est à planifier dans le cadre de cette étude.

A l'échelle de la Région, le SRADDET a fixé des objectifs de réduction de la part modale de l'autosolisme d'ici 2030 et 2050. Pour cela, la politique de mobilité s'appuie sur le développement d'une gouvernance partenariale, sur le développement de l'information et de la communication sur les offres de mobilité existantes et sur le schéma national et régional des véloroutes. Ce dernier traverse le territoire grâce à 2 itinéraires, formant une dorsale structurante.

Le schéma directeur cyclable du Loiret s'appuie sur ces grands itinéraires dans le but de structurer un maillage territorial départemental autour duquel s'organise des boucles locales.

Les documents d'urbanisme intercommunaux (SCOT, PLUi...) réaffirment le principe de la ville des proximités. La densification des centres urbains et le développement de solutions limitant le besoin en déplacements sont au cœur des réflexions.



Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité



1 Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire

Le département du Loiret se situe dans la région Centre-Val-de-Loire. Ce territoire à dominante rurale, regroupe aujourd'hui 325 communes et près de 678 845 habitants (INSEE 2018).

La métropole d'Orléans est le pôle le plus important du Loiret car il polarise une grande partie des déplacements domicile/travail à l'échelle du département. La métropole d'Orléans représente 17% de la population totale du Loiret soit 287 019 habitants. 42% de la population totale du Loiret a accès au centre-ville d'Orléans en moins de 20 minutes à vélo (environ 196 792 habitants).

L'agglomération montargoise est une polarité secondaire qui polarise les déplacements domicile/travail du secteur.

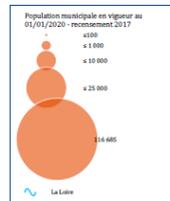
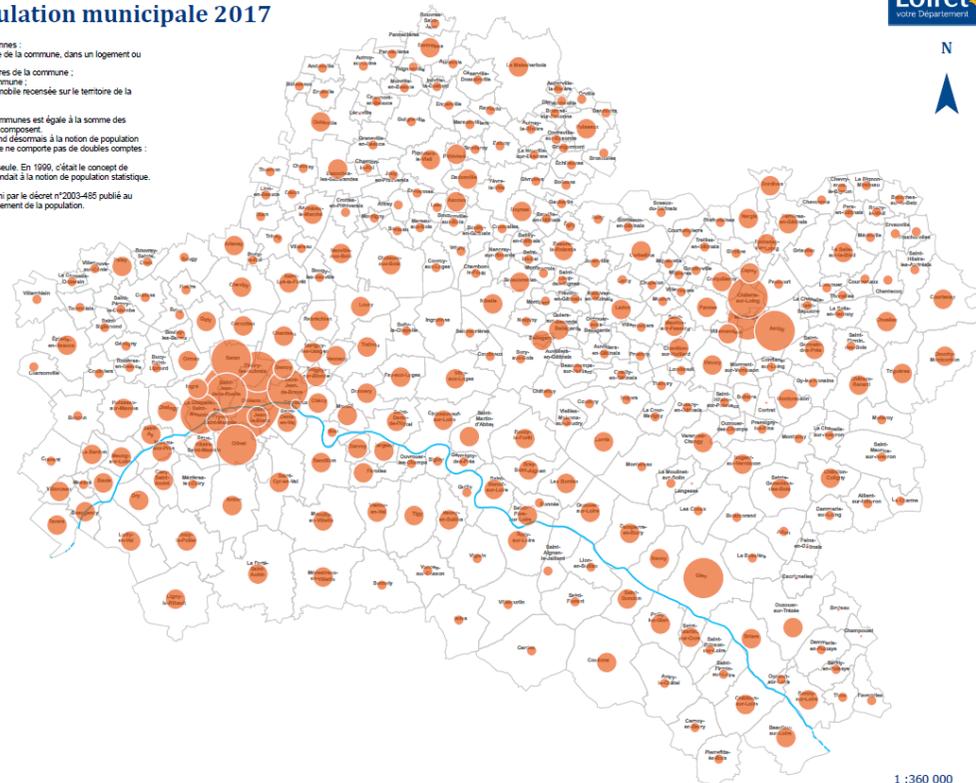
D'autres polarités plus locales comme Pithiviers, Briare, Gien ou Sully sur Loire génèrent des déplacements de proximité liés aux commerces et aux services publics.

Le Loiret - Population municipale 2017

Définition (Insee) :
La population municipale* comprend les personnes :
- ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, dans un logement ou une communauté ;
- détenues dans les établissements pénitentiaires de la commune ;
- sans-abor recensées sur le territoire de la commune ;
- résidant habituellement dans une habitation mobile recensée sur le territoire de la commune.

La population municipale d'un ensemble de communes est égale à la somme des populations municipales des communes qui le composent.
Le concept de population municipale correspond désormais à la notion de population utilisée usuellement en statistique. En effet, elle ne comporte pas de doubles-comptes : chaque personne vivant en France est comptée une fois et une seule. En 1990, c'était le concept de population sans doubles comptes qui correspondait à la notion de population statistique.

* Le concept de population municipale est défini par le décret n°2003-485 publié au Journal officiel du 8 juin 2003, relatif au recensement de la population.



0 7,5 15 km

1 : 360 000

Sources : BD TOPO® ©IGN 2019 - INSEE : Population municipale en vigueur au 01/01/2020 - recensement 2017 - Département du Loiret - juillet 2020 - Reproduction interdite

Paris polarise également les communes localisées dans le nord du département grâce aux transports en commun notamment la ligne transilien R et TER (Dordives, Puiseaux, Sceaux-du-Gâtinais, Le Malsherbois...).

La majorité de la population loirétaine est concentrée aux abords des pôles principaux et

secondaires d'Orléans, Gien et Montargis. L'accès aux services et zones d'emploi est un facteur clé de la mobilité résidentielle. La tendance est au rapprochement des lieux d'habitation et de travail afin de diminuer l'impact des déplacements domicile-travail sur le quotidien.

Tendances démographiques

Dans l'ensemble, la population du Loiret est en constante augmentation, mais de manière inégale sur le territoire.

La commune de Gien enregistre une baisse importante de sa population avec -1% en 5 ans.

A l'inverse, plusieurs communes situées en périphérie d'Orléans ou de Montargis sont touchées par une augmentation de la population.

Les secteurs les plus attractifs se situent principalement autour des agglomérations d'Orléans et de Montargis, et contribuent à vider les secteurs de plus faible densité.

Certaines communes rurales du département sont peu équipées en transport en commun. La population y est très dépendante de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens (Thou, Champoulet, Montereau...).

A l'échelle du département, la voiture individuelle revêt une place importante dans les déplacements quotidiens. Ainsi, près de 85% des ménages possèdent au moins un véhicule. La voiture individuelle est le mode de transport majoritaire pour les déplacements domicile/travail avec 78% de part modale.

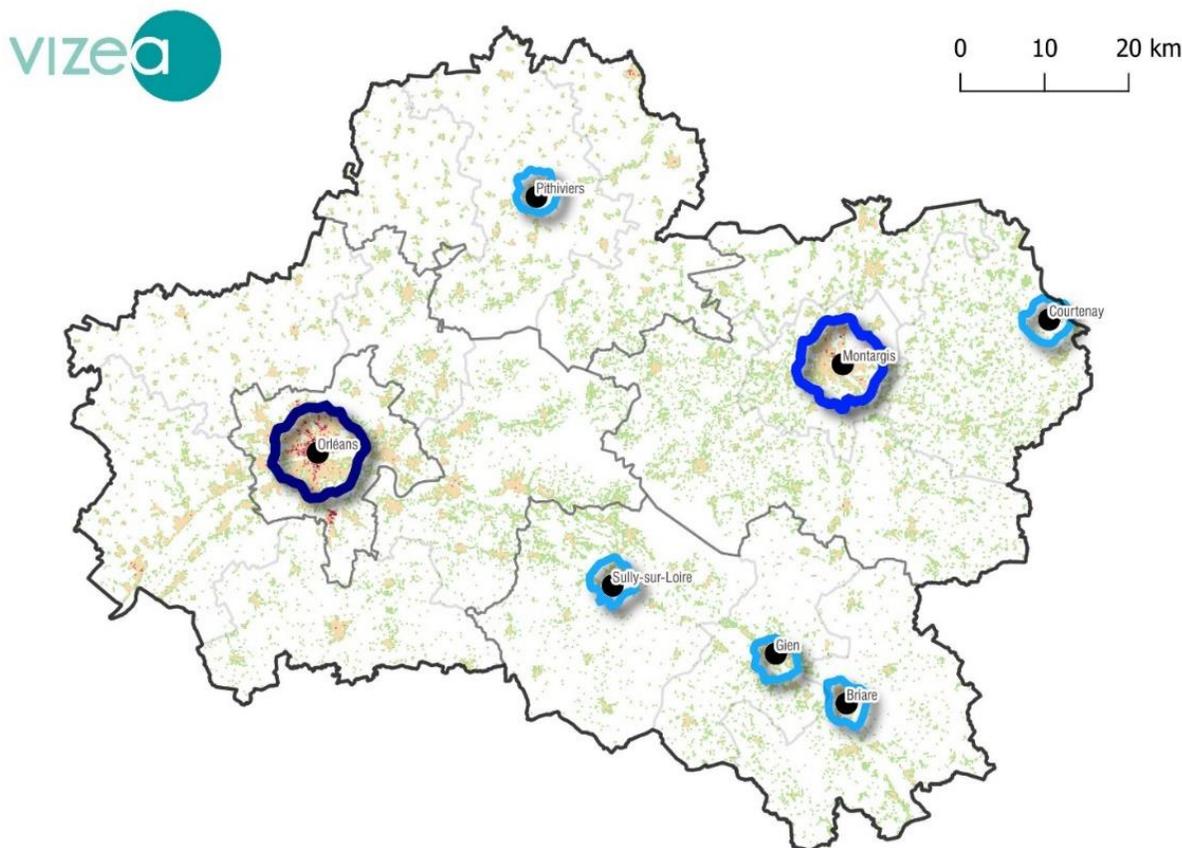
Commune	Population (2019)	Variation (2019/2013)	Superficie (km ²)
Orléans	116 269	-	27,48
Olivet	22 386	+ 2%	23,39
Saint-Jean-de-Braye	21 288	+ 2%	13,7
Fleury-les-Aubrais	21 010	-	10,12
Saint-Jean-de-la-Ruelle	16 411	-	6,1
Saran	16 357	+ 1%	19,65
Montargis	14 976	+ 1%	4,46
Gien	13 566	- 1%	67,86
Amilly	13 233	+ 1%	40,26
Châlette-sur-Loing	12 688	-	13,13
La Chapelle-Saint-Mesmin	10 180	-	8,96
Pithiviers	8 935	-	6,94

Cette tendance diffère selon les polarités. Dans la métropole d'Orléans, 71,2 % des ménages possèdent au moins une voiture contre 63% pour l'agglomération de Montargis. Dans l'agglomération Montargoise, pourtant moins bien dotée en infrastructures de transport en commun, la population recourt davantage à d'autres modes de transport (covoiturage, autostop, modes actifs...)

La dépendance envers la voiture est plus importante dans les polarités locales puisqu'entre 78 et 86% des ménages possèdent au moins une voiture.

L'ultra-dépendance à la voiture peut en partie s'expliquer par le manque de modes de déplacement alternatifs. Le développement de l'accessibilité cyclable des polarités secondaires et locales permettrait d'augmenter l'attractivité des territoires peu denses.

Le rayon d'accessibilité à vélo est de 20 minutes pour les polarités les plus importantes car il correspond à une distance de 6 km, valeur acceptable pour un utilisateur novice. Les habitants des polarités secondaires seront moins enclins à prendre le vélo pour les déplacements quotidiens, la taille des agglomérations étant plus petites, un trajet de plus de 10 minutes impliquerait une section hors agglomération.



L'accessibilité à vélo des différentes polarités du Loiret (Vizea, 2022)

- Polarités
- Accessibilité à vélo depuis le centre-ville d'une polarité principale
 - 20 min
- Accessibilité à vélo depuis le centre-ville d'une polarité secondaire
 - 20 min
- Accessibilité à vélo depuis le centre-ville d'une polarité locale
 - 10 min

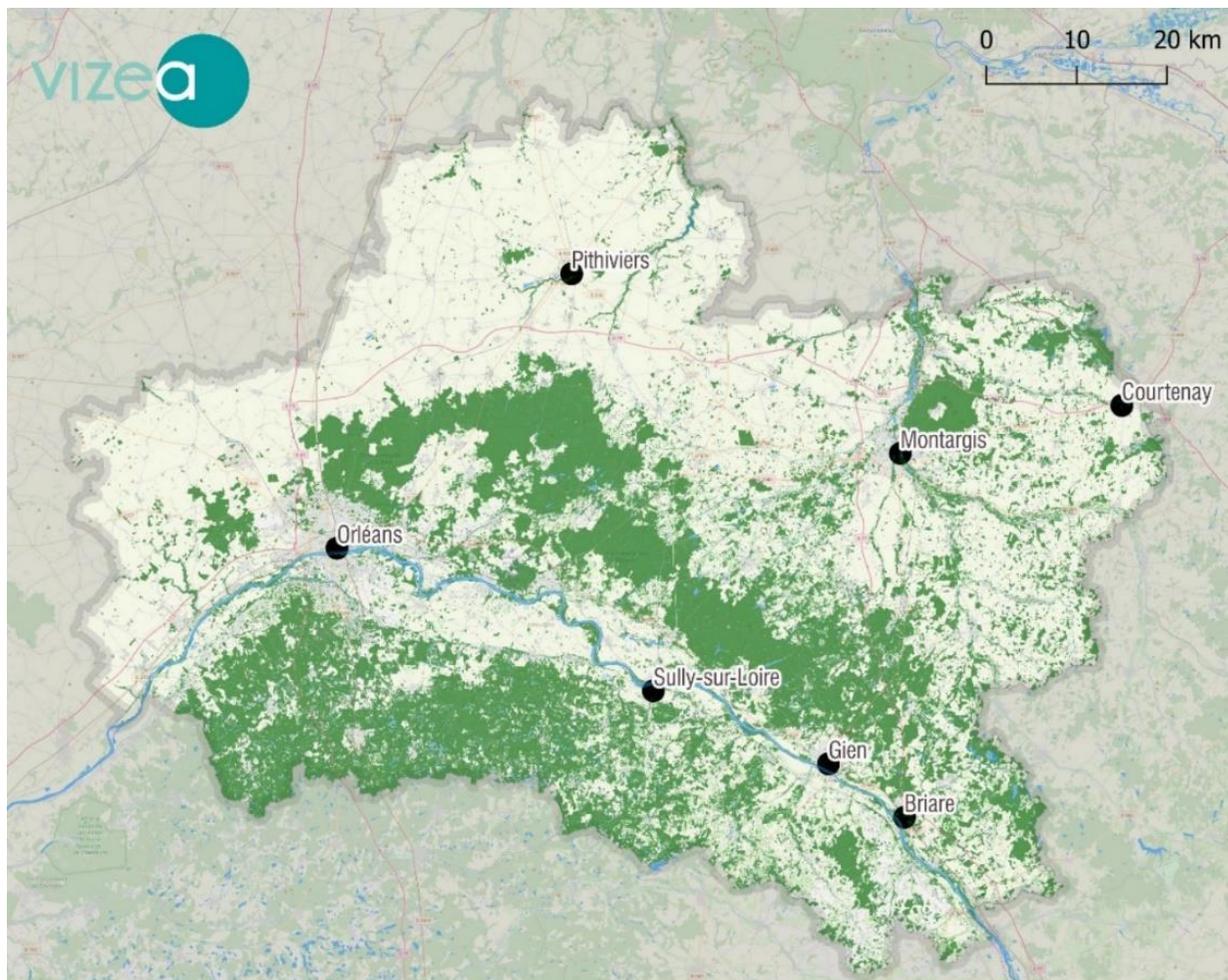
Figure 5: L'accessibilité à vélo des différentes polarités du Loiret (Vizea, 2022)

2 Une trame verte et bleue riche, support des modes actifs

Le département du Loiret comporte de nombreux massifs forestiers et la Loire est une composante importante du territoire, propice au développement des modes actifs. L'itinéraire cyclable de la Loire à vélo (voie verte) permet de desservir quatre polarités : Orléans, Sully-sur-Loire, Gien, Briare.

Comptant déjà de nombreux cheminements piétons et cyclables et notamment la Scandibérique, les bords de cours d'eau servent aujourd'hui de support pour les itinéraires cyclables structurants. La trame verte du territoire, particulièrement dense (forêt de Montargis, d'Orléans...), représente également un potentiel non négligeable en termes de liaisons douces.

Les polarités majeures du territoire sont reliées par une trame bleue forte de caractère (la Loire et le Loing) : Orléans, Sully, Gien, Briare et Montargis. De plus, la trame verte permet au territoire de disposer de chemins confidentiels hors voirie sécurisant les cyclistes.



Une géographie rurale (Vizea, 2021)

- Polarités
- Zones de végétation
- Hydrographie

Figure 6: La géographie du Loiret (Vizea, 2021)

La présence d'une nature débordante sur le département du Loiret nécessite de minimiser l'impact environnemental des politiques de mobilité, notamment via le choix des méthodes d'aménagement dont le type de revêtement.



Figure 7 - photo de la Loire à vélo aux abords d'Orléans



Figure 8 - Photo des rives du Loing aux abords de Cepoy

3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés

Les différentes catégories d'usagers identifiées disposent de besoins similaires dont les réponses diffèrent en fonction de chacun.

Ainsi, il est important de mettre en avant les solutions de transport permettant à cette catégorie de la population de pouvoir faire ses courses et gérer son quotidien à une échelle locale.

La localisation des zones d'emplois et d'enseignement sont primordiales pour une compréhension plus fine des déplacements quotidiens effectifs des habitants.

De plus, la localisation des établissements de santé, devra être prise en compte afin de mieux comprendre les parcours de santé qui occasionnent souvent des problématiques de suivi, lié notamment à la mobilité du patient.



3.1 Les principaux profils d'usagers du territoire en fonction de leurs besoins en déplacements

Le schéma départemental de la mobilité devra prendre en compte les besoins des différents types d'usagers du territoire en tenant compte des particularités liées à chaque public.

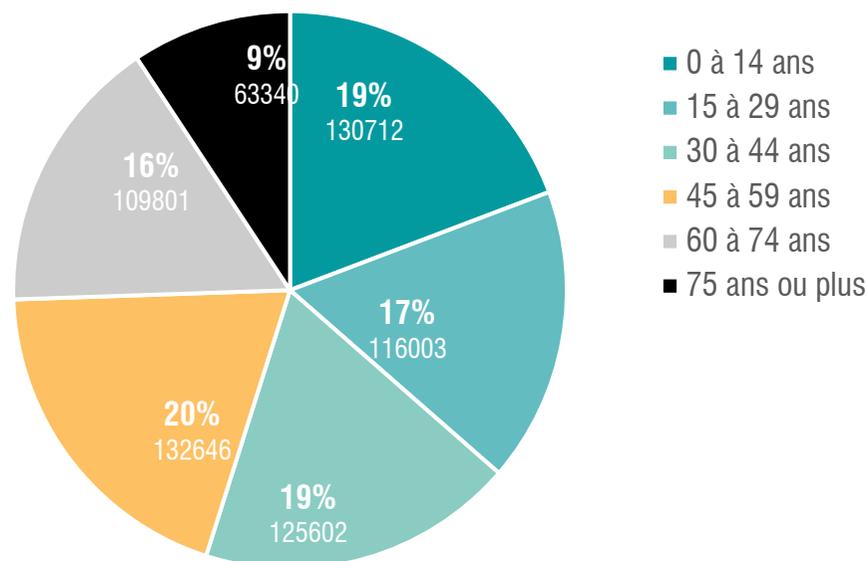
Les principaux profils usagers du territoire sont les suivants :

Les jeunes : les moins de 30 ans représentent 36% de la population du Loiret. 67% des jeunes de moins de 30 ans sont scolarisés. Ce taux de scolarisation, qui est de 90% pour la tranche des 0-14 ans, tombe à 41% pour les 15-29 ans, dont moins de 21% après 18 ans.

Les **30 à 59 ans** représentent 39% de la population. Dans cette catégorie, on peut trouver :

- **Les pendulaires actifs** se déplaçant de façon quotidienne pour des motifs professionnels. Les déplacements de ces actifs se font à plusieurs échelles :
 - Dans la commune de résidence : 44% des actifs travaillent dans leur commune de résidence.
 - À l'intérieur du département du Loiret

Répartition de la population (INSEE , 2017)



- Vers l'extérieur du territoire.

- **Les personnes précaires**, n'ayant pas toujours les moyens de disposer d'une voiture personnelle ou même de payer les frais d'autoécole pour obtenir le permis de conduire.
- **Les séniors** : les plus de 60 ans représentent 25% des habitants du territoire. Cette catégorie est en augmentation constante (presque 3 points entre 2008 et 2018).

Diversifier l'offre de mobilité à destination de tous les types d'usager est un enjeu socio-économique majeur. Entre la proposition d'un mode de déplacement plus économique et responsable que la voiture individuelle, les population moins aisée disposeront d'une mobilité améliorée pour se rendre vers les polarités du territoire.

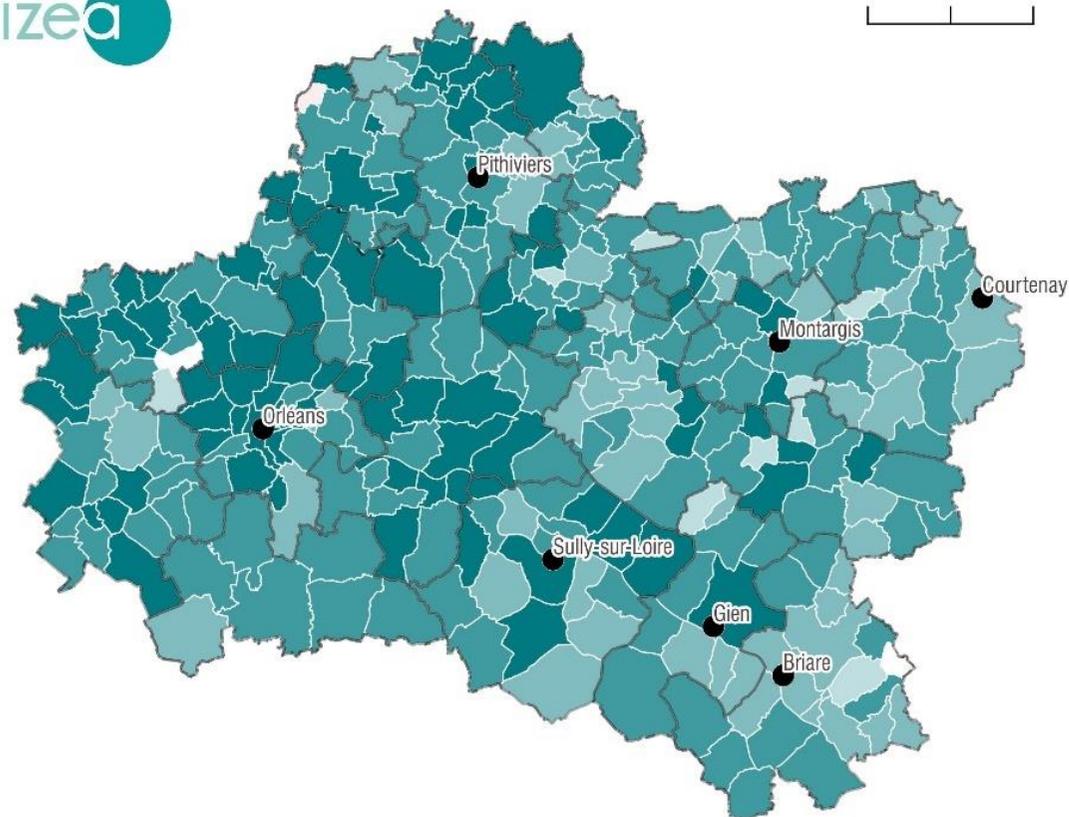
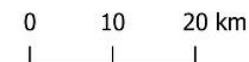
3.2 Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire

A l'échelle du département du Loiret, les jeunes de 0 à 29 ans représentent 36% de la population. Ils représentent environ 246 715 individus.

A titre indicatif : moyenne nationale 35%, département d'Eure et Loir 34 %

La mobilité générée par les établissements d'enseignements du territoire ou vers les employeurs importants pour des jeunes apprentis est structurante. Pour les plus jeunes et jusqu'à la majorité, la mobilité est très locale ou très dépendante des adultes, notamment pour les déplacements liés aux loisirs. Ainsi, le vélo peut présenter un levier d'indépendance (face aux contraintes d'indépendance, contraintes économiques) mais également favoriser une autonomisation de la mobilité. La sécurisation des parcours liés à la mobilité scolaire devra donc être particulièrement prise en compte.

Au sein de la catégorie des jeunes il est intéressant de se concentrer sur les jeunes actifs, catégorie-cible souvent caractérisée par une plus grande précarité liée à des ressources personnelles plus faibles et irrégulières, le manque de capital constitué pour faire face à des chocs ou à des « aléas » de la vie.



Part des jeunes de 0 à 29 ans dans la population du Loiret (Vizea, 2022)

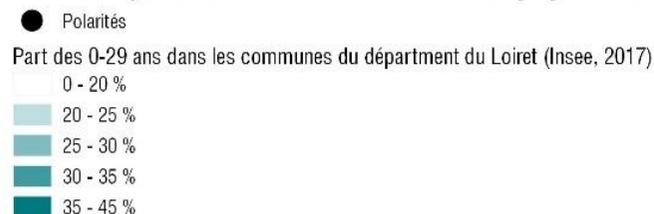


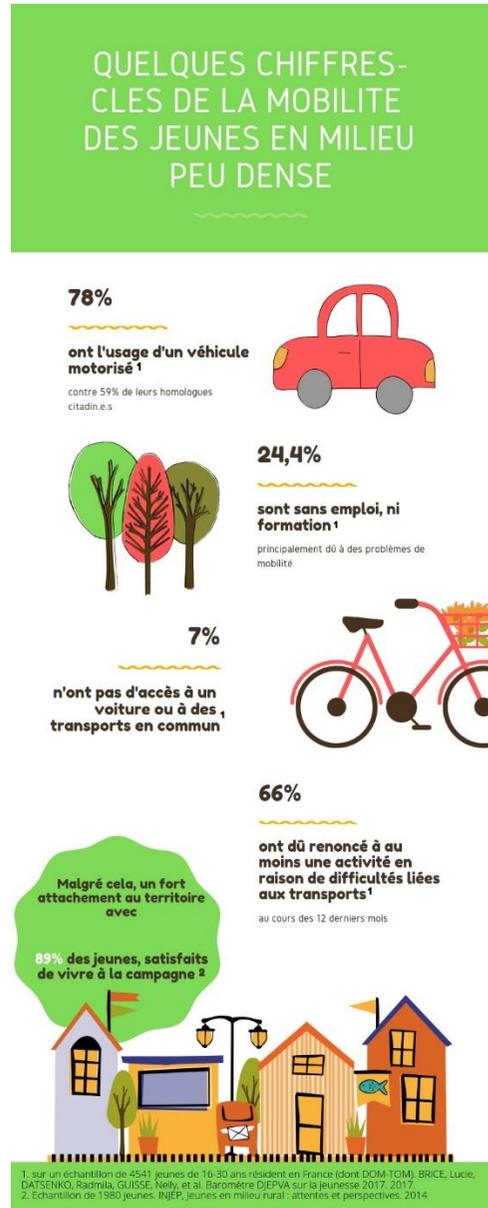
Figure 9: La part des jeunes de 0 à 29 ans dans la population du Loiret (Vizea, 2022)

Les dépenses

incompressibles liées à l'utilisation d'une voiture individuelle (quand l'acquisition en est possible) dans les déplacements domicile-travail pèse sur cette catégorie de façon conséquente. Face à cela, l'augmentation des déplacements à vélo, ou encore l'utilisation des transports en commun ou du covoiturage peuvent apparaître comme des leviers, permettant de faciliter l'accès à l'emploi et d'éviter l'autosolisme dès l'entrée dans la vie active.

Les jeunes sont majoritairement localisés dans la métropole d'Orléans du fait de la présence de nombreuses entreprises. La mobilité des jeunes est principalement liée aux déplacements domicile/travail. Il existe également des établissements scolaires qui génèrent des flux importants de déplacements pour les jeunes au sein de la Métropole d'Orléans.

Les jeunes de 0 à 18 ans font partie des principaux usagers du vélo et de la marche à pied. En moyenne sur la France entière, 1 déplacement sur 3 d'un jeune est effectué à pied. La part modale vélo est à plus de 3%.
Données du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires



Le développement de l'accès aux mobilités douces permet aux jeunes de se déplacer plus facilement et de manière autonome sur le territoire. L'accès aux établissements d'enseignement secondaire est à améliorer ainsi que la sensibilisation des jeunes aux nouvelles mobilités.

3.3 Les 30-59 ans, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins

3.3.1 La mobilité des actifs

Les individus de 30 à 60 ans représentent 258 248 habitants, soit 39% de la population.

A titre indicatif : moyenne nationale 39%, le département d'Eure-et-Loir 38%

Ils comptent pour une part importante des déplacements domicile-travail pendulaires.

Un point d'attention particulier peut être tourné vers les femmes à la tête de familles monoparentales formant une partie de cette catégorie. En effet, leurs besoins de mobilité sont complexes puisqu'ils conjuguent des temps professionnels à ceux consacrés aux enfants.

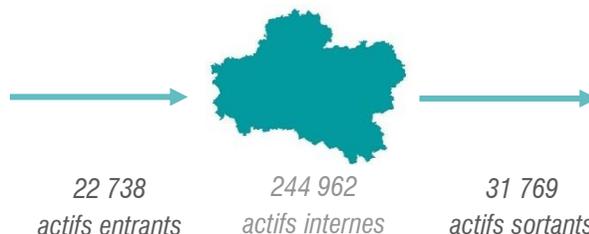
Depuis 2008, les résultats du recensement ont montré une baisse dans les catégories d'âges de 30 à 59 ans.

78 % des actifs travaillent dans le département du Loiret.

78% des actifs du Loiret utilisent principalement la voiture dans leur déplacement domicile/travail.

La mobilité des actifs

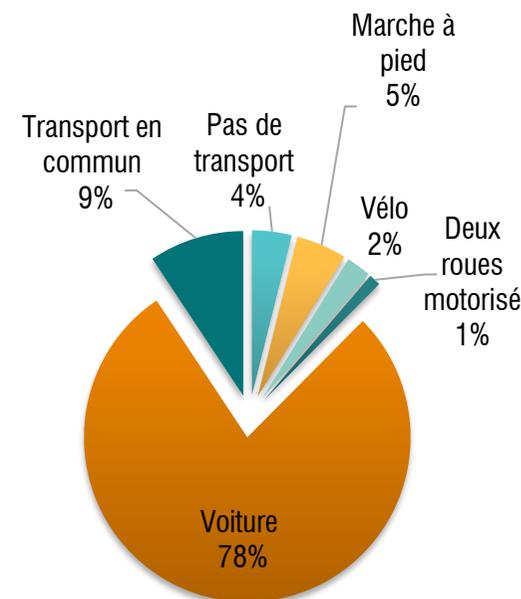
Insee 2018, Vizea 2021



Part modale (%)	Entrants	Internes	Sortants
Pas de transport	4,0	4,3	3,9
Marche à pied	5,0	5,4	4,9
Vélo	2,53	2,7	2,4
Moto	1,22	1,2	1,1
Voiture	79,59	78,9	78
Transports collectifs	7,59	7,24	9,3
	100	100	100

Figure 10: les différents modes de transports utilisés par les actifs dans le Loiret

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail - Le Loiret



*à titre de comparaison, pour les déplacements en voiture des autres départements de la région Centre-Val-de-Loire :
 78% pour l'Eure-et-Loir (28)
 82% pour l'Indre (36)
 82% pour le Cher (18)
 76% pour l'Indre-et-Loire (37)
 83% pour le Loir-et-Cher (41)

Les actifs disposant d'un diplôme de niveau supérieur à Bac+2 sont plus enclins à utiliser les modes actifs pour se déplacer. Leur part modale vélo est de 4,6% et piéton de 23,7%.

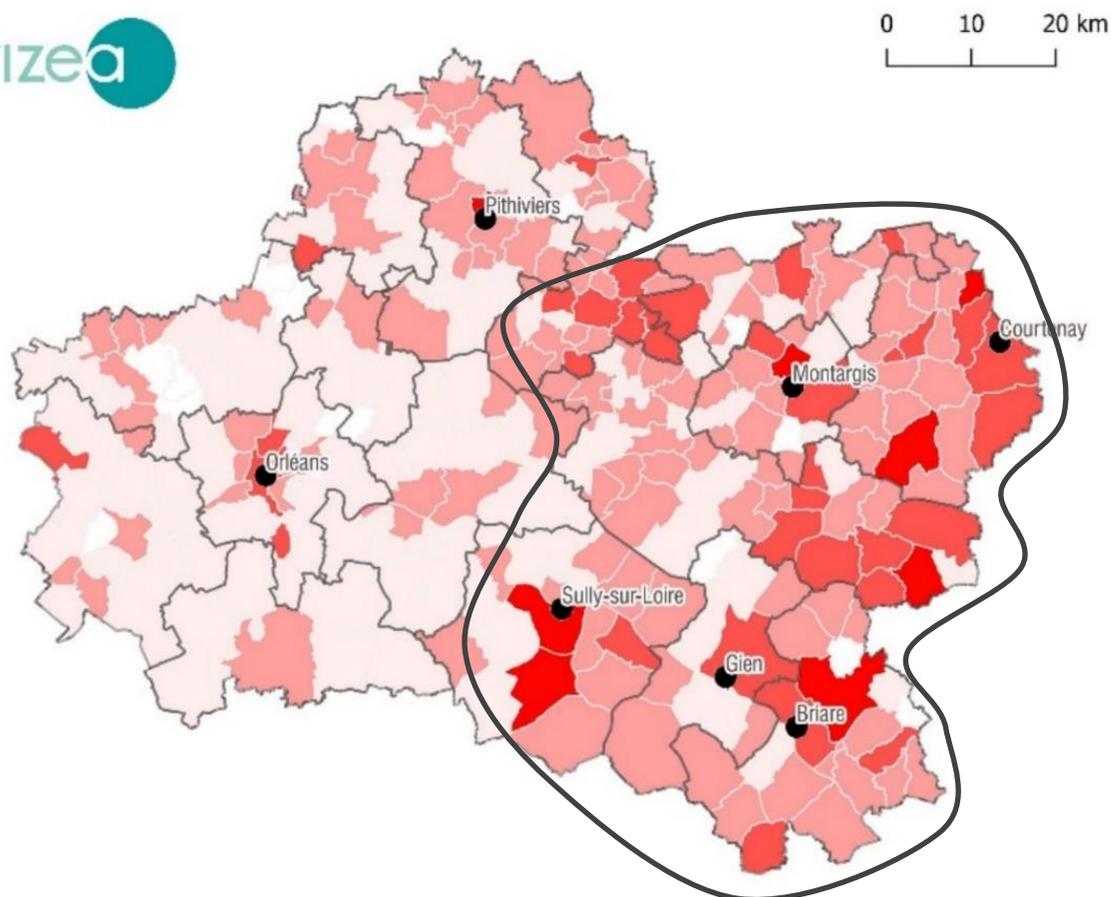
En disposant de solutions alternatives à la voiture individuelle, les actifs sont les plus enclins à changer leur mode de déplacement quotidien en favorisant une mobilité plus durable.

De plus, en incitant les entreprises à développer les pratiques de télétravail, le nombre de déplacements domicile-travail quotidiens viendrait à diminuer.

3.3.2 Le taux de chômage des Loirétains

Le taux de chômage des 15-64 ans est de 13% sur l'ensemble du département du Loiret. Le taux de chômage est assez faible dans les communes de l'Ouest du département. Les polarités secondaires comme Pithiviers, Montargis, Courtenay, Briare, Gien et Sully-sur-Loire sont touchées par un taux de chômage assez important. Dans certaines communes rurales comme Ouzouer-sur-Trézée ou Foucherolles à l'est du territoire, le taux de chômage dépasse les 25%. Dans ces territoires, les actifs sont très dépendants de la voiture et il existe peu d'alternatives à ce mode de transport. Le développement d'autres solutions de mobilité comme le covoiturage ou les mobilités solidaires constitue un levier important, pouvant permettre davantage de flexibilité pour les ménages précaires.

La moitié Est du département est principalement touchée par un taux de chômage plus important. La faible densité de grands employeurs sur cette partie du territoire par rapport au secteur orléanais peut expliquer ce phénomène. Cette absence de travail implique une fuite des actifs de ce secteur vers des secteurs disposant d'une forte densité d'entreprises.



Part des personnes en recherche d'emploi dans la population active du Loiret (Vizea, 2022)



Figure 11: part des personnes en recherche d'emploi dans la population active du Loiret (Vizea, 2022)

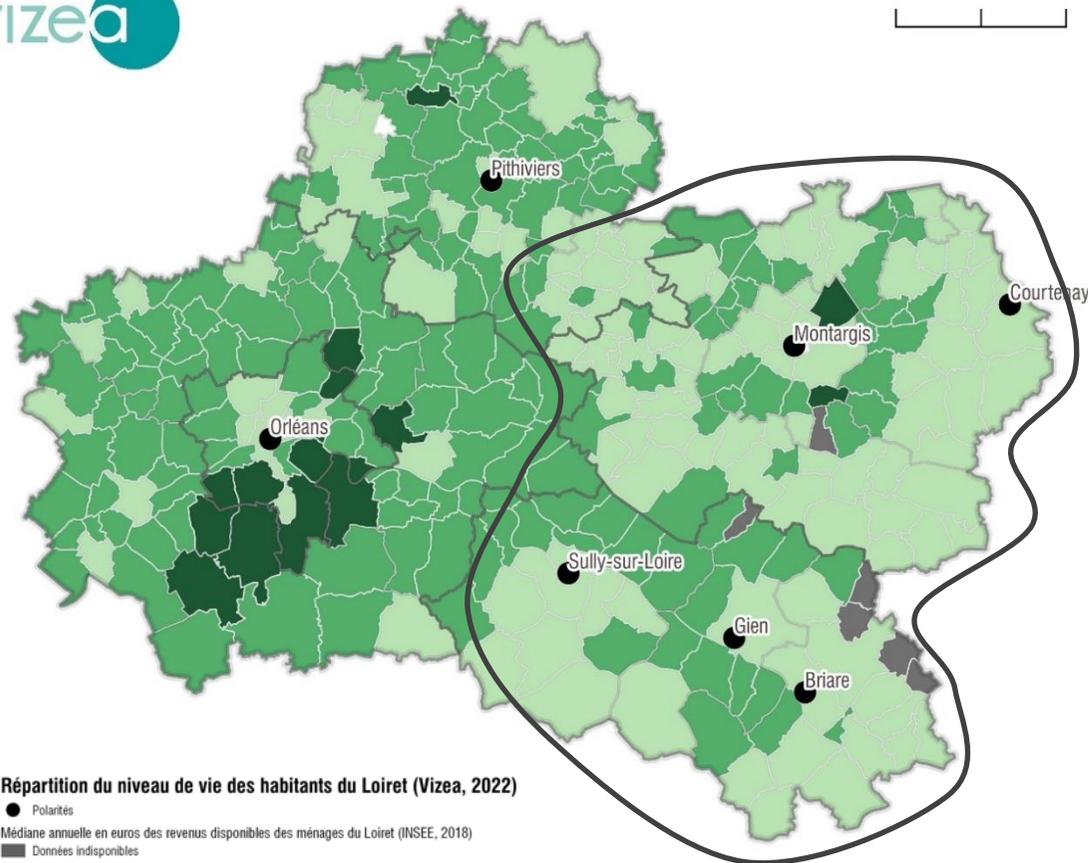
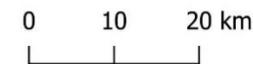
3.3.3 Le revenu disponible par habitant dans le Loiret

Les communes à l'est du territoire sont plus touchées par la précarité que sur le reste du territoire. La médiane annuelle des revenus disponibles est supérieure à 22 000 euros dans les secteurs de Pithiviers et d'Orléans métropole.

La commune qui a le plus faible niveau de vie est Montargis dont le revenu médian annuel de 15 890 euros.

Cette carte est complémentaire à celle sur le taux de chômage. Les communes qui sont touchées par un taux de chômage élevé sont celles avec un revenu disponible plus faible que sur le reste du territoire (entre 15 000 et 22 000 euros). Les communes marquées par un faible revenu disponible sont plutôt des communes rurales (à l'exception de Montargis) où l'offre de transport est peu développée et où les ménages sont les plus dépendants à la voiture individuelle. Face à la hausse du prix du pétrole, des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle devront être développées sur ces territoires : covoiturage, autopartage...

En conséquence du fort taux de chômage de la moitié Est du département, le niveau de revenu est en moyenne plus faible. L'accessibilité à un mode de déplacement plus économique devient



Répartition du niveau de vie des habitants du Loiret (Vizea, 2022)
● Polarités
Médiane annuelle en euros des revenus disponibles des ménages du Loiret (INSEE, 2018)
■ Données indisponibles
■ Inférieur à 16 000
■ 16 000 - 22 000
■ 22 000 - 26 000
■ Plus de 26 000

Figure 12: Répartition du niveau de vie des habitants du Loiret (Vizea, 2022)

alors un enjeu social et économique permettant un désenclavement des populations et un accès à l'emploi facilité.

3.4 Les plus de 60 ans, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale

Les personnes de plus de 60 ans représentent 173 441 habitants soit 25 % de la population totale du département. Cette part tend à augmenter depuis 2008 (augmentation de 3 points entre 2008 et 2018).

Les pratiques de cette population apparaissent davantage ancrées à l'échelle de la commune. Les personnes âgées privilégient la marche à pied ou les solutions de transports locaux pour leurs déplacements quotidiens. De manière générale, elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.), d'autant plus dans les zones peu denses.

Cette catégorie de la population se retrouve majoritairement à l'est du territoire mais également près de pôles secondaires comme Montargis, Sully-sur-Loire ou Briare. Les personnes âgées ont tendance à moins utiliser leur voiture et à se tourner vers la marche, le VAE, le covoiturage et le transport à la demande. Ils ont moins l'habitude de pratiquer l'autostop organisé.

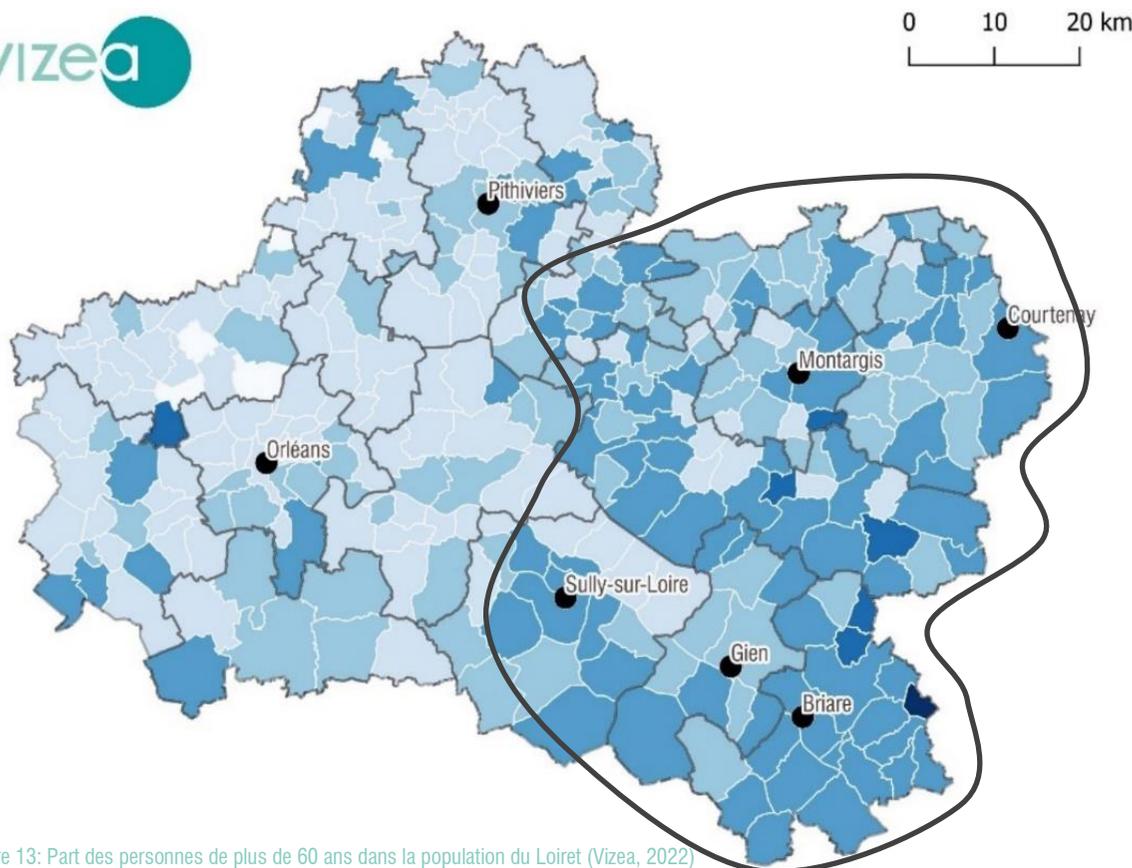
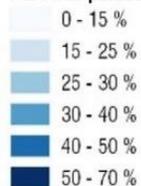


Figure 13: Part des personnes de plus de 60 ans dans la population du Loiret (Vizea, 2022)

Part des personnes de plus de 60 ans dans la population du Loiret (Vizea, 2022)

● Polarités

Part des personnes de plus de 60 ans dans les communes du département du Loiret (Insee, 2017)



A titre indicatif : moyenne nationale 26%, le département d'Eure-et-Loir 26 %

4 Synthèse d'analyse

La majeure partie des Loirétains est localisée au sein des zones urbaines d'Orléans et de Montargis. Ces secteurs font l'objet d'une augmentation de la population supérieure à 1% en 5 ans.

Le développement d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle en périphérie

des polarités permet d'augmenter l'accessibilité et l'attractivité de ces zones d'emploi et d'habitation.

De plus, la diversification de l'offre de mobilité, moins chère et plus durable, offre aux ménages les plus précaires un accès facilité à la mobilité et donc aux services et à l'emploi.

Les secteurs de Montargis et de Sully-Gien-Briare sont les plus dépourvus en emploi. Le taux de chômage y est plus important que la moyenne

Loirétaine et la population y est vieillissante. Le développement d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle facilitant les déplacements des seniors et ménages modestes représente un enjeu social important.

Le schéma départemental de mobilité s'attachera à proposer des solutions de mobilité différenciées selon les secteurs (notamment est et ouest) et adaptées aux différentes populations du Loiret : seniors, actifs, collégiens, ménages modestes...



Les besoins de mobilité par secteur

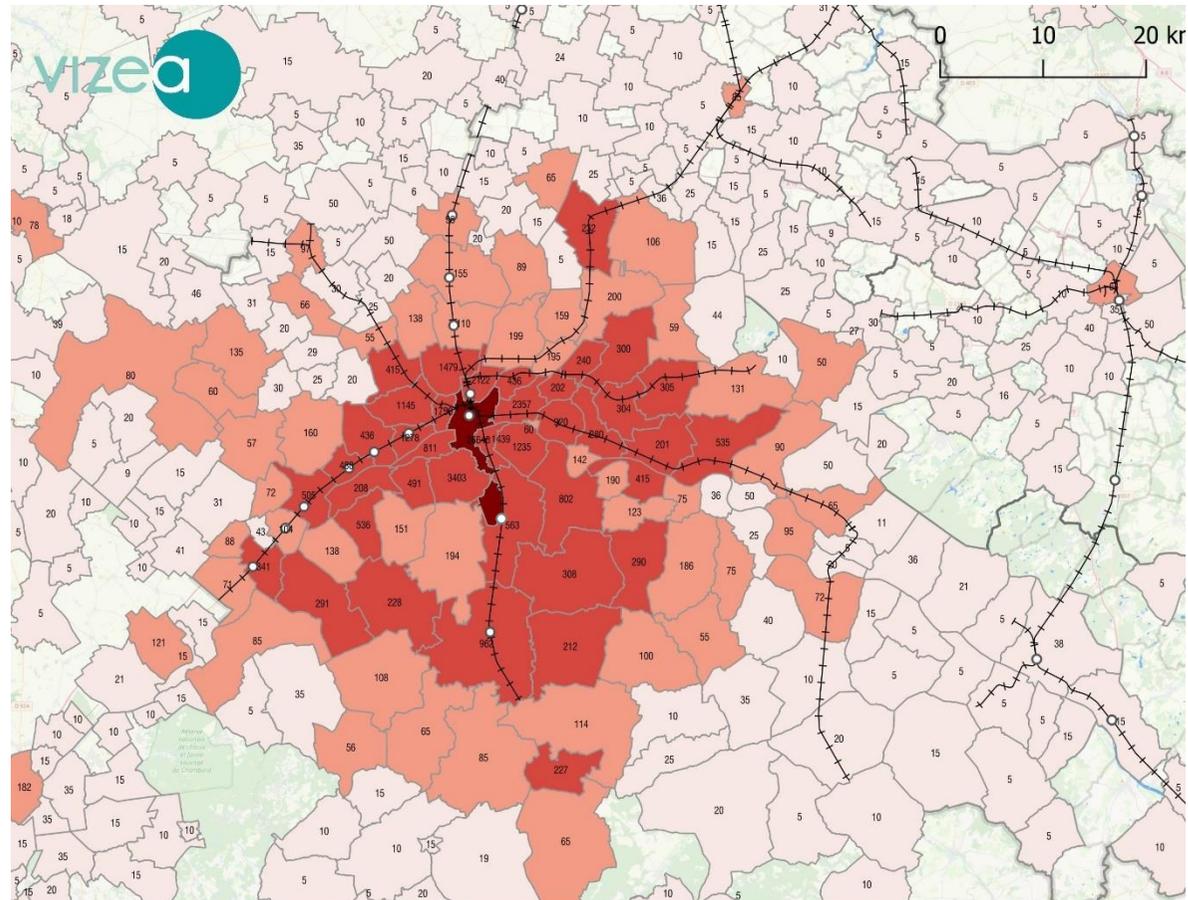
1 Secteur d'Orléans

1.1 Les déplacements des actifs

La métropole d'Orléans est le principal pôle du département du Loiret. La métropole compte une cinquantaine d'établissements de plus de 250 salariés dont 7 de plus de 1000 et 3 plus de 2000 salariés. Ces établissements regroupent essentiellement des activités hospitalières (le centre hospitalier régional d'Orléans) et des administrations publiques (Région centre-val-de-Loire et département du Loiret) et d'enseignement.

On observe une localisation en étoile des actifs venant travailler à Orléans en suivant l'offre de transport ferroviaire. Le potentiel report modal vers l'intermodalité et les modes actifs est particulièrement important pour ces actifs.

Le développement d'une offre en transport collectif de qualité (nombre de desserte aux heures de pointe matin et soir et qualité du matériel roulant) est primordial pour permettre aux usagers d'utiliser un moyen alternatif à la voiture individuelle sur le secteur d'Orléans.



Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Orléans (Vizea, 2022)

- Gares du Loiret (SNCF,2019)
- Lignes ferroviaire du Loiret (SNCF,2019)
- Polarités
- Nombre d'actifs qui travaillent à Orléans (Insee,2018)
 - 0 - 50
 - 50 - 200
 - 200 - 5000
 - Plus de 5000

Les actifs d'Orléans habitent principalement les communes de :

- Orléans (26 000 actifs)
- Olivet (3 400 actifs)
- Saint-Jean-de-Braye (2 300 actifs)
- Fleury-les-Aubrais (2 100 actifs)
- Saint-Jean-de-Braye (1 700 actifs)

La voiture est le mode de déplacement privilégié de la majorité des actifs de la commune d'Orléans alors que celle-ci est plutôt bien dotée en transports en commun. La part modale des transports en commun est plus forte que dans les autres polarités du territoire car ils sont plus développés que dans les autres communes.

Part modale (%)	Entrants	Internes	Sortants
Pas de transport	2.1	5.2	3.05
Marche à pied	8.5	20.6	12.1
Vélo	4.2	7.7	5.4
Moto	0.8	0.8	1,0
Voiture	66.9	44	55.6
Transports collectifs	17.2	20.9	22,6
	100	100	100

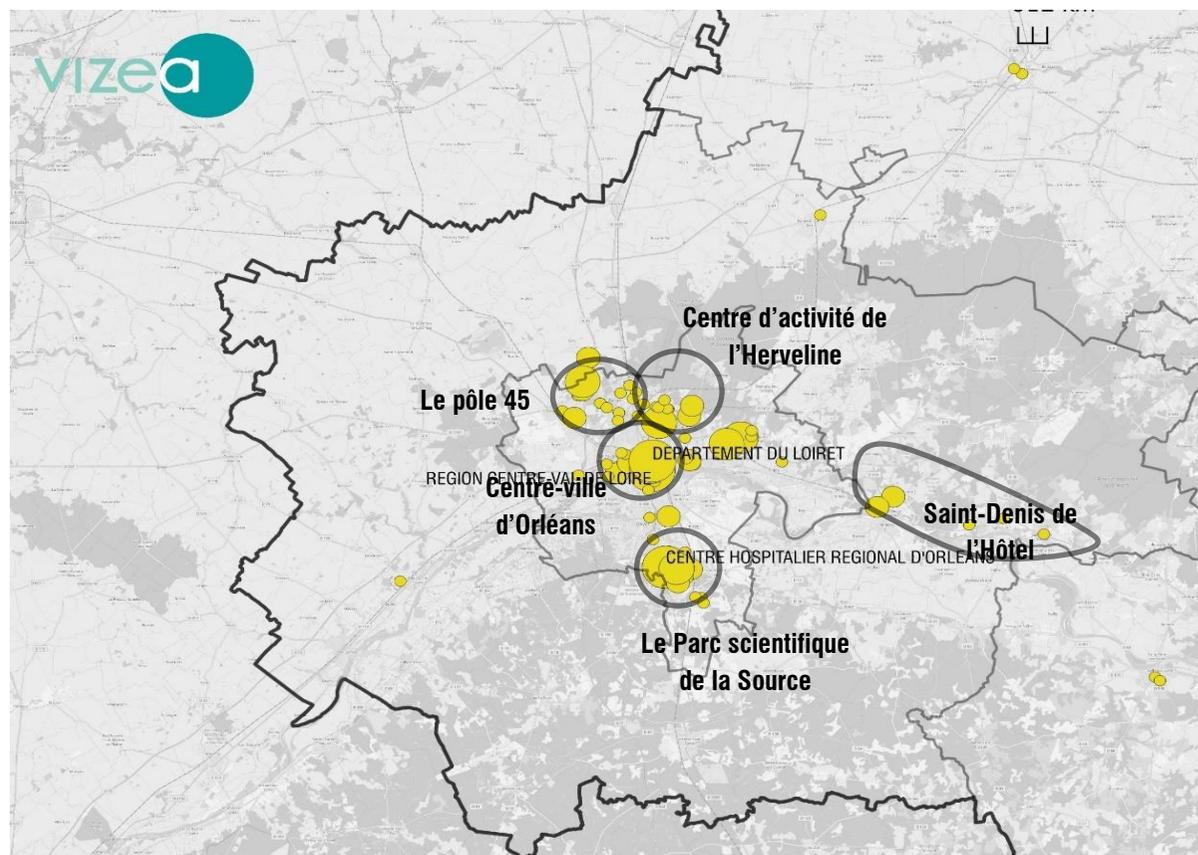
Figure 14: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Orléans (Vizea, 2022)

Plusieurs zones d'activités économiques sont situées dans la métropole d'Orléans :

- **Le Pôle 45** au nord-ouest d'Orléans : activités importantes dans le domaine de la logistique, localisé à proximité de la RD2701 près d'Ormes
- **Le Parc scientifique et technologique d'Orléans La Source** au sud-est d'Orléans : activités dans les domaines de la haute technologie, l'électronique, la santé et les services, localisé à proximité du campus universitaire.
- **Le Parc Orléans-Sologne au sud-est d'Orléans**, localisé dans la commune de Saint-Cyr-en-Val

Un tissu économique diversifié :

- Les services de santé, notamment les hôpitaux et services de santé de la métropole d'Orléans et du centre-val-de-Loire, constituent une part importante de l'activité
- Les activités logistiques et de transport sont également importantes sur le territoire
- Les activités agroalimentaires
- Il existe 7 entreprises de plus de 250 salariés dans le secteur d'Orléans localisées à Saint-Denis de l'Hôtel, Meung-sur-Loire, Châteauneuf-sur-Loire, Saint-Martin d'Abbat, Neuville-aux-Bois dans des domaines variés cités précédemment : logistique, transport, agroalimentaire.
 - La fonction publique territoire est enfin un des employeurs majeurs du territoire



Les principaux pôles économiques dans la métropole d'Orléans (Vizea, 2021)

Principaux employeurs sur le territoire (Géosirene, 2017)

- 250 à 499 salariés
- 500 à 999 salariés
- 1000 à 1999 salariés
- 2000 à 4999 salariés

Figure 15: Les principaux pôles économiques dans la métropole d'Orléans (Vizea, 2022)

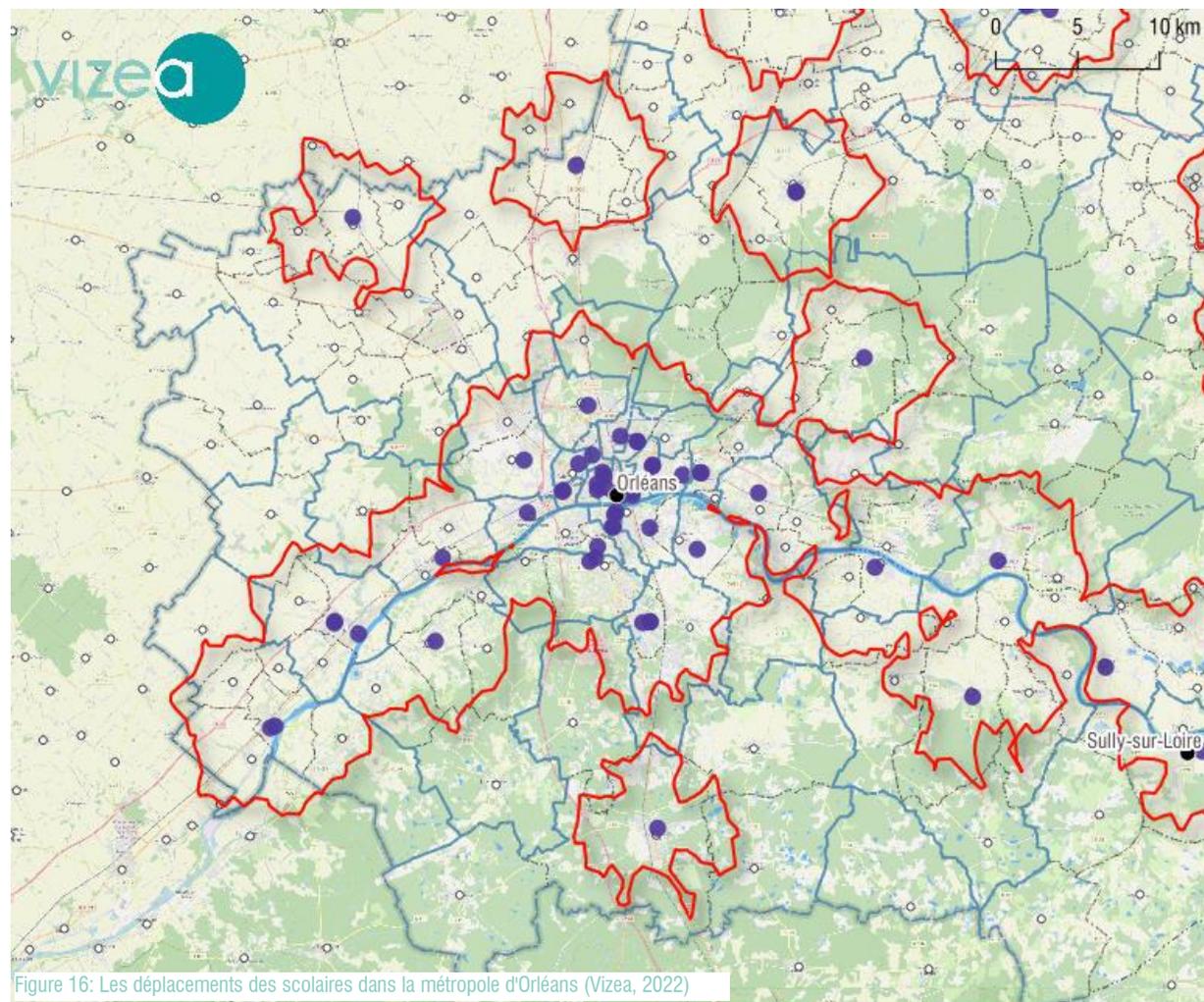
1.2 Les déplacements générés par les établissements scolaires

Ce secteur compte 58 collèges publics et 12 privés. Une part importante des élèves habite dans une commune située à moins de 20 minutes à vélo de son établissement de secteur.

La majorité des établissements d'enseignement sont concentrés dans la métropole d'Orléans. L'ensemble de ces établissements sont accessibles via une gare ferroviaire.

Pour les déplacements de moins de 6 kilomètres il existe un potentiel important de déplacements à vélo, en effet, à partir de 12 ans, les élèves se déplacent davantage à pied ou à vélo pour se rendre vers leur lieu d'enseignement. Pour les communes plus éloignées, le transport scolaire joue un rôle important, ainsi que les déplacements en voiture individuelle réalisés par les parents.

Plusieurs communes du secteur sont situées à plus de 20 minutes à vélo d'un collège. La mobilité des jeunes pour se rendre vers leur établissement d'enseignement nécessite un mode de déplacement motorisé (car scolaire...).

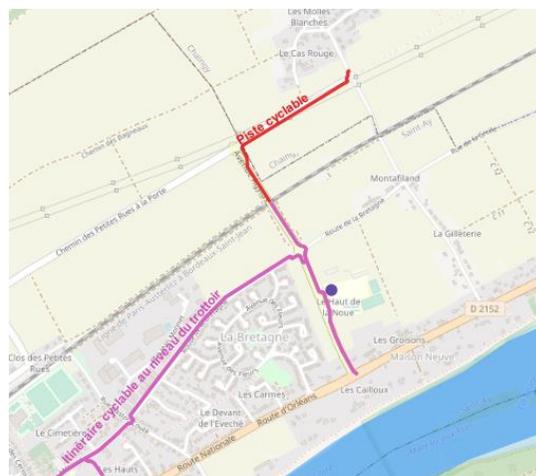


Les déplacements des scolaires dans le secteur d'Orléans (Vizea, 2022)

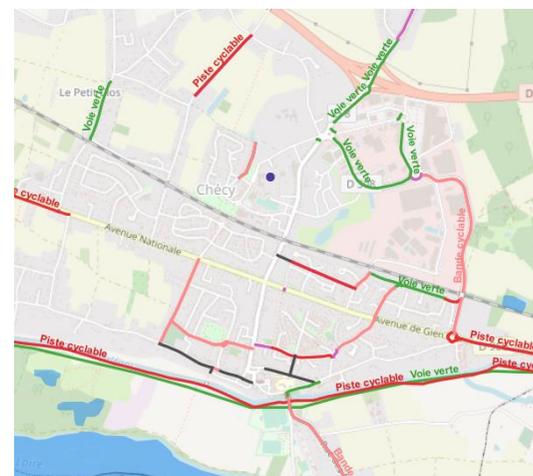
- | | |
|--|---|
| ● Collège | ■ Hydrographie du Loiret (IGN, 2021) |
| ○ Centres-villes et centres-bourgs (IGN, 2016) | ■ Zones de végétation du Loiret (IGN, 2021) |
| □ Secteurs des collèges | |
| ■ Isochrone de 20 minutes à vélo depuis les collèges | |

Les collèges situés dans l'agglomération orléanaise sont accessibles à vélo. Ce secteur est particulièrement bien pourvu en aménagements cyclables.

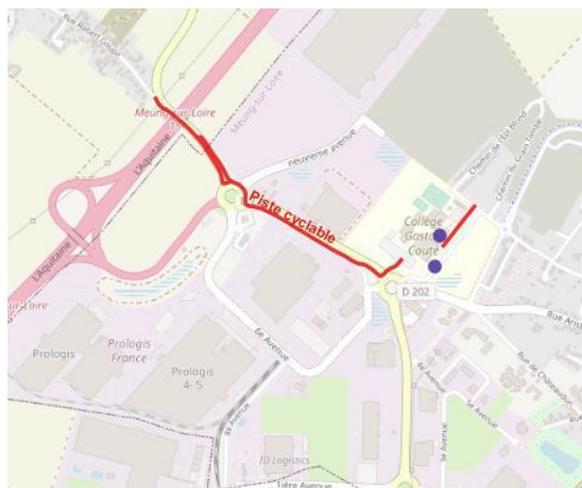
La question de l'accessibilité à vélo se pose à propos des collèges en dehors de l'agglomération ; ces territoires sont plus ruraux et l'absence totale d'aménagement cyclable dédié est préjudiciable pour se rendre au collège à vélo.



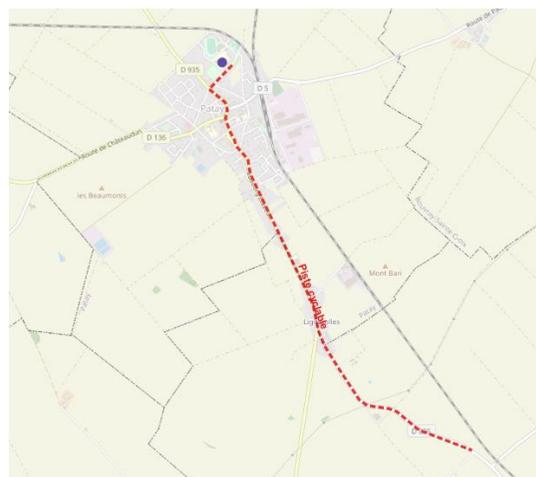
Collège Nelson Mandela, Saint-Ay



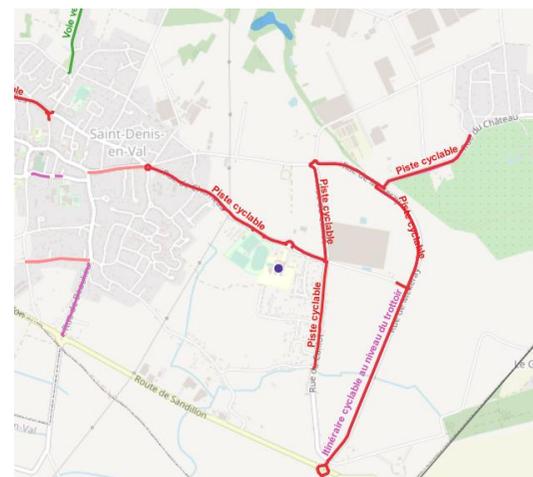
Collège Pierre Mendès France, Chécy



Collège Gaston Couffé, Meung-sur-Loire



Piste cyclable en projet vers le collège Alfred de Musset, Patay



Collège Val de Loire, Saint-Denis-en-Val

Le collège du Clos de Ferbois, situé à Jargeau, est accessible à vélo grâce à un itinéraire cyclable sur le trottoir. Cet itinéraire est continu depuis la commune voisine de Darvoy.

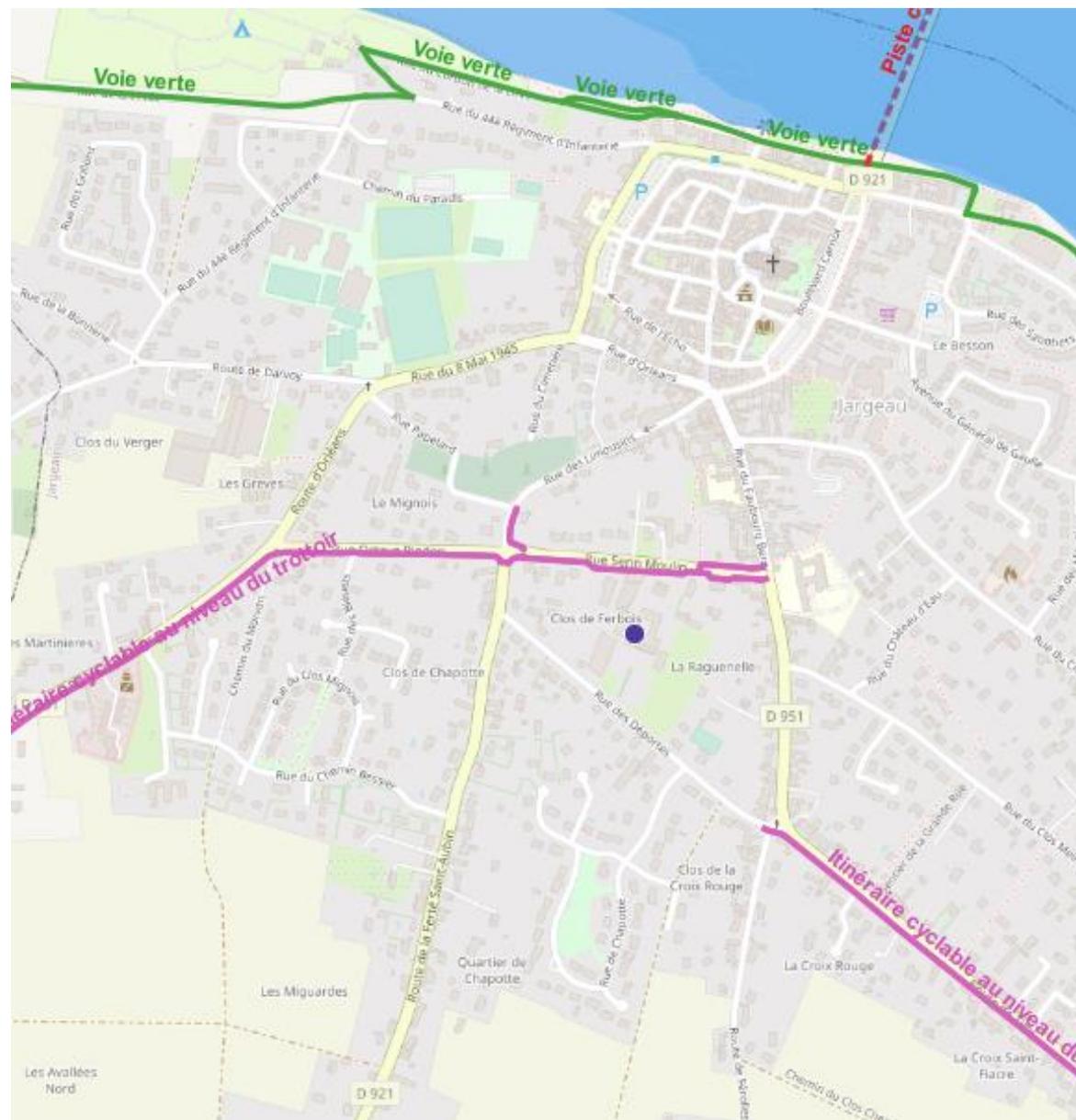
Ensuite, un itinéraire est fléché au sol par des flèches munies de dispositifs de ralentissement.



Rue Serin Moulin, Jargeau (Google Street View, 2021)



Rue du Faubourg Berry, Jargeau (Google Street View, 2021)



Le même principe d'aménagement permet d'accéder à vélo au collège Jean Joudiou. Un itinéraire sur trottoir est marqué afin de sécuriser les jeunes vers cet établissement.



Avenue Albert Vigier, Châteauneuf-sur-Loire



1.3 Les déplacements générés par la santé

Les établissements de santé sont en grande partie situés dans la métropole d'Orléans : Orléans centre, le quartier de la Source au sud d'Orléans, Saran et Fleury-les-Aubrais. Les établissements de santé sont tous concentrés dans la métropole d'Orléans. Il existe une problématique majeure pour les habitants qui sont éloignés de la métropole car ils n'ont pas accès à ces infrastructures de santé.

Ce point est primordial car les seniors représentent une part importante des habitants du Loiret, et ceux-ci sont par conséquent contraints d'effectuer de grandes distances pour pouvoir se soigner. Il est donc nécessaire de proposer des solutions de transport pour que les habitants, notamment les seniors et les personnes précaires puissent se rendre sur leur lieu de soin.

Le Schéma régional de Santé élaboré en 2017 par l'ARS mentionne qu'il existe des zones blanches autour de la Métropole d'Orléans qui manque de professionnels de santé.

Les établissements de santé sont situés au sein de l'agglomération orléanaise. Les habitants des communes situées au-delà ont besoin d'un

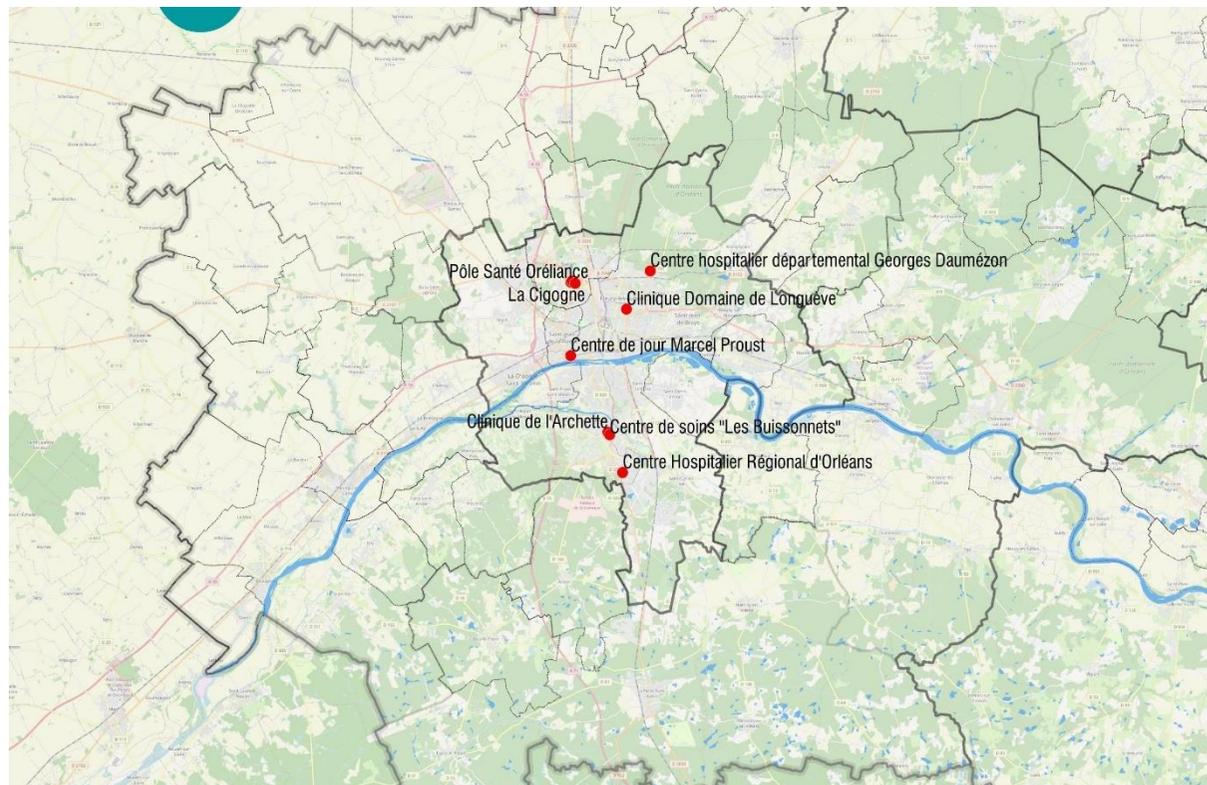
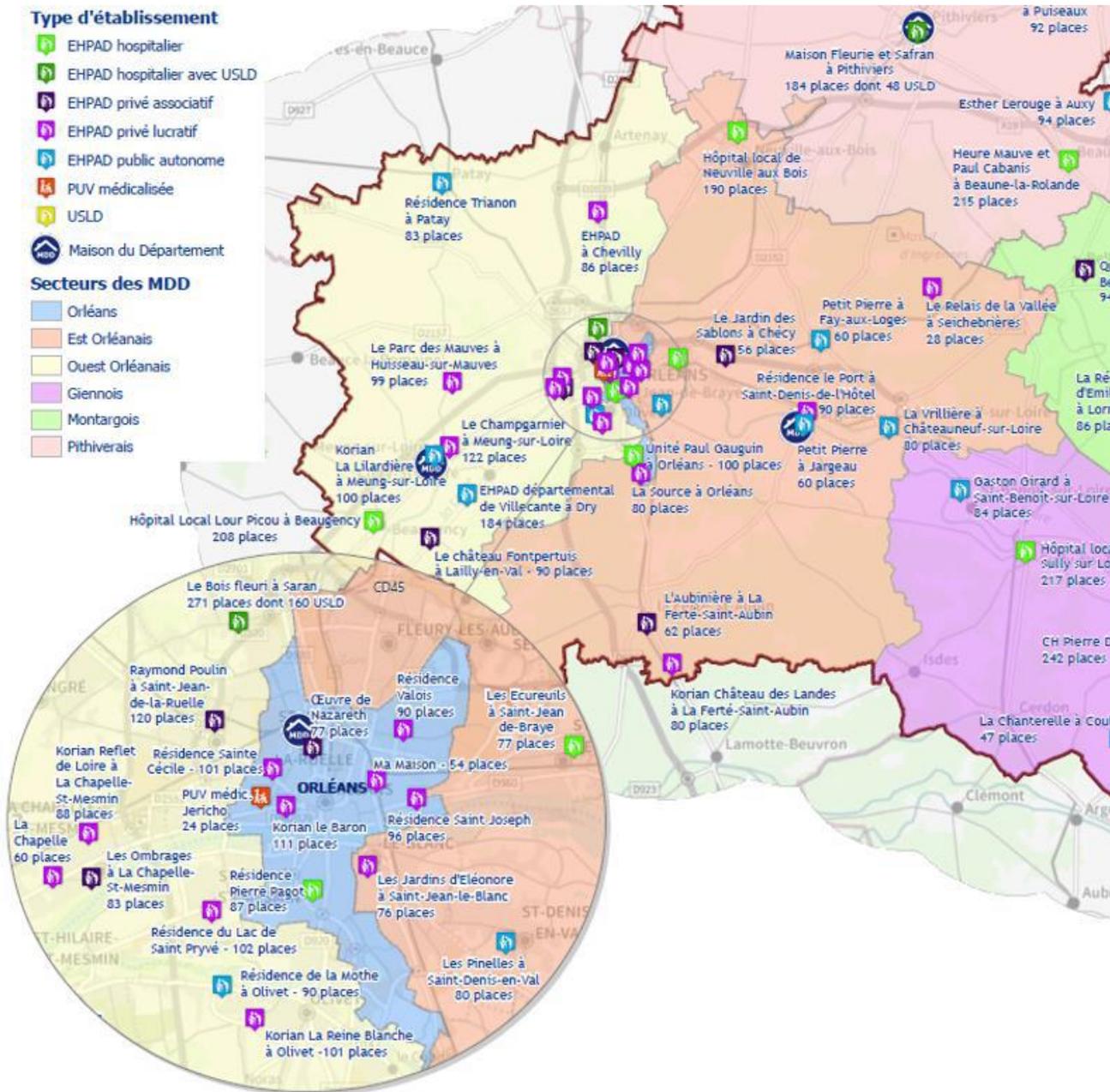


Figure 17: Les établissements de santé localisés dans le secteur d'Orléans (Vizea, 2022)

Les établissements de santé dans la polarité d'Orléans (Vizea, 2022)

- Les établissements de santé (Loiret, 2020)

moyen de déplacement longue distance pour pouvoir accéder au service.



2 Secteur de Montargis

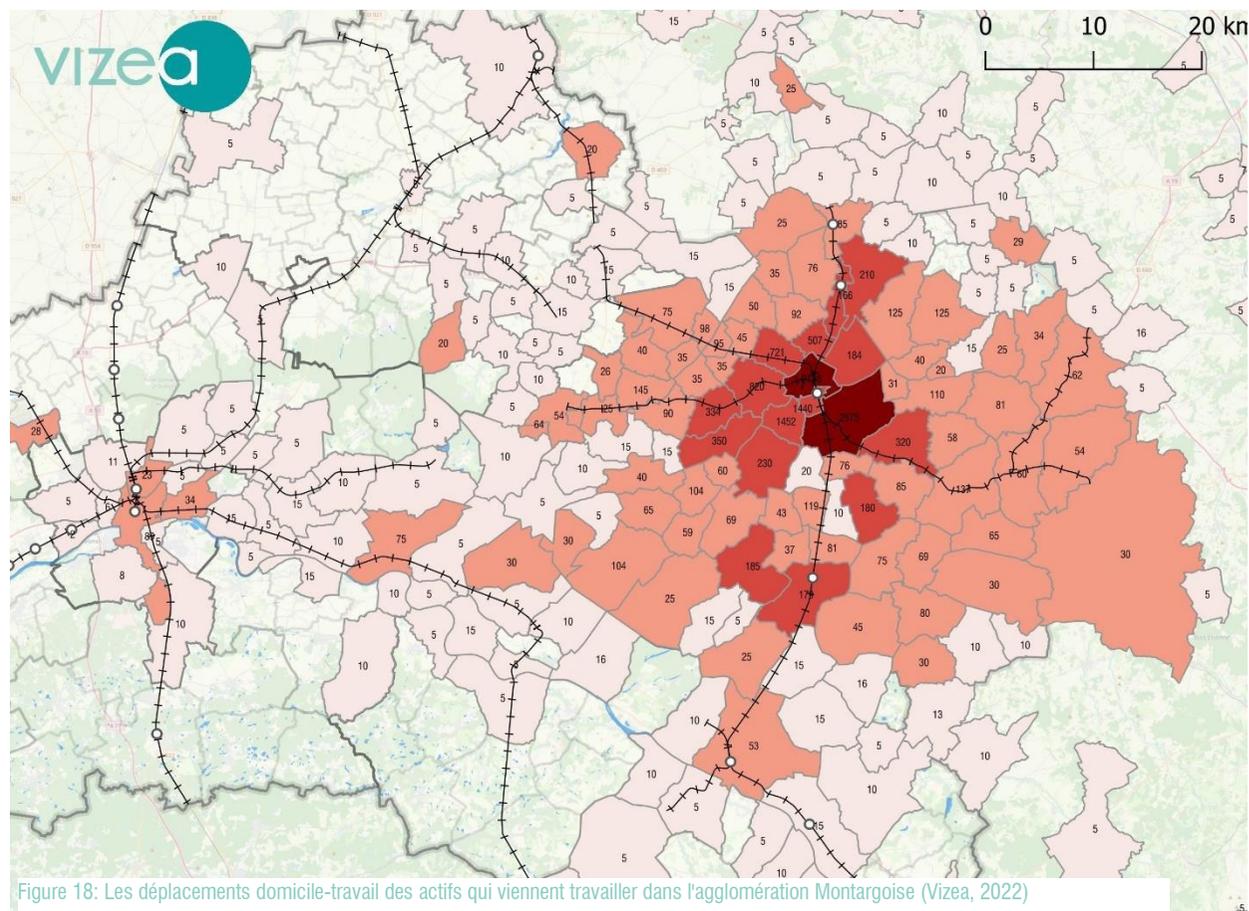
2.1 Les déplacements des actifs

L'agglomération Montargoise est un pôle générateur de flux important.

Les actifs de Montargis habitent principalement dans les communes de :

- Amily (2 600 actifs)
- Châlette-sur-Loing (2 100 actifs)
- Villemandeur (1 500 actifs)
- Montargis (1 500 actifs)
- Pannes (900 actifs)

Part modale (%)	Entrants	Internes	Sortants
Pas de transport	2.5	9.4	33.8
Marche à pied	10.2	36.6	15.8
Vélo	1.9	3.9	2.6
Moto	0.9	1.4	1.5
Voiture	80.5	43.7	61.3
Transports collectifs	3.7	4.7	14.7
	100	100	100



Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Montargis (Vizea, 2022)

- Gares du Loiret (SNCF, 2019)
- Lignes ferroviaire du Loiret (SNCF, 2019)
- Polarités
- Nombre d'actifs qui travaillent à Gien (Insee, 2018)
- 0 - 20
- 20 - 150
- 150 - 500
- Plus de 500

Les entreprises sont concentrées dans l'agglomération montargoise. Les 10 plus grosses entreprises présentes sur le territoire emploient plus de 250 salariés. Les activités sont très diverses. Les activités principales sont la fonction publique (agglomération montargoise), les activités pharmaceutiques (Sanofi) et les domaines des nouvelles technologies (Hutchinson).

Les actifs venant travailler à Montargis sont localisés dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville, cette zone d'attractivité s'étend sur l'Yonne, jusqu'à Gien et à plusieurs communes plus lointaines (Orléans, Chateaufort-sur-Loire, Puisieux...).

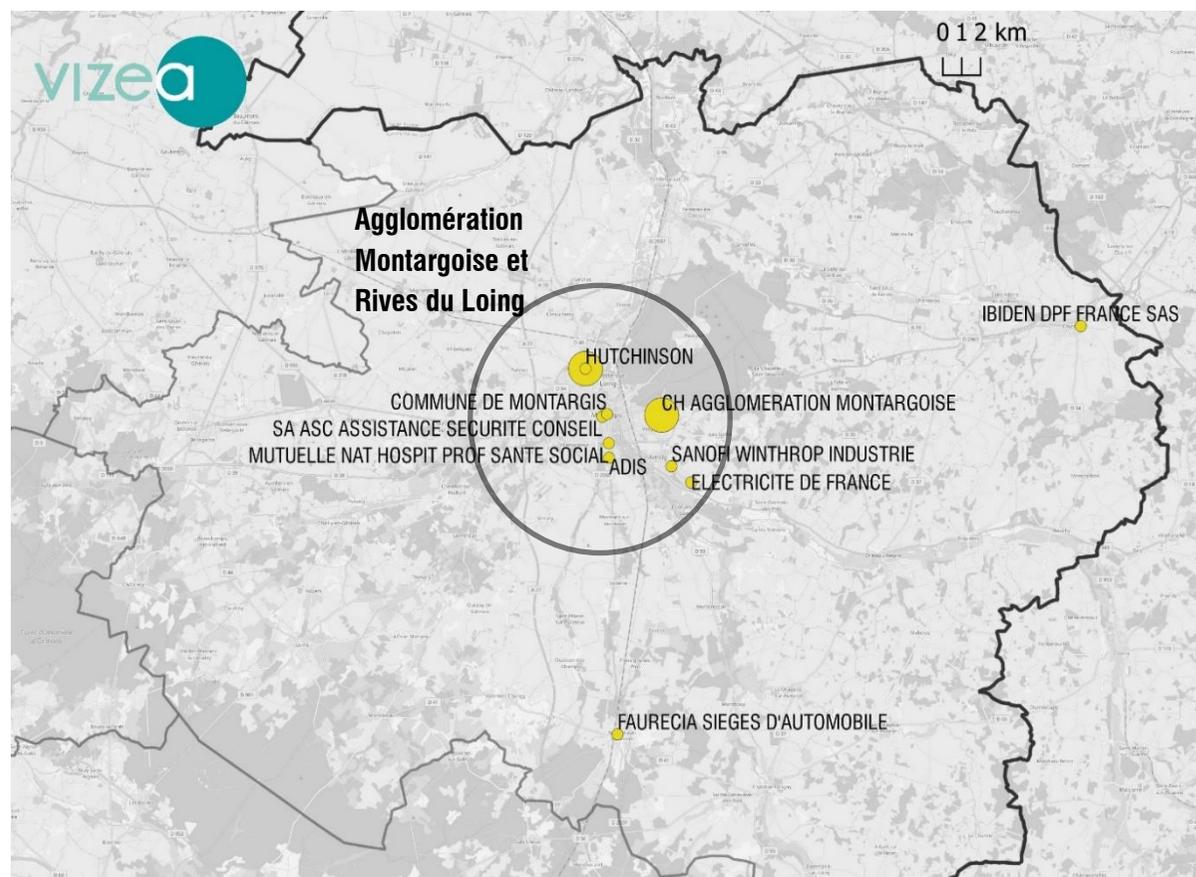


Figure 19: Les principaux pôles économiques du secteur de Montargis (Vizea, 2022)

Les principaux pôles économiques du secteur de Montargis (Vizea, 2021)

Principaux employeurs sur le territoire (Géosirene, 2017)

- 250 à 499 salariés
- 500 à 999 salariés
- 1000 à 1999 salariés
- 2000 à 4999 salariés

2.2 Les déplacements générés par les établissements scolaires

Il existe 13 collèges au sein du secteur de Montargis dont 4 localisés à Montargis. La quasi-totalité des établissements se situe dans l'agglomération montargoise. Plusieurs collèges sont accessibles à moins de 20 minutes à vélo depuis le centre de l'agglomération. Pour les élèves vivant dans les communes rurales situées à l'est ou au sud de l'agglomération, les déplacements scolaires sont plus dépendants des transports scolaires.

Il existe des zones blanches dans le territoire comme au sud et à l'est où des communes n'ont pas accès aux collèges à moins de 20 minutes à vélo.

Il apparaît prioritaire de connecter les communes environnantes, pourvoyeuses de déplacements liées aux activités économiques, d'enseignement, de services et de loisirs vers le centre de l'agglomération.

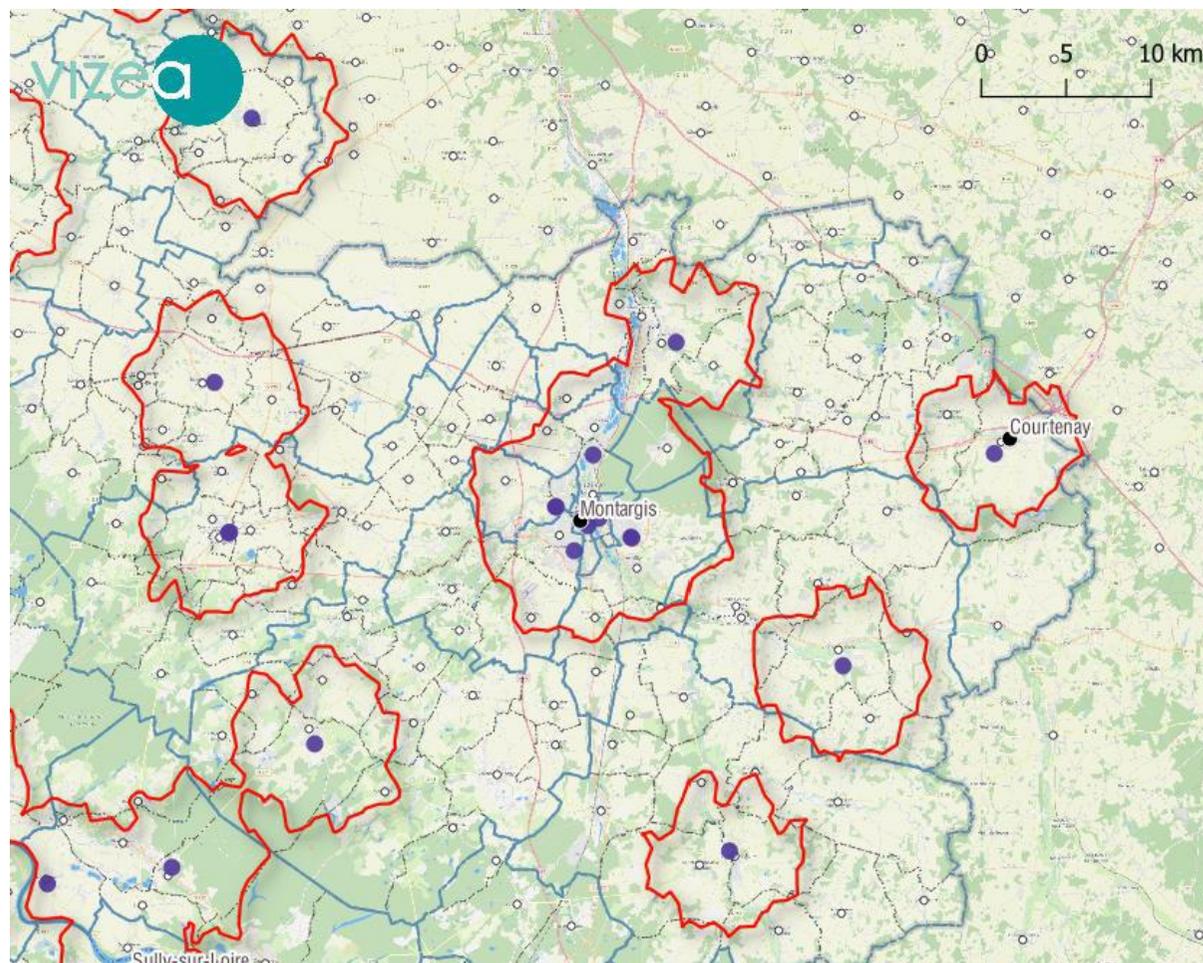


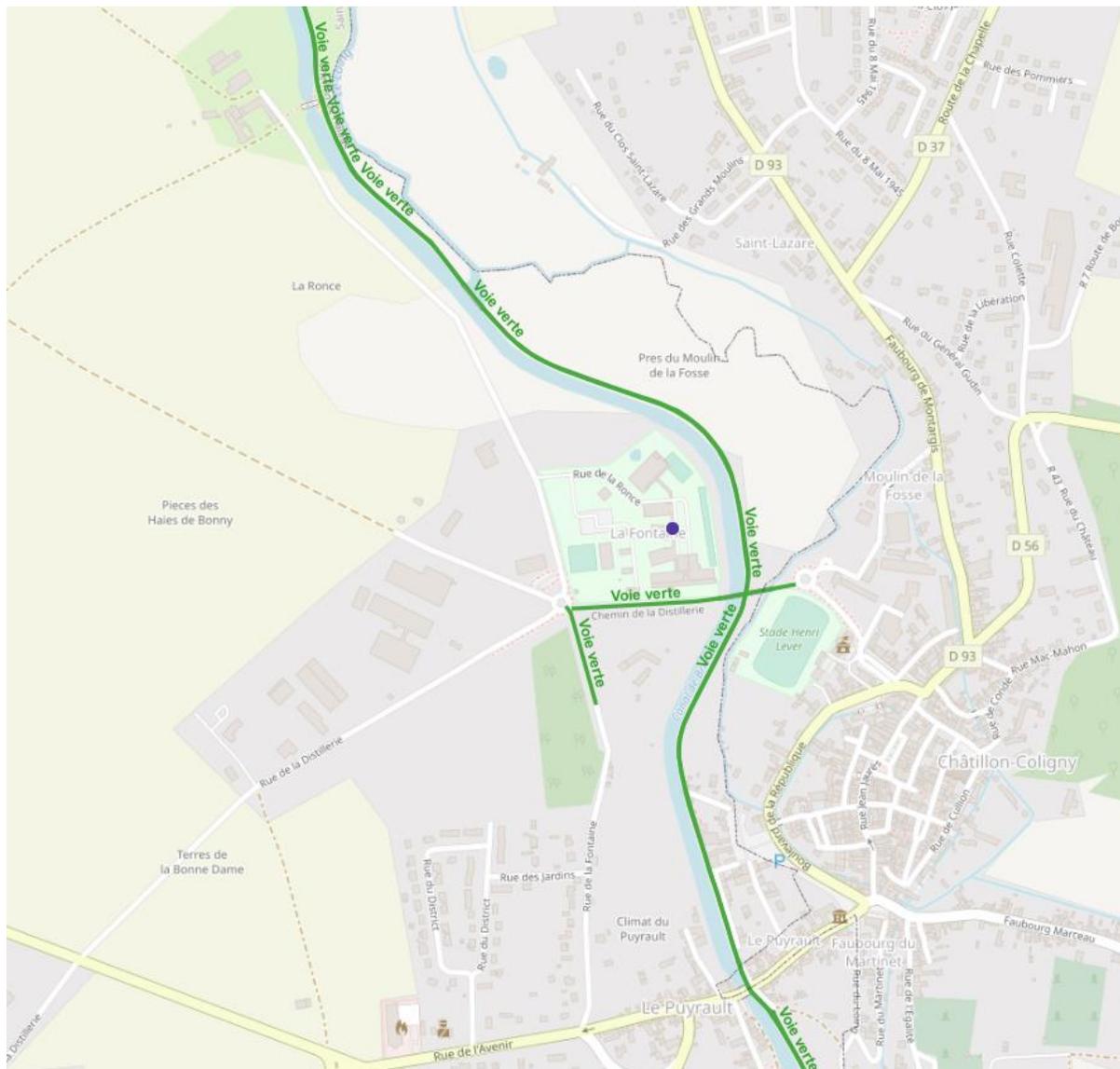
Figure 20: Les déplacements des scolaires dans le secteur de Montargis (Vizea, 2022)

Les déplacements des scolaires dans le secteur de Montargis (Vizea, 2022)

- Etablissements scolaires (Département Loiret, 2018)
- Collège
- Secteurs des collèges
- Hydrographie du Loiret
- Isochrone de 20 minutes à vélo depuis les collèges
- Centres-villes et centres-bourgs (IGN, 2016)

Concernant le secteur de Montargis, seul le collège Henri Becquerel, situé à Sainte-Geneviève-des-Bois, est accessible à vélo. En effet, sa proximité avec le Loing, aménagé d'une voie verte, permet de desservir le collège d'un aménagement dédié de qualité. Cependant, l'accès depuis la voie verte est rompu. Il n'existe pas de liaison entre la voie verte et la passerelle de la route de la Distillerie. Les derniers kilomètres sont à effectuer en circulation mixte.

La création d'une liaison cyclable entre la voie verte et la route de la Distillerie permettrait d'augmenter l'accès à la voie verte depuis la ville, mais surtout d'augmenter l'accessibilité du collège depuis la voie verte.



2.3 Les déplacements générés par la santé

Seul deux établissements de santé sont localisés sur le territoire : l'Hôpital d'Amilly et la clinique de Montargis.

La population de l'Est du département est majoritairement composée de personnes de plus de 60 ans qui pouvant rencontrer des difficultés à se déplacer sur le territoire.

Le Schéma Régional de Santé élaboré en 2017 par l'ARS identifie des zones blanches dans ce secteur et un manque de professionnels de santé et de spécialistes.

Il existe des inégalités de transport sur le territoire. Le secteur de l'agglomération montargoise est bien desservi mais le Pays Gâtinais l'est beaucoup moins. Le développement du transport à la demande et de la communication autour de ce mode de transport pourrait permettre de mieux faire connaître la pratique dans la population.

La présence de 2 établissements de santé à Montargis nécessite d'augmenter l'accessibilité de la commune depuis le reste du secteur en développant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

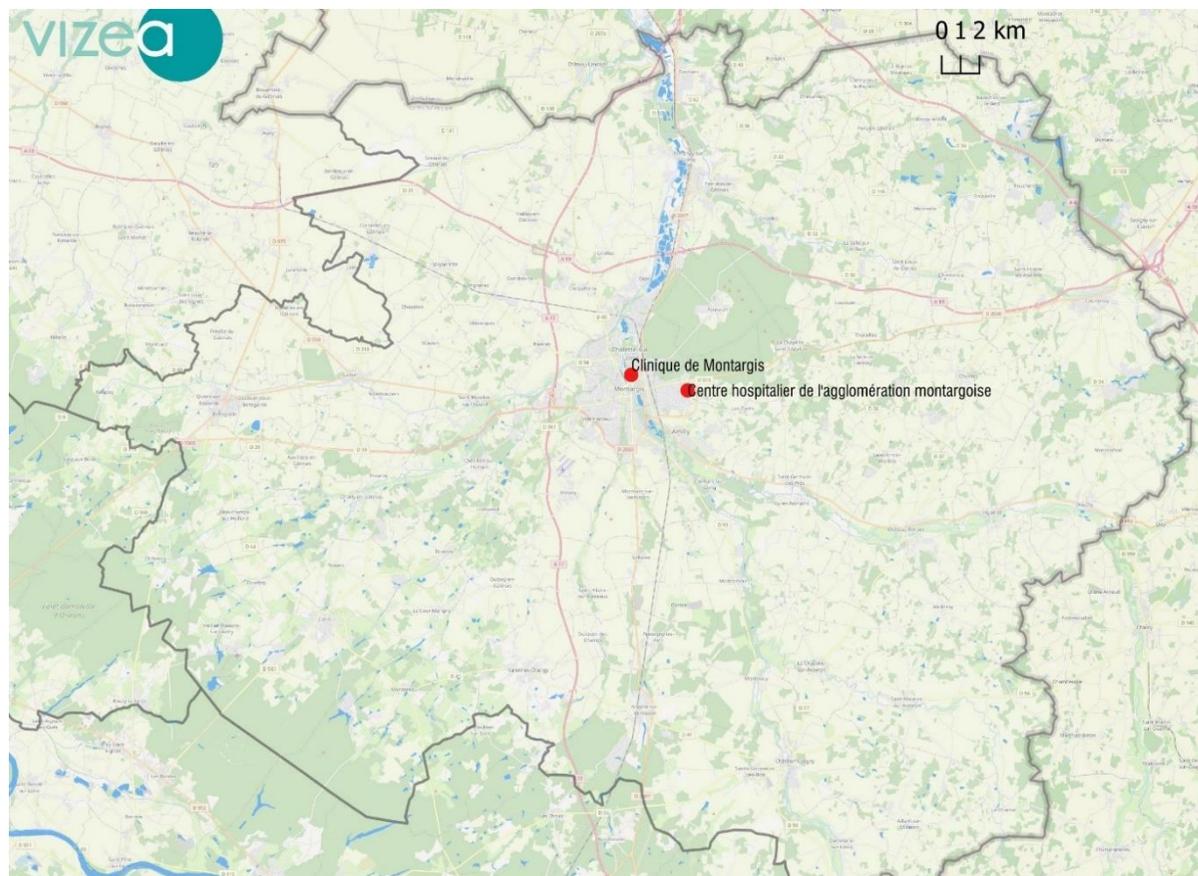


Figure 21: Les établissements de santé localisés dans le secteur de Montargis (Vizea, 2022)

Les établissements de santé localisés dans le secteur de Montargis (Vizea, 2022)

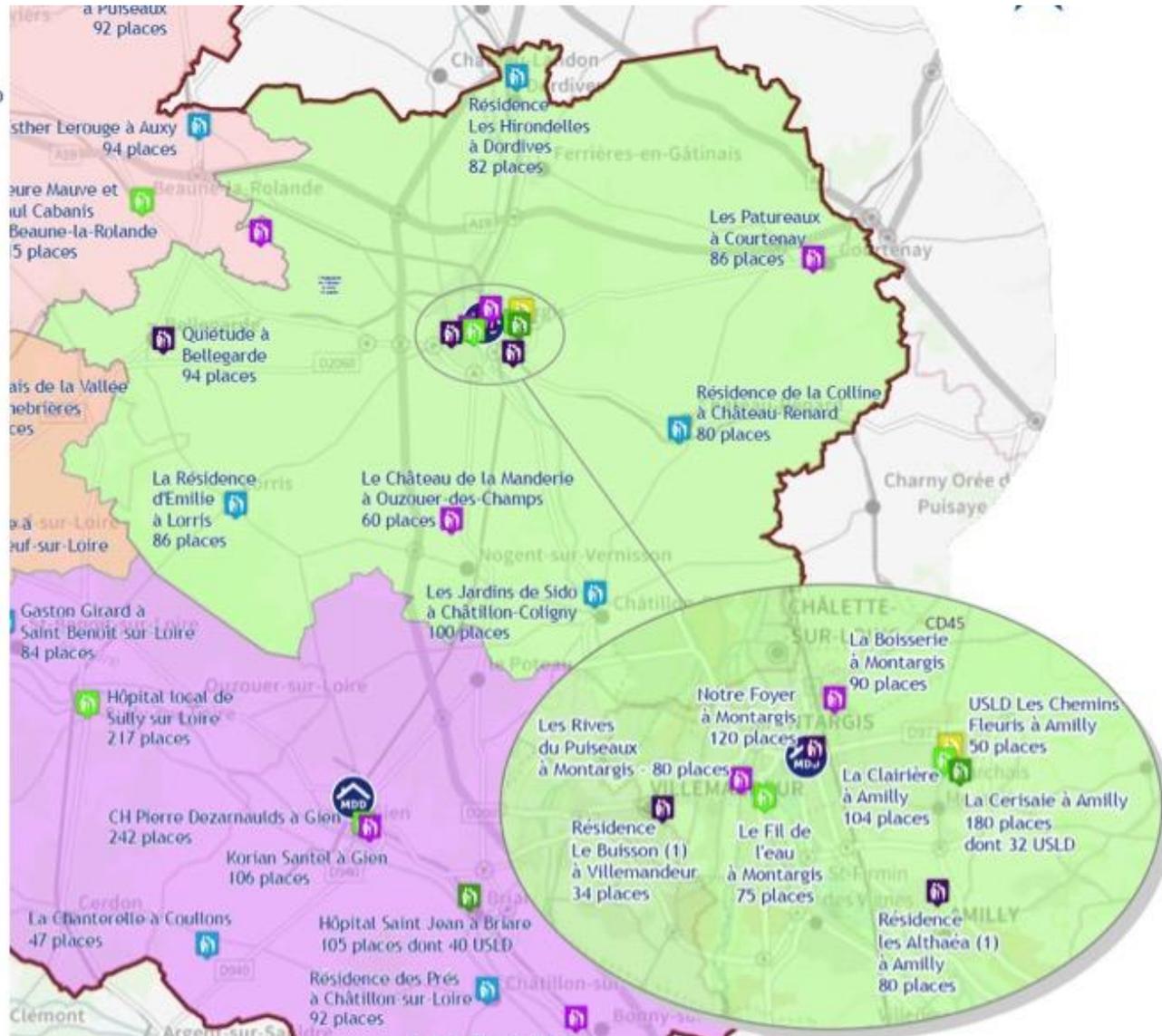
- Hôpitaux du Loiret

Type d'établissement

-  EHPAD hospitalier
-  EHPAD hospitalier avec USLD
-  EHPAD privé associatif
-  EHPAD privé lucratif
-  EHPAD public autonome
-  PUV médicalisée
-  USLD
-  Maison du Département

Secteurs des MDD

-  Orléans
-  Est Orléanais
-  Ouest Orléanais
-  Giennois
-  Montargois
-  Pithiverais



3 Secteur de Pithiviers

3.1 Les déplacements des actifs

Les actifs travaillant à Pithiviers vivent dans les communes de :

- Pithiviers (1485 actifs)
- Dadonville (300 actifs)
- Pithiviers-le-Vieil (200 actifs)
- Ascoux (150 actifs)

Il existe plusieurs zones d'activités sur le territoire :

- **La zone d'activité de Pithiviers** à proximité de l'avenue du 11 novembre 1918, 186 entreprises sont présentes dans cette zone. Ces établissements exercent principalement des activités de commerce et de réparation automobiles.

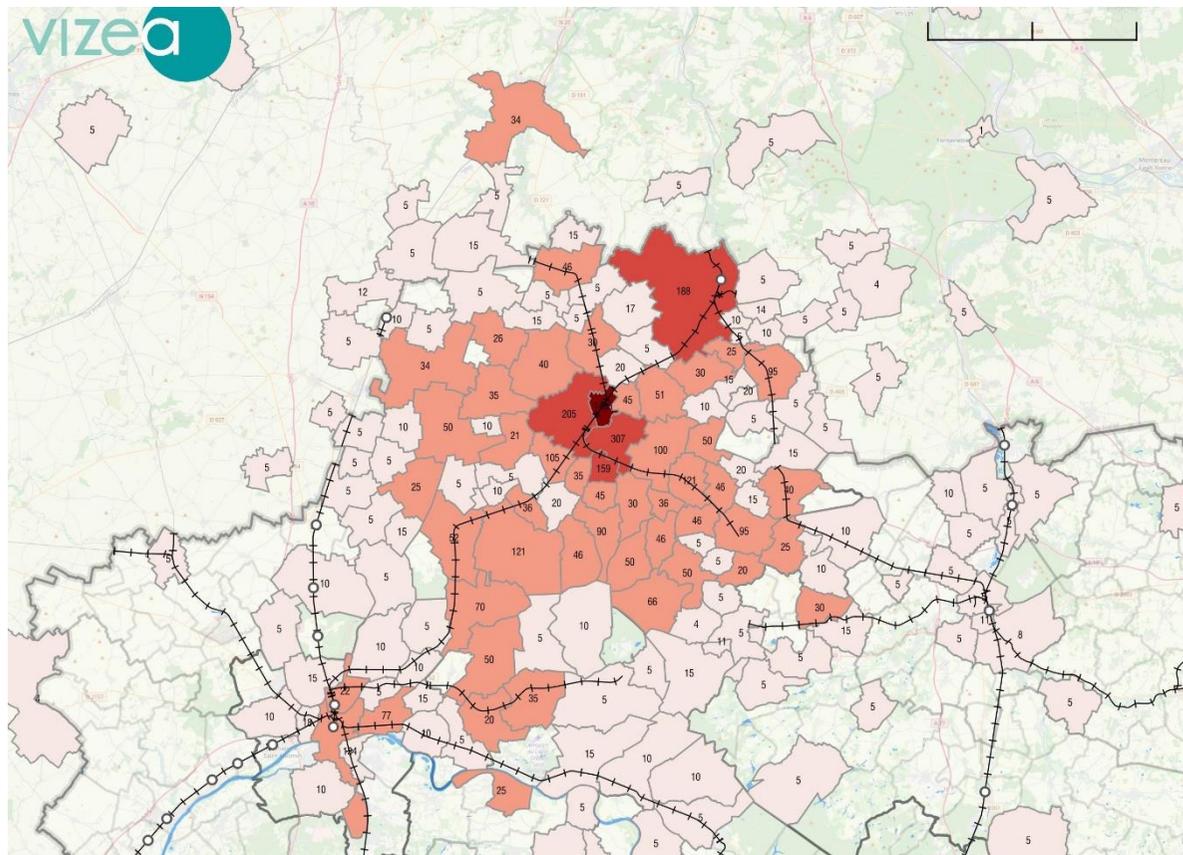


Figure 22: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Pithiviers (Vizea, 2022)

Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Pithiviers(Vizea, 2022)

- | | |
|--|---|
| ● Polarités | Nombre d'actifs qui travaillent à Pithiviers (Insee,2018) |
| ○ Gares du Loiret (SNCF,2019) | 0 - 20 |
| ⇄ Lignes ferroviaire du Loiret (SNCF,2019) | 20 - 150 |
| | 150 - 500 |
| | Plus de 500 |

- **La zone d'activité de Morailles**, à proximité de la rue André Eve dans la commune de Pithiviers-le-Veil, 24 entreprises sont présentes dans cette zone dont la majorité sont des entreprises de 3 à 5 salariés.
- **La zone d'activité de la Guinette**, à l'est de la ZA de Morailles, dans la commune de Dadonville, 3 entreprises sont présentes dans cette zone.

La zone industrielle de Malesherbes, au nord du secteur de Pithiviers, 37 entreprises y sont localisées.

La majorité des actifs qui se rendent dans la commune de Pithiviers utilisent la voiture. Les zones d'activités sont moins bien desservies en transport en commun et en aménagement cyclable. Il existe une aire de covoiturage à proximité de la ZA de Morailles dans la commune de Pithiviers.

De nombreux actifs se rendent au Malesherbois afin de prendre le train. Les trajets Pithiviers-Malesherbois sont aujourd'hui majoritairement réalisés en voiture. Le Malesherbois est une porte d'entrée importante vers l'Ile-de-France.

Part modale (%)	Entrants	Internes	Sortants
Pas de transport	3.1	15.3	6.0
Marche à pied	6.5	5.1	13.5
Vélo	1.7	10.2	3.4
Moto	0.6	0	0.8
Voiture	85.0	69.2	69.9
Transports collectifs	2.8	0	6.0
	100	100	100

Les pôles d'emplois les plus importants sont localisés à proximité de Pithiviers (Savane Brossard et centre hospitalier de Pithiviers) et emploient entre 250 et 499 salariés.

Il existe cinq entreprises à proximité de Malesherbes exerçant des activités d'imprimerie, commerces, automobiles. Il y a entre 250 et 500 salariés.

Un plan de mobilité interentreprises est en cours avec la zone d'activité d'Auxy d'ici 2 à 3 ans.

4 entreprises sur 5 ont lancé des enquêtes interne pour élaborer un diagnostic de mobilités sur leur zone.

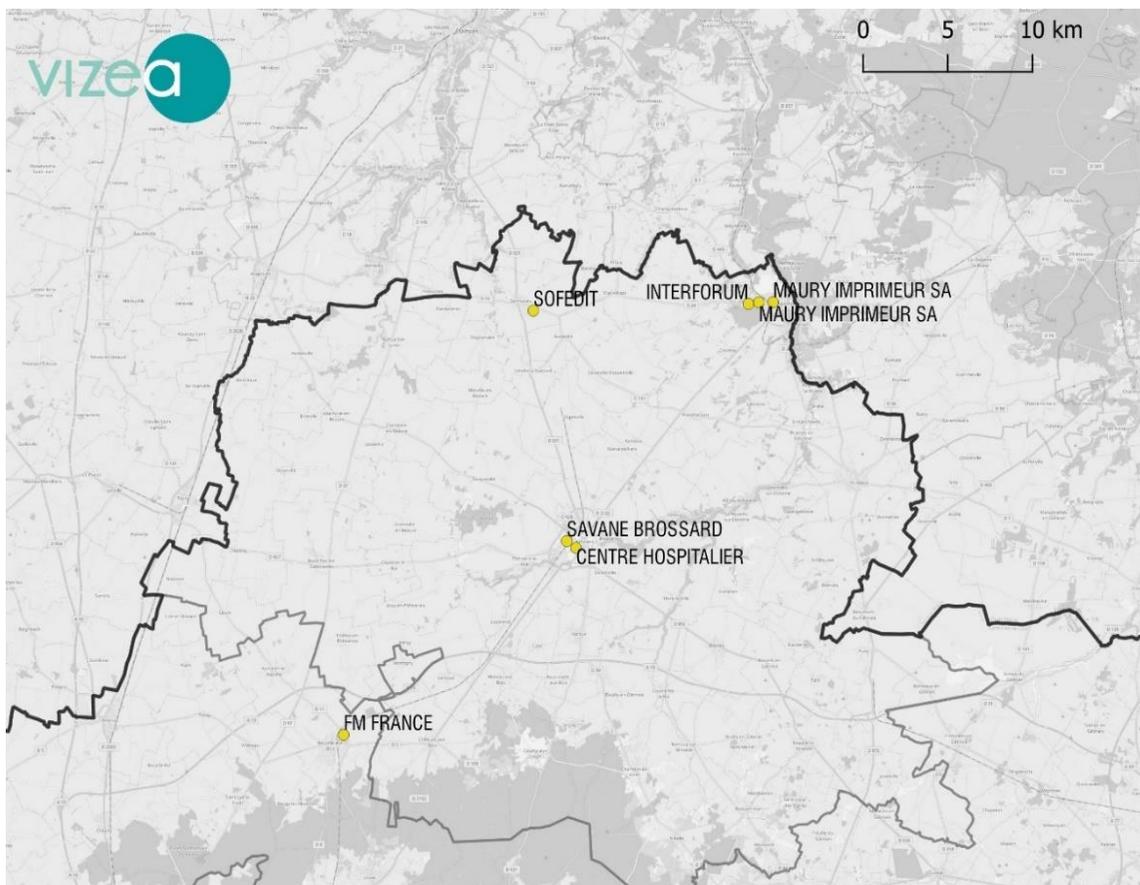


Figure 23: Les principaux pôles économiques de Pithiviers (Vizea, 2022)

Les principaux pôles économiques de Pithiviers (Vizea, 2021)

Principaux employeurs sur le territoire (Géosirene, 2017)

- 250 à 499 salariés

3.2 Les déplacements générés par les établissements scolaires

Il existe six collèges dans le secteur de Pithiviers. Trois collèges sont accessibles en moins de 20 minutes à vélo depuis le centre de Pithiviers.

Le Nord du secteur est dépourvu d'une accessibilité à vélo vers les collèges (Sermaises, Intville-la-Guétard...).

Le développement d'une offre de transport collectif scolaire est primordial.

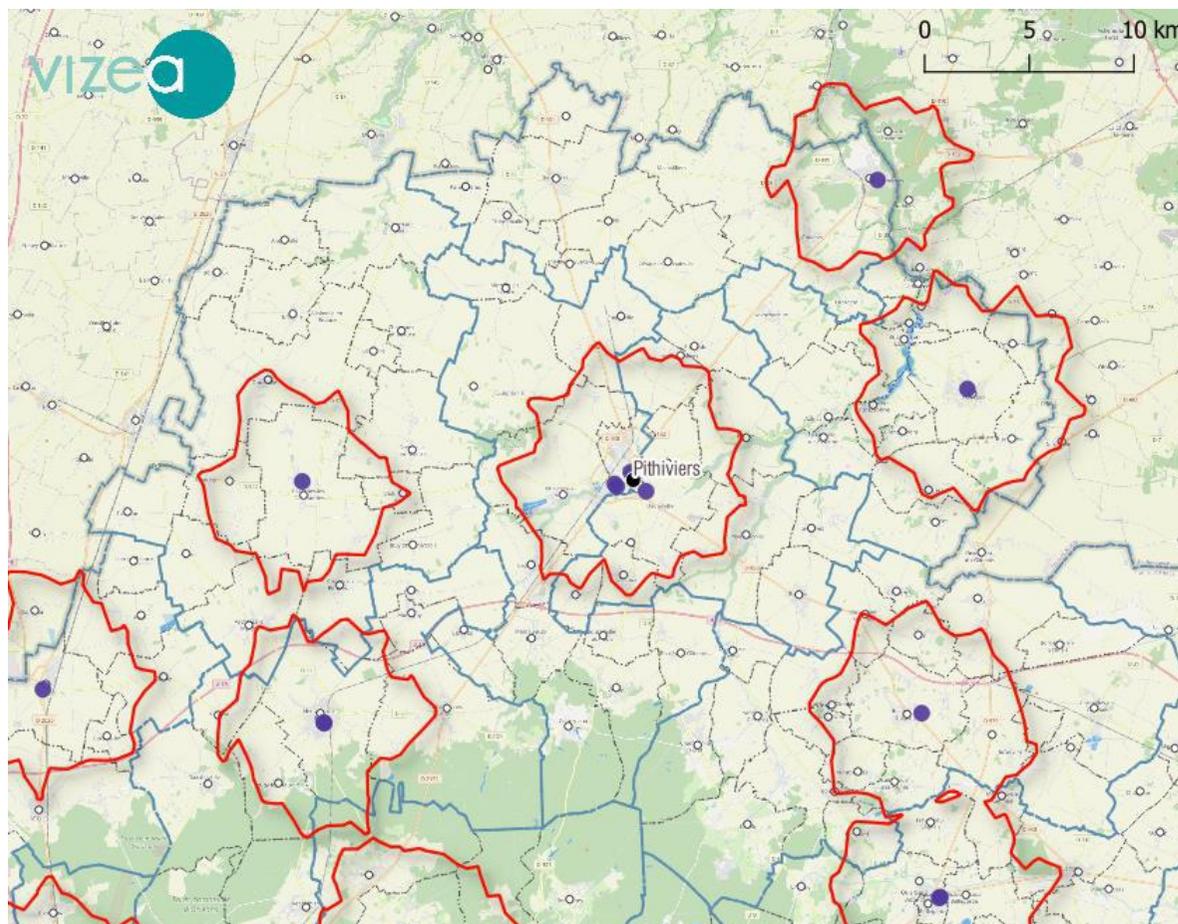
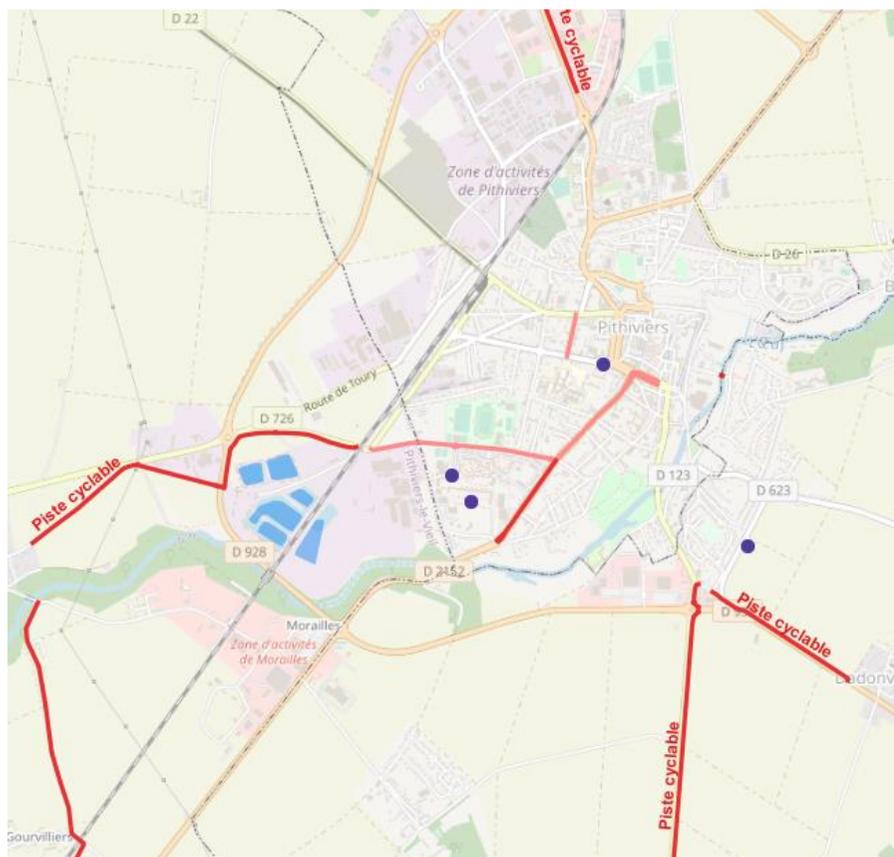


Figure 24: Les déplacements des scolaires dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2022)

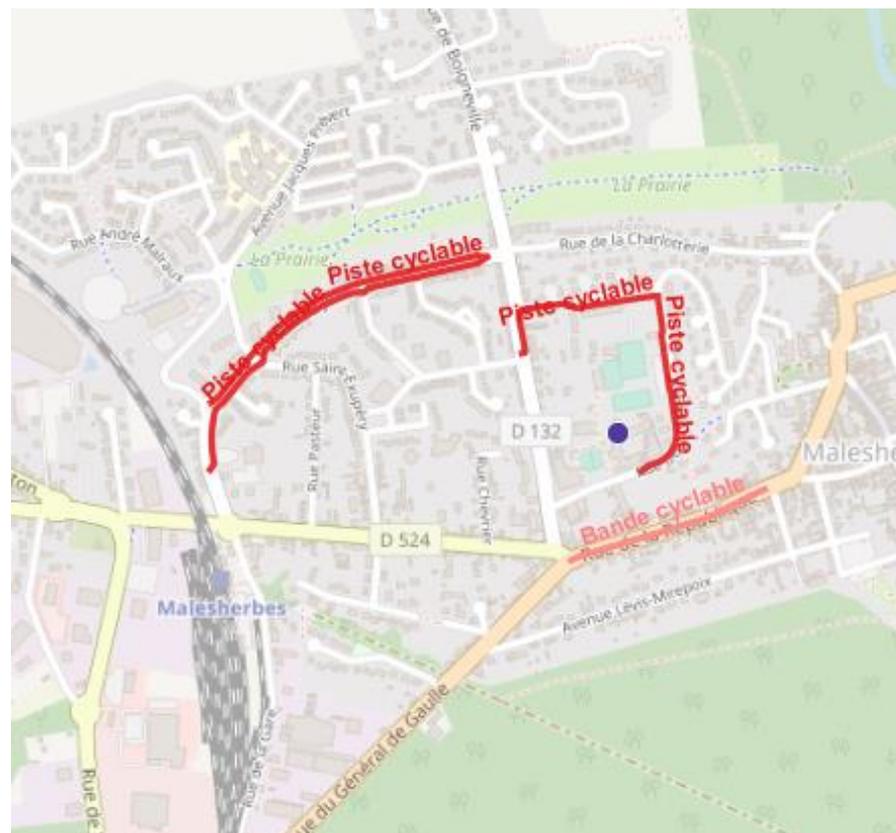
Les déplacements des scolaires dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2022)

- Etablissements scolaires (Département Loiret, 2018)
- Collège
- Secteurs des collèges
- Hydrographie du Loiret
- Isochrone de 20 minutes à vélo depuis les collèges
- Centres-villes et centres-bourgs (IGN, 2016)

Hormis les collèges de Pithiviers et du Malesherbois, aucun collège rural n'est accessible à vélo.



Secteur de Pithiviers



Collège Gutenberg, Le Malesherbois

3.3 Les déplacements générés par la santé

Il existe un seul établissement de santé dans le secteur de Pithiviers.

D'après le Schéma Régional de Santé élaboré en 2017 par l'ARS, il existe des zones blanches sur le territoire il y a un manque de professionnels de santé et de spécialistes. Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés pour les déplacements liés à la santé. Le rapport souligne également que les dispositifs de transport à la demande opérés par le réseau REMI n'est pas suffisamment connu des administrés et sont à améliorer.

Le développement du service de transport à la demande à destination des usagers est nécessaire afin d'améliorer l'accessibilité du centre hospitalier de Pithiviers, unique établissement de santé du secteur.

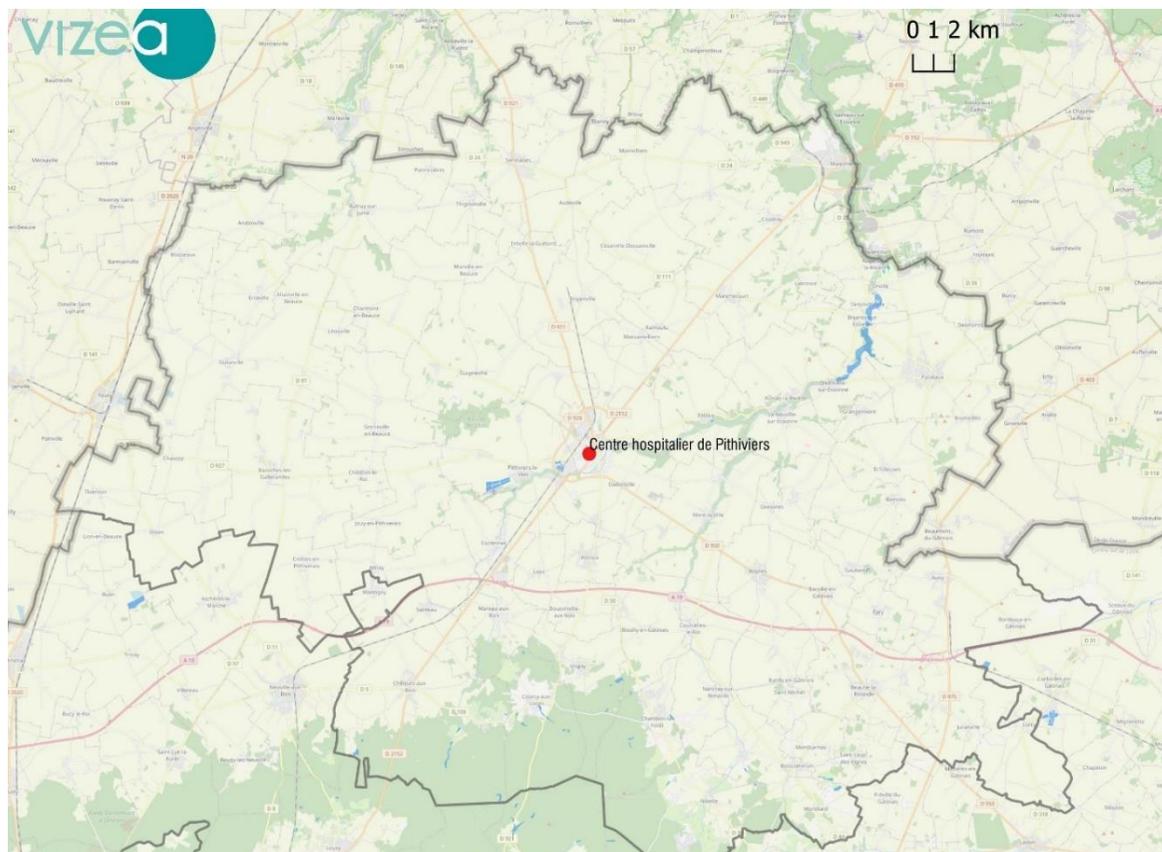


Figure 25: Les établissements de santé localisés dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2022)

Les établissements de santé localisés dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2022)

- Hôpitaux du Loiret

Type d'établissement

-  EHPAD hospitalier
-  EHPAD hospitalier avec USLD
-  EHPAD privé associatif
-  EHPAD privé lucratif
-  EHPAD public autonome
-  PUV médicalisée
-  USLD
-  Maison du Département

Secteurs des MDD

-  Orléans
-  Est Orléanais
-  Ouest Orléanais
-  Giennois
-  Montargois
-  Pithiverais



4 Secteur de Sully, Gien, Briare

4.1 Les déplacements des actifs

La majorité des actifs qui viennent travailler à Gien vivent dans les communes de :

- Gien (2800 actifs)
- Briare (500 actifs)
- Poilly-lez-Gien (390 actifs)
- Coullons (260 actifs)

Sur le territoire, plusieurs zones d'activités génèrent des déplacements domicile-travail :

- **La zone industrielle les Montoires**, dans la commune de Gien, compte une centaine de petites entreprises principalement dans les domaines de la construction et les activités immobilières
- **La zone industrielle de Vaugereau** dans la commune de Briare

Le bassin d'emploi de Gien est étendu sur le secteur et au-delà. Les actifs viennent principalement de Briare, de la CC Giennoises et de l'agglomération montargoise.

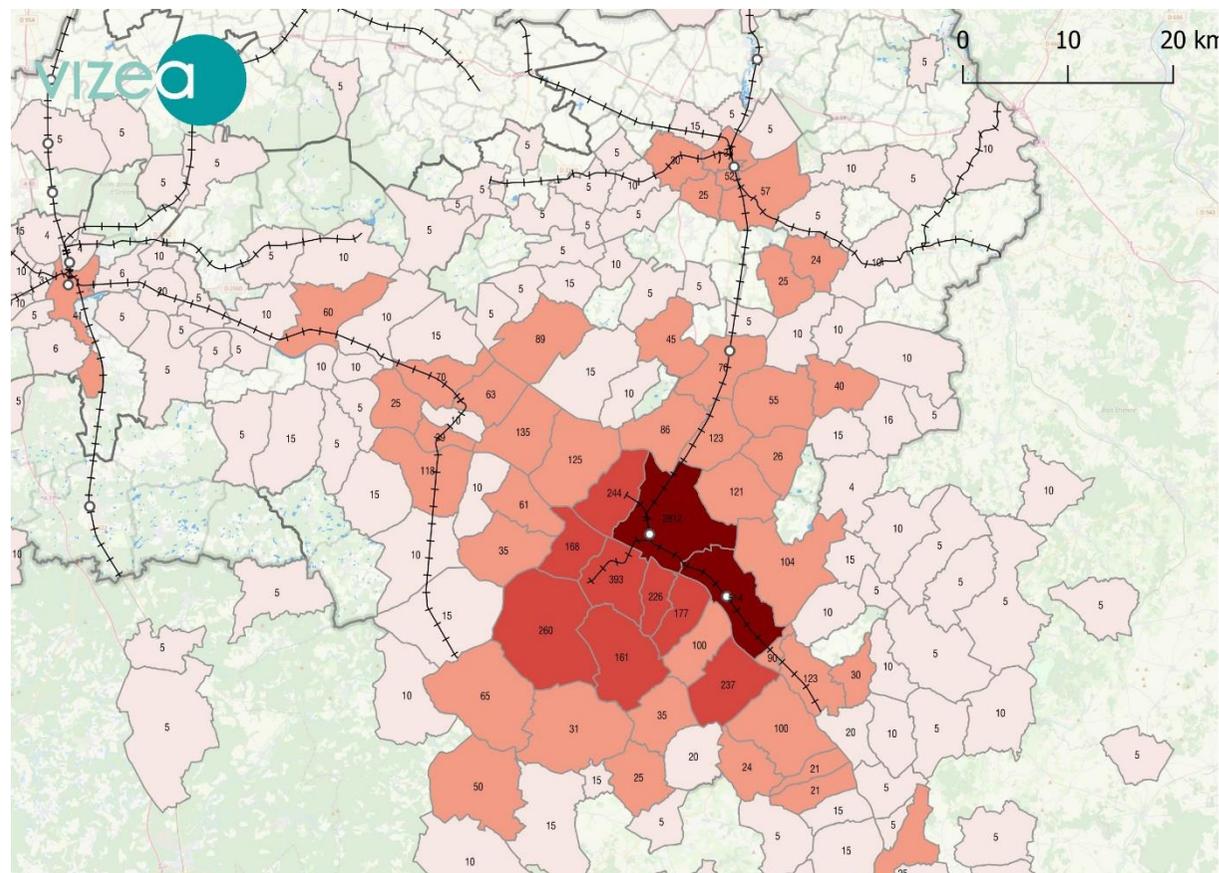


Figure 26: Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Gien (Vizea, 2022)

Les déplacements domicile-travail des actifs qui viennent travailler à Gien (Vizea, 2022)

- Gares du Loiret (SNCF,2019)
- +— Lignes ferroviaire du Loiret (SNCF,2019)
- Polarités
- Nombre d'actifs qui travaillent à Gien (Insee,2018)
- 0 - 20
- 20 - 150
- 150 - 500
- Plus de 500

Deux pôles d'emplois majeurs polarisent plus de 1000 collaborateurs : l'entreprise Otis et la centrale nucléaire de Dampierre-en-Burly. Certains salariés de la centrale nucléaire travaillent parfois en horaire décalé. Les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés aux travailleurs de nuit. Une navette a été mise en place pour faciliter les déplacements des salariés mais celle-ci est peu utilisée. Le développement d'aménagements cyclables permettant de desservir la centrale ainsi que le développement du covoiturage pourrait permettre d'encourager le report modal.

Part modale (%)	Entrants	Internes	Sortants
Pas de transport	2.9	4,3	5.5
Marche à pied	4.7	5,4	8.8
Vélo	0.9	2,7	1.6
Moto	0.9	1,2	1.5
Voiture	89.3	78,9	78.7
Transports collectifs	1.0	7,24	3.7
	100	100	100

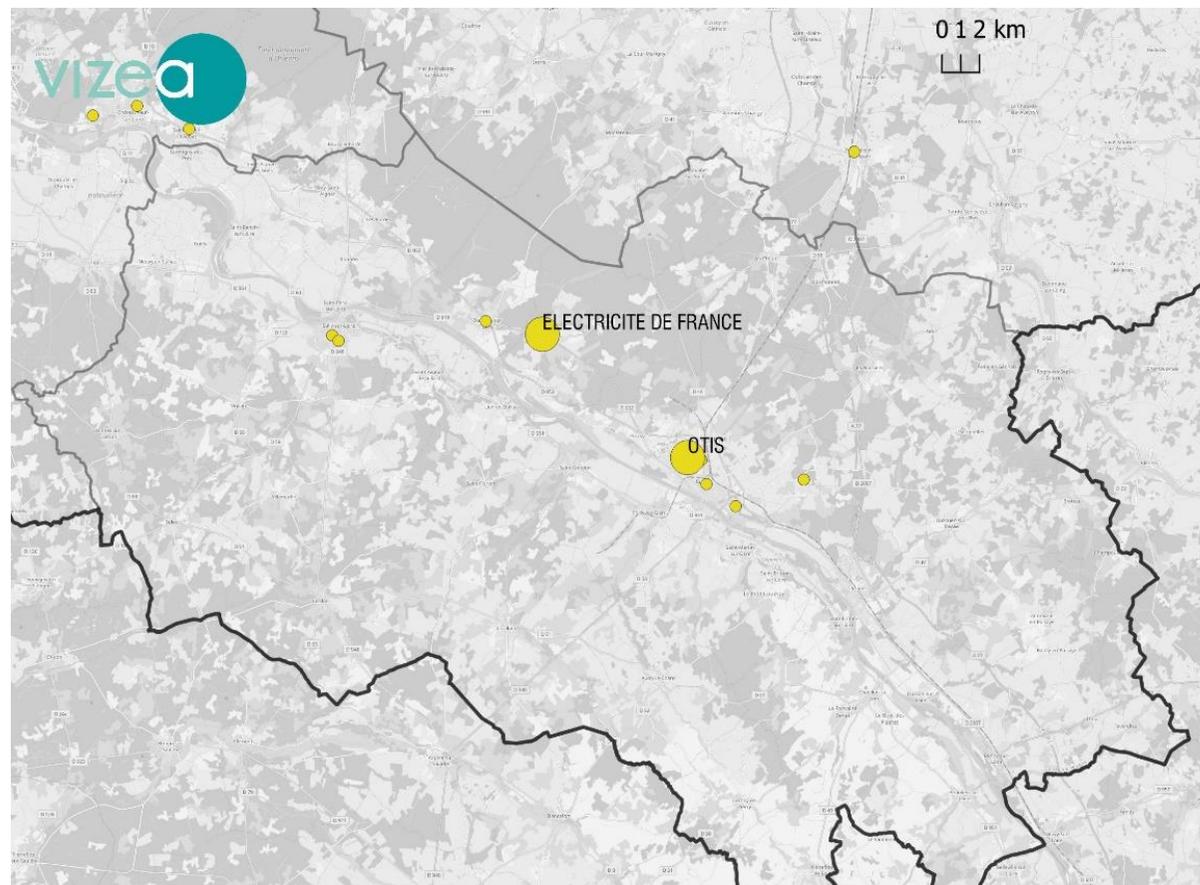


Figure 27: Les principaux pôles économiques du secteur de Gien-Briare (Vizea, 2022)

Les principaux pôles économiques du secteur de Sully-Gien-Briare (Vizea, 2022)

Principaux employeurs sur le territoire (Géosirene, 2017)

- 250 à 499 salariés
- 500 à 999 salariés
- 1000 à 1999 salariés
- 2000 à 4999 salariés

4.2 Les déplacements des scolaires

Dans ce secteur, il existe 8 collèges et 2 lycées.

La commune de Gien compte trois collèges et deux lycées. La commune de Gien est desservie par une gare ferroviaire. Une aire de covoiturage est également située à proximité.

Plusieurs communes au sud-ouest du secteur ne sont pas situées dans la zone d'accessibilité à vélo des collèges, situées principalement à Gien, Briare et Sully-sur-Loire.

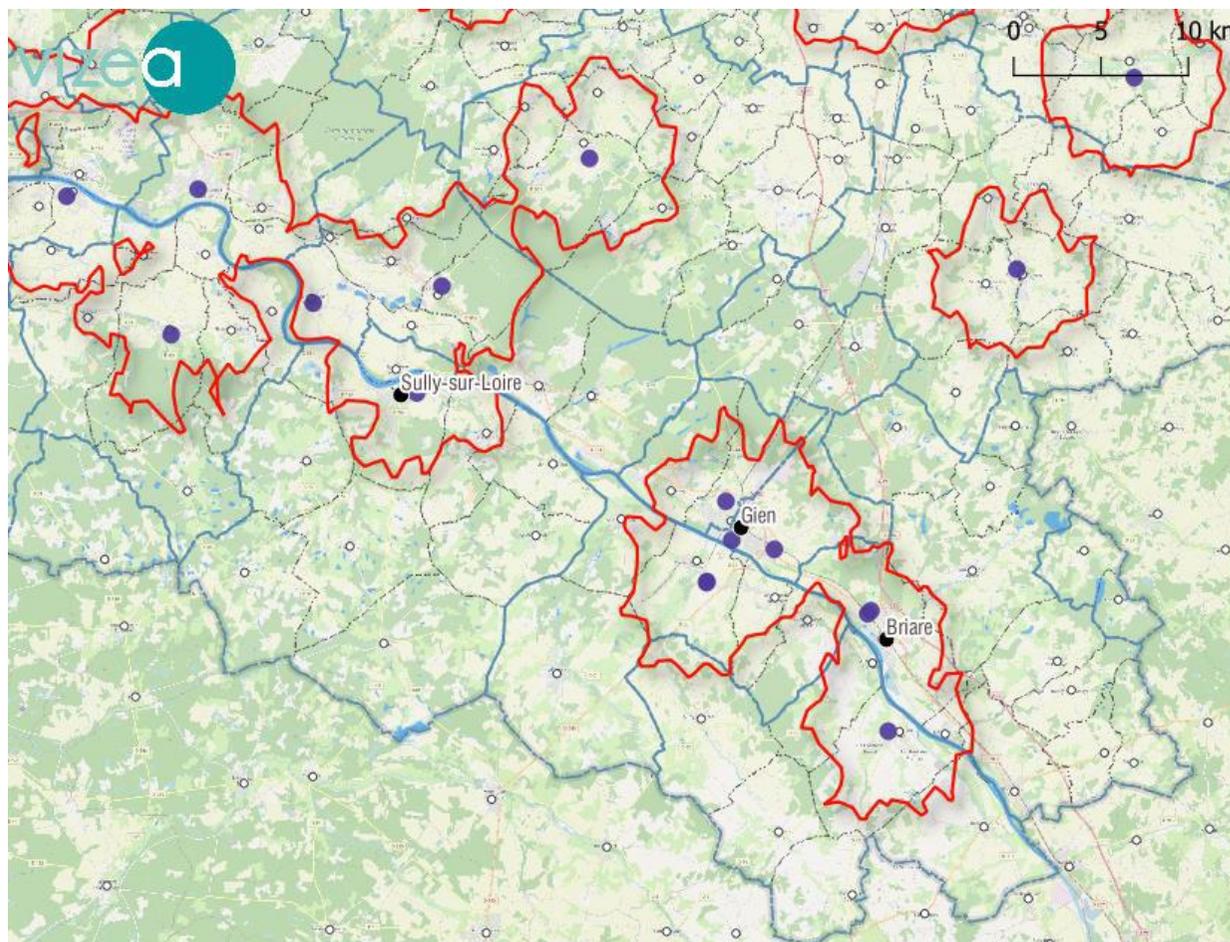


Figure 28: Les déplacements des scolaires dans le secteur de Gien-Briare (Vizea, 2022)

Les déplacements des scolaires dans le secteur de Sully-Gien-Briare (Vizea, 2021)

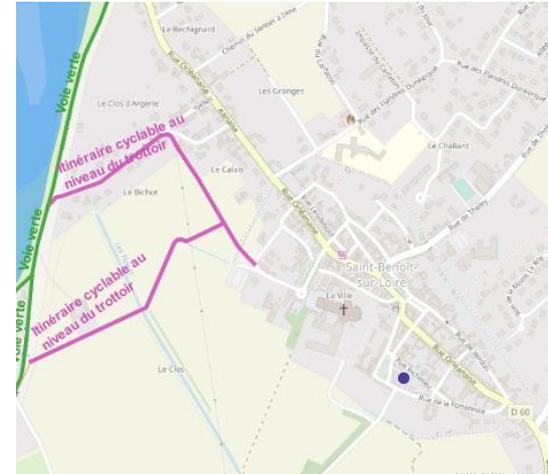
- Etablissements scolaires (Département Loiret, 2018)
- Collège
- Isochrone de 20 minutes à vélo (ORS 2021)
- ▭ Secteurs des collèges
- Hydrographie du Loiret
- Centres-villes et centres-bourgs (IGN, 2016)



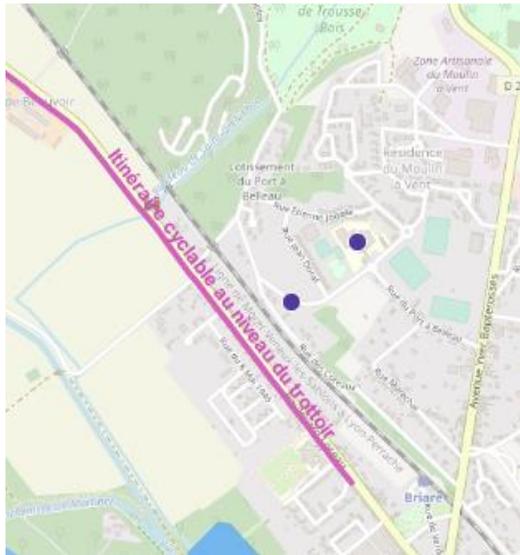
Secteur de Gien



Collège Maximilien de Sully, Sully-sur-Loire



Collège Saint Joseph, Saint-Benoît-sur-Loire



Collège Albert Camus, Briare



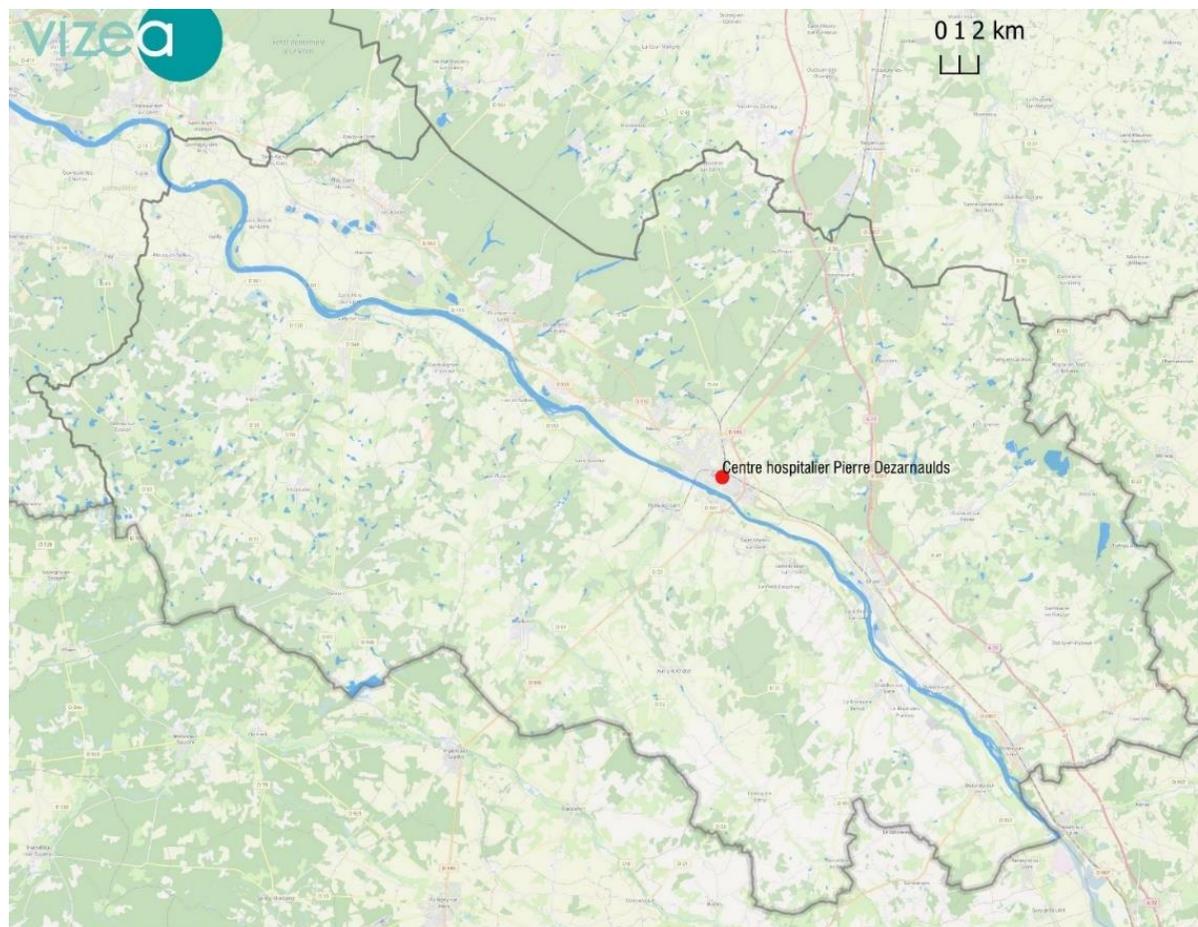
Collège de Gaulle-Anthonioz, Les Bordes

4.3 Les déplacements générés par les établissements de santé

Il existe un centre hospitalier dans ce secteur. Celui-ci est situé dans la commune de Gien.

Selon le Schéma Régional de Santé élaboré en 2017 par l'ARS, de nombreux habitants de ce secteur n'ont pas de médecin traitant à la suite nombreux départs en retraite. Les personnes âgées sont particulièrement touchées par ce phénomène. La population dans ce secteur est vieillissante et la ruralité du territoire engendre des inégalités économiques et sociales. Des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle devront être identifiées.

L'accessibilité du centre hospitalier de Gien nécessite d'être améliorée grâce à des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.



Les établissements de santé localisés dans le secteur de Sully-Gien-Briare (Vizea, 2022)

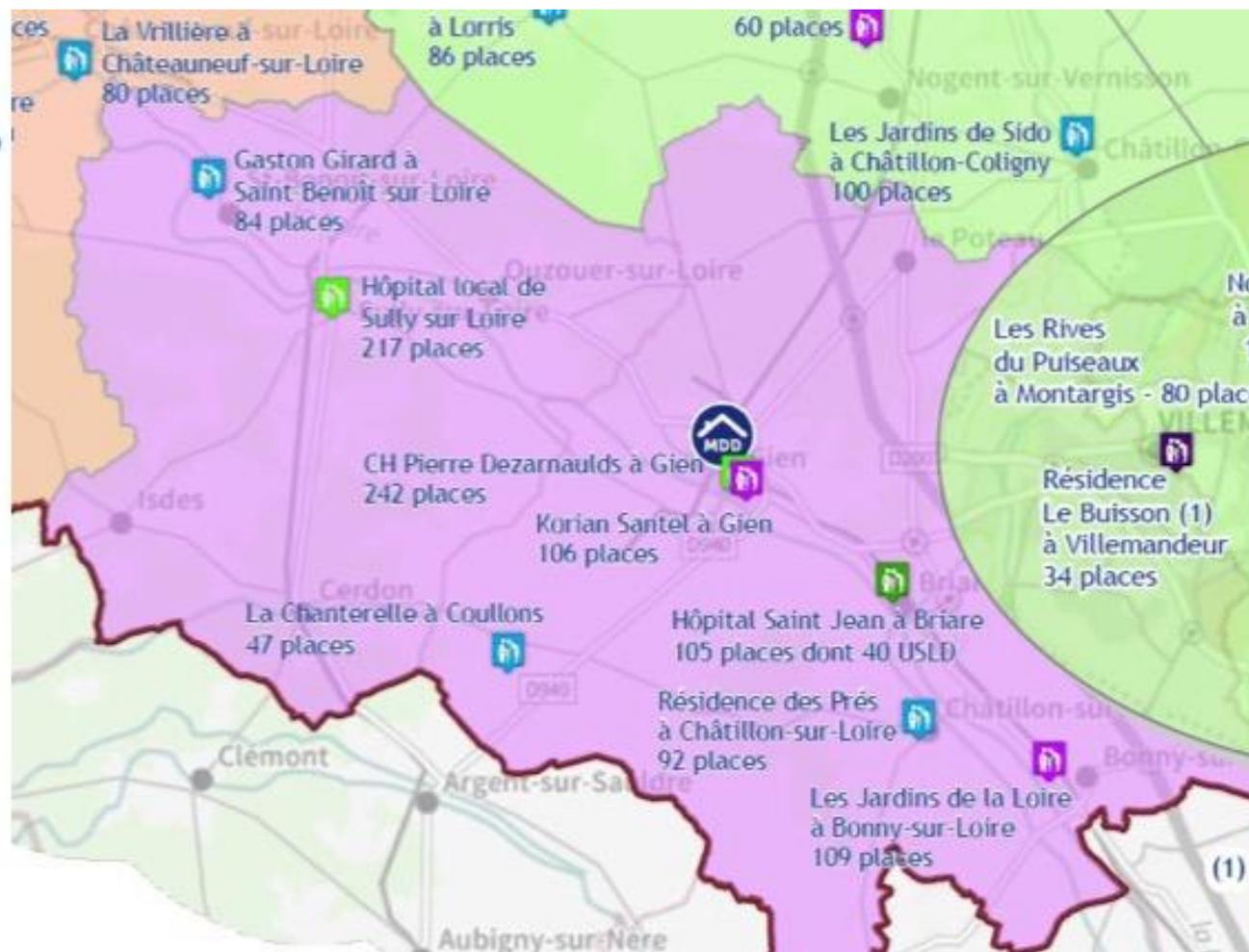
● Hôpitaux du Loiret

Type d'établissement

-  EHPAD hospitalier
-  EHPAD hospitalier avec USLD
-  EHPAD privé associatif
-  EHPAD privé lucratif
-  EHPAD public autonome
-  PUV médicalisée
-  USLD
-  Maison du Département

Secteurs des MDD

-  Orléans
-  Est Orléanais
-  Ouest Orléanais
-  Giennois
-  Montargois
-  Pithiverais



5 Synthèse d'analyse

Sur le secteur d'Orléans, le développement de l'offre de mobilité peut s'appuyer sur un réseau de transports collectifs important et de qualité. De plus, l'aménagement d'itinéraires cyclables desservant collèges et zones d'emploi permettrait de concurrencer la voiture

individuelle sur des trajets quotidiens. De ce fait, la création d'offres d'intermodalité est un enjeu principal sur le secteur d'Orléans.

Au sein des autres secteurs, le réseau cyclable peut s'appuyer sur les EuroVéloroutes pour développer des itinéraires longue distance vers les pôles générateurs de déplacement. Enfin, le développement d'une offre de transport solidaire

ou partagé apparaît comme un enjeu majeur pour dissuader l'usage de la voiture individuelle pour les trajets quotidiens vers les zones d'emploi ou les services/commerces. Au sein des polarités, la création d'un réseau cyclable de qualité pour desservir les collèges est un enjeu fort pour le département.



Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

1 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

La « hiérarchisation du réseau routier » vise à une triple finalité :

- Analyser les fonctions circulatoires actuelles du territoire,
- Élaborer une grille fonctionnelle mais non-prescriptive pour l'aménagement du réseau routier, concernant notamment la mise en évidence des voies de dessertes locales à apaiser mais aussi les voies à fort potentiel cyclable,
- Définir des axes forts à valoriser pour les transports collectifs,

Cette démarche vise également à identifier les axes pouvant supporter un trafic de transit dans des conditions de sécurité routière optimisée pour la grande vitesse. La présente analyse vise à préciser les différents niveaux de voies de desserte locale.

1.1 Démarche de hiérarchisation

1.1.1 Définition

La « **hiérarchisation du réseau routier locale** » est un outil structurant de la démarche d'un schéma de mobilité visant à établir une grille de lecture et de préconisations d'aménagement des voies. La classification des voies de circulation est établie en fonction de leurs différentes caractéristiques : niveau de fréquentation, type de flux (véhicules légers, camions, non-motorisés), niveau d'engorgement, domanialité ou encore typologie des polarités desservies.

A l'échelle locale, la hiérarchisation du réseau routier permet de **distinguer un réseau de proximité composé de plusieurs types de voies aux caractéristiques très différentes (voies de dessertes de quartiers résidentiels, venelles, passages...) favorables à l'aménagement de continuités cyclables.**

Enfin les caractéristiques « urbaines » de certains espaces traversés, tels que les quartiers à forte densité résidentielle, les zones commerçantes, les écoles ou les gares, constituent des critères importants pour déterminer le caractère « local » de voies justifiant des préconisations comme le développement de zones apaisées.

La présente classification établit une hiérarchisation des voies à 5 niveaux visant à définir le potentiel de cyclabilité sur le maillage routier.

1.1.2 Routes départementales

Autoroutes (niveau 0) : dédiées à la circulation des seuls véhicules motorisés, ces voies de type « rapides » voire autoroutière sont des coupures pour l'usage des modes actifs. Ces voies peuvent être réglementées par des vitesses de circulation maximales comprises entre 80 et 130 km/h pouvant être autorisés sur certaines sections. Ces axes sont privilégiés pour la circulation des véhicules à gros gabarit.

Réseau interdépartemental (niveau 1) : dédiées à la circulation des seuls véhicules motorisés, ces voies sont également de type « rapides ». Elles peuvent être réglementées par des vitesses de circulation maximales comprises entre 80 et 110 km/h pouvant être autorisés sur certaines sections. Ces axes sont privilégiés pour la circulation rapide. L'interface entre ces voies et les réseaux locaux constituent des points noirs potentiels d'accidentologie.

Réseau départemental structurant (niveaux 2) : ouvertes à tous les types de flux, ces voies autorisent des flux de circulation à une vitesse autorisée de 50 à 80 km/h. Il est possible de

prendre des mesures ponctuelles d'apaisement de la circulation à 30 km/h sur ces axes, comme dans le cas de l'atténuation de l'effet de coupures urbaines des routes en centre-ville et centre-bourg, tout en respectant les impératifs de bon écoulement du trafic. Ces voies supportent un trafic important nécessitant souvent des aménagements dédiés pour les cyclistes et les piétons.

Réseau de liaison et local (niveau 3 et 4) : structurantes à l'échelle des communes, elles constituent des voies à fort trafic tous modes de déplacements confondus. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 50 km/h à 80 km/h.

Réseau local (niveau 4) : les voies locales de desserte ont vocation à constituer des voies de circulation partagées favorisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement, dont le vélo. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 50 km/h à 80 km/h. La limitation à 30 km/h est à privilégier en zone urbaine et demeure possible en zone peu dense.

Le réseau de desserte locale et de proximité : Les voies locales de desserte et de proximité ont vocation à constituer des voies de circulation partagées favorisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement, dont le vélo.

La vitesse maximale autorisée est généralement entre 20 et 50 km/h. Cependant, les conflits d'usage et le faible trafic de ces voies permettent un apaisement de la circulation (30 km/h, 20 km/h ou aire piétonne). De plus, en fonction des cas, une révision du plan de circulation est conseillée afin de limiter le trafic parasite non souhaité (shunt, transit...). Sur ces voies, la voiture est tolérée en fonction des besoins voire interdite, mais de façon générale non prioritaire et avec une vitesse adaptée : 20 km/h (zone de rencontre, pour les voies en impasse, les cours urbaines, les rues piétonnes ouvertes à la circulation pour les riverains), 30 km/h (pour les voies de quartier). Ce réseau est composé d'un ensemble de voies routières et non routières. Elles peuvent être à circulation routière non prioritaires ou de desserte privée. Ces voies sont de différents types : aires piétonnes, zones de rencontre, chemins forestiers, chemins agricoles, voies de desserte privées de lotissements privés, ou encore voies de dessertes de zones d'activités privées... Elles n'apparaissent pas sur la carte car elles sont gérées par les intercommunalités et les communes.

1.2 Hiérarchisation du réseau routier

La hiérarchisation de la trame viaire du département vise à définir une grille d'analyse et de vision de l'aménagement de la voirie. Elle permet de développer une réflexion préalable au développement du réseau cyclable. Elle donne lieu à une différenciation entre les axes routiers structurants supportant un fort trafic et le réseau de desserte fine du territoire. Cette distinction des différents réseaux viaires permet une lecture plus aisée de l'usage et des fonctions de la voirie. A travers la hiérarchisation, la démarche n'est pas de supprimer l'usage de la voiture individuelle mais d'apaiser les circulations afin de rendre le cycliste plus visible aux yeux de l'automobiliste et de le mettre en sécurité. Dans une moindre mesure, hors agglomération, la hiérarchisation permet d'identifier les voies à faible trafic répondant aux critères de mixité d'usage. Il convient de relier les polarités entre elles grâce à un potentiel cyclable important :

- Anciennes voies de chemin de fer,

Le Loiret - Réseau routier

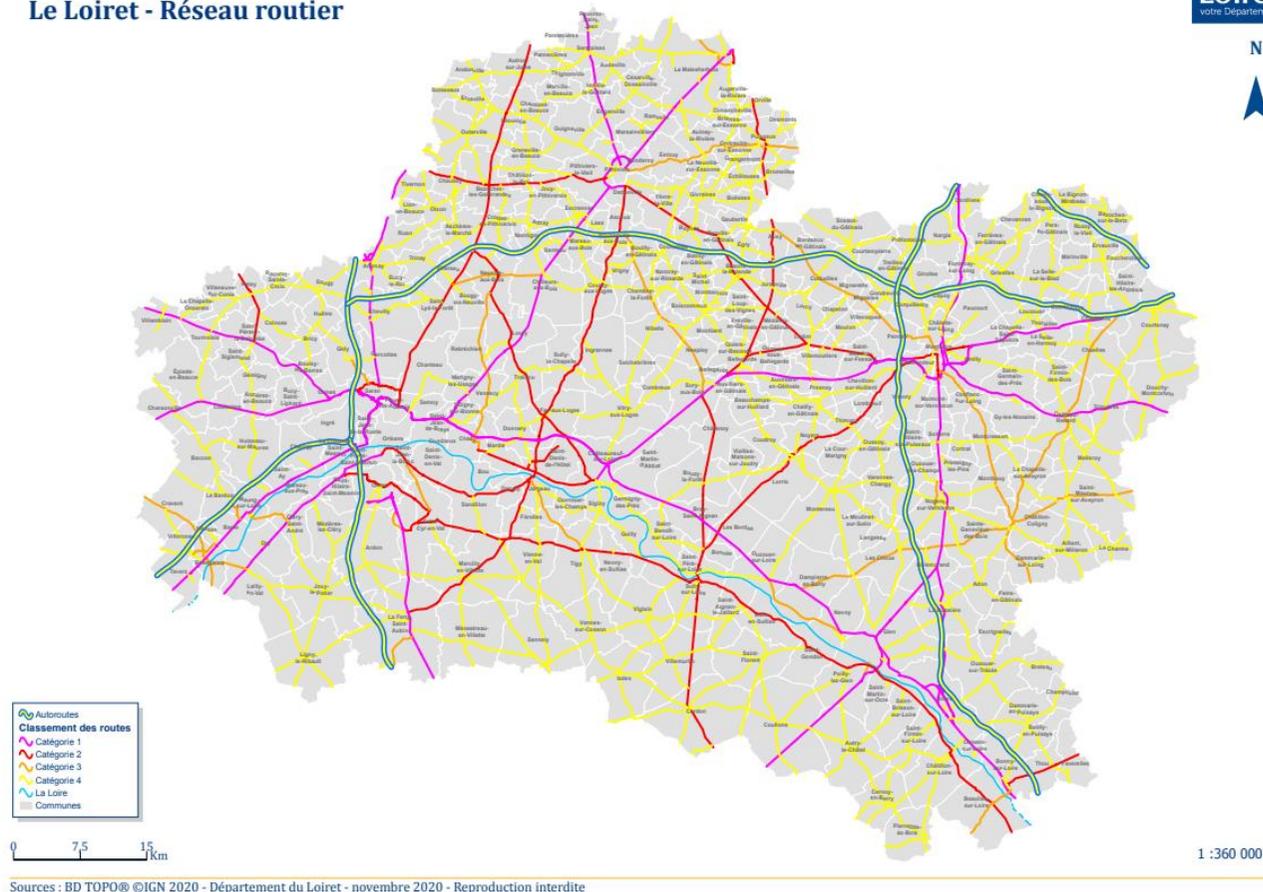


Figure 29: Hiérarchie du réseau routier, Loiret 2020

- Chemins de halages
- Voies à faible trafic.
- Chemins agricoles,

	Catégorie	Fonction actuelle	Profil type
	Autoroutes (Niveau 0)	Trafic de transit national et régional vers les pôles majeurs du territoire dans des conditions de sécurité routière adaptées à la grande vitesse. Le trafic y est supérieur à 15 000 véhicules par jour.	 A10, Gidy, GSV, 2021
	Réseau interdépartemental (niveau 1)	Trafic régional assurant également une part très forte des échanges départementaux et régionaux. Sur le territoire cela correspond notamment à la D14 et la D2160. Le trafic y est supérieur à 15 000 véhicules par jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessitent, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D2160, Ladon, 2021
	Réseau structurant (Niveau 2)	Trafic régional assurant également une part très forte des échanges départementaux et régionaux. Sur le territoire cela correspond à la D2020, la D2007, la D2060 et la D951. Entre 10 000 et 15000 véhicules y circulent par jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessite, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D20, Chevilly, GSV, 2021
	Réseau de liaison (Niveau 3)	Trafic départemental assurant une part importante des échanges locaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D56 passant par Sainte-Geneviève-des-Bois ou à la D953, passant par Ouzouer-sur-Loire. 2000 à 5000 véhicules y circulent chaque jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessite, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D951, Jargeau, GSV, 2018
	Réseau local (Niveau 4)	Voies d'échanges entre les différents quartiers et vers les pôles de rabattement. 1000 à 2000 véhicules y circulent chaque jour. Le réseau tertiaire permet de desservir finement les communes entre elles et est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 D45, Batilly-en-Puisaye

Les voies structurantes du réseau routier sont imaginées pour relier de manière directe les communes entre elles. De ce fait, par le même principe, des liaisons peuvent devenir structurantes pour le réseau cyclable. Cependant, la mixité d'usage n'est pas possible si le niveau de trafic est trop élevé.

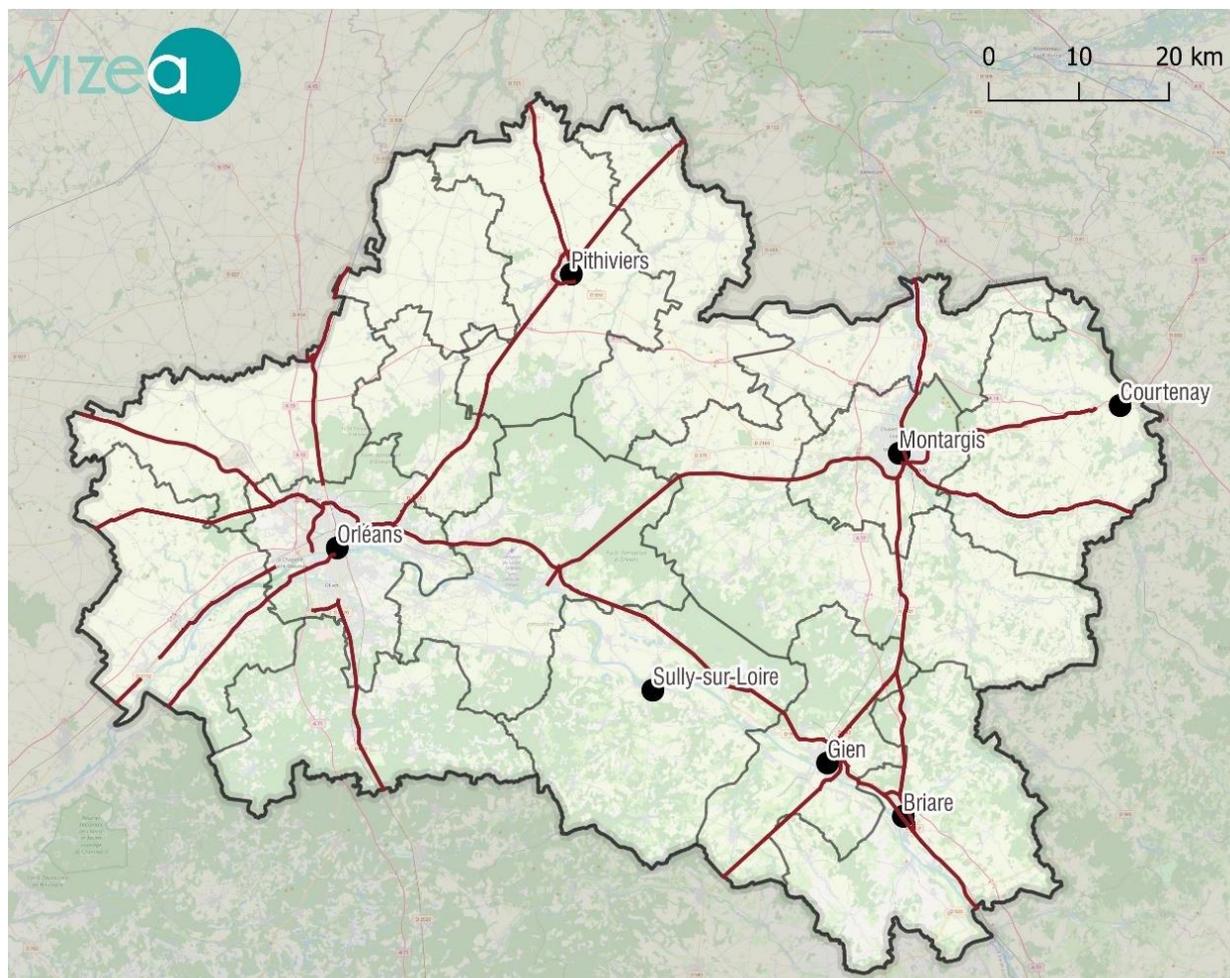
Lors d'absence d'alternatives, les voies départementales structurantes peuvent être structurantes à vélo à condition de réaliser un aménagement cyclable dédié hors voirie (piste cyclable, voie verte...).

1.2.1 Le réseau interdépartemental (niveau 1)

Le Loiret est traversé par plusieurs axes autoroutiers. Ce réseau permet de limiter le trafic de transit, notamment poids lourds sur le réseau secondaire. Plusieurs axes majeurs traversent le territoire :

- La D2157, la D955, la D2152, la D2020 et la D2060 desservent la polarité d'Orléans
- La D2060, D2007, la D943 desservent la polarité de Montargis
- La D2060 dessert la polarité de Courtenay
- La D2060, la D952, la D940 et la D2007 desservent les polarités de Sully-sur-Loire, Gien et Briare

Ces voies accueillent un fort trafic et sont limitées à 80km/h ou 90 km/h pour les départementales. Ces voies sont particulièrement dangereuses pour les cyclistes. Des aménagements sécurisés séparés de la voirie seront nécessaires si un itinéraire cyclable emprunte l'une d'elle. Compte tenu de l'important trafic circulant sur ces voies, elles pourront servir de support pour le développement d'aires ou de lignes de covoiturage.



Hiéarchisation des routes départementales (Vizea, 2021)

Hiéarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)

— Réseau interdépartemental

Figure 30: Hiéarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)

1.2.2 Le réseau départemental structurant (niveau 2)

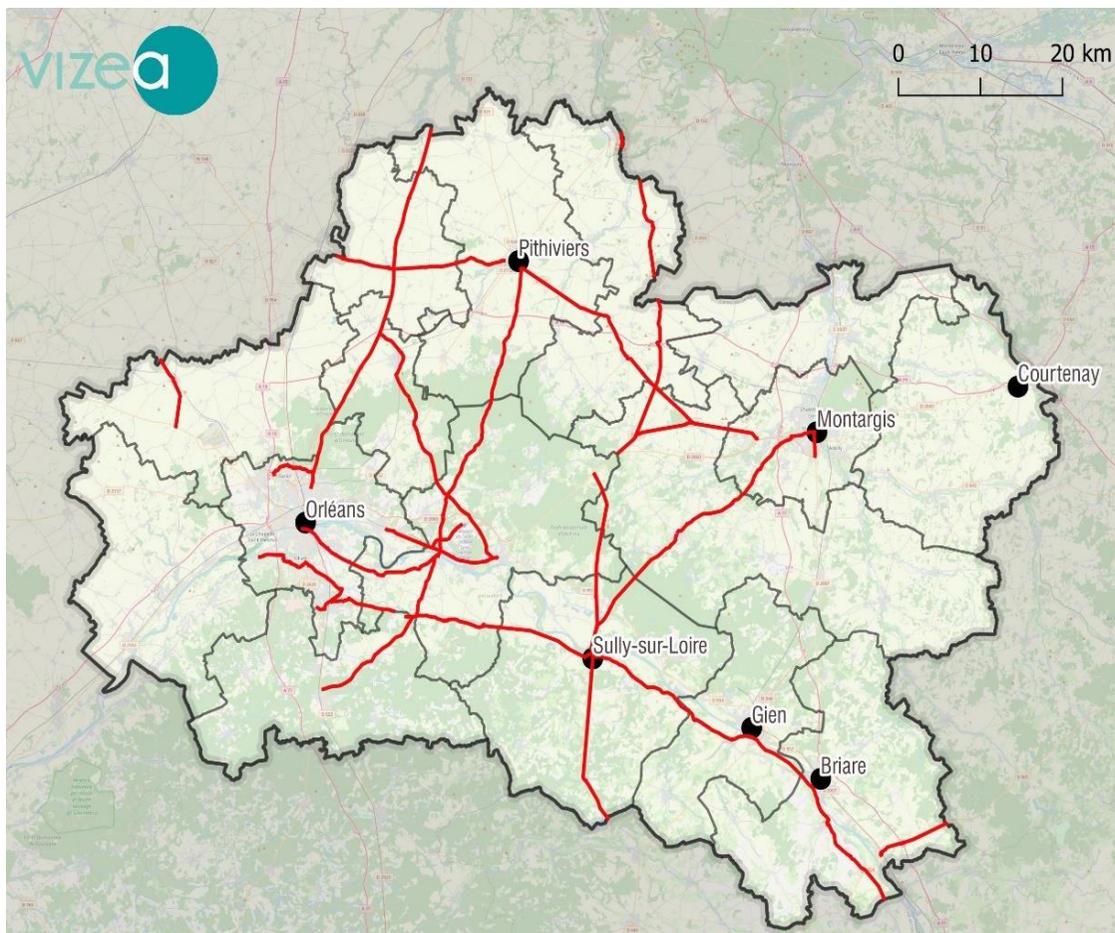
Le Loiret est traversé par un réseau de liaisons pour la desserte des polarités. Ces liaisons présentent peu de concordances avec le réseau cyclable.

Plusieurs axes importants traversent le territoire :

- La D951 dessert les communes de Sully-sur-Loire, Gien, Briare
- La D921 traverse presque la totalité du département depuis le sud (la Ferté Saint-Aubin) jusqu'au nord (Pithiviers)
- La D961 et la D948 permettent d'assurer la liaison vers les communes du sud du département comme Sully-sur-Loire et les communes plus au nord comme Montargis. Ces liaisons peuvent présenter une opportunité pour la création d'aménagements cyclable le long de ces axes.



Figure 32: D951, Sully-sur-Loire, GSV, 2021



Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2021)

Hiérarchisation des routes départementales (Département du Loiret, 2021)

— Réseau départemental structurant

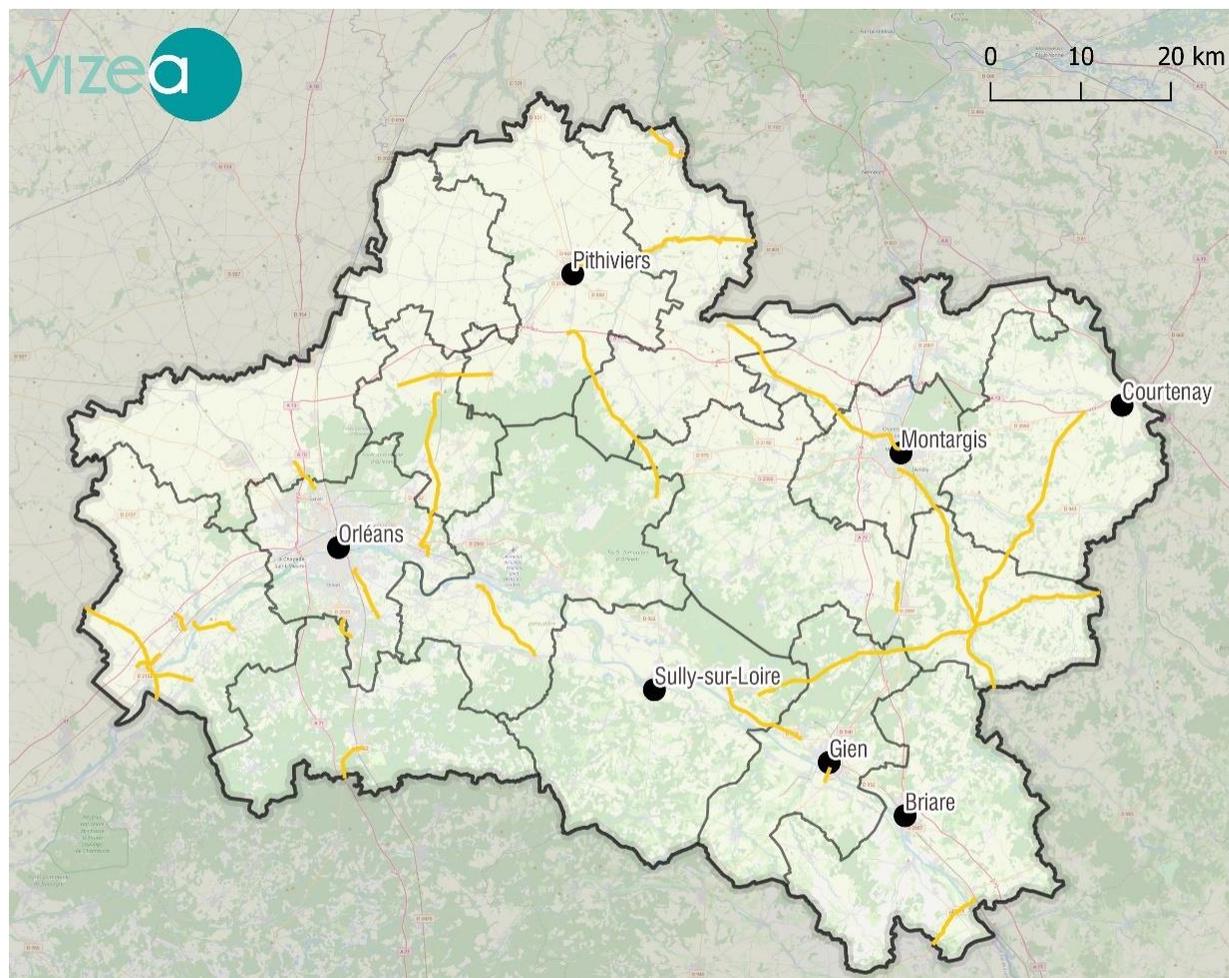
Figure 31: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)

1.2.3 Le réseau de liaison (niveau 3)

Ce réseau de liaisons est composé de routes aux profils divers. Certains axes peuvent être limités à 70 km/h. Ces voies sont complémentaires au réseau structurant et interdépartemental. Leur utilisation pour le schéma directeur cyclable permettra de compléter le réseau cyclable et de desservir plus précisément certains pôles.



Figure 34: D42, Vimory, GSV, 2021



Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2021)

— Réseau départemental de liaison

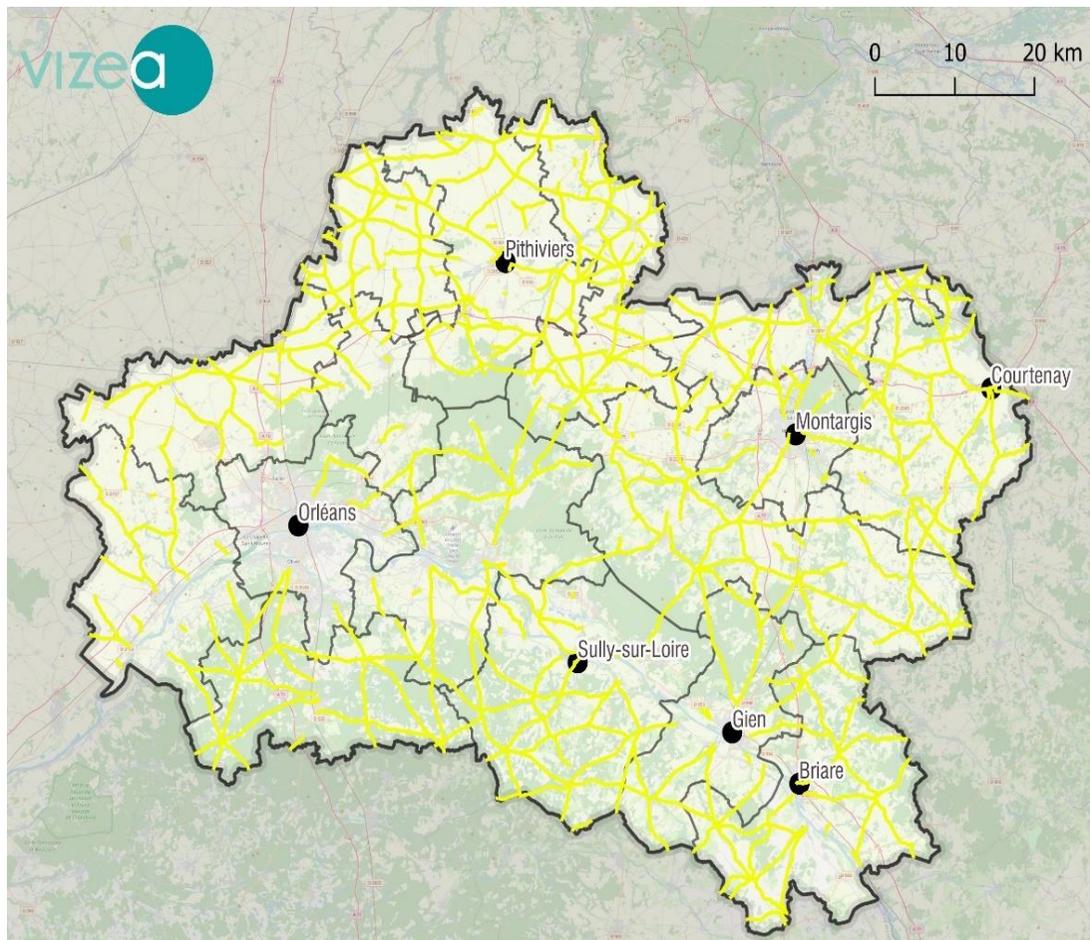
Figure 33: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)

1.2.4 Le réseau local (niveau 4)

Ce réseau local est composé de routes et voies aux profils divers. Ce niveau de hiérarchisation dispose d'une densité de trafic assez faible. La mixité des usages sur la chaussée peut être envisagée sous certaines conditions (Rendre sa voirie cyclable, Cerema, 2021) :

- Trafic inférieur à 1000 véhicules/jour pour une limitation de vitesse à 70-80 km/h,
- Trafic inférieur à 1500 véhicules/jour pour une limitation de vitesse à 50 km/h,
- Trafic inférieur à 4000 véhicules/jour pour une limitation de vitesse de 30 km/h maximum,

Les voies accueillant moins de 1000 véhicules/jour pourront accueillir les cyclistes sans qu'aucun aménagement soit nécessaire (à l'exception des tronçons présentant des points durs).



Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2021)

— Réseau local

Figure 35: Hiérarchisation des routes départementales (Vizea, 2022)

2 Correspondance type de voie et aménagements possibles

	Voie verte	Piste cyclable	Bande cyclable	Chaussée à voie centrale banalisée	Zone 30	Zone de rencontre	Vélorue	Aire piétonne	Jalonnement
Le réseau magistral	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge
Le réseau interdépartemental (niveau 1)	vert	vert	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge	rouge	orange
Le réseau structurant (niveau 2)	vert	vert	vert	orange	en zone agglomérée	en zone agglomérée	rouge	rouge	orange
Le réseau de liaison (niveau 3)	vert	vert	vert	vert	en zone agglomérée	en zone agglomérée	rouge	rouge	vert
Le réseau local (niveau 4)	vert	vert	vert	vert	en zone agglomérée	en zone agglomérée	en zone agglomérée	rouge	vert
Les voies de desserte locale (voies communales)	vert	vert	vert	vert	en zone agglomérée	en zone agglomérée	en zone agglomérée	en zone agglomérée	vert
Les autres catégories de voie (pistes agricoles, chemins vicinaux...)	vert	vert	vert	vert	vert	vert	vert	en zone agglomérée	vert

Vert : adapté / **orange** : à étudier selon les spécificités locales / **rouge** : inadapté

3 Le niveau de trafic

3.1 Etat des lieux

Le niveau de trafic permet de connaître les axes majeurs de circulation sur le territoire. Les axes où circulent le plus de véhicules, avec une moyenne de plus de 15 000 véhicules/jour sont :

- La D2060 dont la rocade d'Orléans
- La rocade de Montargis
- La D2271 à proximité de la commune d'Olivet

D'autres axes routiers connaissent également un trafic élevé entre 10 000 et 15000 véhicules/jour :

- La D2020 qui dessert le nord et le sud de la métropole d'Orléans
- La rocade de Pithiviers
- La D2007 qui dessert le nord de l'agglomération montargoise

En fonction du trafic journalier, les préconisations en termes d'aménagements seront plus qualitatives. De plus, d'autres

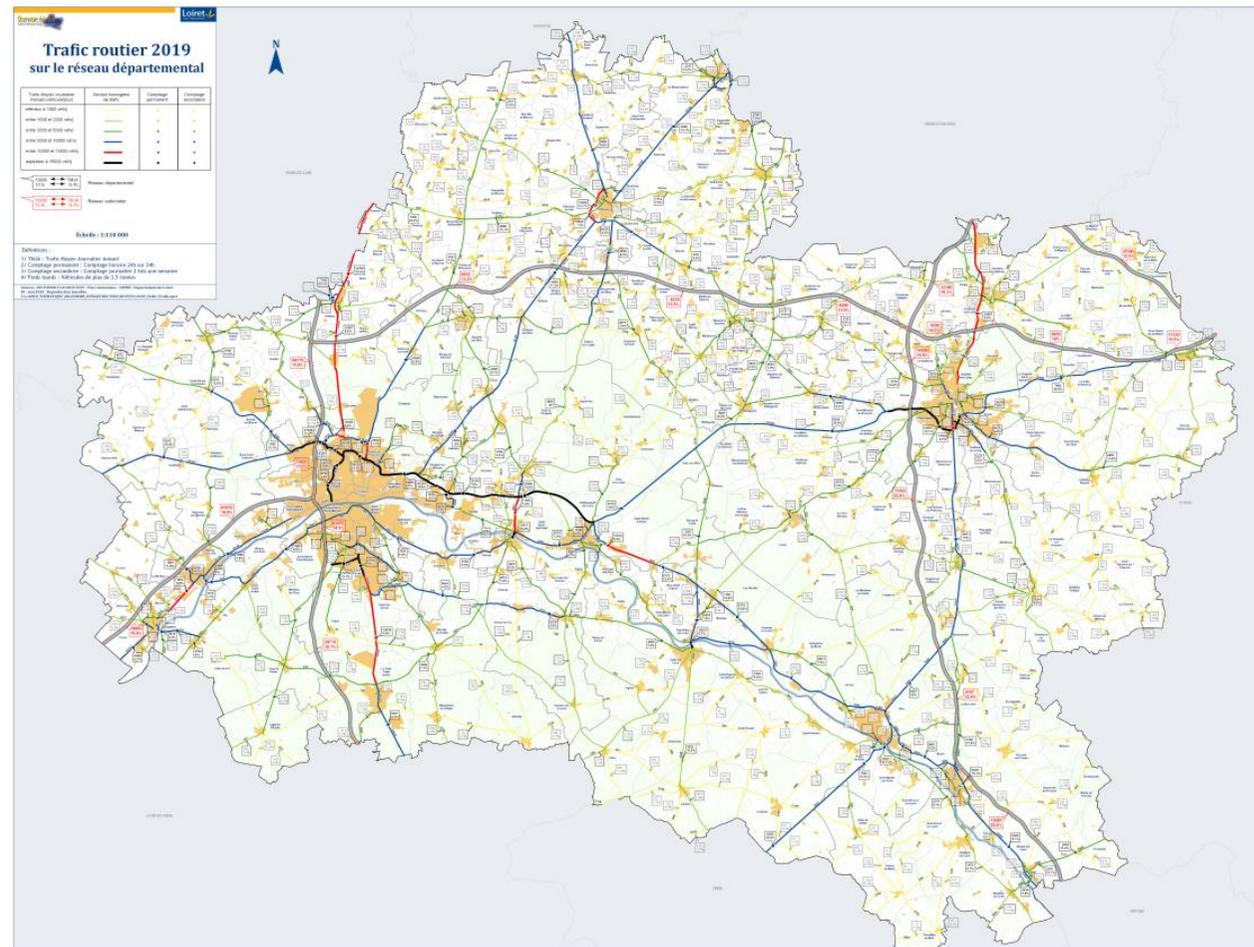


Figure 36: Trafic routier sur le réseau départemental (Loiret, 2019)

espaces dédiés au covoiturage et à l'autostop pourront être installés sur les routes à fort trafic.

3.2 Potentiel d'installation d'aires de covoiturage

Le maillage de routes départementales structurantes traversant le territoire permet d'identifier les lieux potentiels d'implantation d'aires de covoiturage :

- Intersection entre voies structurantes,
- Voies à proximité d'une entrée d'autoroute,
- Zone blanche en offre de covoiturage.

L'analyse de la hiérarchisation du réseau routier et de la localisation des aires de covoiturage actuelles permettra de définir des potentielles localisations d'aires à développer.

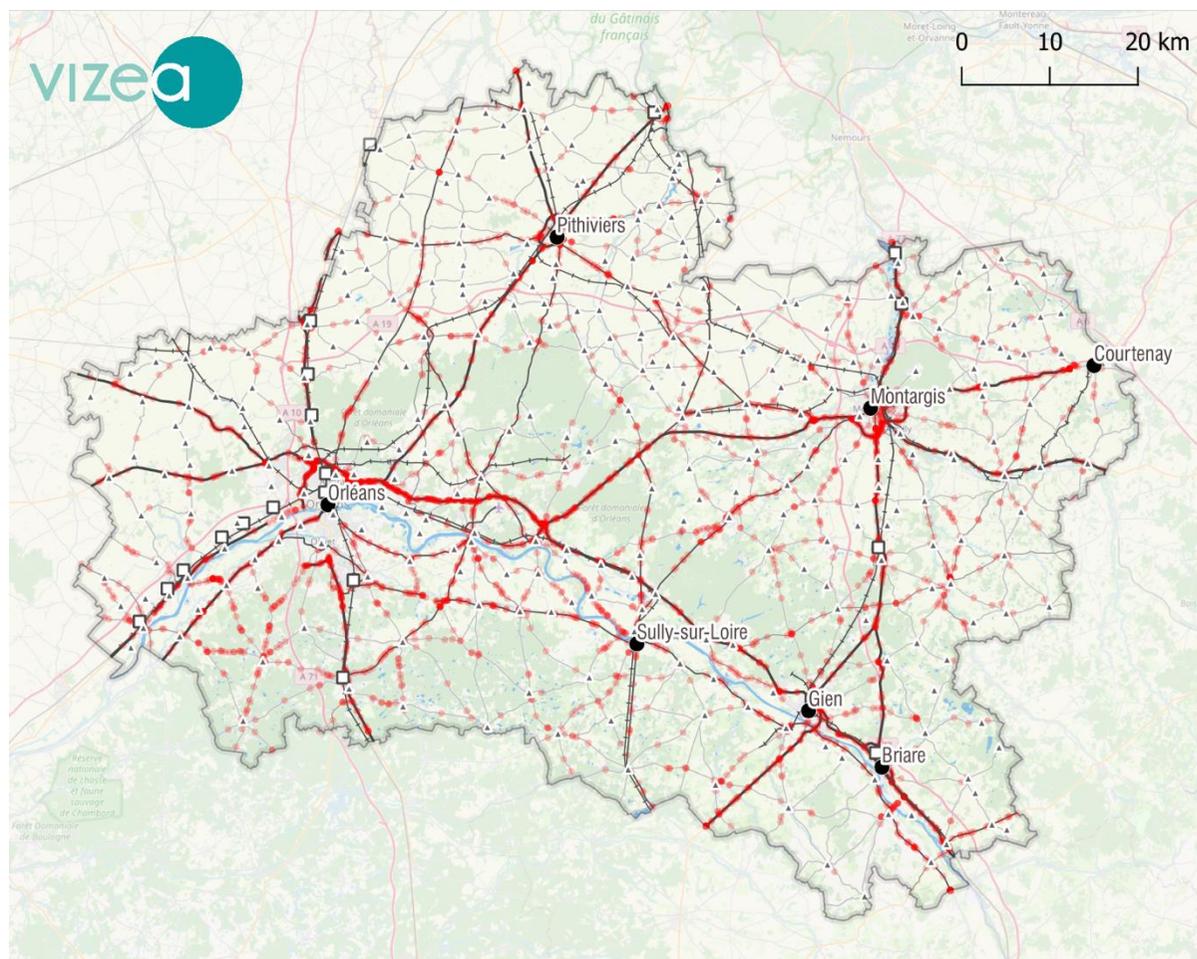
4 L'accidentologie sur les voies départementales

Les données sur l'accidentologie permettent de connaître les points durs pour de potentiels aménagements cyclables notamment et de traiter les insécurités. Cette base de données, issue du BAAC et de recensements quotidiens effectué par les services départementaux en lien avec les services de secours et de la gendarmerie, recense l'ensemble des accidents corporels sur les routes départementales.

Les principaux lieux d'accidents sont localisés dans l'agglomération de Montargis et la métropole d'Orléans.

Les accidents sont majoritairement situés dans les différentes polarités où il existe un trafic élevé de véhicules comme sur la rocade d'Orléans où il existe un trafic journalier de plus de 56 110 véhicules en 2019.

Lors de l'année 2021, 124 accidents corporels ont été recensés sur l'ensemble du réseau routier départemental. Ils ont généré : 20 tués (dont 15 tués sur le réseau maintenu à 80 km/h), 99 blessés hospitalisés et 83 blessés non



Nombre d'accidents corporels sur les routes départementales du Loiret comptabilisés de 2008 à 2021

- Polarités
- Localisation des accidents corporels de 2008 à 2021 (BAAC)

hospitalisés. Ces indicateurs sont en net recul par rapport à la moyenne 2016-2020 puisque le nombre d'accidents corporels **a baissé de 12,7 % et le nombre de tués de 28 %**. Par conséquent, l'indice de gravité passe de 19,5 tués pour 100 accidents corporels sur la période 2016-2020 à 16,1 en 2021 (baisse de 3,4 points)

Année	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Indice de gravité (Nombre de tués pour 100 accidents corporels)
2017	159	29	18 %
2018	159	34	22 %
2019	126	26	20 %
2020	116	21	18 %
2021	124	20	16 %

Figure 37: Evolution du nombre de tués par rapport aux accidents corporels depuis 2017

Comme vu dans la partie précédente, certaines routes accueillent un trafic important ce qui augmente le risque d'accidents. C'est le cas de la rocade d'Orléans (la D2060) qui reçoit plus de 55 000 véhicules par jour et où une part importante d'accidents a été recensée.

En 2020, parmi le nombre de tués, 90% étaient des conducteurs, 10% étaient des passagers ou des piétons. Dans l'ensemble, un accident

corporel est le plus souvent mortel pour les conducteurs de la voiture.

Sur les routes départementales du Loiret, en 2021, 74 % des accidents corporels et 95 % des accidents mortels ont eu lieu hors agglomération.

Concernant les accidents corporels, l'indicateur reste stable par rapport à la moyenne de la période 2016-2020 (73,6 % des accidents corporels ont eu lieu hors agglomération) alors qu'une augmentation des accidents mortels hors agglomération est observée par rapport à cette même période de référence (77,4 % pour les accidents mortels ont eu lieu hors agglomération). En 2021, sur les 17 tués dans les accidents corporels, 16 accidents se sont produits hors agglomération. A titre de comparaison pour les années précédentes, en 2018, sur les 34 accidents corporels mortels, 26 se sont produits hors agglomération. Les routes hors agglomération sont plus dangereuses car la vitesse est limitée entre 70 et 110 km/h.

1 accident mortel sur 3 est du à « une vitesse excessive ou inadaptée ». La vitesse est le principal facteur d'accidents mortels.

En 2021, 9 accidents mortels sont recensés en plein jour contre 6 de nuit.

Sur les routes du Loiret, 80% des accidents sont localisés sur une section courante contre 20% à une intersection.

Depuis 2017, les cyclistes sont impliqués dans près de 5% des accidents corporels recensés sur le réseau routier départemental. Sur le réseau départemental pour la période 2017-2021, 44 accidents corporels sur 678 impliquaient des cyclistes représentant 5.1% des accidents corporels. Sur la période 2017-2022, sur les 117 accidents recensés :

- 5 accidents mortels (soit 4.2%) concernaient des cyclistes
- 26 accidents graves concernaient des cyclistes
- 11 accidents légers concernaient des cyclistes.

Sur RD uniquement hors agglomération (domaine de compétence exclusif du CD45) 28 accidents corporels ont impliqué des cyclistes sur un total de 509 accidents recensés soit 5,5 % des accidents corporels.

Sur la période 2017-2022, parmi les 95 accidents recensés :

- 4 accidents mortels (soit 4,2%) ont concerné des cyclistes.

- 17 accidents graves ont concerné des cyclistes
- 5 accidents légers ont concerné des cyclistes.

A l'échelle nationale, une tendance à la hausse des accidents mortels impliquant des cyclistes sur tous types de réseaux de voirie confondus est observable (+23% sur la période 2019-2021). Cette hausse peut être expliquée par la hausse de la pratique du vélo.

La création d'aménagements cyclables adaptés à la hiérarchisation du réseau routier est un enjeu majeur. Lorsque la cohabitation des cyclistes et des véhicules motorisés n'est pas possible, un aménagement dédié est nécessaire (piste cyclable, voie verte).

5 Synthèse d'analyse

La hiérarchisation du réseau routier départemental est un moyen d'identifier les routes à faible trafic ne nécessitant pas d'aménagement cyclable dédié pour créer une liaison. De même, certaines voies à fort enjeu, si fort trafic, nécessiteront un aménagement cyclable dédié (piste cyclable, voie verte).

La majorité des accidents sont localisés hors agglomération, sur des voies à haute vitesse. De

plus, le principal facteur d'accidentologie est « une vitesse excessive ou inadaptée ». Tandis que pour 2021 la tendance est à la baisse du nombre d'accidents corporels (-12,7%) et du nombre de tués (- 28%) par rapport à la période 2016-2020, les cyclistes sont de plus en plus impliqués dans les accidents.

Le département du Loiret a entrepris des opérations visant à réduire le nombre et la gravité des accidents survenus sur le réseau routier. Le schéma départemental des mobilités s'appuiera sur la hiérarchisation du réseau routier afin

d'identifier un réseau cyclable cohérent et sécurisé à l'échelle du département. Les chiffres témoignent de l'importance de l'enjeu que représente les actions que le Département pourrait mener en faveur d'une meilleure sécurisation des cyclistes.



Analyse de l'offre de transport du territoire

1 Les mobilités douces

1.1 Définition du système vélo

« Le système vélo correspond à l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ». Frédéric Héran, 2018. Économiste des transports et urbaniste.

1.1.1 Méthode générale d'analyse du système vélo

La cyclabilité d'un territoire est évaluée sur la base de la prise en compte de l'ensemble des leviers d'actions du « système vélo » pour en développer l'usage.

L'analyse de ce volet tient compte des approches suivantes :

- Les aménagements dédiés (sur voirie et hors voirie),
- La qualité de l'apaisement du réseau routier de desserte locale (zones apaisées), le jalonnement,
- Le stationnement vélo autour des principaux pôles générateurs de flux,



- Les services vélo,

- L'animation/information/communication

- Et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.

Outre la vision classique du « système vélo », nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :

- Les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine,
- La stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales,
- La vision d'une politique de santé publique,
- Le projet de développement économique et touristique du territoire.

1.1.2 Les analyses thématiques détaillées

Dans l'analyse du système vélo, nous prendrons en compte toutes les thématiques liées au développement de l'usage du vélo.

Apaisement

- Aires piétonnes ouvertes aux cyclistes,
- Zones de rencontre,
- Zones 30,

- Autres dispositifs réglementaires d'apaisement de la voirie.

Aménagement sur voirie

- Pistes cyclables sur voirie,
- Bandes cyclables,
- Couloir bus vélo,
- Contre-allée aménagée,
- ...

Aménagement hors-voirie

- Voies vertes,
- Pistes cyclables hors voirie,
- Allées de parcs traversables à vélo,
- Passages dénivelés : passerelles et tunnels,
- ...

Stationnement

- Arceaux,
- Abris collectifs ouverts,
- Abris collectifs fermés,

- Abris individuels fermés / consignes / boxes.

Services vélos

Information, communication

- Information papier,
- Information numérique,
- Déclinaison de l'information sur les supports d'information des acteurs du transport,
- Informations en gare ou dans les pôles d'échanges,
- Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière, ...

Sur ses domaines de compétences, le CD45 pourra améliorer la circulation à vélo en développant les différentes thématiques du système vélo : aménager des liaisons sur son réseau départemental, agir avec les communes sur l'apaisement du réseau roturier, mener des campagnes de communication en faveur de la mobilité à vélo, monter des événements de sensibilisation...

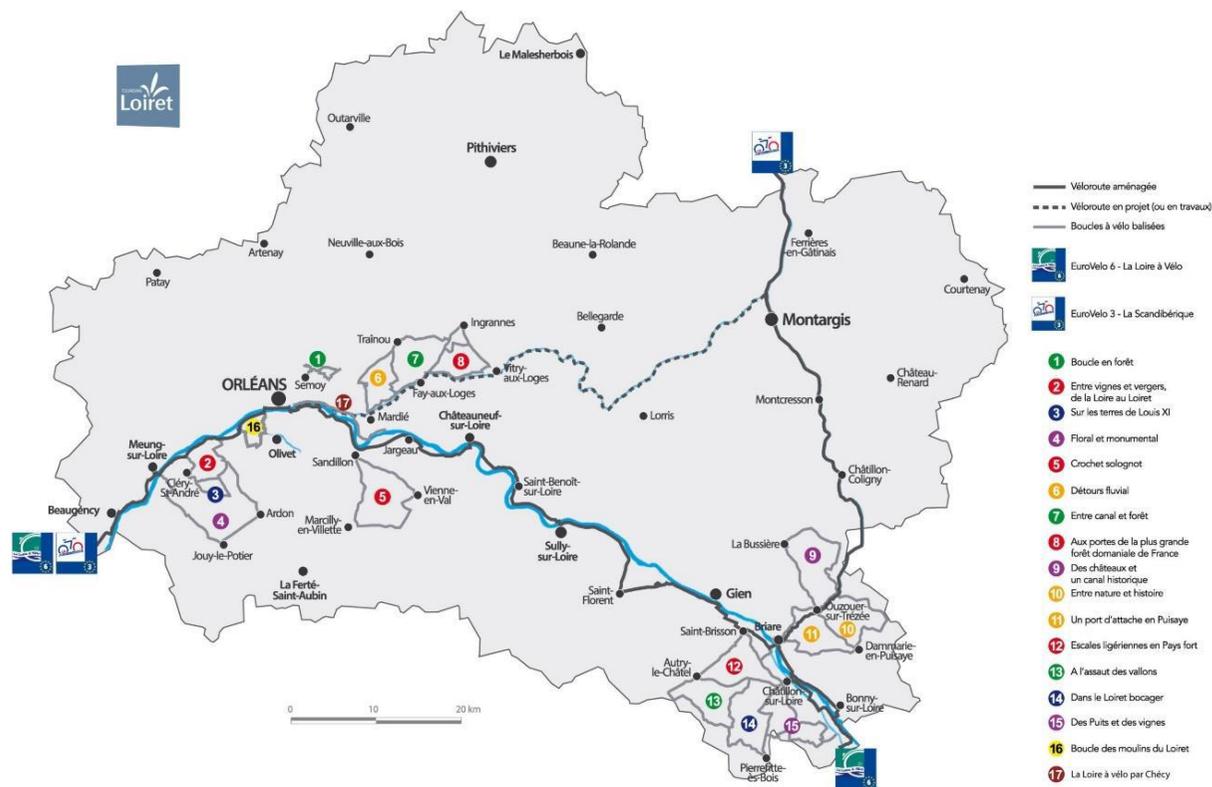
1.2 Un territoire traversé par deux EuroVéloroutes

Le Loiret est traversé par 2 EuroVéloroutes : la Scandibérique (Ev3) et la Loire à Vélo (Ev6). Ces itinéraires représentent plus de 220 kilomètres d'aménagement cyclable munis d'aires de repos et d'un jalonnement de qualité.

La Loire à vélo a été aménagée entre 2010 et 2012 et la Scandibérique de 2012 à 2020.

Le département du Loiret a la charge de l'entretien et de l'amélioration des itinéraires sur son territoire.

Plusieurs projets sont en cours de réflexion ou d'étude afin de compléter ce réseau d'itinéraires longue distance. Un itinéraire reliant Orléans à Montargis par une véloroute longeant le canal d'Orléans est programmée pour 2025, coûtant environ 15 millions d'euros.

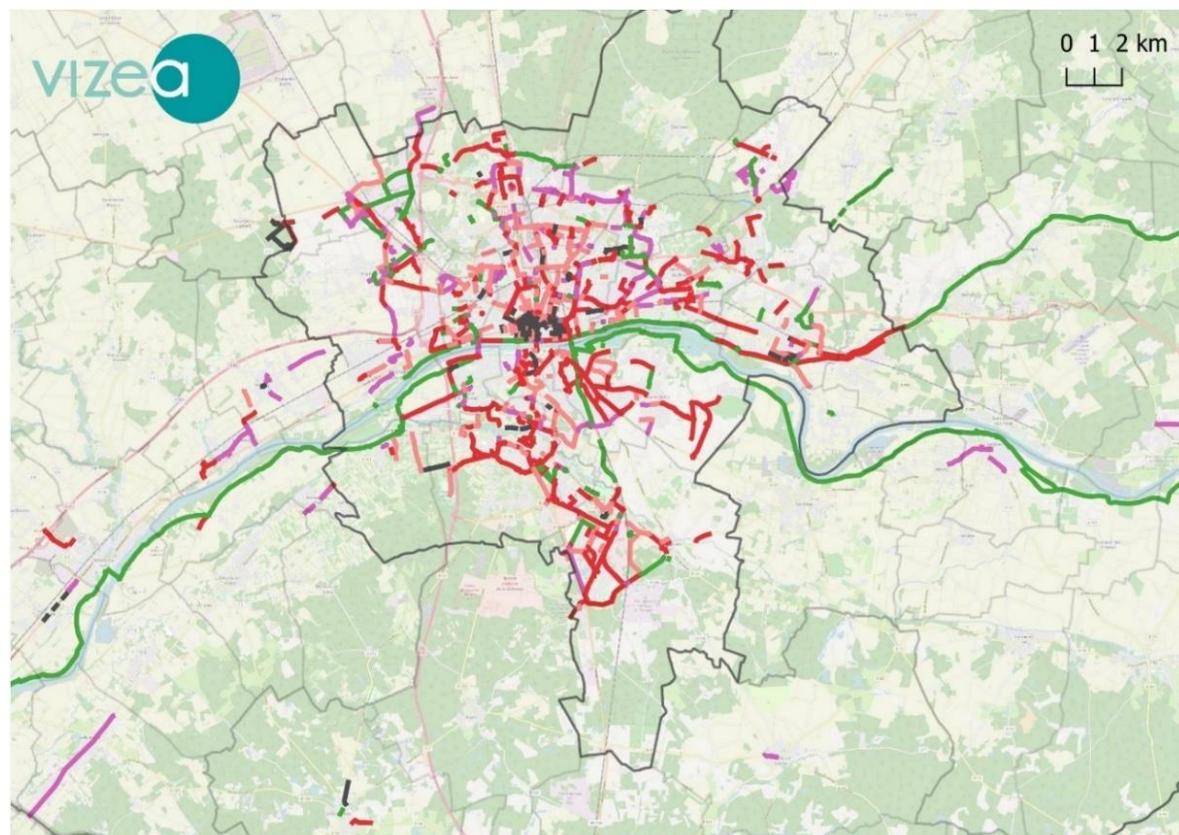


1.3 Les potentiels de déplacement à vélo dans le secteur d'Orléans

1.3.1 Le réseau cyclable existant dans le secteur d'Orléans

La métropole d'Orléans a adopté son Plan de Déplacement urbain et son plan vélo en 2019. Les aménagements cyclables sont assez développés dans le centre de la métropole. Ce réseau est plutôt constitué de bande, piste cyclable et d'itinéraires cyclables au niveau du trottoir. Ce secteur est également desservi par l'itinéraire de la Loire à vélo, axe structurant pour le territoire permettant de relier les communes desservies directement.

Il existe encore cependant des discontinuités sur le territoire. La majorité du réseau cyclable est concentré dans la commune d'Orléans. Les Franchissements des ponts entre le nord et le sud de la Loire sont des points durs identifiés lors des entretiens et des ateliers territoriaux. L'offre de stationnement vélo est à développer dans les centres-villes et a proximité de la Loire à vélo ou des arrêts de transports en commun.



Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur d'Orléans (Vizea, 2021)

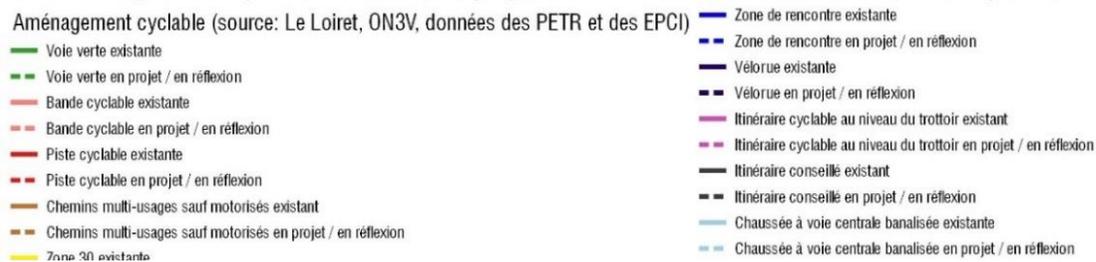


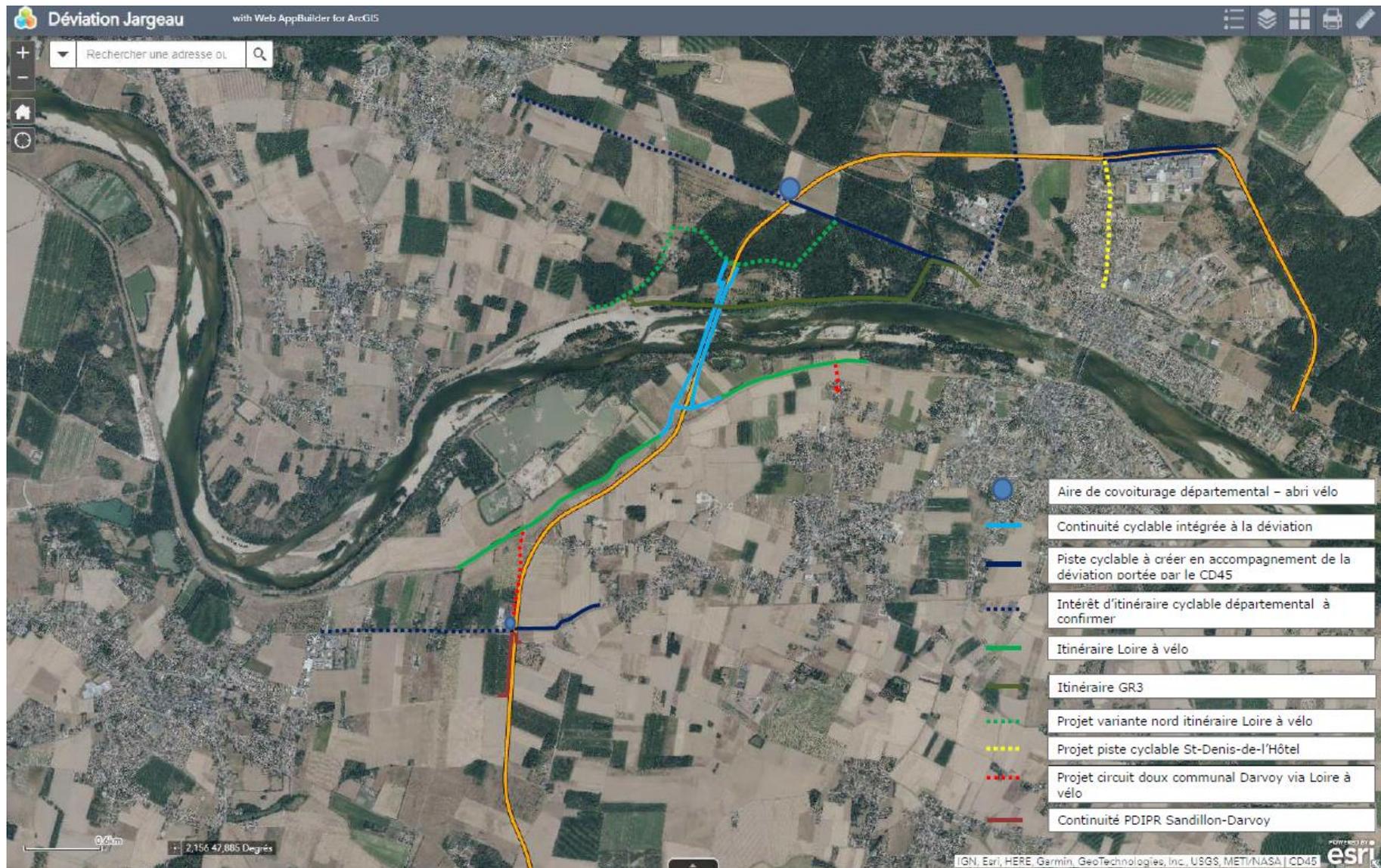
Figure 38: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur d'Orléans (Vizea, 2022)

1.3.2 Les axes prioritaires identifiés

- Une liaison cyclable et piétonne est à développer pour relier Beaulieu et Meung-sur-Loire. Il existe seulement trois kilomètres entre ces communes. Il est nécessaire de sécuriser les déplacements à pied et à vélo et notamment la desserte du super U et de la gare de Meung-sur-Loire.
- Une liaison cyclable entre Beaulieu et Mareau-aux-près de 5 kilomètres pourrait être développée.
- Plusieurs liaisons cyclables sur des routes à faible trafic pourraient être réalisées entre Lailly-en-Val et la gare de Beaugency.
- Une liaison cyclable depuis le centre-bourg de Bricy vers la base militaire permettrait de favoriser les déplacements à vélo. Des militaires se rendent déjà à vélo sur leur lieu de travail.
- Une liaison cyclable entre la commune de Saint-Cyr-en-Val vers le parc d'activités Orléans-Sologne, et depuis l'avenue de Concyr.
- Une connexion entre la Loire à vélo et le territoire de la Sologne (La Ferté-Saint-Aubin, Marcilly-en-Villette, Jouy-le-Potier...)
- Une liaison entre Ormes et Bricy afin d'ouvrir Ormes sur l'agglomération orléanaise.

La **dévi**ation de Jargeau dispose de mesures compensatoires en faveur de la circulation à vélo. En effet, plusieurs aménagements

cyclables sont prévus dans le cadre de l'aménagement de la déviation afin de rompre les discontinuités éventuelles.



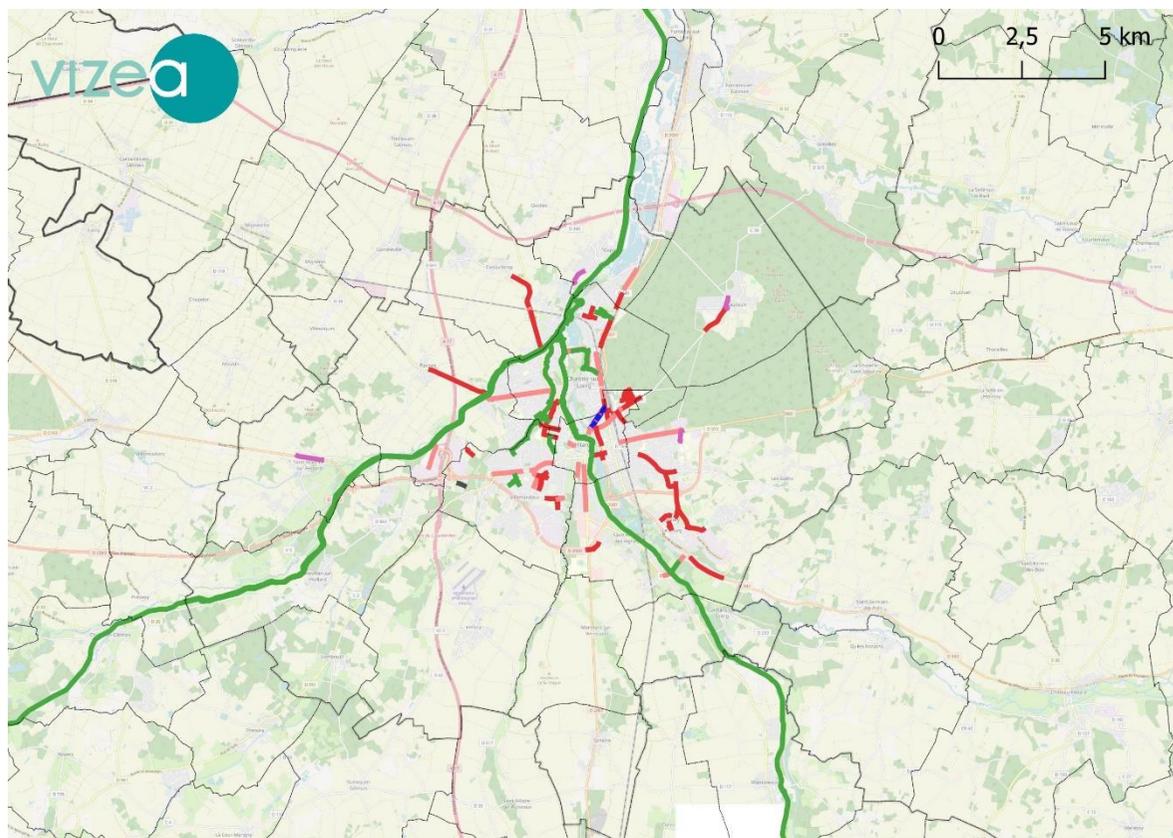
1.4 Le potentiel de déplacements à vélo dans le secteur de Montargis

1.4.1 Le réseau cyclable existant

L'agglomération montargoise a adopté son schéma directeur cyclable en 2021. Ce schéma définit un réseau cyclable permettant de relier les communes situées à proximité de Montargis. La Scandibérique est un axe structurant pour le territoire et doit permettre de relier les autres territoires plus ruraux. Ce schéma est en cours de déploiement. Un schéma de signalétique touristique cyclable est en cours sur le territoire du PETR Gâtinais Montargois. Certains itinéraires pourront faciliter les déplacements domicile/travail ou utilitaires. Une offre de stationnement vélo sécurisée est à développer sur l'ensemble du territoire notamment dans les zones d'activité et dans les collèges.

1.4.2 Les axes prioritaires identifiés

- Une liaison cyclable vers la zone d'activité Arboria.
- Développer des liaisons cyclables vers les collèges du sud du territoire (Lorris, Chatillon Coligny et Château Renard)



Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Montargis (Vizea, 2021)

Aménagement cyclable (source: Le Loiret, ON3V, données des PETR et des EPCI)			
	Voie verte existante		Zone de rencontre existante
	Voie verte en projet / en réflexion		Zone de rencontre en projet / en réflexion
	Bande cyclable existante		Vélorue existante
	Bande cyclable en projet / en réflexion		Vélorue en projet / en réflexion
	Piste cyclable existante		Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
	Piste cyclable en projet / en réflexion		Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet / en réflexion
	Chemins multi-usages sauf motorisés existant		Itinéraire conseillé existant
	Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion		Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
	Zone 30 existante		Chaussée à voie centrale banalisée existante
	Zone 30 en projet / en réflexion		Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion
			Autre en projet / en réflexion

Figure 39: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Montargis, Vizea 2022)

1.5 Le potentiel de déplacements à vélo dans le secteur de Pithiviers

1.5.1 Le réseau cyclable existant

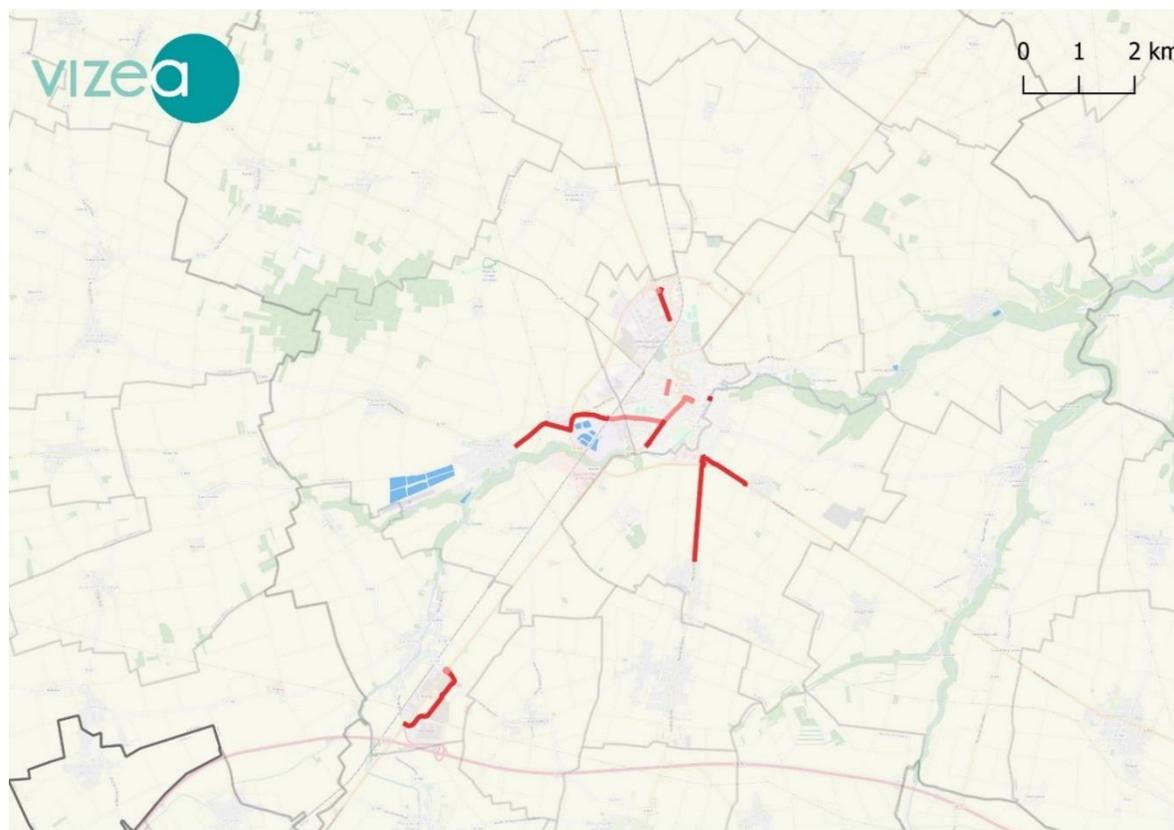
Il existe très peu d'aménagements sur le territoire. Il existe quelques piste et bandes cyclables dans la commune de Pithiviers et de Dadonville mais le réseau reste incomplet et des discontinuités sont à résorber.

Il existe un potentiel important de développement du réseau cyclable, notamment avec les entreprises du secteur et la gare de Malesherbes qui permet de relier l'Île-de-France.

1.5.2 Les axes prioritaires identifiés

Plusieurs liaisons cyclables sont identifiées afin de développer l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens :

- Une liaison cyclable via la D2152. Cet axe est très emprunté et de nombreux malesherbois viennent travailler à Pithiviers.
- Des liaisons cyclables intercommunales : Outarville- Bazoches-les-Gallerandes ; Pithiviers-Dadonville.



Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Pithiviers (Vizea, 2021)

Aménagement cyclable (source: Le Loiret, ON3V, données des PETR et des EPCI)	Zone de rencontre existante
Voie verte existante	Zone de rencontre en projet / en réflexion
Voie verte en projet / en réflexion	Vélorue existante
Bande cyclable existante	Vélorue en projet / en réflexion
Bande cyclable en projet / en réflexion	Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
Piste cyclable existante	Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet / en réflexion
Piste cyclable en projet / en réflexion	Itinéraire conseillé existant
Chemins multi-usages sauf motorisés existant	Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion	Chaussée à voie centrale banalisée existante
Zone 30 existante	Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion
Zone 30 en projet / en réflexion	Autre en projet / en réflexion

Figure 40: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Pithiviers, Vizea 2022

1.6 Les potentiels de déplacement à vélo dans le secteur Sully-Gien-Briare

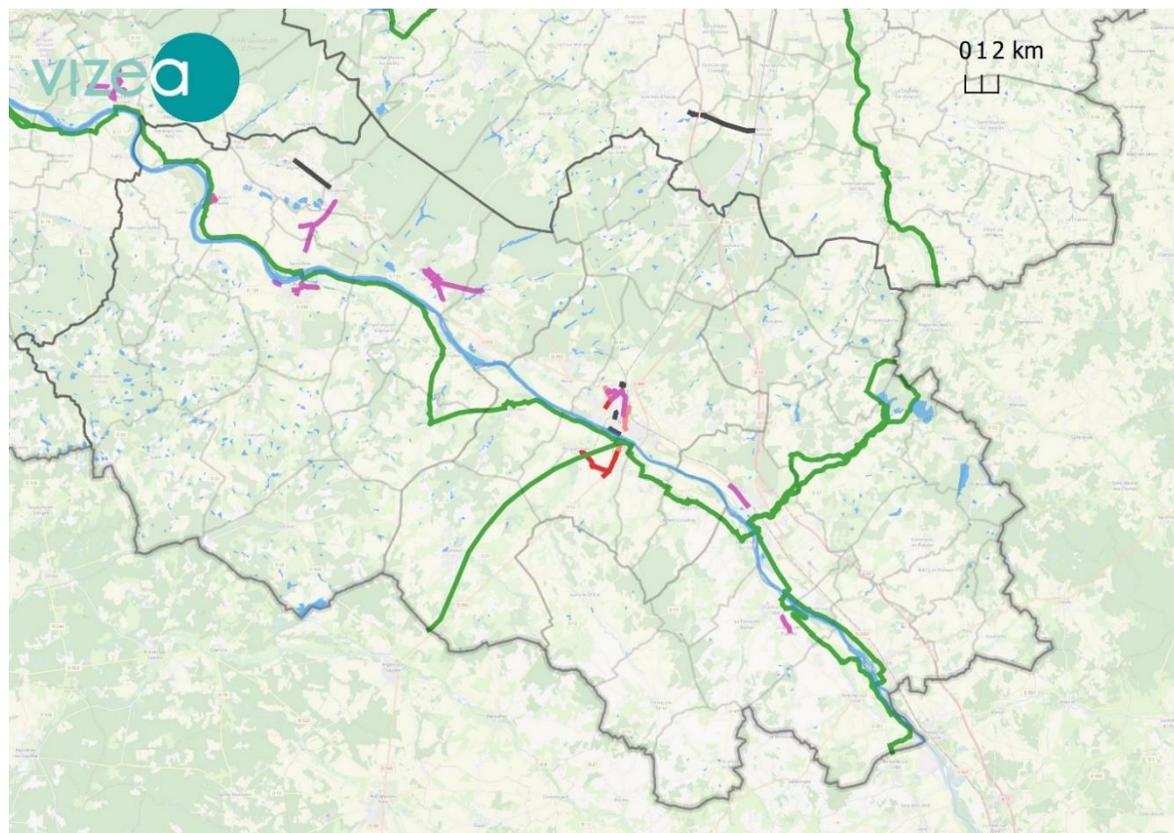
1.6.1 Le réseau cyclable existant

La Loire à vélo est un axe structurant pour le territoire. Le territoire manque de continuité cyclable. Des aménagements de types pistes cyclables et bandes cyclables sont concentrés dans la polarité de Gien. Les traversées de la Loire sont difficiles et représentent un enjeu important sur le territoire.

Un schéma directeur cyclable est en cours sur la communauté de communes giennoises.

1.6.2 Les axes prioritaires identifiés

- Une liaison cyclable Gien-Briare est à réaliser à destination des actifs et des jeunes pour les déplacements quotidiens
- Une liaison cyclable vers la centrale nucléaire depuis le centre-ville de Dampierre-en-Burly est une des priorités à développer sur le territoire
- Une liaison cyclable vers le Cher (Argent-sur-Sauldre...).



Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Gien-Briare (Vizea, 2021)

Aménagement cyclable (source: Le Loiret, ON3V, données des PETR et des EPCI)	
— Voie verte existante	— Zone de rencontre existante
- - Voie verte en projet / en réflexion	- - Zone de rencontre en projet / en réflexion
— Bande cyclable existante	— Vélorue existante
- - Bande cyclable en projet / en réflexion	- - Vélorue en projet / en réflexion
— Piste cyclable existante	— Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- - Piste cyclable en projet / en réflexion	- - Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet / en réflexion
— Chemins multi-usages sauf motorisés existant	— Itinéraire conseillé existant
- - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion	- - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
— Zone 30 existante	— Chaussée à voie centrale banalisée existante
- - Zone 30 en projet / en réflexion	- - Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion
	- - Autre en projet / en réflexion

Figure 41: Les aménagements cyclables existant, en projet et en réflexion dans le secteur de Sully-Gien-Briare

1.7 Analyse des types d'aménagement existant le long des routes départementales

**Piste cyclable bidirectionnelle, Route d'Orléans, Bray-Saint-Aignan
Aménagement réalisé par la commune**



Cet aménagement est aménagé avec un revêtement roulant de qualité différencié de la chaussée circulaire. Il ne dispose pas de séparateur physique entre la circulation motorisée et la circulation des vélos, pouvant être un danger à cause du différentiel de vitesse.

D'après le Cerema, la largeur recommandée d'une piste cyclable bidirectionnelle est de 3 mètres (minimum) à 4 mètres (dans le cas d'un trafic de plus de 3000 vélos/jour).

**Voie verte, D2152, Baule / Meung-sur-Loire
Aménagement réalisé par le département**



Cet aménagement, d'une largeur de 3 mètres, est aménagé avec un revêtement stabilisé. Cet aménagement permet de mettre en sécurité les cyclistes et piétons en les séparant de la chaussée circulaire. Cependant, le stabilisé crée de la poussière et nécessite un entretien important car ce revêtement est fragile vis-à-vis des intempéries.

D'après le Cerema, la largeur recommandée d'une piste cyclable bidirectionnelle est de 3 mètres (minimum) à 4 mètres (dans le cas d'un trafic de plus de 3000 vélos/jour).

**Itinéraires cyclables sur trottoir D951, Saint-Jean-le-Blanc
Aménagement réalisé par Orléans Métropole**



- Les itinéraires cyclables sur trottoirs disposent de plusieurs inconvénients :
- Source de conflits d'usage importants avec les piétons,
 - Non prise en compte des personnes en situation de handicap (malvoyants)
 - réinsertions sur la chaussée ou liaisons vers d'autres aménagements cyclables complexes
 - potentiels conflits d'usage avec les accès riverains
 - effet canyon lié à la différence de niveau avec la route
 - manque de confort : nombreux obstacles (mobiliers, éclairage, signalisation...), abaissés de trottoirs répétés...
- De ce fait, ces aménagements ne sont pas préconisés par le Cerema.

Piste cyclable bidirectionnelle, D921, Pithiviers



Cette piste cyclable bidirectionnelle (également utilisée par les piétons) est de bonne qualité, malgré une largeur un peu inférieure aux recommandations (environ 2 mètres au lieu de 3 mètres recommandés).

Bandes dérasées de droite, D97, Chanteau



Ces bandes dérasées de droite ou bandes multifonctionnelles peuvent être utilisées par les cyclistes, mais n'offrent pas les conditions de sécurité nécessaires vis-à-vis de la circulation motorisée. Leur fonction est avant tout de permettre la récupération des véhicules déviant de leur trajectoire normale, l'évitement de collisions par déport latéral, le stationnement et de faciliter les opérations d'entretien de la chaussée. Une largeur de 2 mètres est recommandée lorsque des cyclistes sont susceptibles de l'emprunter.

1.8 Aménagement de type « jalonement »

Il existe une offre de signalisation liés aux itinéraires cyclo touristique (véloroutes, Loire à vélo et des voies vertes issues du schéma directeur cyclable de 2010).

Le code de la route prescrit plusieurs types de jalonement vélo :

- des panneaux d'identification d'itinéraires,
- des panneaux de pré-signalisation,
- des panneaux de position,
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).

Les panneaux directionnels peuvent indiquer les pôles générateurs du territoire (mairies, pôles d'échange, pôle administratif, commerces...) et indiquer le temps de parcours moyen. Le



jalonement doit être lisible pour être rapidement compris par les usagers.

Le département peut accompagner les communes vers une cohérence de la signalisation des itinéraires cyclables grâce à un guide départemental du jalonement.

De plus, les itinéraires d'intérêt départemental peuvent faire l'objet d'une subvention de la part du département afin d'inciter les communes vers la création d'itinéraires cyclables continus sur le territoire.

1.9 Apaisement du réseau routier

Les aménagements de sécurité en agglomération, même sur route départementale, relèvent des pouvoirs de police du maire. Toutefois, le département vient en appui technique (conseils auprès des élus, audit de sécurité, guide de préconisation des aménagement en agglomération, avis technique dans le cadre des demandes de permission de voirie, assistance à maîtrise d'ouvrage via Cap Loiret) et apporte un soutien financier dans le cadre de sa politique de mobilisation en faveur des territoire, afin d'apaiser les centre bourgs. Il pourra cependant former, inciter et accompagner les communes dans l'apaisement de leur réseau routier.

On recense de nombreux aménagements souvent ponctuels visant à ralentir les véhicules motorisés tels que : plateaux surélevés, coussins berlinois...

Les niveaux d'avancement des communes en la matière sont toutefois inégaux et les modes d'aménagement différent en fonction des communes ou du niveau d'avancement général :

- Choix des aménagements variés d'une commune à une autre : aménagement d'entrée de zones (bien lisibles pour certaines, passant inaperçues pour d'autres), signalisation horizontale (limitée au nécessaire réglementaire dans la plupart des cas ; totems, panneaux explicatifs), signalisation verticale (marquage d'entrée de zone apaisée, originalité de marquage au sol...), etc.
- Implantation de ces zones : devant certains établissements scolaires ; dans certains centres-villes, dans certaines zones résidentielles...

Le manque de cohérence des aménagements a pour conséquence de nuire à la lisibilité générale de la réglementation.

En effet, certaines zones 30 ne sont pas aménagées de façon à ralentir les circulations et s'assimilent davantage à des portions limitées à 30km/h. A l'inverse, certains tronçons limités à 30km/h (voire à 50km/h) sont aménagés

comme des zones 30 voire comme des zones de rencontre et pourraient adopter ces réglementations par simple mise en place d'une signalétique adéquate. Certaines zones 30 ressemblent davantage à des zones de rencontre (cas de zones résidentielles sans trottoirs par exemple).



Figure 43: une aire piétonne dans le centre-ville de Montargis, Vizea 2021

Aire piétonne :

- Zone affectée au piéton, temporaire ou permanente,
- Priorité du piéton sur tous les véhicules,
- Les vélos non prioritaires sur le piéton,

Zone de rencontre :

- Zone partagée à tous les modes de transport,
- Priorité des piétons sur tous les véhicules,
- Circulation des piétons sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner,
- Limitation de vitesse à 20 km/h,

- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).



Figure 44: aménagement d'une zone de rencontre, Cerema, 2020

Zone 30 :

- Limitation de vitesse à 30 km/h,
- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés)



Figure 45: aménagement d'entrée de zone 30, Quimperlé,

Dans le Loiret, l'apaisement des centre-bourg a été développée dans les polarités et plusieurs communes volontaires.

Le centre-ville d'Orléans compte des zones 30, des zones de rencontre et des zones piétonne.

Le centre-ville de Montargis est également piétonisé et les commerces de proximités sont accessibles à pied et à vélo.

Davantage d'apaisement aux abords des groupes scolaires situés dans le centre-ville apparait prioritaire afin de permettre aux élèves de privilégier les modes actifs.

De plus, des pratiques d'apaisement général des centres-villes/centres-bourgs peuvent être incitées afin d'améliorer l'inclusion des modes doux dans la circulation.

1.10 L'offre de stationnement sur les polarités du Loiret

Les sites de stationnement vélo sur le territoire sont concentrés dans les polarités. Orléans métropole et l'agglomération Montargoise notamment comptent différents types de stationnement vélo.

L'offre de stationnement sous forme de pinces à vélo est particulièrement répandue sur les territoires. Ce type d'aménagement est déconseillé à cause des dégâts qu'il peut causer aux vélos.

Afin de favoriser l'intermodalité, il est nécessaire de développer une offre de stationnement vélo sécurisée aux abords des gares et des aires de covoiturage comme des consignes ou des abris collectifs fermés.

Il est également nécessaire de développer l'offre de stationnement dans les collèges.

D'après l'enquête en ligne, l'offre de stationnement vélo sécurisée est un service à développer en priorité sur le territoire. 1292 répondants indiquent qu'une offre de stationnement vélo sécurisée est à développer sur le territoire.



Box vélo sécurisé



Abri collectif



Arceaux à vélo



Box vélo sécurisé



Arceaux à vélo design



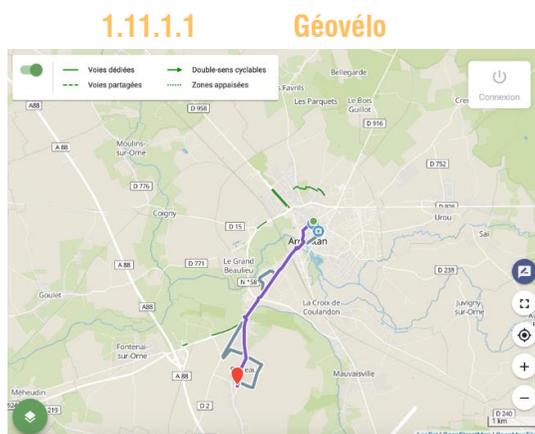
Arceaux à vélo de type « pince » - Déconseillé

Figure 46: Les différents types de stationnement vélo, Vizea 2022

1.11 Les services vélos du Loiret

Les services vélos font partie des conditions facilitatrices du développement de l'usage du vélo.

1.11.1 Les calculateurs d'itinéraires



L'application Géovélo est un service de calcul d'itinéraire adapté aux cyclistes. En effet, pour un point de départ et un point d'arrivée, il propose plusieurs itinéraires avec les caractéristiques impactant le parcours à vélo. Ce service permet donc de choisir entre plusieurs itinéraires selon plusieurs critères :

- Les voies empruntées,



Figure 47 - Services vélo. Source : Vizea, 2019

- Le taux d'aménagement de l'itinéraire,
- Le relief,

- Le temps de parcours.

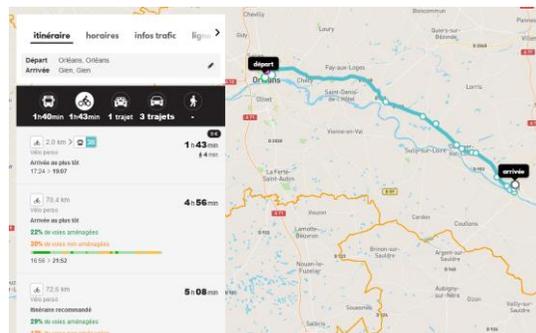
De plus, il permet de calculer le total de calories brûlées et l'équivalent de taux de CO2 émis pour ce même parcours réalisé en voiture.

La direction de la communication du Loiret travaille en partenariat avec Géovélo afin de recenser les itinéraires vélos sur le territoire.

1.11.1.2 Jvmalin (Région Centre-Val de Loire)

JVMalin est un calculateur d'itinéraire gratuit mis à disposition de tout public par la région du Centre-Val-de-Loire. Il intègre tous les modes de déplacement disponibles sur le territoire : Transports collectifs, vélo, transport à la demande, covoiturage, parking relais.

Cet outil est composé d'une carte interactive permettant de calculer son itinéraire en fonction des modes de déplacement souhaités. Il est aussi un point d'information concernant les horaires des lignes de transports collectifs, les points d'arrêt, les points d'intérêt du territoire ou encore les infos trafic.



1.11.2 Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique

La région Centre-Val-de-Loire prévoit de déployer une aide à l'achat de VAE d'ici 2023 pour les EPCI qui ne possèdent pas la compétence mobilité.

D'autres EPCI comme La communauté de communes giennoises et la communauté de communes Berry Loire Puisaye proposent une aide à l'achat de VAE pour les habitants des communes membres.

1.11.3 Marquage de vélo

Plusieurs associations du territoire proposent un service de marquage de vélo. Ces associations sont plutôt concentrées à Orléans.

Des opérations de marquage de vélos sont organisées plusieurs fois par an à Orléans.

1.11.4 Service de location et de vente de vélo

La Communauté de communes des Terres du Val de Loire souhaite proposer des vélos en location à partir de l'été 2022.

Des locations de VTC, VTT, vélos de route, VAE pour des courtes ou longues durées sont proposées à Orléans, Montargis, Beaugency, Chantecoq.

1.11.5 Réparation de vélo

Il existe des ateliers de réparation vélo dans les communes d'Orléans, de Châteauneuf-sur-Loire et de Montargis. Il s'agit principalement d'ateliers associatifs.

Un atelier mobile de réparation vélo sillonne également les route du Loiret. Basé à Orléans, cette entreprise intervient à domicile ou sur demande dans un rayon de 35 km autour d'Orléans.

Les réparateurs privés n'ont pas tout été recensés. Ils sont plutôt concentrés dans les polarités du territoire : Orléans, Montargis, Pithiviers, Gien, Sully-sur-Loire et Sully-sur-Loire.

1.11.6 Les formations vélo

Dans le cadre de sa compétence solidarité, le département du Loiret accompagne les bénéficiaires du RSA vers la pratique du vélo grâce à des formations pour adultes à la pratique du vélo.

Des associations proposent également ce type de service dans l'agglomération montargoise et la métropole d'Orléans.

1.11.7 Informations et communication

Actuellement, la communication du département est majoritairement à destination des touristes ou des usagers loisirs en lien avec les voies vertes présentes sur le territoire : la Scandibérique, La Loire à vélo, le canal d'Orléans...

Des événements autour du vélo et de la sensibilisation sont organisés toute l'année par les associations. Dans le cadre de l'évènement national de mai à vélo, des événements sont également organisés par le département du Loiret : ateliers de réparation, atelier de marquage de vélo...

1.11.8 Forfait mobilité durable des agents du CD45

Le département du Loiret récompense des agents pour l'utilisation de modes de déplacements plus durables en appliquant le forfait mobilité durable.

1.12 Synthèse d'analyse

Le développement d'itinéraires d'échelle départementale reliant zones d'emplois, collèges et zones résidentielles est un enjeu majeur pour remettre les habitants en selle.

Ces aménagements doivent répondre aux recommandations du Cerema en termes de qualité d'aménagement.

Plus généralement, les aménagements, l'apaisement du réseau routier et le jalonnement doivent répondre aux mêmes exigences sur le territoire départemental afin de disposer d'une cohérence et d'améliorer la lisibilité des itinéraires cyclables. Le département pourra accompagner les communes dans la mise en place d'aménagements d'apaisement des circulations sur les réseaux communaux.

De plus, la création d'une offre d'intermodalité vélo + transports collectifs permet d'augmenter le rayon d'accessibilité de l'offre en transports collectifs : stationnement vélo, abonnements combinés...

Enfin, l'information et la communication sur le système vélo en place et les projets est un facteur incitatif à l'usage du vélo. Des opérations de sensibilisation et de communication permettent de créer une émulsion autour de ce mode de déplacement à vocation sociale.

2 La mobilité partagée

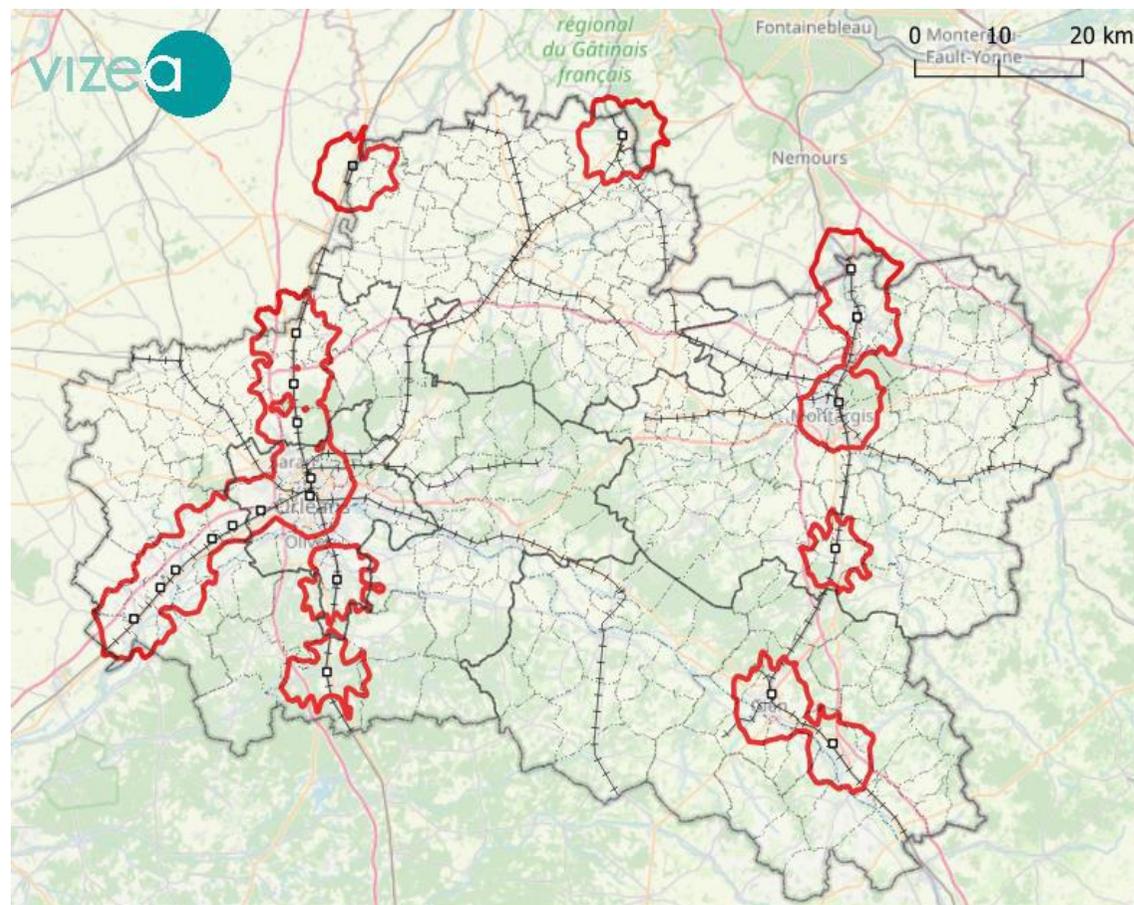
2.1 Les transports ferroviaires

Le territoire est desservi par 21 gares. Le secteur d'Orléans est le mieux desservi avec 12 gares ferroviaires. Il existe des zones qui ne sont pas desservies comme le Nord et le centre du Loiret. Les habitants de Pithiviers doivent se rendre dans des gares éloignées comme celle de Malesherbes et de Boisseaux qui permettent de desservir l'Île-de-France. Il n'existe aucune liaison ferroviaire Est/Ouest dans le département. Ces déplacements sont généralement réalisés en véhicule individuel.

Le transport des vélos est autorisé à bord des trains TER et de certains trains sur les liaisons longues distances. En revanche il n'existe pas d'offre de transport des vélos à bords des bus urbains ou interurbains.

Une grande partie du territoire n'est pas desservie par le transport collectif ferré. Cependant, les pôles principaux disposent d'une gare hormis Pithiviers.

Une amélioration de l'accessibilité des gares à vélo permettrait d'augmenter l'attractivité de celles-ci pour rejoindre les pôles principaux.



L'accessibilité à vélo depuis des gares du Loiret (Vizea, 2022)

Accessibilité à vélo depuis les gares ferroviaires du Loiret (ORS, 2021 cycliste régulier)

□ Isochrone de 20 minutes à vélo

□ Gares (SNCF, 2019)

Figure 48: Accessibilité à vélo depuis les gares du Loiret (Vizea, 2022)

2.2 Transports routiers réguliers

2.2.1 Le réseau régional Rémi

Le réseau régional Rémi est un réseau permettant de desservir l'ensemble du département du Loiret. Plusieurs liaisons sont établies avec des communes en dehors du département via le train notamment avec les lignes express vers Paris, Blois, Tours ou Nevers.

Le secteur du Val-de-Loire et de la métropole d'Orléans possède un réseau complexe avec plusieurs pôles d'échanges : Orléans, les Aubrais, la Ferté-Saint-Aubin, Saint-Jean-de-Braye, Artenay, Beaugency, Baule, Meung-sur-Loire, Saint-Ay, Chaingy, La-Chapelle-Saint-Mesmin, Ingré. Ces pôles d'échanges sont desservis par les lignes express de train et il existe des liaisons régulières de bus qui relient les plus petites communes du territoire.

Les autres pôles d'échanges du département sont :

- Le secteur de Montargis : desservi par deux lignes de trains et un réseau de bus dans l'agglomération montargoise

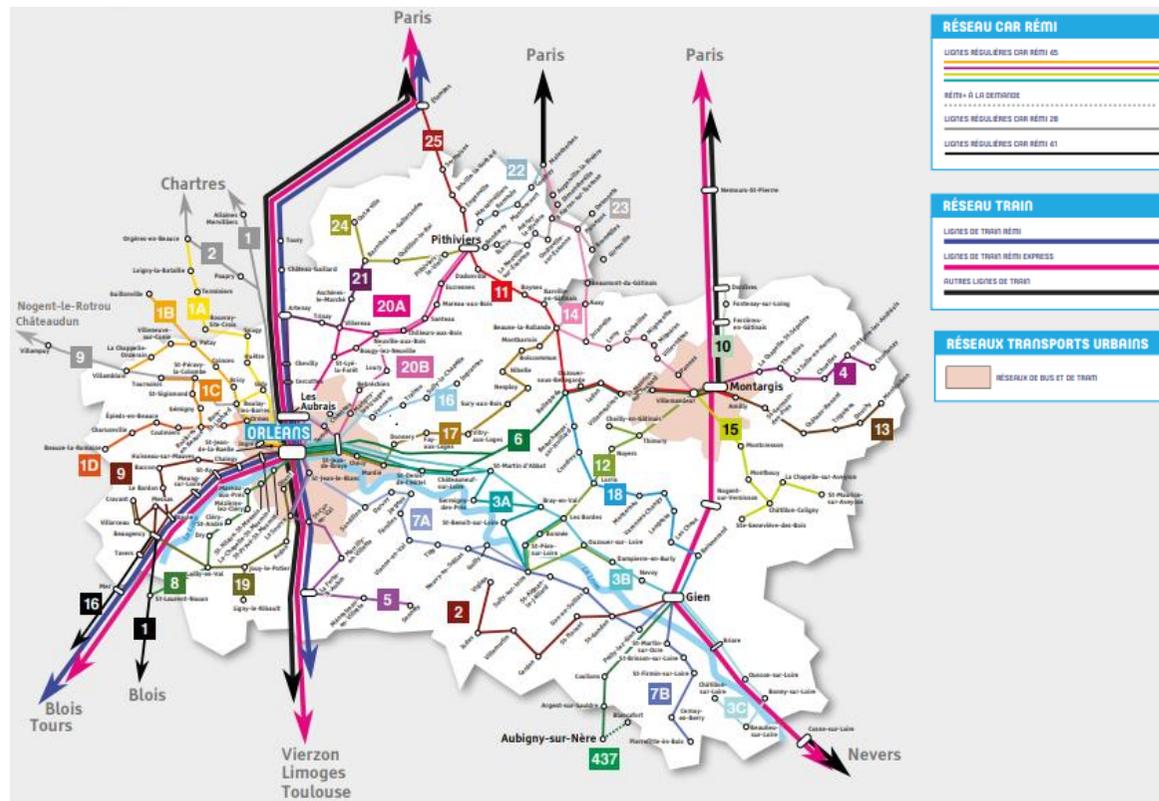


Figure 49: Plan du réseau Rémi du Loiret, Rémi Centre-Val-de-Loire, 2021

- Le secteur de Gien avec une ligne express de train et des liaisons en bus
 - Le secteur de Pithiviers ne possède pas de lignes de trains mais un réseau de bus qui permet de desservir les autres polarités.
- Il existe une zone blanche à l'Est du territoire qui n'est pas desservi (Champoulet, Escrignelles, Freins-en-Gâtinais).

Ce réseau de transports collectifs, en s'ajoutant au réseau ferré, permet de desservir le territoire et de proposer une alternative satisfaisante à la voiture individuelle pour relier zones résidentielles et zones d'emploi.

2.2.2 Le réseau de transport collectif dans le secteur d'Orléans métropole

Le réseau TAO regroupe des lignes de tramway et des lignes régulières de bus.

Il existe deux lignes de tramway qui circulent depuis Fleury-les-Aubrais et le quartier de la Source à Orléans. La seconde ligne de tramway circule depuis La-Chapelle-Saint-Mesmin jusqu'à Saint-Jean-de-Braye.

Plusieurs lignes de bus circulent dans la métropole d'Orléans :

- Les lignes fortes (7)
- Les lignes standards (7)
- Les lignes de proximité (6)
- Les lignes express (6)
- Les lignes scolaires (16)
- Les lignes événementielles (2)

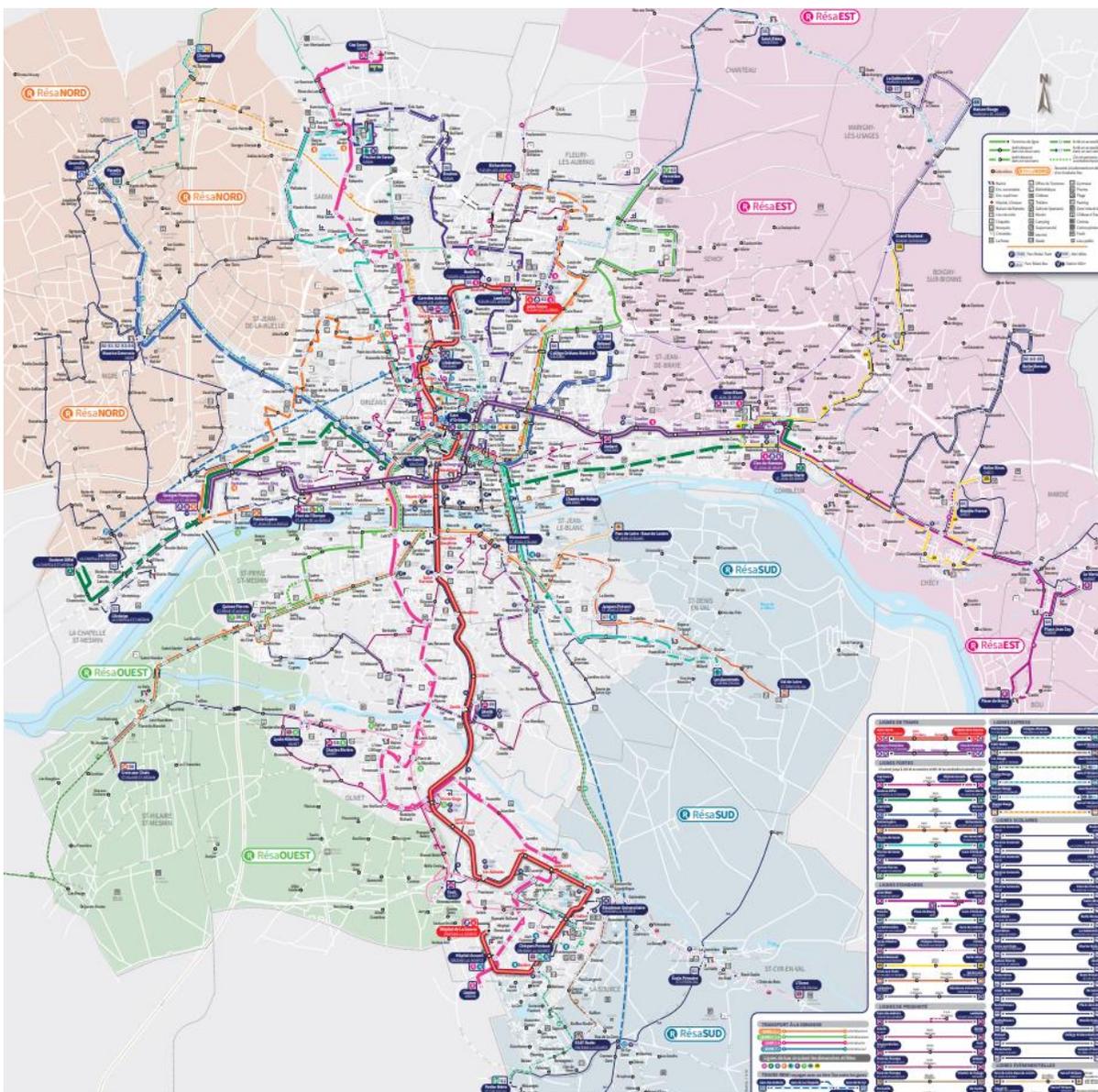


Figure 50: Réseau de transport en commun de la métropole d'Orléans, Orléans 202

Il existe aussi quatre des lignes de transport à la demande (TAD) et une ligne de train express opéré par le réseau Rémi.

RésaTAO est un service de transport à la demande complémentaire des lignes de Bus et de Tram sur le territoire de la métropole d'Orléans, il est proposé sur quatre zones : Est, Ouest, Nord et Sud.

Les usagers ont la possibilité de s'inscrire sur le site et de télécharger une application pour accéder aux services.

« La disparition de la ligne régulière de bus et son remplacement par Résa Tao a entraîné une grosse perte de qualité de service » (commentaire anonyme recensé lors de l'enquête en ligne)

Les usagers n'utilisant pas des transports en commun pointent du doigt un manque d'accessibilité (arrêts de bus éloignés du domicile ou lieu de travail), une trop faible fréquence de desserte ainsi qu'un prix peu attractif. De plus, le manque d'offre multimodale combinant vélo et transports en commun est un frein au développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle (abonnements combinés, stationnement vélo aux abords d'arrêts de transports).

Zone	Communes desservies	Horaires de fonctionnement
 Résa NORD	Ormes, Saint-Jean-de-la-Ruelle, Ingré, Saran	De 6h à 21h , du lundi au dimanche & jours fériés (sauf 1er mai).
 Résa EST	Bou, Chécy, Mardié, Boigny-sur-Bionne, Saint-Jean-de-Braye, Semoy, Combleux, Marigny-les-Usages, Chanteau, Fleury-les-Aubrais	De 6h à 21h , du lundi au dimanche & jours fériés (sauf 1er mai).
 Résa OUEST	Saint-Privé-Saint-Mesmin, Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, Olivet	De 6h à 21h , du lundi au dimanche & jours fériés (sauf 1er mai).
 Résa SUD	Saint-Cyr-en-Val, la Source, Saint-Denis-en-Val, Saint-Jean-le-Blanc	De 6h à 21h , du lundi au dimanche & jours fériés (sauf 1er mai).

Figure 51: Plan du réseau de TAD d'Orléans Métropole, Orléans-Metropole.fr

2.2.3 Le réseau de transport routier dans le secteur de l'agglomération Montargoise Rives du Loing

La gare de Montargis, située sur la ligne Paris-Montargis, est le principal pôle d'intermodalité de l'agglomération montargoise. Elle se trouve au cœur de l'agglomération.

Les lignes de bus régulières 1, 2, 4 et 5 y font un arrêt. Le réseau fonctionne de 5h20 à 20h30 du lundi au samedi. Les lignes secondaires du réseau desservent surtout les établissements scolaires. Il existe une navette gratuite en cœur de ville ainsi qu'un transport à la demande. Les vélos sont interdits dans les bus.

La gare est équipée d'une vélostation mais celle-ci est peu utilisée. Les usagers préfèrent garer leur vélo devant la gare.

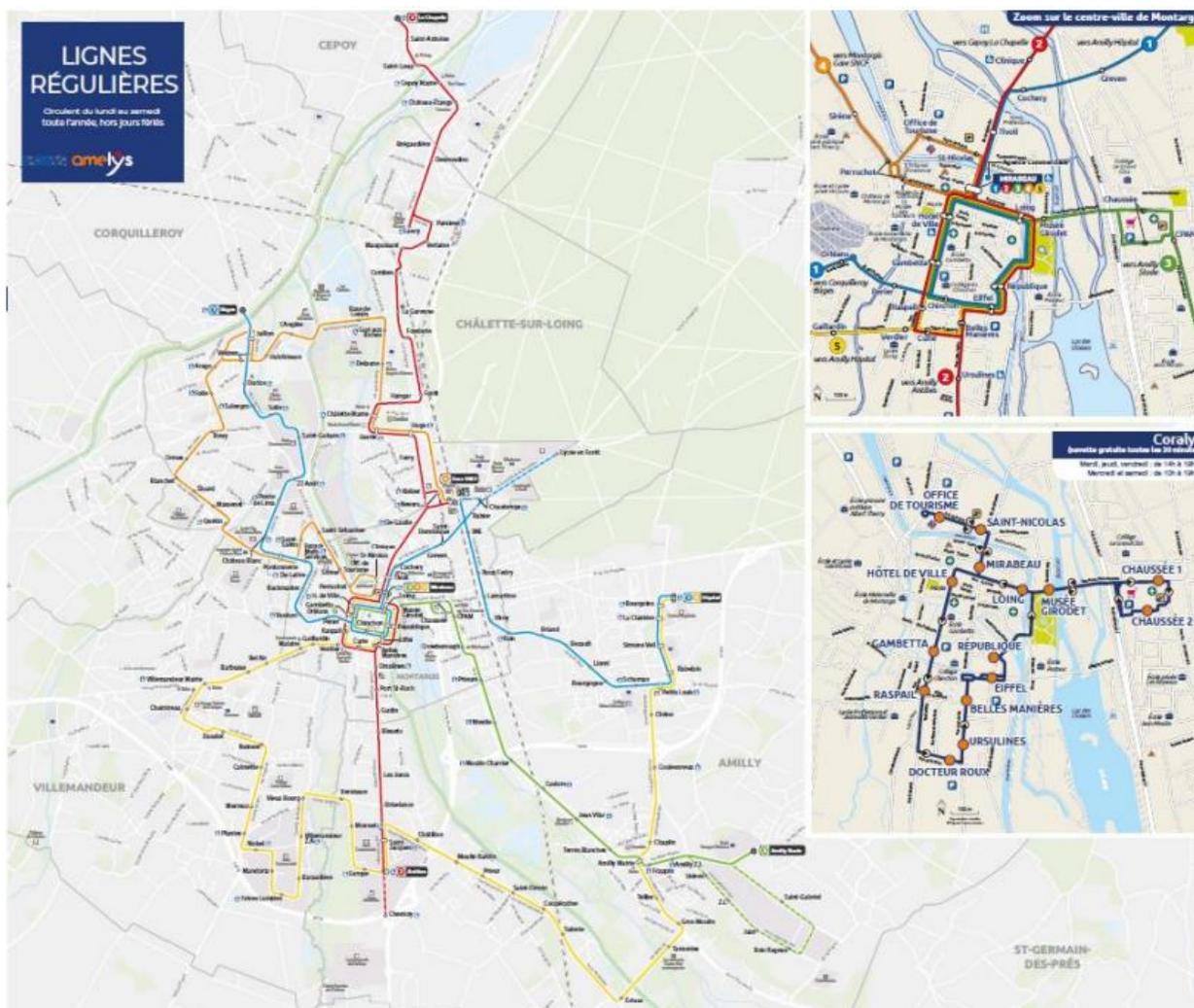


Figure 52: Le réseau de transport routier à Montargis

2.2.4 Le réseau de transport routier à Pithiviers

La commune de Pithiviers dispose d'une ligne interne de bus qui s'appelle le City Bus.

Le Citybus est un moyen de transport urbain gratuit qui circule dans les communes voisines de Pithiviers et desservant les principaux lieux touristiques, culturels et divers commerces.

Le service est assuré du mardi au samedi, afin notamment de déposer les usagers à proximité des marchés hebdomadaires du centre-ville et de Saint-Aignan, ou des établissements scolaires. Les bus circulent toutes les demi-heures environ de 9h00 à 18h00 du mardi au vendredi et le samedi jusqu'à 16h00.

Le bus compte 37 places dont 22 assises, 14 debout et 1 réservée aux personnes à mobilité réduite.

2.2.5 Le réseau de transport routier dans le secteur de Sully-Gien-Briare

Des bus locaux circulent pour desservir les piscines et les centres de loisirs de la communauté de communes de Berry Loire Puisaye.



Figure 53: Photographie du Citybus de Pithiviers sur le site de la commune

2.2.6 Comparaison des modes de transport collectif

Transports ferrés	Transports routiers				
Transports ferrés	Rémi région Centre-Val-de-Loire	Réseau TAO Orléans Métropole	Agglomération Montargoise-Rives du Loing	City Bus de Pithiviers	Sully-Gien-Briare
<p>Le réseau de transports ferrés permet de desservir les principaux pôles pour des trajets moyenne-longue distance. Cependant, le centre du département ne dispose par de gare en fonctionnement, limitant ainsi l'impact de ce mode de déplacement pour le quotidien des Loirétains et Loirétaines. Enfin, ce mode de déplacement permet les déplacements multimodaux vélo+train grâce aux rames aménagées pour pouvoir transporter son vélo et ainsi réaliser les derniers kilomètres à vélo.</p>	<p>Ce réseau de transports collectifs offre une solution alternative à la voiture individuelle plus fine sur le territoire que le transport ferré. En effet, depuis de grandes lignes, des lignes locales relie les zones plus rurales aux pôles d'échange. Les horaires de fonctionnement permettent de réaliser des trajets quotidiens pour se rendre sur un lieu de travail.</p>	<p>Le services de transports collectifs regroupant les lignes de bus et de tramway sur le secteur d'Orléans Métropole dessert le secteur de manière qualitative. Les lignes de tram dispose d'une fréquence d'environ 6 minutes et d'un service de soirée au-delà de minuit. Les lignes de bus sont réparties en plusieurs catégories permettant de répondre aux besoins de tout type d'utilisateur : scolaires, proximité, structurantes... De plus, la métropole est divisée en 4 zones de transport à la demande accessible aux personnes à mobilité réduite fonctionnant de 6h à 21h.</p>	<p>Ce réseau de bus est constitué de 5 lignes régulières desservant l'agglomération et fonctionnant entre 5h20 et 20h30. 4 de ces 5 lignes desservent le pôle multimodal de Montargis, où se trouve la gare de Montargis. De plus, le réseau est composé de 23 lignes de bus complémentaires fonctionnant uniquement en période scolaire du lundi au vendredi pour les déplacements quotidiens. Ce réseau est constitué d'un service de transport à la demande.</p>	<p>Le service de CityBus est un service gratuit accessible à tous. Il permet de desservir la commune gratuitement, en passant par les lieux de vie principaux (marchés, établissements scolaires...).</p>	<p>Ce réseau est un service local permettant de répondre à des besoins ciblés et de manière ponctuelle. Il concerne les transports scolaires et la desserte des marchés. Ce secteur du département s'appuie principalement sur le réseau Rémi concernant le transport collectif.</p>

Les réseaux de transports collectifs sont développés sur le département répondant aux différents besoins : scolaires, actifs... L'offre de mobilité départemental devra s'appuyer sur ce réseau dans le but d'offrir des moyens alternatifs à la voiture individuelle. Le département devra réaliser des actions de communication et de sensibilisation afin d'inciter les usagers à changer de mode de déplacement au quotidien.

2.3 Transports scolaires

Tout comme les transports réguliers, les transports scolaires sont primordiaux pour le département du Loiret, et sont dans certaines zones le seul moyen de se rendre dans un établissement scolaire.

Plusieurs lignes et points d'arrêts existent, ils sont opérés par le réseau de transport Rémi :

- Dans la métropole d'Orléans du lundi au vendredi : Entre Saint-Jean-de-Braye et Orléans

- Dans l'agglomération Montargoise du lundi au vendredi : entre Châlette-sur-Loing et Villemandeur
- Dans le secteur de Pithiviers du lundi au vendredi : Entre mail Sud et le Collège D. Poisson
- **Dans le secteur de Gien du lundi au vendredi** : entre les lycées et Paul Bert

Les transports scolaires sont un enjeu très important sur un territoire rural comme le département du Loiret :

- Ils doivent être pérennisés et élargis aux zones blanches du territoire,

- La capacité du moyen de transport doit être adaptée au remplissage de la ligne,
- Il y a un réel enjeu d'ouvrir ces transports à d'autres catégories de la population que les publics scolaires, avec des moyens de prévention à la clé (installation de vidéo-surveillance)
- Les transports scolaires frontaliers avec les départements voisins doivent être réfléchis de manière conjointe afin d'avoir des liaisons structurantes et cohérentes sur le territoire, et ne s'arrêtent pas au découpage territorial.

2.4 Transport à la demande (TAD)

Le réseau de transport Rémi propose également un service de transport à la demande Rémi+ à la demande.

Les services « Rémi+ à la demande » sont conçus pour permettre une prise en charge à domicile afin de desservir des points d'intérêt (centres-bourg, marchés, centres commerciaux, centres médicaux, maisons des solidarités, ...) ou de rabattre sur des arrêts de lignes régulières de car Rémi. De même, certaines courses ou arrêts de lignes régulières de car Rémi sont également soumis à réservation.

La réservation du transport est centralisée par la Rémi+ à la demande avec un numéro de téléphone unique. La réservation et l'annulation peut se faire jusqu'à la veille avant 17h au plus tard.

Le transport à la demande est plus ou moins utilisé selon les territoires, et les profils des usagers peuvent varier. Dans le secteur de Pithiviers par exemple, les utilisateurs principaux sont les seniors et les jeunes. Les horaires de ce service y sont peu adaptés aux actifs. Sur d'autres territoires, ce mode de transport est très peu utilisé et assez peu connu des usagers.



2.5 Le covoiturage

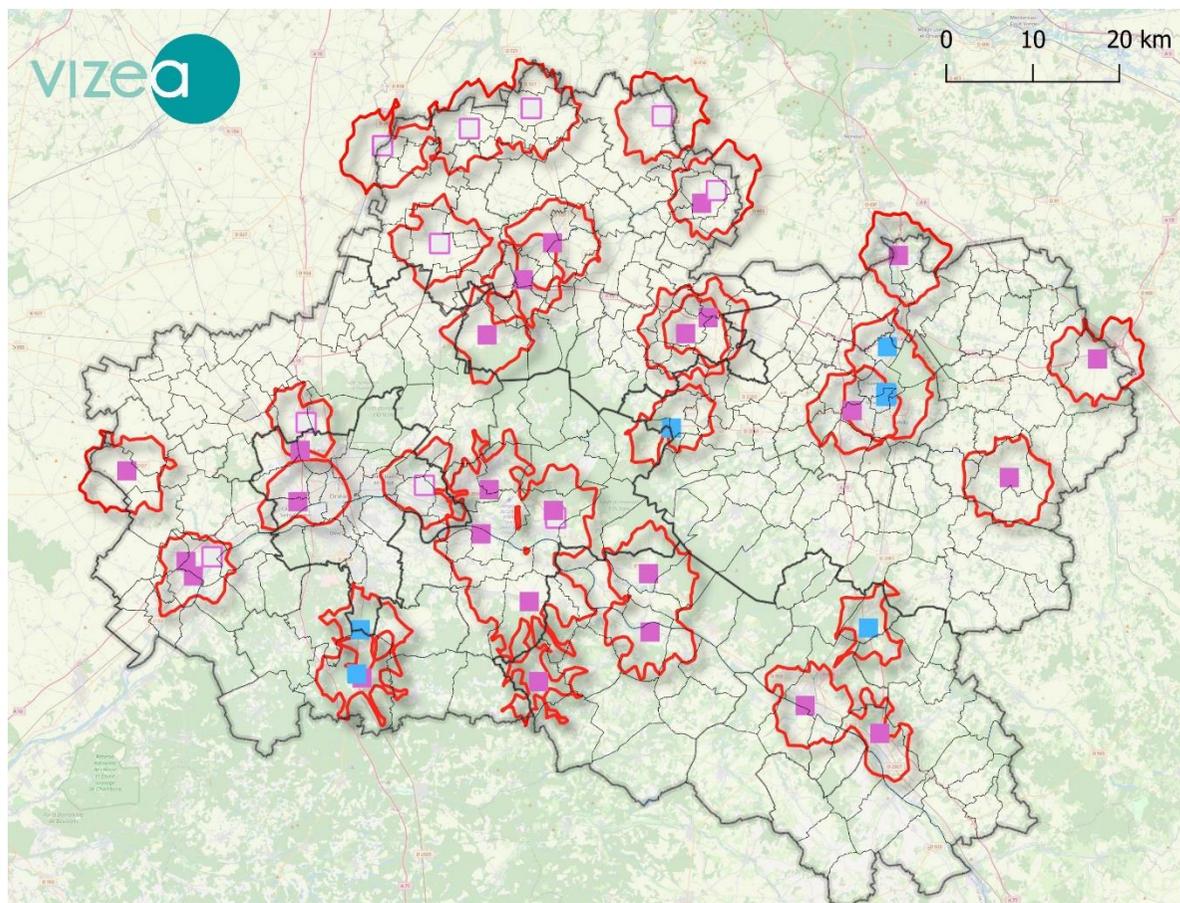
2.5.1 Aires de covoiturage

Il existe 19 aires de covoiturage dans le département du Loiret. La plupart d'entre elles se trouve à proximité d'une gare ferroviaire.

Il existe plusieurs types d'aires de covoiturage sur le territoire :

- Les aires « urbaines » : plutôt accessibles en transport en commun ou à vélo. Ces aires sont plutôt destinées aux usagers citadins ne possédant pas de voiture
- Les aires situées à proximité d'axe de circulation. Les usagers s'y rendent plutôt en voiture puis y stationnent leur véhicule.
- Les aires informelles : ces lieux de covoiturage peuvent être plus mouvants et il est compliqués d'en dresser un état des lieux exhaustif. Elles peuvent changer en fonction de la période et des besoins des usagers.

La pérennisation des aires de covoiturage informelles permettrait d'accentuer l'encrage de ces pratiques au sein du département du Loiret. De plus, l'aménagement d'une offre de stationnement vélo sécurisée permettrait l'intermodalité entre covoiturage et vélo.



L'accessibilité à vélo depuis les aires de covoiturage du Loiret (Vizea, 2021)

□ Isochrone de 20 minutes à vélo depuis les aires de covoiturage (ORS, 2021 cycliste régulier)

Aire de covoiturage du Loiret (Loiret, 2016)

□ Aire de covoiturage en projet formelle

■ Aire de covoiturage existante formelle

■ Aire de covoiturage existante informelle

Figure 54: Accessibilité à vélo depuis les aires de covoiturage du Loiret, Vizea 2021

L'aire de covoiturage de Châteauneuf est la plus utilisée sur le département, située près d'un axe de circulation majeur, elle est particulièrement visible pour les automobilistes. Elle sera agrandie prochainement.

Le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisée à proximité des aires de covoiturage ainsi que d'aménagements cyclables permettant de les desservir peuvent être des solutions intéressantes pour favoriser l'intermodalité.

De plus, la sensibilisation au covoiturage via de l'évènementiel ou de la communication permettrait d'augmenter la visibilité de l'offre existante, notamment via des témoignages d'utilisateurs actuels.

Des pratiques à inciter

Parmi les répondants à l'enquête en ligne, plusieurs axes de développement sont identifiés pour améliorer l'utilisation du covoiturage sur le territoire :

- La mise en place d'une plateforme de covoiturage dédiée au niveau du département,



- Une meilleure communication autour du covoiturage,
- Des aires de covoiturage supplémentaires ou plus grandes,
- Une meilleure desserte des aires de covoiturage en modes de déplacement

alternatifs à la voiture (transports collectifs, vélo...).

2.5.2 Covoit'santé

Le département du Loiret a développé une plateforme de covoiturage appelée « Covoit'santé » permettant de se rendre vers des établissements de santé. Ce service est totalement gratuit et plusieurs centres de santé sont recensés sur la plateforme : Clinique Esquirol Saint Hilaire, CHR d'Orléans, Ehpad le Bis Fleuri, Ehpad Pierre Pagot, Ehpad Les écreuils, le site Jeanne d'Arc de Gien et le centre hospitalier Pierre Dezarnauld.

Concernant son fonctionnement, un passager peut chercher un trajet sur la page d'accueil en indiquant la date où il a besoin d'être covoituré, son adresse et l'établissement de soins où il se rend/duquel il part. Pour le covoitureur, une fois identifié sur la plateforme, il doit préciser la date et l'heure de départ.

Dans l'enquête en ligne, une seule personne déclare utiliser ce service.



Figure 56: Logo de covoit'santé, covoitsante.fr 2021

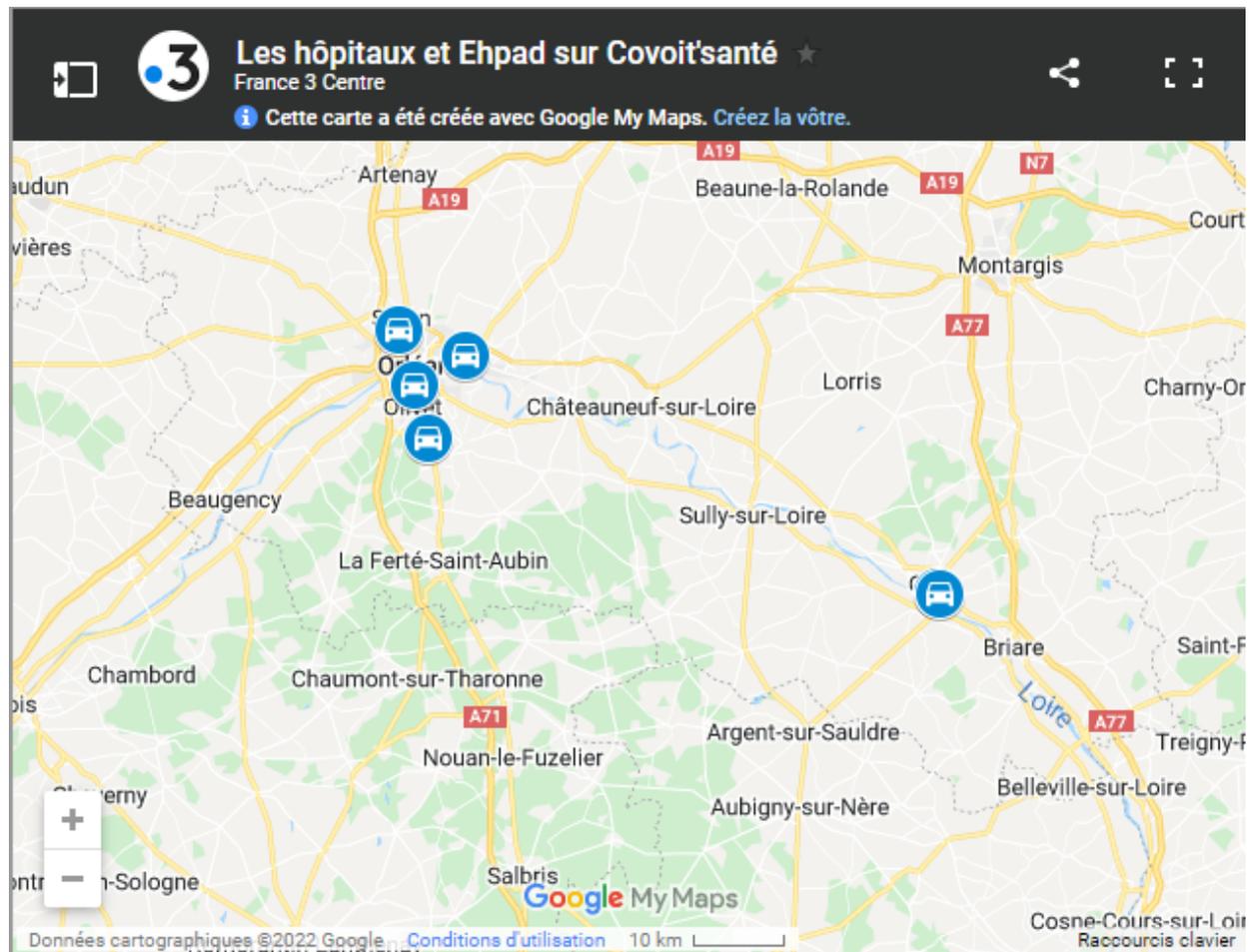


Figure 55: Etablissements de santé répertoriés sur covoit'santé, lemonde.fr, 2022

2.6 Autostop organisé- Mobicoop (Rézo pouce)

Depuis 2021, Rézo Pouce et Mobicoop forment une seule et même entité, lancé vers l'objectif de développer une mobilité solidaire et écologique. Rezo Pouce est une association et une société coopérative d'intérêt collectif qui a développé la pratique de l'autostop au quotidien.

Pour se rendre à destination, l'auto-stoppeur cherche l'adresse d'un des arrêts en se rendant sur le site internet. Il doit ensuite se rendre à un des points d'arrêts disponibles et attend sous un panneau qu'une voiture s'arrête. Le conducteur a la possibilité de mettre un autocollant sur son pare-brise afin d'être visible par les auto-stoppeurs. Cet élément permet également de rassurer le passager car le conducteur est inscrit sur la plateforme.

Ce réseau est déjà présent dans le PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne (300 inscrits) et dans le PETR Gâtinais Montargois (150 inscrits). Depuis juillet 2021, 155 pancartes ont été installées dans le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire Sologne (49 communes).

En direction du Malesherbois depuis Pithiviers sur la D2152, des autostoppeurs sont souvent présents. Il y a un besoin de développer



l'autostop organisé ou le covoiturage dans cette direction.

De plus, Mobicoop propose des solutions de covoiturage et de mobilité solidaire adaptés à tous les milieux, urbains comme ruraux.

2.7 Synthèse d'analyse

Le développement de la mobilité partagée autour des transports collectifs routiers est primordial pour offrir une alternative à la voiture individuelle de qualité pour des trajets longue distance (supérieure à 6 kilomètres). De plus, ces moyens de déplacement permettent de desservir les polarités principales et ainsi d'accéder aux principaux services (santé, enseignement, commerces, administratifs...).

Les transports collectifs s'adressent à tout type d'utilisateur, desservant zones urbanisées et zones rurales. Le département notamment pourra encourager l'intermodalité en accompagnant les communes et EPCI dans leurs projets d'aménagements en lien avec la mobilité. La présence importante d'aires de covoiturage, dont certaines dotées d'aménagements très qualitatifs, permet d'augmenter le taux de pratique du covoiturage pour des trajets quotidiens.

Les répondants à l'enquête en ligne souhaitent développer le maillage d'aire de covoiturage ainsi que l'offre de mobilité complémentaire (desserte en réseau cyclable ou de transport collectif, plateforme efficace dédiée unique sur le département...).

3 La mobilité propre

3.1 Types de motorisation

L'équipement automobile des ménages dans le département du Loiret est conséquent : en 2018 plus de 86% des ménages possèdent au moins une voiture. Ce pourcentage est en augmentation par rapport aux données de 2008, il est supérieur d'un point à la moyenne de la Région.

Face à la hausse du prix du pétrole, différents leviers seront à trouver afin de diminuer cette dépendance à la voiture individuelle et thermique aussi bien pour les déplacements locaux que pour les déplacements à plus longues distances.

Un schéma directeur régional d'Avitaillement en Energie verte et décarbonée pour Véhicules à Motorisation Alternative a été lancé en 2021 par la région. Cette étude intègre un schéma de prospective de l'évolution générales des besoins en GNV, hydrogène et borne IRVE en 2030 et 2040.

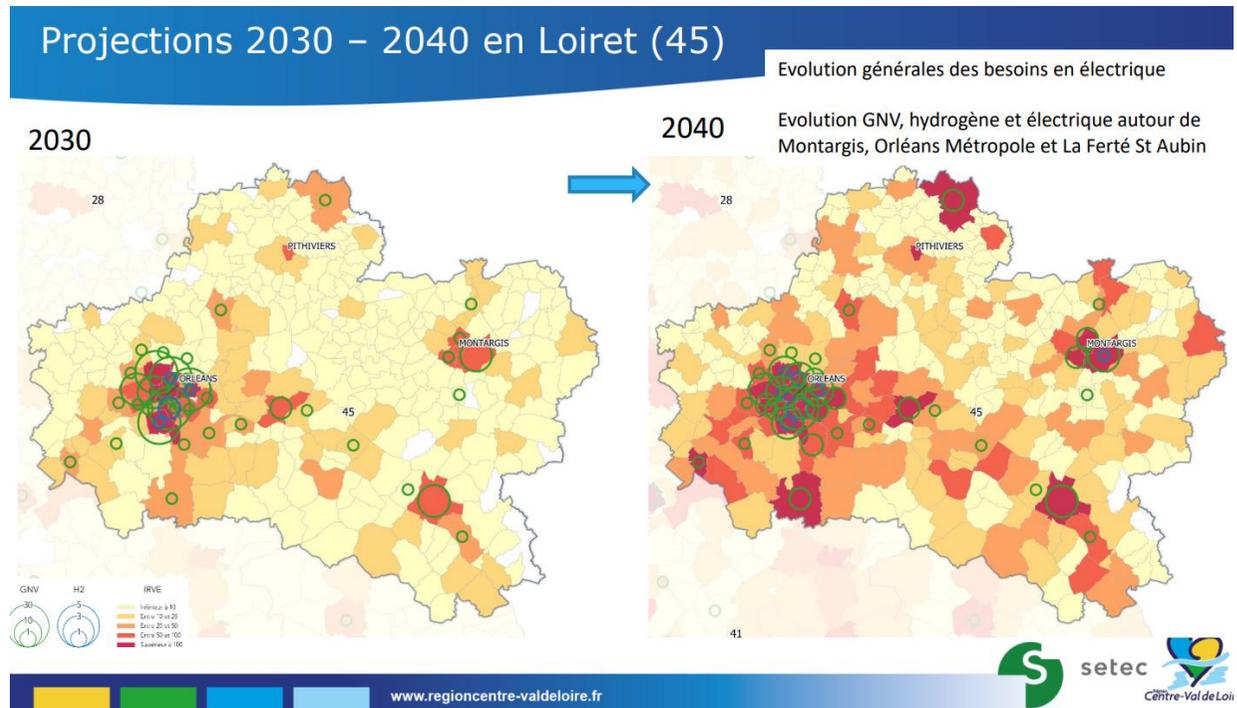


Figure 57: Projection des besoins électriques dans le Loiret, Schéma d'avitaillement de la Région Centre-Val-De-Loire 2020

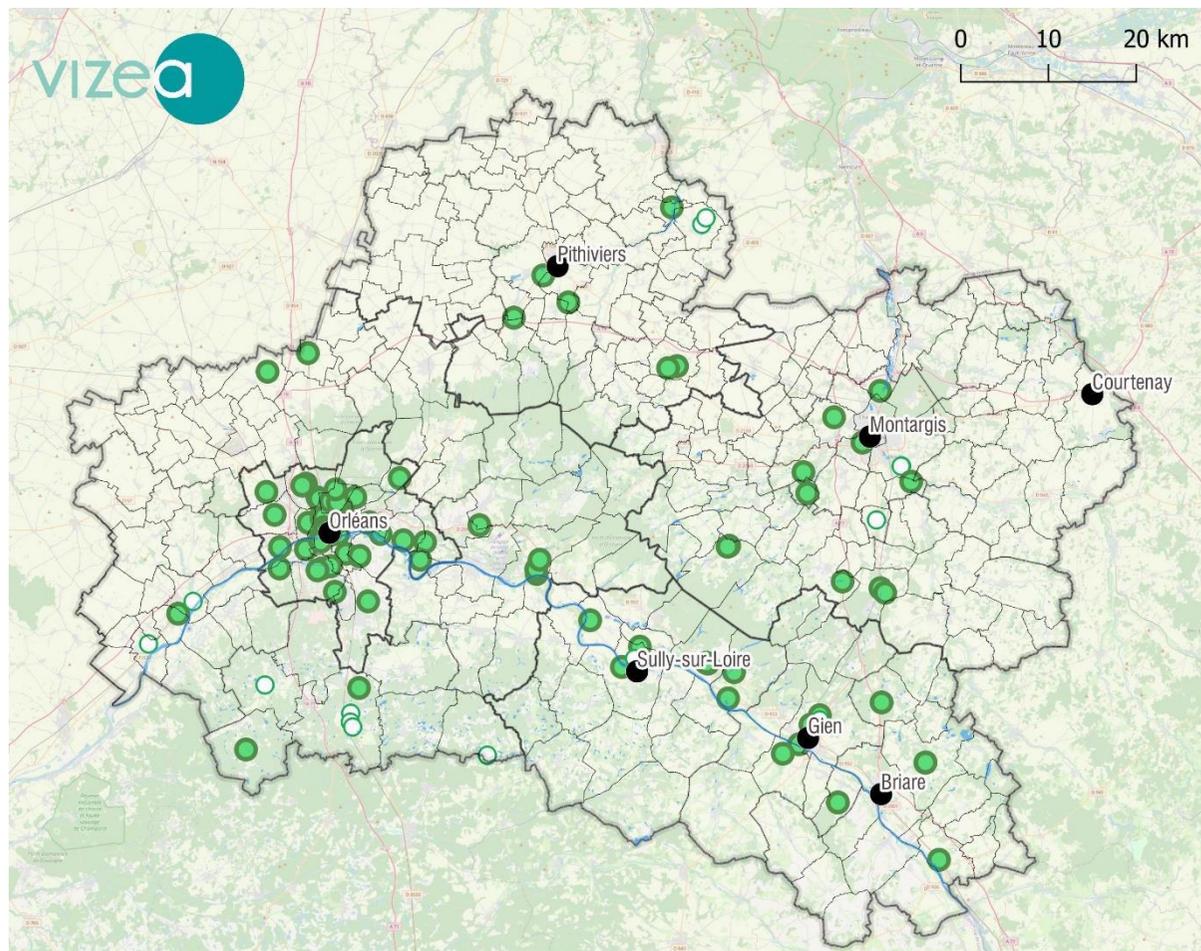
3.2 Bornes de recharge pour véhicules électriques

Il existe aujourd'hui environ 97 points de recharges pour véhicules électriques dans le département du Loiret. A titre de comparaison, la région centre-val-de Loire possède 1500 points de recharge sur son territoire. Ce type de données changeant fréquemment, il est difficile d'avoir une vision complète sur ce sujet.

A l'échelle du département, il existe d'importantes zones blanches, non équipées bornes de recharge notamment dans les secteurs de Pithiviers, Montargis et Gien.

Les vélos et les trottinettes électriques ne sont pas adaptés à ces bornes car la puissance de recharge est beaucoup plus faible et s'effectue plutôt sur un temps long (<1kW sur 4 heures). Cela peut donc poser des problèmes de disponibilités de borne, mais également de vol de vélo pendant la charge. Pour ceux-ci, une charge nocturne sur prise électrique est plutôt préconisée.

Une véritable montée en puissance de ces dispositifs est prévue dans les prochaines années :



Les bornes de recharge existantes et en projet dans le Loiret (Vizea, 2022)

- Polarités
- Borne de recharge pour véhicules électriques
- En projet
- Existant

Figure 58: Les bornes de recharges existantes et en projet dans le Loiret, Vizea 2022

- D'une part via la logique commerciale de déploiement des bornes de l'opérateur sur le territoire.
- D'autre part, via le lancement d'un **schéma directeur des bornes de recharge** en 2022 qui vise à développer ces dispositifs de manière réfléchie sur le territoire du Loiret. Enfin, 'à partir du 1er janvier 2025, des **obligations d'équipement en bornes de recharge** s'appliqueront également aux parkings d'entreprises des bâtiments existants. D'après l'article L111-3-5 du Code de la construction et de l'habitation, les parkings comportant plus de vingt places à usage non résidentiel, devront disposer au 1er janvier 2025, d'une borne de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables par tranche de vingt emplacements, dont au moins un sera réservé aux PMR.

3.3 Les points de recharge en gaz naturel et hydrogène

A l'échelle de la région Centre-Val-de-Loire, il existe encore très peu de station-service en multi-carburant. Seules 8 stations sont existantes dans la Région. A l'échelle départementale, quelques-unes sont à l'étude mais il n'existe pas d'offre existante.

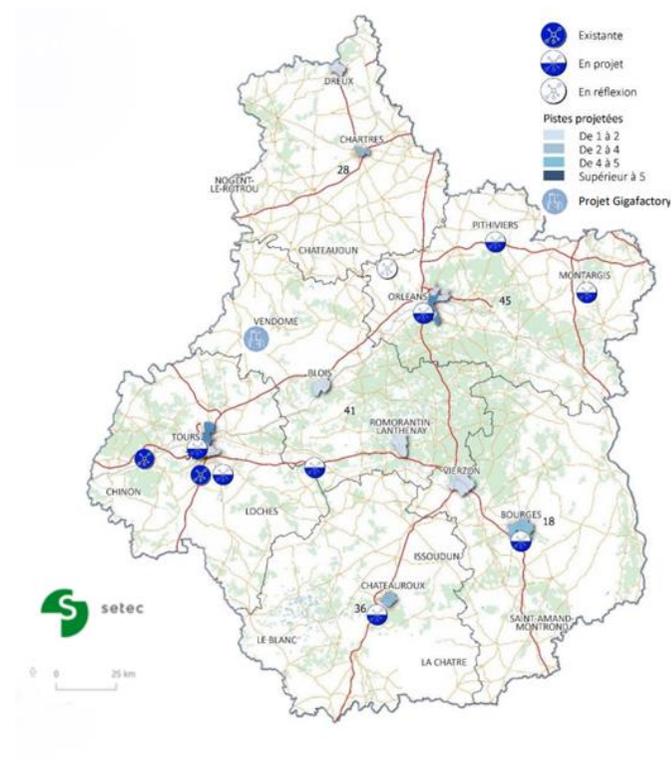
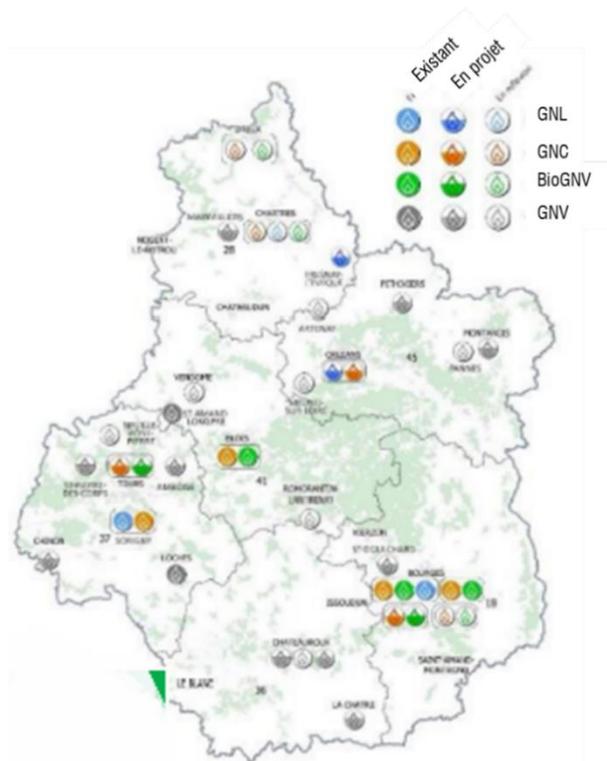


Figure 59: Les points de recharge en gaz naturel et en hydrogène dans la région Centre-Val-de-Loire, Schéma d'avitaillement 2020

A l'échelle du département du Loiret, trois stations sont en projet.

Le Schéma directeur Régional Avitaillement a pour objectif d'accélérer la conversion des véhicules vers des motorisations alternatives. Ce rapport préconise de réaliser une étude pour évaluer les aides à l'acquisition des véhicules alternatifs notamment pour les professionnels exerçant en Région Centre Val de Loire.

Aujourd'hui peu développés dans le Loiret, les bornes IRVE font l'objet d'assez fortes attentes de la part des EPCI. A travers ce schéma départemental de mobilité, le Loiret souhaite s'engager dans le développement des mobilités individuelles décarbonées en développant les bornes IRVE ainsi que les points de recharges pour les autres types de motorisations.

4 Mobilités alternatives et mobilité évitée

En complément des services de transport décrits précédemment, des services de mobilités alternatives existent.

4.1 La mobilité solidaire

Dans le cadre du transport des personnes à mobilité réduite et plus spécifiquement les enfants à mobilité réduite, le département du Loiret gère les transports des personnes en situation de handicap soit par taxi soit par mini-bus ou bien assure l'indemnisation du transport si celui-ci est organisé par les responsables légaux.

Une délibération entre la région et le département a été signée afin de définir le cadre d'une aide au développement de la mobilité solidaire en faveur des personnes en situation de précarité. Cet accord vient combiner les compétences économiques de la région et les compétences d'insertion du département afin de disposer d'un plan d'actions en matière de mobilité solidaire.

4.2 La mobilité évitée

4.2.1 Le développement du télétravail

Des espaces de coworking commencent à se mettre en place sur le territoire, principalement à Orléans avec :

- La Maison du Coworking
- Espace & Co
- Régus Orléans, Coligny
- L'Espace

Dans le secteur de Pithiviers, des espaces de coworking sont en cours de réflexion communes notamment à Nangeville. Cette étude concerne la réhabilitation d'une grande ferme. Si cette réflexion aboutie, les élus souhaitent développer ce type d'espace dans les communes de Puiseaux et Sermaises où de nombreuses entreprises sont déjà présentes.

Sur ce territoire aux distances importantes, le télétravail peut constituer une réelle alternative pour permettre aux actifs de ne pas se rendre sur leur lieu de travail tous les jours de la semaine.

Sur les secteurs disposant d'une grande distance de trajet vers les zones d'emploi, la création d'espaces de coworking partagés permet de réduire la distance quotidienne à

parcourir pour travailler. Ces espaces peuvent être situés près des lieux d'intermodalité ou au sein de communes centrales des zones rurales.

4.2.2 Les services itinérants développés sur le territoire

4.2.2.1 Les commerces itinérants

Lors des ateliers avec les communes et les associations, le souhait de développer des commerces itinérants sur les territoires ruraux a été évoqué.

Dans le secteur de Pithiviers, des commerces itinérants type boucherie et boulangerie ont été recensés notamment dans les communes de :

- Givraines
- Boiscommun
- Chambon la forêt
- Nancray sur Rimarde

Des garderies itinérantes existent également sur ce territoire dans les communes de Beaune-la-Rolande et Boiscommun.

4.2.2.2 France Bus Services

Le département a développé le Bus France Service sur plusieurs communautés de communes. Il s'agit d'une offre mutualisée de services et de démarches administratives (CAF, Pôle emploi...). Cette démarche a été

expérimentée dans la communauté de communes des Loges, du Val de Sully, de Pithiviers et Plaine Nord Loiret. Ce dispositif fonctionne très bien dans les territoires ruraux. Le bus est localisé dans le centre-ville pour obtenir plus de visibilité. Dans le secteur de Pithiviers, France Bus Services fonctionnent très bien dans les communes de Boynes, Greneville-en-Beauce, Outraville, Puiseaux, Pithiviers, Chilleurs-aux-Bois.

16 Maisons France Service, dispersées sur l'ensemble du territoire du Loiret permettent également aux habitants d'avoir accès à un guichet unique pour les accompagner dans leurs démarches

D'autres actions sont déployées par le département afin d'encourager les commerces de proximité et les circuits courts. Ce type d'initiative est développé par les territoires et permet aux habitants de communes rurales d'avoir accès à des services sans avoir à se déplacer.



Camion France Bus Service. Source : Le département du Loiret, 11 avril 2022

4.3 Synthèse d'analyse

Le développement d'une mobilité solidaire et partagée est un axe de travail important du département. En effet, une convention entre le département et la région a été signée concernant la mobilité solidaire.

La création de services de mobilité itinérant est un levier d'action vers une limitation du nombre de déplacements des usagers, de même que le développement d'espaces de coworking pour accéder à un lieu de travail déporté tout en conservant une qualité de service. Le

département pourra accompagner le développement de ce type de service.



Co-construction et maîtrise d'usage

1 Les entretiens avec les acteurs de la mobilité

Les attentes évoquées par les différents secteurs territoriaux sont les suivantes :

Secteur	Acteurs rencontrés	Attentes évoquées
Secteur Loire Beauce	Pays Loire Beauce Communauté de communes des Terres du Val de Loire	Encourager l'intermodalité train/vélo et bus/vélo Sécuriser les trajets pour les modes actifs sur les plus grands axes et vers les pôles d'emplois Favoriser l'usage du covoiturage sur le territoire Travailler le rabattement vers la Loire à vélo
Secteur Sully-Gien-Briare	Pays Giennois Communauté de communes Giennoises Communautés de communes de Loire-Berry en Puisaye	Développer les liaisons cyclables vers les intercommunalités voisines Créer de nouvelles aires de covoiturage Installer davantage de bornes de recharge Développer les services de mobilités partagées : vélo, voiture électrique...
Secteur Orléans	PETR Forêt d'Orléans Orléans Métropole Communauté de communes des Loges Communauté de communes des Porte de Sologne Communauté de communes Val de Sully	Travailler sur les déplacements parasites et développer la mobilité évitée Anticiper l'accessibilité des collèges et les formations dans les établissements scolaires Améliorer l'interconnexion entre les territoires Développer les mobilités solidaires sur le territoire Développer des liaisons douces pour desservir les principales zones d'activités du territoire Inciter les employeurs du territoire à réaliser des plans de mobilité
Secteur Montargis	PETR Gâtinais Montargois Agglomération Montargoise	Coordonner l'ensemble des acteurs de la mobilité Assurer une cohérence entre les différents projets des collectivités

Secteur	Acteurs rencontrés	Attentes évoquées
	Communauté de communes canaux et forêt	Développer les bornes de recharge dans les milieux ruraux Diffuser l'information de l'offre mobilité existante aux usagers
Secteur Pithiviers	Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais Communauté de communes du Pithiverais Communauté de communes Pithiverais en Gâtinais	Développer les transports collectifs et les liaisons avec les territoires voisins (notamment l'Ile de France) Créer des aménagements cyclables reliant les zones d'activités principales Coordonner l'ensemble des acteurs de la mobilité
La région	La région Centre-Val-de-Loire	Développer l'offre de stationnement vélo sécurisée Sécuriser les liaisons cyclables reliant les collèges et les gares Créer des évènements et une synergie entre les acteurs économiques autour du vélo
Les associations	Vélorution Vélove Vélogien	Développer l'offre de stationnement vélo aux abords des gares et des aires de covoiturage Sécuriser les zones les plus accidentogènes sur le territoire Favoriser la formation vélo au sein des établissements scolaires Relier les zones d'activités aux gares grâce à des aménagements cyclables sécurisés

2 L'enquête en ligne et la cartographie participative

L'enquête en ligne sur les déplacements dans le Loiret a été lancée le 10 mai et a été clôturée le 10 juin 2022. Cette enquête a été relayée par le département, les communautés de communes et les communes du Loiret sur leurs différents réseaux de communication. Cette enquête était ouverte à tous les habitants et usagers du territoire. Chaque réponse est anonyme. Celle-ci proposait 53 questions à choix unique, multiple ou réponse libre. Au total, 3558 Loirétains ont répondu à cette enquête. Cette enquête a été complétée par une cartographie participative. 345 contributions ont été recensées.

The image shows a screenshot of a survey form titled "Schéma départemental de mobilité du Loiret". The header features the Loiret logo with the text "Loiret votre Département". The main text explains the survey's purpose: to understand current mobility practices and expectations to improve the department's mobility infrastructure. It mentions that the survey is anonymous and will take no more than ten minutes. A prize of an electric bicycle is offered. The form includes a section for "Aidez-nous à mieux vous connaître !" (Help us get to know you better!) with a mandatory question "1. Vous êtes *" (1. You are *). The interface is clean and professional, with a blue header and white body text.

Loiret
votre Département

Schéma départemental de mobilité du Loiret

Aujourd'hui, différents modes de déplacements sont en cohabitation avec la voiture : les modes actifs (vélo, VAE*, marche, trottinettes, EDPM*...), les transports en commun, le covoiturage, les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Afin de répondre à ces nouvelles façons de se déplacer, le Conseil départemental du Loiret souhaite aménager le territoire. Pour cela, nous souhaitons connaître spécifiquement vos pratiques, vos usages et vos attentes actuelles pour y répondre de la façon la plus pertinente.

Aussi, nous vous remercions de répondre à ce questionnaire* qui ne durera pas plus de dix minutes et tentez de gagner un vélo électrique au tirage au sort.

*Vélo à assistance électrique
*Engin de déplacement personnel motorisé

**ce questionnaire est anonyme, destiné aux personnes majeures ayant leur résidence principale ou travaillant dans le département du Loiret. Si vous avez moins de 18 ans, vous pouvez répondre sous la supervision de votre responsable légal (les coordonnées seront à indiquer en fin de questionnaire).*

...

* Obligatoire

Aidez-nous à mieux vous connaître !

Cette rubrique nous aidera à mieux comprendre vos déplacements

1. Vous êtes *

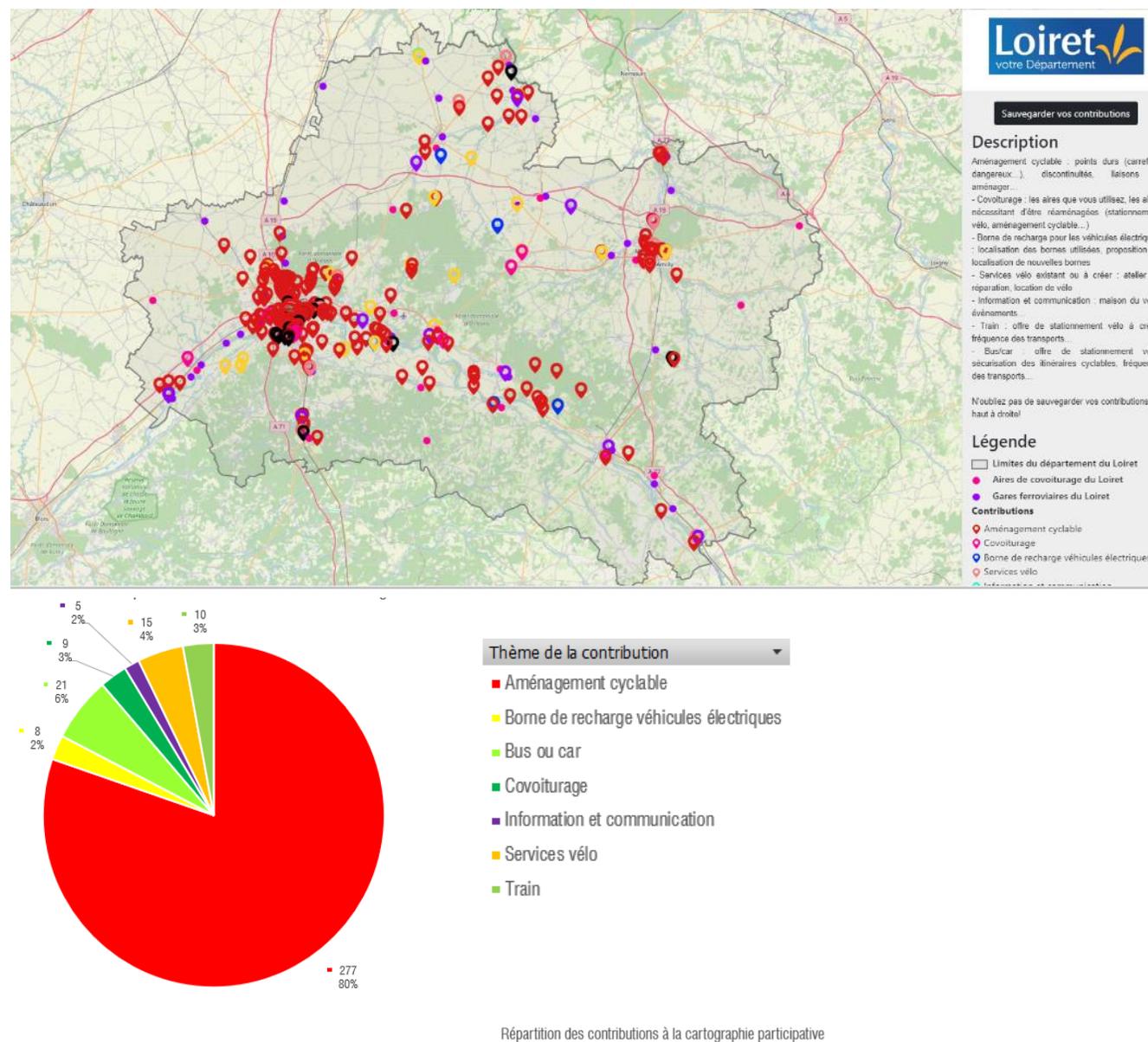
Un homme

2.1 La cartographie participative

Les résultats de la cartographie participative montrent qu'il existe de fortes attentes sur le vélo. 80% des contributions concernent des remarques sur des aménagements cyclables. Les Loirétains ont également des attentes sur les transports en commun : 6 % pour les contributions sur les bus ou les car et 3% pour les trains. Les contributions sur les aménagements cyclables sont essentiellement concentrées au niveau des centre-ville des polarités mais également sur les communes au nord et au sud de la Loire.

La cartographie participative permet de donner la parole aux usagers concernant les besoins d'amélioration pour les déplacements quotidiens. Ces besoins et pistes d'amélioration sont géolocalisés et analysés dans le cadre de ce schéma départemental de la mobilité.

Figure 1: Cartographie participative, Vizea 2022



2.1.1 Les contributions dans le secteur d'Orléans

Dans le secteur d'Orléans, beaucoup de contributions sur le vélo sont recensées dans le centre-ville d'Orléans et à proximité de la Loire.

Certaines contributions alertent sur les discontinuités des aménagements cyclables existants et leur danger : « **pas de liaison cyclable continue entre Marigny (Charbonnière) et Saint Jean de braye après la tangentielle** ».

De nombreuses contributions évoquent la qualité du revêtement des aménagements cyclables qui semble être dégradée à certains endroits : « **rue de la Tuilerie, revêtement fortement dégradé** », « **refaire toute la route jusqu'à Chécy** ». De plus, certains aménagements ne conviennent pas pour des usages quotidiens.

Les aménagements cyclables nécessitent un séparateur physique afin d'empêcher le stationnement des véhicules motorisés en dépose-minute : « **La piste cyclable récemment créée à droite des voies est en permanence occupée par des véhicules de livraison.** »

Enfin, certains aménagements existants sont jugés inconfortables pour les cyclistes : « **La piste cyclable direction Ouest n'est pas sécurisée (pas de séparation avec la voie de**

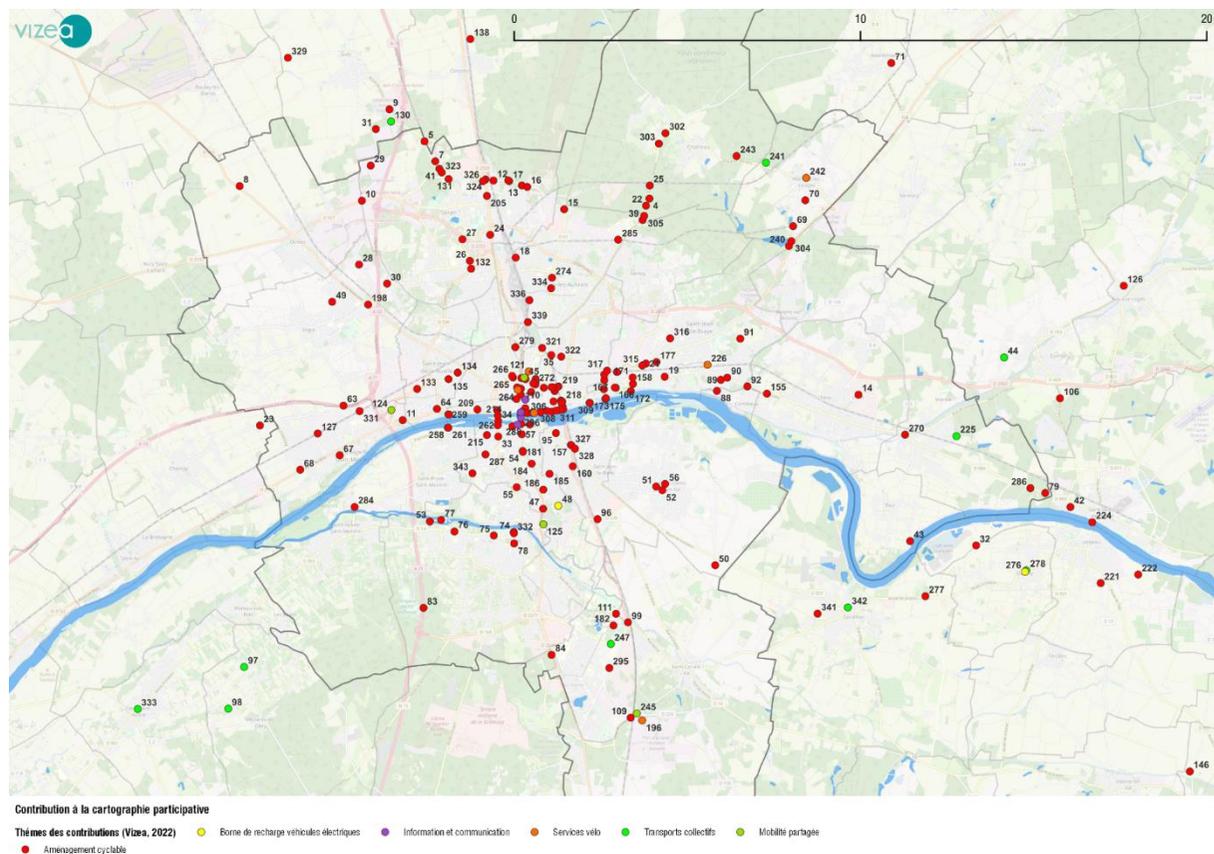


Figure 60 : contributions de la cartographie participative du secteur d'Orléans, Vizea 2022

circulation voitures et camions) », « **l'ensemble du fbg de Bourgogne est très inconfortable pour les vélos, et reste une voie "structurante" : un aménagement cyclable sûr serait un "plus", préférable aux rues St Marc et aux Ligneaux, aux voies cyclables** ». Les aménagements sur trottoirs ne sont pas satisfaisants pour les usagers ; ceux-ci sont

confrontés aux conflits d'usages avec les piétons : « **l'aménagement existant est de mauvaise qualité : trottoir partagé trop étroit** »

2.1.2 Les contributions dans le secteur de Montargis

Dans le secteur de Montargis, les contributions concernent surtout les aménagements cyclables et les services vélo dans Montargis, Amilly et Pannes.

Les contributions évoquent le besoin de création d'aménagements cyclables, même minimales : « **Sécuriser la D119 pour les cyclistes par un aménagement de type "chaucidou".** »

Certains aménagements longue distance sont à envisager pour améliorer le réseau cyclable vers les pôles générateurs de flux : « **Créer une voie verte entre Nogent et Châtillon-Coligny pour desservir l'arboretum et rejoindre la Scandibérique.** ».

La plupart des autres contributions concernaient la sécurisation des itinéraires cyclables en agglomération.

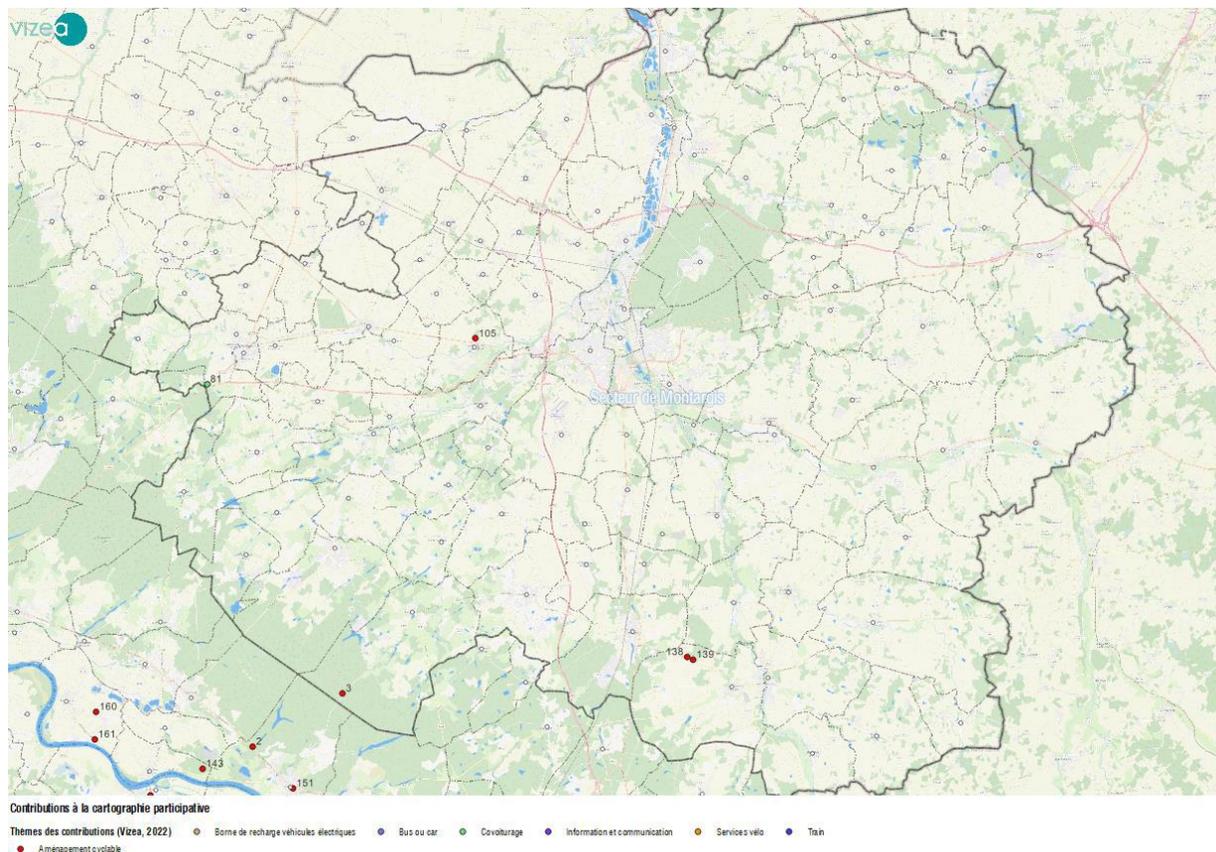


Figure 61 : contributions de la cartographie participative du secteur de Montargis, Vizea 2022

2.1.3 Les contributions dans le secteur de Pithiviers

Dans le secteur de Pithiviers, il existe des attentes en matière d'aménagements cyclables au niveau du Malesherbois, à Pithiviers et à Briarres-sur-Essonne. Il existe aussi des attentes en matière de transport en commun sur le territoire.

Parmi ces contributions, certaines suggèrent de transformer une ancienne voie ferrée en voie verte : « voie verte entre Malesherbois et Pithiviers sur l'ancienne voie ferrée. », « Réhabilitation de la ligne SNCF Malesherbois/Montargis sous forme de navette ou de voie douce ». L'enjeu de cet aménagement est de créer une liaison entre la polarité Pithiviers et la commune du Malesherbois où est située la gare de RER.

Plusieurs contributions incitent à la réduction de la largeur des chaussées circulables dans le but d'une réduction de la vitesse observée sur certains tronçons. Cette action permettrait éventuellement la création de pistes cyclables.

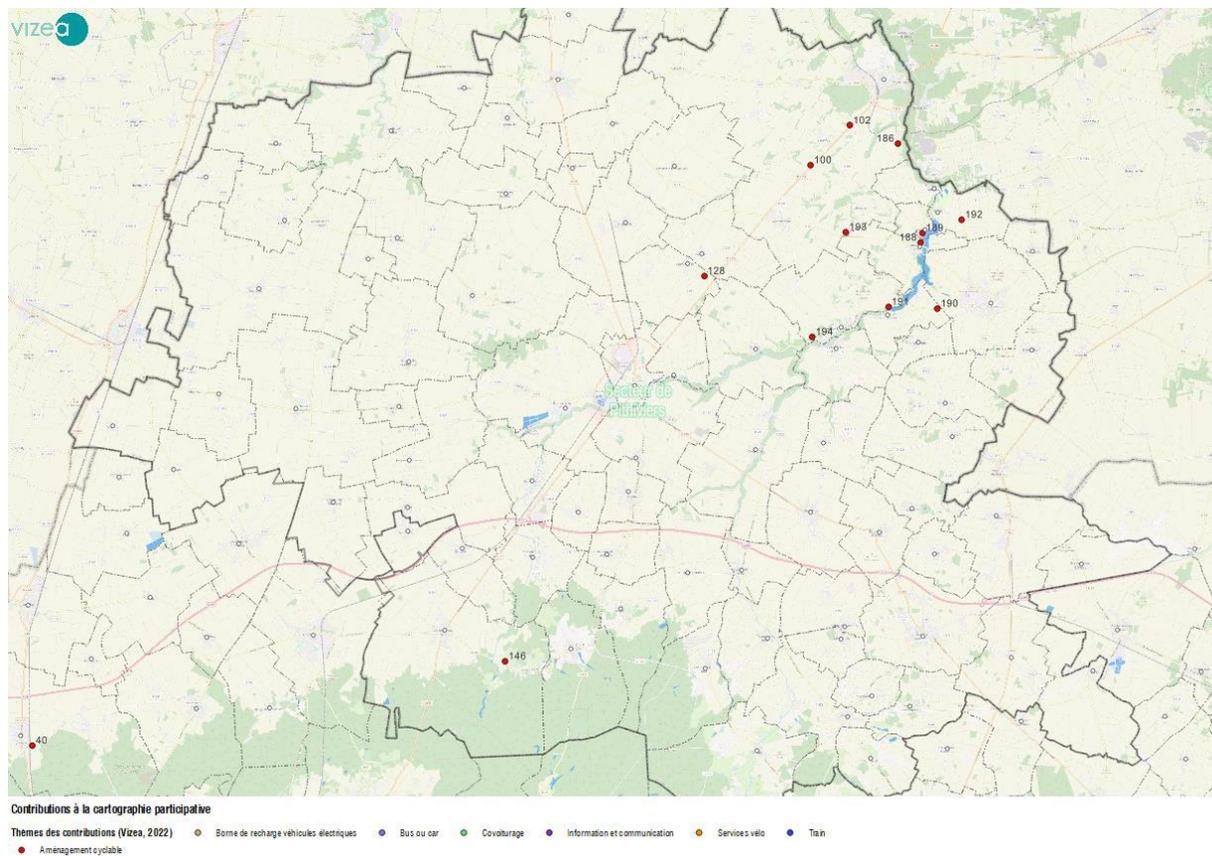


Figure 62:: contributions de la cartographie participative du secteur de Pithiviers, Vizeo 2022

2.1.4 Les contributions dans le secteur de Sully-Gien-Briare

Dans ce secteur, il y a beaucoup d'attentes sur les aménagements cyclables dans les communes proches de la Loire. Des contributions concernent également le développement des transports en commun.

Il y a une attente sur les aménagements cyclables sécurisés au niveau de la centrale de Dampierre-en-Burly : « **1500 personnes travaillent à Dampierre sans possibilité de se rendre au travail depuis Ouzouer (seulement 5 km). Demande récurrente des habitants et des employés.** », « **Rénover les chemins de la forêt d'Orléans pour relier Dampierre et Les Choux à vélo (impraticable aujourd'hui)** ».

Les contributions indiquent le besoin de créer une liaison entre Ouzouer-sur-Loire et Les Bordes afin de desservir le collège, de même entre Neuvy et Tigy : « **Besoin d'une piste cyclable entre les Bordes et Ouzouer présence d'un collège aux Bordes, D952 non praticable pour vélos. Existence d'une ancienne voie ferrée transformable en voie verte qui peut desservir l'étang du Ravoir** ».

De plus, des besoins de sécurisation des traversées piétonnes sont remontées : « **Gros trafic routier sur le RD952 et RD953. Mise en**

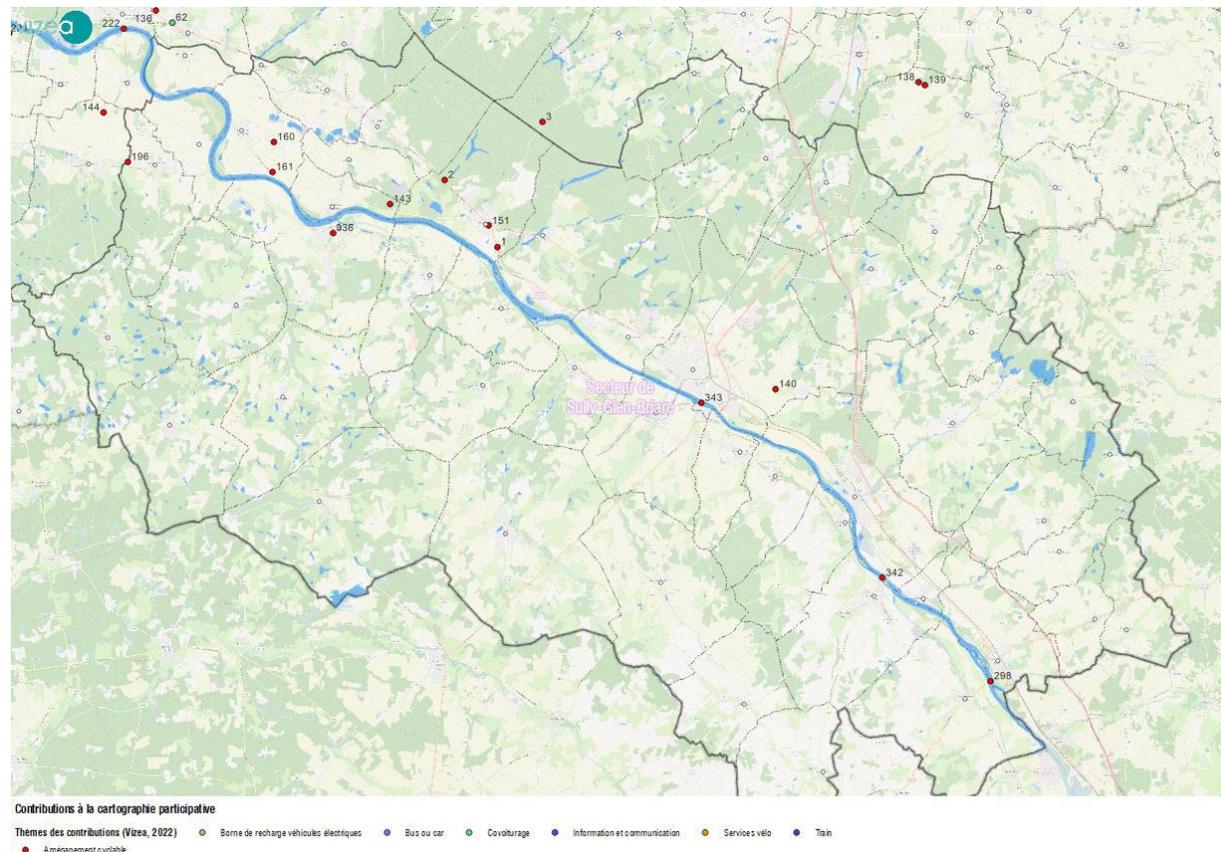


Figure 63 contributions de la cartographie participative du secteur de Sully Gien Briare , Vizea 2022

place d'un plateau pour permettre aux piétons et cyclistes de traverser de manière sécurisée ces 2 axes »

Les contributions sur les transports en commun concernent l'augmentation de la fréquence des transports en commun : **Pour que les transports en commun vers Sully, Châteauneuf, Orléans**

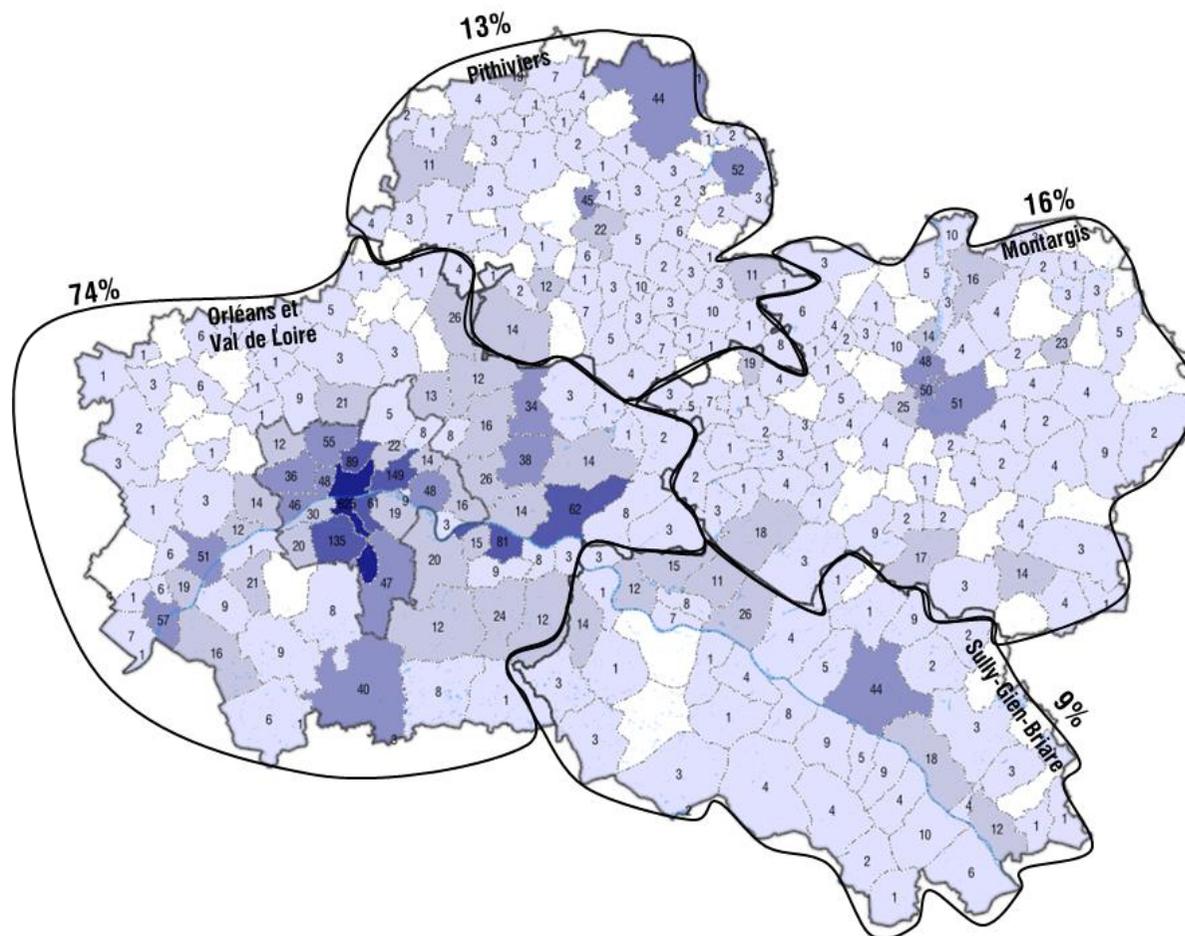
et Gien soit attractifs, il faudrait des fréquences supérieures avec une harmonisation vis à vis des trains vers Paris, Tours par exemple. », « **Liaison Gien/Montargis possible par le train mais les fréquences ne permettent pas une utilisation aisée pour le travail au quotidien** »

2.2 Enquête sur les déplacements dans le Loiret

2.2.1 Le profil des usagers

Parmi les répondants, l'ensemble des secteurs est représenté. Une grande part des répondants est localisée dans la métropole d'Orléans. Les communes aux abords de la Loire sont également très représentées.

Concernant le profil des répondants, ce sont les actifs (79%) et les personnes âgées (13%) qui ont le plus répondu à cette enquête. Les jeunes sont sous-représentés parmi les répondants mais ceux-ci répondent généralement peu aux enquêtes en ligne.

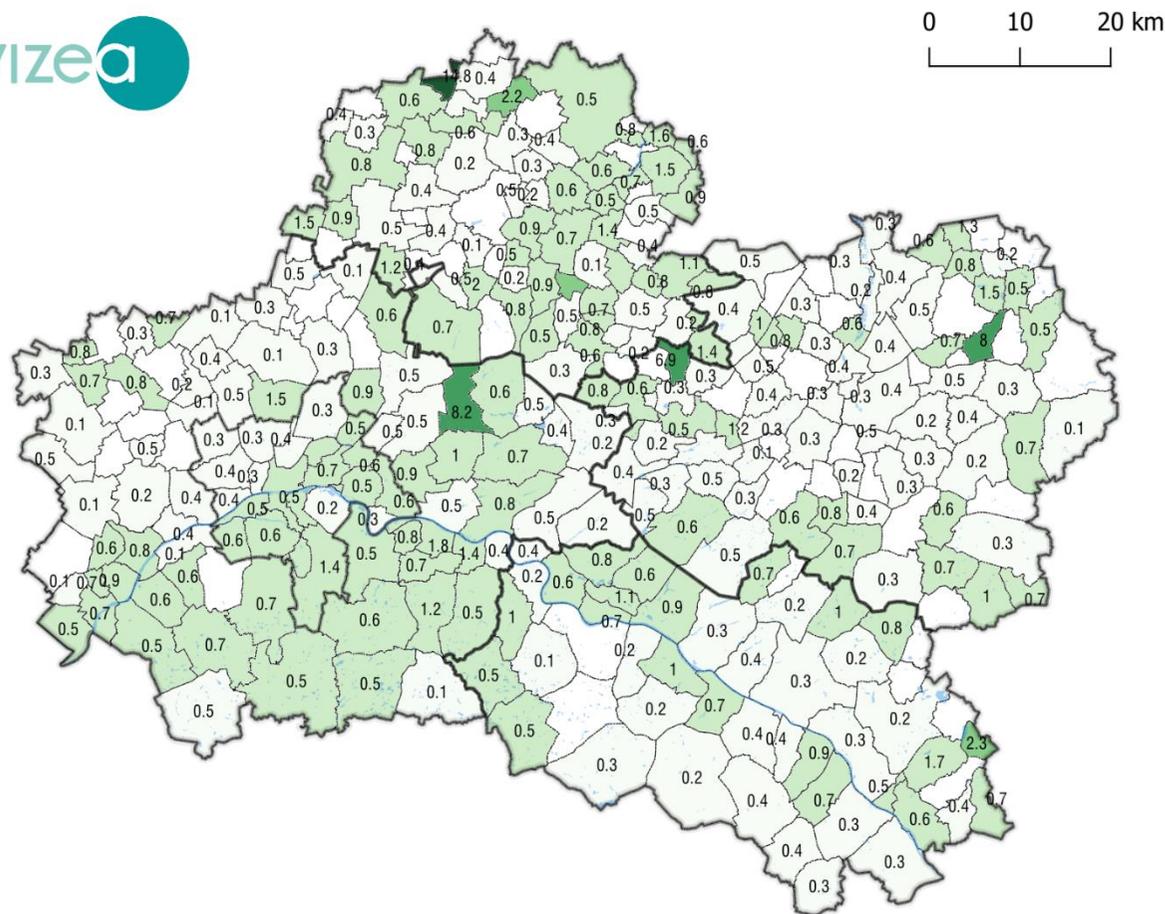


Les communes plus rurales ont participé de manière importante à l'enquête en ligne.

Plusieurs communes ont atteint les 2% de participation par rapport à la population totale, avec par exemple Pannecières, Mézières-en-Gâtinais, Sully-la-Chapelle ou encore Champoulet.

Globalement, la représentativité géographique du territoire est assurée. Les Loirétains ont répondu de manière homogène à l'échelle du Département. Les pourcentages de répondants sont très largement liés à la densité de population de chaque commune plus ou moins rurale.

Cet impact a été permis par la communication abondante auprès de toutes les populations et grâce aux relais locaux au sein des communes et EPCI.



Répartition des répondants de l'enquête en ligne sur le schéma de mobilité du Loiret (Vizea, 2022)

Localisation des répondants par commune en pourcentage par rapport à la population de la commune (Vizea, 2022 / INSEE, 2019)

- 0 - 0,5%
- 0,5 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- Plus de 10%

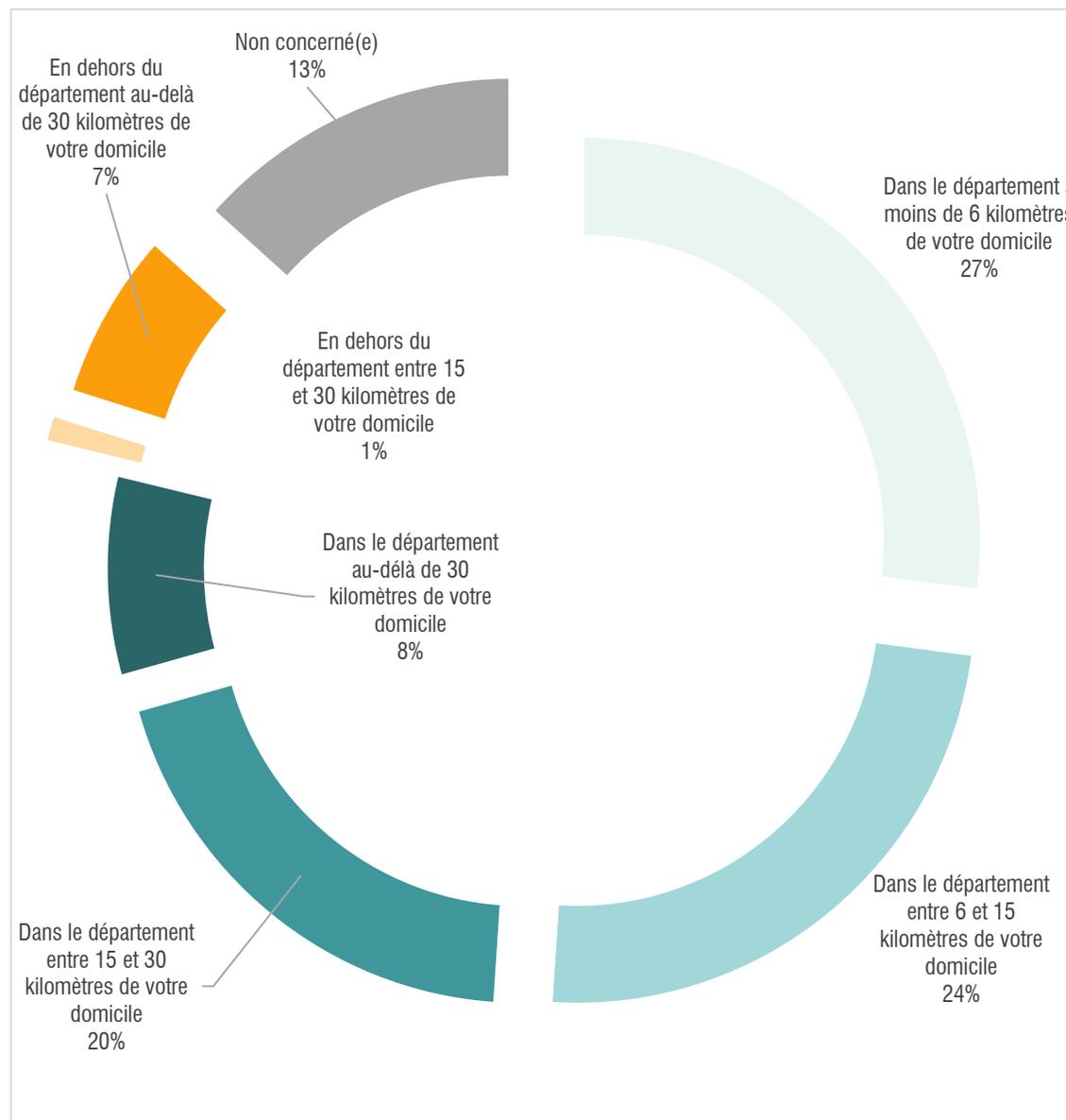
2.2.2 Les habitudes de déplacements

La moitié des actifs travaillent dans le département du Loiret entre 0 et 15 kilomètres de leur domicile. Pour ces personnes, il existe un fort potentiel de report modal vers les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Le télétravail est assez peu pratiqué dans le département. En effet 40% des actifs déclarent ne jamais faire de télétravail. En contrepartie, 20% des répondants pratiquent le télétravail au moins une fois par semaine.

La voiture individuelle est le mode de déplacement privilégié pour 66% des répondants. Il existe une surreprésentation des personnes utilisant le vélo avec 16% des répondants déclarant utiliser le vélo quotidiennement. La part modale vélo du Loiret est de 2% selon les chiffres de l'INSEE.

Orléans est une commune où les transports en commun sont développés et où il existe des aménagements cyclables. Dans l'enquête en ligne, 22% des actifs orléanais utilisent leur voiture comme moyen de transport principal pour un trajet de moins de 6 kilomètres. Ces actifs sont également des cibles pour favoriser le report modal vers les transports en commun ou l'usage du vélo. Dans les autres moyens de



transport utilisés pour les trajets du quotidien, le vélo est très utilisé et considéré comme un

moyen de transport du quotidien. La marche arrive en troisième position également.

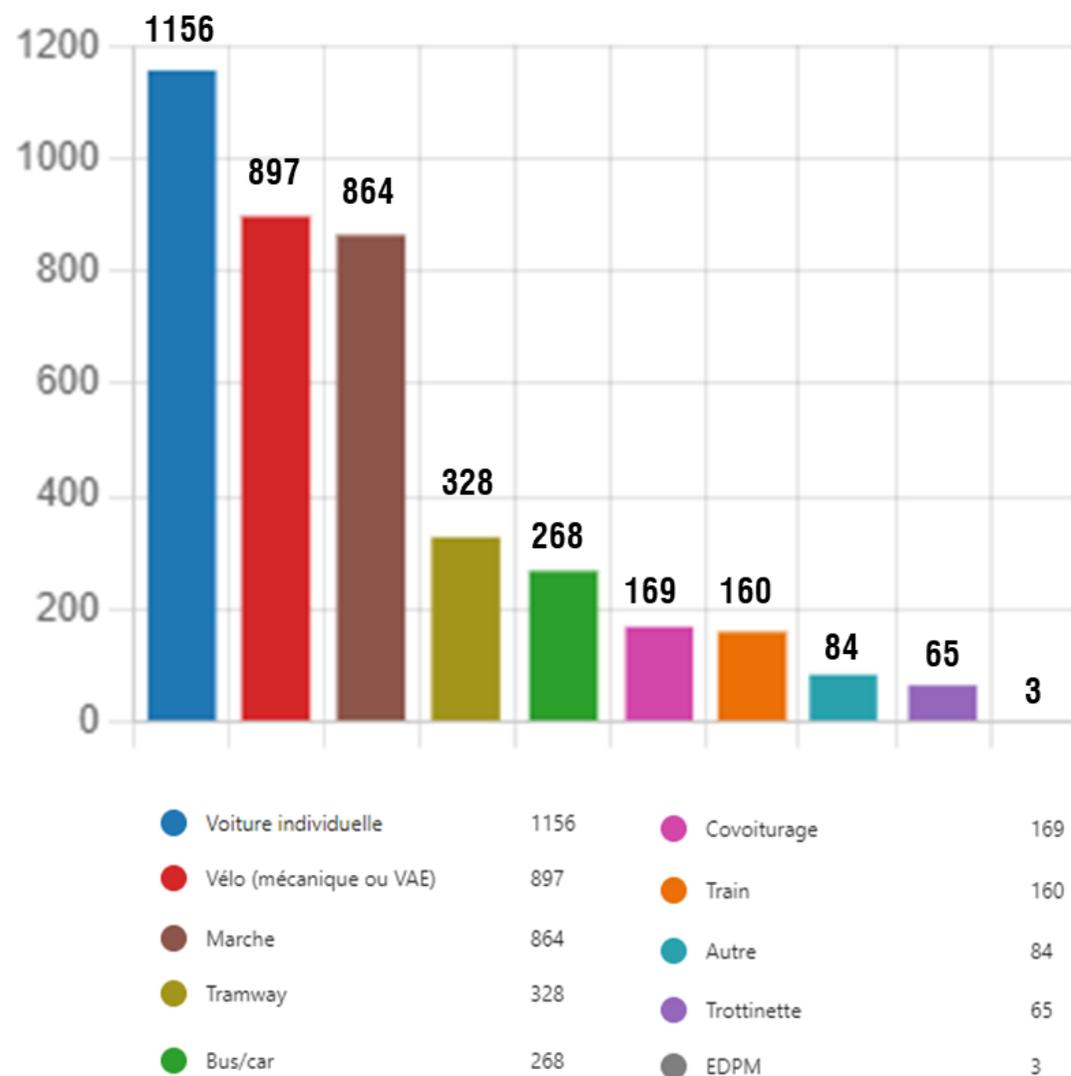
Pour les actifs habitant à moins de 6 kilomètres du lieu de travail, le potentiel de développement de l'usage du vélo est très important, ceci correspond à 20 minutes de trajet. Cet usage peut être développé par la création d'aménagements cyclables, d'un maillage jalonné et d'actions incitatives.

Pour les actifs habitant entre 6 et 15 kilomètres de leur lieu de travail, l'usage du vélo est recommandé mais moins attractif du fait de l'allongement du temps de trajet. Cependant, le développement des mobilités solidaires et des transports collectifs pour rejoindre les zones d'emploi est un levier d'actions important pour lutter contre l'autosolisme.

Enfin, pour les actifs travaillant à plus de 15 kilomètres de leur domicile, le développement de solutions d'avitement de la mobilité est à privilégier. La création d'espaces de coworking ou l'incitation au télétravail permettent de limiter le nombre de déplacements domicile-travail.

Question : Utilisez-vous un autre moyen de transport pour vos trajets du quotidien ? (plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 3558



2.2.3 Les mobilités douces

L'utilisation du vélo

36 % des répondants n'utilisent jamais le vélo.

Parmi les répondants, le vélo est considéré comme un moyen de transport du quotidien. 20% des répondants utilisent le vélo tous les jours ou presque. Parmi les personnes qui utilisent un vélo, le temps de trajet est de 10 à 20 minutes pour 37% d'entre elles.

Les principaux freins à l'utilisation du vélo sont le manque de sécurité sur les itinéraires et l'absence d'aménagements cyclables.

Les principaux trajets réalisés à vélo sont : les trajets vers le centre-ville, vers le lieu de travail et vers des équipements publics

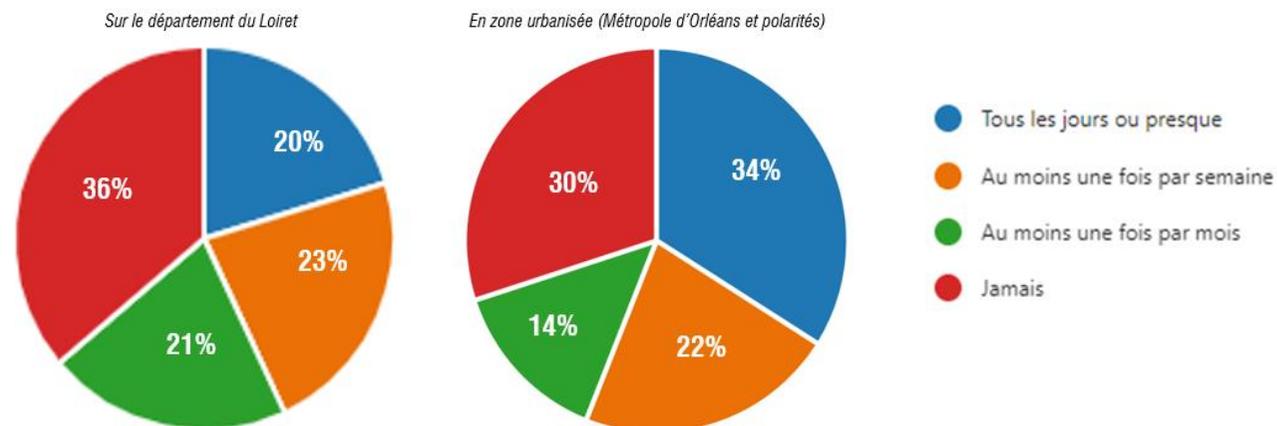
De plus, le prix d'achat d'un vélo à assistance électrique peut être un frein au changement de mode de déplacement.

Plusieurs services sont à développer pour augmenter l'usage du vélo au quotidien : l'aide à l'achat de VAE, un offre de stationnement sécurisée

La fréquence d'utilisation du vélo

Question : Quelle est votre fréquence d'utilisation du vélo ? (une seule réponse possible)

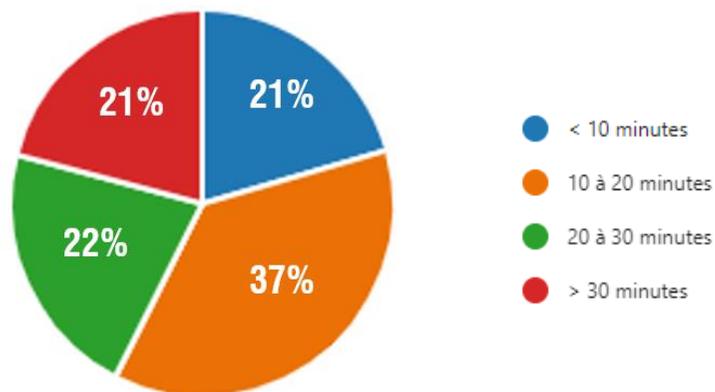
Nombre de répondants à la question : 3501



Le temps d'utilisation du vélo

Question : Lorsque vous prenez le vélo (hors activité sportive), quelle est la durée moyenne de votre trajet ? (une seule réponse possible)

Nombre de répondants à la question : 2194

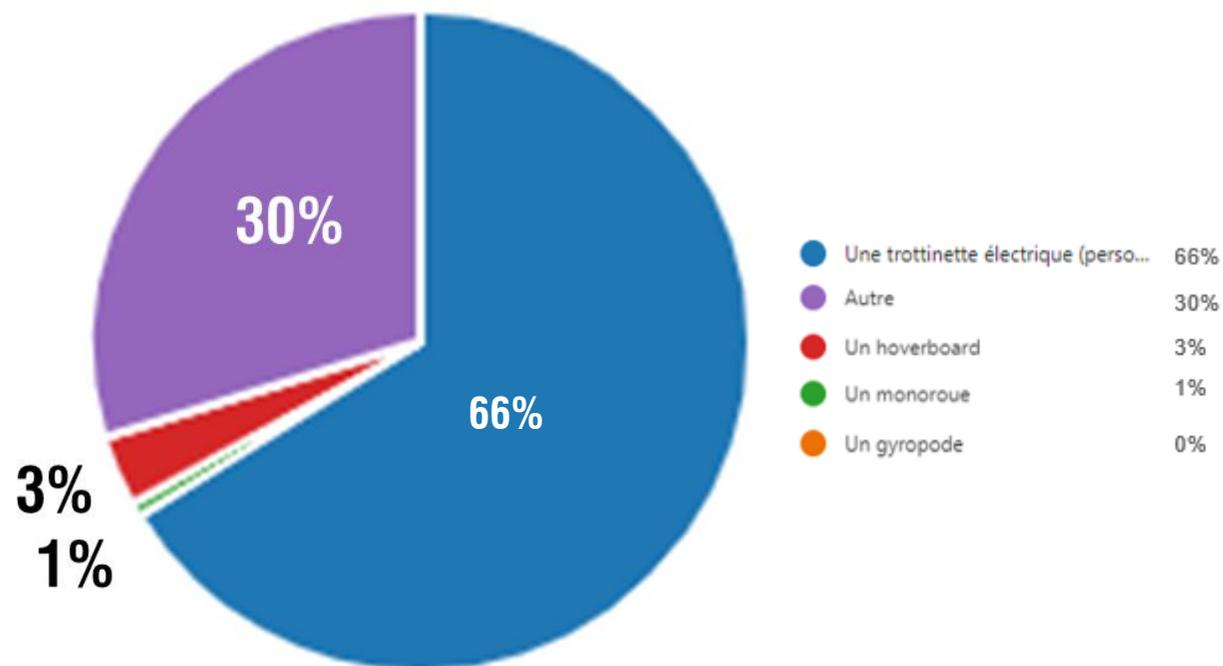


2.2.4 L'utilisation des EDPM (engin de déplacement personnel motorisé)

Peu de répondants utilisent les EDPM sur le territoire. Il s'agit d'un mode de transport majoritairement utilisé par les jeunes. Peu de jeunes ont répondu à cette enquête, les utilisateurs de ces EDPM sont sous-représentés. 1443 répondants affirment ne pas utiliser d'engin de déplacement à cause du manque de sécurité des itinéraires.

66% des répondants qui utilisent un EDPM utilisent une trottinette électrique.

L'accès au centre-ville et au lieu de travail sont les principaux motifs de déplacements.



Les différents types d'EDPM utilisés

Question : Quel(s) type(s) d'engin(s) utilisez-vous? (Plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 142

2.2.5 Les mobilités partagées

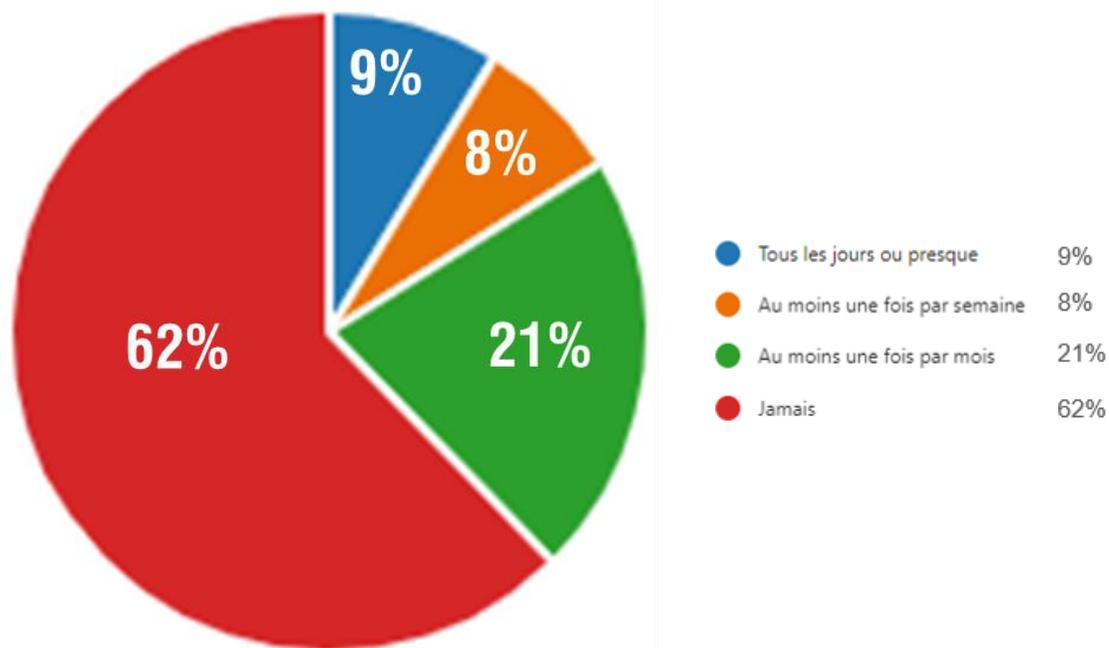
L'utilisation des transports en commun

Sur le territoire, plus de la moitié des répondants déclarent ne pas utiliser les transports en commun. A noter que 20% des répondants de l'enquête en ligne habitent Orléans.

Les transports en commun les plus utilisés sont : le tramway, le train, le bus (Ces données concernent principalement les habitants d'Orléans Métropole).

Aujourd'hui, l'offre de transport en commun sur le territoire n'est pas adaptée aux besoins des usagers. La majorité des répondants déclarent qu'**une plus grande fréquence des transports en commun à proximité de mon domicile** » et « **une meilleure desserte des transports en commun à proximité de mon domicile** » sont des leviers pour encourager l'utilisation des transports en commun.

1 personne sur 3 utilise de manière régulière ou occasionnelle les transports collectifs. Le développement du réseau permettrait d'offrir une alternative à la voiture individuelle, notamment en milieu rural. Le développement des trajets multimodaux est un levier d'action pour augmenter l'accessibilité des transports collectifs structurants du Loiret.



La fréquence d'utilisation des transports en commun

Question : Quelle est votre fréquence d'utilisation des transports en commun ?

Nombre de répondants à la question : 3558

L'utilisation du covoiturage et de l'autostop organisé

Sur la totalité des répondants à l'enquête en ligne, 10% pratiquent le covoiturage tous les jours ou presque, 92% des répondants pratiquent le covoiturage au moins une fois par mois (tous les jours ou presque, au moins 1 fois par semaine et au moins 1 fois par mois).

Les usagers du covoiturage utilisent en majorité les plateformes de covoiturage ou bien s'organisent avec des amis, connaissances et collègues de manière informelle. Les usagers du covoiturage se rendent sur un parking à proximité du domicile pour 33%, 19% utilisent une aire de covoiturage.

De plus, moins de la moitié des répondants connaissent les aires de covoiturage du département.

Le principal frein à l'usage du covoiturage pour la majorité des répondants est « **mon organisation personnelle ne me le permet pas** ». « **Le manque de place de stationnement (aires)** » et « **le manque de sécurité (risque de dégradation sur les aires)** » sont les derniers freins identifiés par les répondants. Le principal leviers d'action n'est donc pas le développement de nouvelles aires de covoiturage ou l'amélioration de la sécurité sur celles-ci mais

plutôt la mise en place de démarches de communication sur le covoiturage.

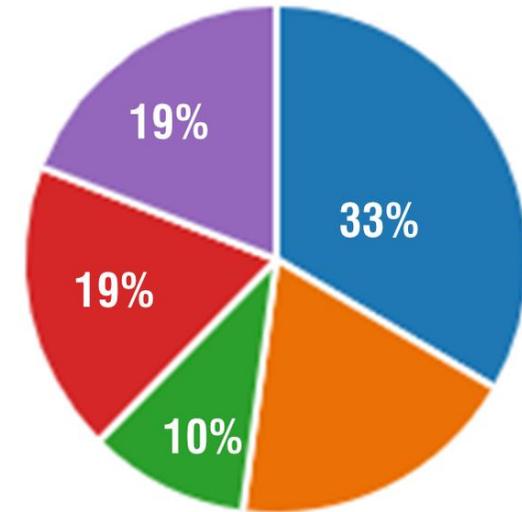
« **Une meilleure communication autour du covoiturage** » et « **la mise en place d'une plateforme dédiée à l'échelle du département** » sont les leviers identifiés pour développer la pratique. L'image du covoiturage est un levier important à développer.

Le développement du maillage d'aires de covoiturage et l'amélioration de la qualité des aires existantes peut inciter les usagers à utiliser d'avantage ce mode de déplacement partagé.

Les lieux privilégiés pour covoiturer

Question : De manière générale, à quel endroit vous rendez-vous pour covoiturer ? (plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 859

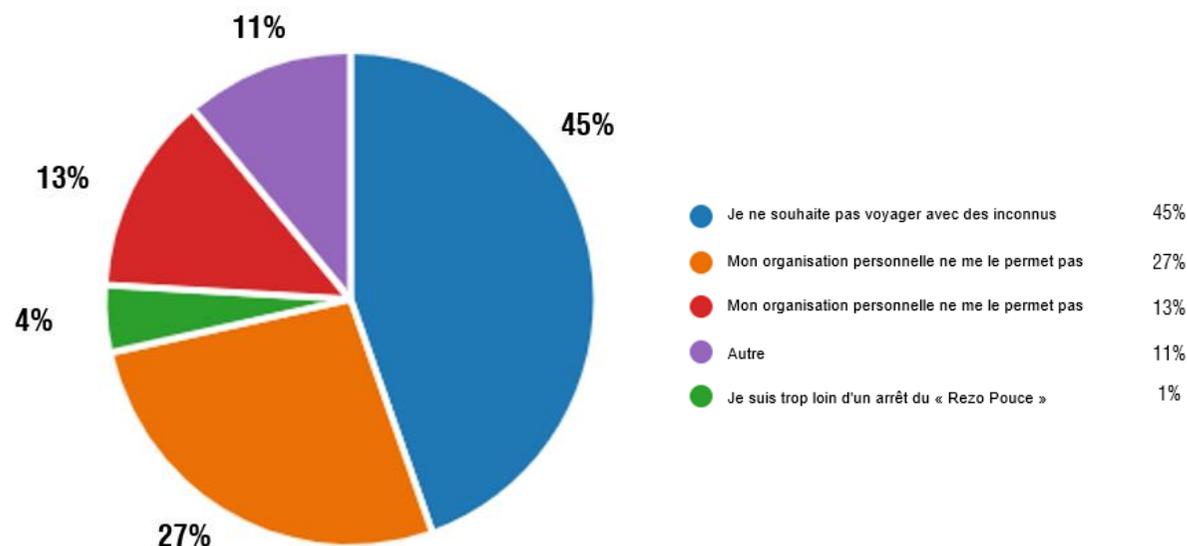


● Sur un parking à proximité de mon domicile	33%
● Autre	19%
● Sur une aire de covoiturage à proximité de mon domicile	19%
● Sur mon lieu de travail	19%
● Au niveau d'une zone commerciale proche de mon domicile	10%

Il existe une problématique dans le Loiret sur l'image de l'autostop. Très peu d'utilisateurs connaissent le fonctionnement de ce mode de déplacement et très peu l'utilisent. Seul 1,6% des répondants pratiquent l'autostop, 50% d'entre-deux pratiquent l'autostop au moins une fois par mois. 79% des répondants ne connaissent pas Rézo Pouce.

Les principaux freins identifiés par les répondants sont : « **je ne souhaite pas voyager avec des inconnus** » et « **mon organisation personnelle ne me le permet pas** ».

Une campagne de communication en faveur des mobilités partagées composée d'affiches, d'évènements ou de campagnes de sensibilisation est un moyen de valoriser l'offre existante sur le département du Loiret et les avantages de ce mode de déplacement.



Les freins à l'usage de l'autostop organisé

Question : Si vous pratiquez peu ou jamais l'autostop quel en est le motif ? (plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 3558

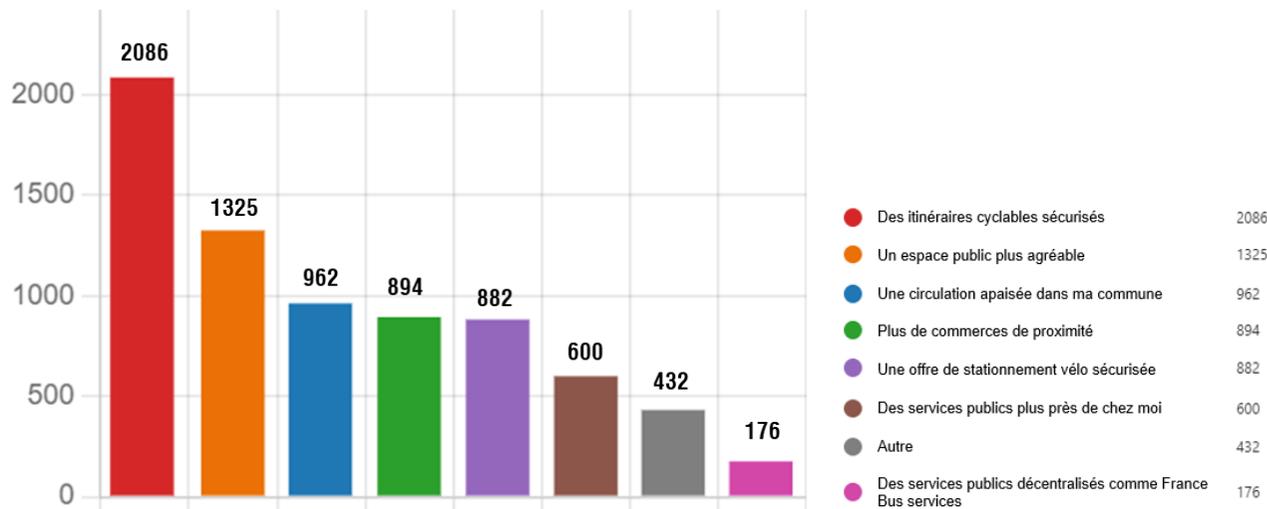
2.2.6 L'utilisation de la voiture individuelle

L'utilisation de la voiture individuelle dans le Loiret est très importante. 64% des répondants utilisent la voiture tous les jours ou presque car « **les distances à parcourir sont trop importantes** », « **ce mode de transport est plus confortable et pratique** » et « **l'itinéraire que j'utilise n'est pas praticable à vélo/à pied** ». Ces trois éléments montrent qu'un travail sur l'accompagnement au changement des comportements sera nécessaire.

Concernant les types de motorisation, 93% des automobilistes utilisent un véhicule diesel ou essence, 8% utilisent un véhicule hybride ou électrique

« **une aide financière à l'achat d'un véhicule** », « **des véhicules avec une autonomie plus importante** » ainsi que « **des bornes de recharge sur mon trajet ou près de mon domicile** » sont les leviers identifiés pour développer l'usage de voitures plus propres

« **Des itinéraires cyclables sécurisés** » et « **un espace public plus agréable** » permettraient de limiter les déplacements de moins de 3 km. Le vélo est considéré comme le moyen de transport le plus adapté pour les trajets courts.



Les leviers pour éviter d'utiliser la voiture pour les déplacements de moins de 3 kilomètres

Question : Qu'est-ce qui pourrait vous éviter de prendre votre voiture pour un trajet de moins de 3 kilomètres ?

(Plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 3558

Le développement de services décentralisés à destination des habitants des communes plus rurales est primordial pour permettre d'éviter l'utilisation de la voiture individuelle pour des trajets quotidiens.

De plus, les réponses indiquent une envie d'utiliser les modes doux de déplacement : stationnement vélo, apaisement, aménagements cyclables...

Le développement du système vélo est un moyen efficace pour inciter les habitants vers une alternative à la voiture individuelle.

3 Le panel usagers

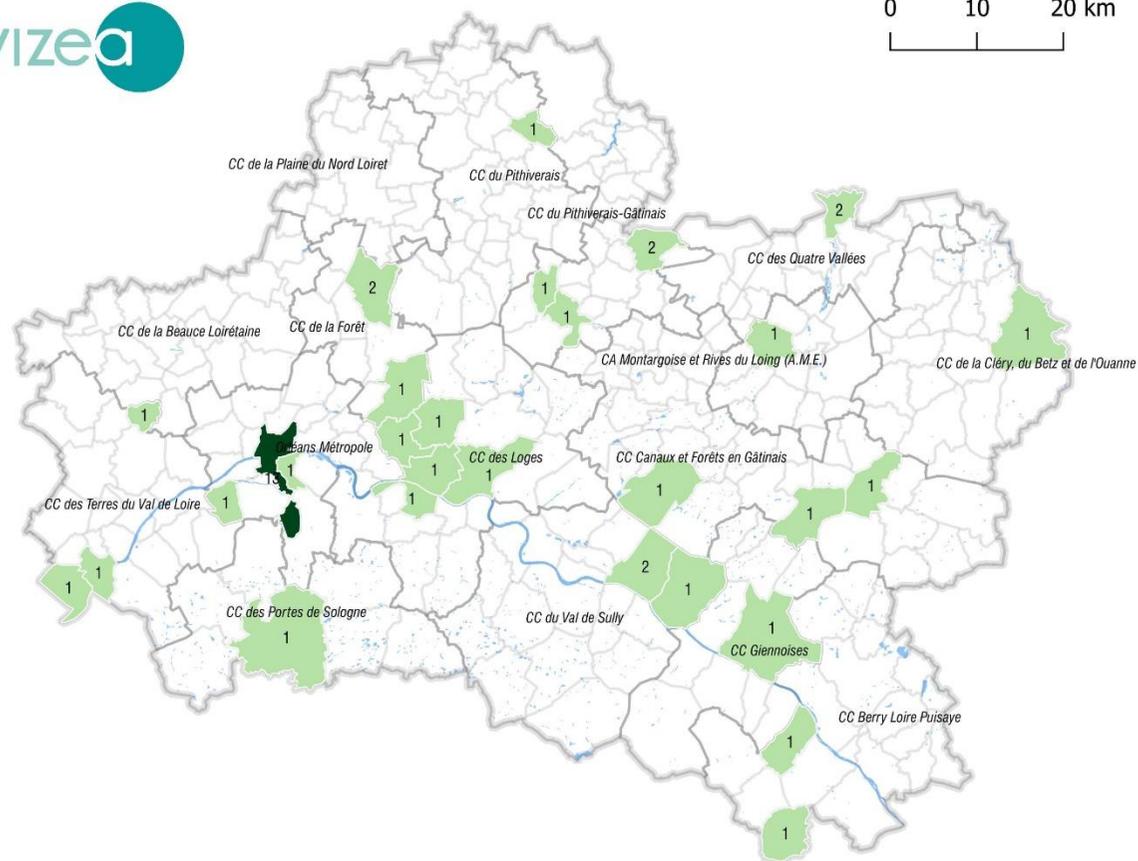
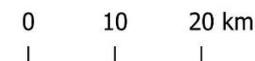
3.1 La démarche

L'objectif est d'établir des portraits d'habitants et usagers du territoire afin de comprendre les pratiques de mobilité. 182 personnes se sont portées volontaires (via une enquête en ligne) pour faire partie du panel usagers. Parmi ces volontaires, 50 ont été choisis.

Les principes de la constitution du panel :

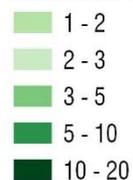
- Une **représentativité géographique** : des usagers vivants et travaillant sur l'ensemble du territoire du département, dans des contextes ruraux, urbains et périurbains
- La **parité** homme et femme
- Une **représentativité des différentes tranches d'âge** des habitants du Loiret
- Des usagers pour **chaque mode de transport** : transports en commun, vélo, marche...

Ces 50 volontaires ont rempli un carnet de bord durant une semaine en renseignant leurs mobilités quotidiennes. 15 monographies sont rédigées à partir de ces carnets de bord.



Répartition des participants au panel usagers (Vizea, 2022)

Localisation des participants au panel usagers (Vizea,2022)



3.2 Les monographies usagers

Les pratiques de mobilités des panelistes

Pour les personnes interrogées, en milieu urbain comme en milieu rural, la voiture reste aujourd'hui le mode de transport le plus pratique pour tout déplacement. Elle permet de se déplacer loin, de transporter de lourdes charges ou des personnes mais également de réaliser des déplacements chainés (domicile-école des enfants-travail). Il est donc nécessaire de faciliter les autres modes de transports afin qu'ils puissent être compétitifs.

Dans la métropole d'Orléans, les transports en communs sont utilisés par plusieurs panelistes. Les transports ferrés sont utilisés pour leur praticité car ils permettent de télétravailler, mais sont jugés peu fiables.

Dans les secteurs ruraux, les transports en commun hors agglomération sont jugés peu utiles pour des déplacements utilitaires (aller au travail ou faire ses courses). L'offre est jugée peu lisible et peu adaptée aux besoins en termes d'horaires et de fréquence. En complément du vélo ou de la marche par exemple.

Un paneliste pratique également le covoiturage en s'organisant de manière informelle avec son réseau de connaissance.

Le vélo est utilisé comme moyen de transport utilitaire par plusieurs panelistes pour son côté agréable ainsi que pour la liberté qu'il confère. Pour la collégienne du panel, le vélo est un véritable levier d'indépendance. En effet, ce mode de transport lui permet de se déplacer seule pour se rendre à des activités extrascolaires par exemple. Celle-ci doit cependant prendre des itinéraires plus longs afin de rester sur des aménagements cyclables sécurisés.

Certains panelistes utilisent la voiture pour aller travailler et le vélo ou vélo cargo pour des déplacements plus locaux (aller faire des achats, déposer les enfants aux activités extrascolaires...).

Le vélo loisirs est pratiqué par une grande partie des participants au panel durant le week-end. Des campagnes de communication ou bien la facilitation de l'intermodalité sur le territoire pourrait les pousser à sauter le pas et à utiliser le vélo également durant la semaine.



Photo prise par une paneliste sur son trajet quotidien, Saint-Jean-de-la-Ruelle

Points noirs identifiés

Certains cyclistes utilisant le vélo et les transports en commun pour aller travailler dénoncent le manque de sécurité de certains aménagements cyclables (manque d'entretien, aménagements peu qualitatifs, trop étroits ou avec des obstacles). D'autres panelistes dénoncent les difficultés d'accessibilité à vélo à certaines gares du territoire ou les difficultés rencontrées pour monter son vélo dans le train.

Les leviers d'action

Les panelistes utilisant le vélo quotidiennement possèdent également une voiture. Certains souhaiteraient pouvoir s'en débarrasser car celle-ci occasionne des dépenses (assurance, carburant...). Les solutions de locations de voitures sont jugées peu flexibles et peu pratiques pour remplacer la voiture individuelle dans le cadre du transport de personnes ou de charges lourdes. Un service de véhicule en libre-service pourrait permettre de répondre à cet enjeu.

Dans le cadre de la réalisation du schéma directeur cyclable, la mise en place d'un guide des aménagements cyclables à l'échelle du département ainsi que des actions de sensibilisation auprès des EPCI et des communes pourraient permettre d'améliorer la qualité globale des aménagements sur le territoire et de développer le système vélo.

Dans les secteurs ruraux, les actions en faveur de la mobilité évitée (développement de commerces et services de proximité, espace de coworking...) pourraient également limiter les déplacements et encourager la pratique du vélo et de la marche sur des déplacements courts.

4 Les ateliers territoriaux

Lors des ateliers territoriaux, un état des lieux des différents types de mobilité a été dressé puis des actions à mettre en oeuvre ont été proposées. Certaines ont été retenues par les participants, supposant un impact important sur l'usage de la voiture individuelle.

4.1 Des idées d'actions qui font consensus

Ces différentes idées d'actions ont été retenue par les acteurs de chaque atelier territorial.

Celles-ci feront l'objet d'un approfondissement et d'une priorisation dans les phases suivantes de l'étude.

4.1.1 La mobilité propre

Accompagner le développement de bornes de recharge pour véhicules électriques

4.1.2 Les mobilités alternatives à la voiture individuelle

Développer les aires de covoiturage existantes

Encourager l'intermodalité vélo/transport en commun en développant l'offre de stationnement sécurisée

4.1.3 Les mobilités douces

- Développer un service de location vélo longue durée
- Développer l'offre de stationnement vélo
- Développer la formation des jeunes à la pratique du vélo
- Créer des aménagements cyclables sécurisés permettant le rabattement depuis et vers les itinéraires structurants (Loire à vélo, Canal d'Orléans, Scandibérique...)
- Développer les services vélo sur le territoire
- Organiser un challenge d'écomobilité (avec les collèges, les entreprises...)
- Améliorer la desserte des zones d'activités et commerciales en périphérie des agglomérations
- Mettre en place des "pack vélo" dans les collèges (Stratégie Bas-carbone du département)

4.1.4 La mobilité évitée

- Accompagner les entreprises dans la mise en place du télétravail, la semaine de 4 jours, les plans de déplacement inter-entreprises.
- Développer le bus France service sur le territoire

4.2 Des idées d'actions aux avis partagés

Ces idées d'actions ont été retenue dans au moins 1 des ateliers territoriaux.

4.2.1 La mobilité propre

- de véhicules électriques en libre-service sur le territoire
- Accompagner le développement du "droit à la prise"
- Accompagner le développement de l'hydrogène sur le territoire
- Soutenir les initiatives visant à développer localement les véhicules propres

4.2.2 Les mobilités alternatives à la voiture individuelle

- Développer une plateforme unique de covoiturage à l'échelle du département

- Créer de nouvelles aires de covoiturage
- Lancer des actions de communication sur le covoiturage
- Développer les aires de covoiturage existantes
- Encourager l'intermodalité vélo/transport en commun en développant l'offre de stationnement sécurisée
- Développer les actions de communication sur les transports à la demande
- Développer une application à l'échelle du département présentant toutes les solutions de mobilité existantes
- Accompagner le développement de pôles d'échanges
- Développer des services de mobilité solidaire
- Accompagner les initiatives locales et développer des partenariats
- Accompagner le développement de l'autopartage
- Lancer des campagnes de sensibilisation et d'information tout public sur les mobilités durables
- Développer l'autopartage solidaire

4.2.3 Les mobilités douces

- Développer une aide à l'achat de vélo
- Développer une application numérique de mise en relation d'utilisateurs
- Développer la formation des jeunes à la pratique du vélo
- Créer des aménagements cyclables sécurisés permettant le rabattement depuis et vers les itinéraires structurants (Loire à vélo, Canal d'Orléans, Scandibérique...)
- Développer les services vélo sur le territoire
- Organiser des événements pour encourager la pratique du vélo : Fête du vélo, bourse aux vélos...
- Développer la communication digitale sur les modes actifs pour encourager la marche et la pratique du vélo dans les déplacements utilitaires
- Sensibiliser et aider les usagers à l'équipement de matériel pour circuler de nuit ou sous la pluie
- Organiser des actions de sensibilisation à destination des communes (aménagements d'apaisement des vitesses...)
- Mettre en place des stations de réparation / gonflage / lavage sur le territoire

- Mettre en place un observatoire de la mobilité cyclable des entreprises
- Accompagner la création de vélo-bus sur le territoire (établissements scolaires, entreprises)
- Organiser des actions de remise en selle des seniors
- Développer la page web dédiée vélo sur le site du département
- S'engager dans l'écomobilité scolaire en réalisant des plans de mobilité pour les collégiens

4.2.4 La mobilité évitée

- Réaliser un état des lieux des territoires sur les pratiques et projets liés à la mobilité évitée
- Accompagner les entreprises dans la mise en place du télétravail, la semaine de 4 jours, les plans de déplacement inter-entreprises.
- Développer les circuits courts
- Développer /soutenir les commerces et services de proximité et leur maintien en milieu rural
- Développer le bus France service sur le territoire

- Apaiser les coeurs de ville/coeurs de bourg pour inciter les usagers à se déplacer à pied
- Accompagner les EPCI dans la mise en place de la politique Zéro Artificialisation Nette
- Renforcer les liens avec les programmes Action Coeur de ville et Petites villes de demain

4.3 Des souhaits exprimés de la part des acteurs

4.3.1 La mobilité propre

- Inciter les EPCI et communes à moderniser leur flotte de véhicules et à opter pour des véhicules moins polluants
- Mutualiser les bornes privées existantes (quand c'est possible)

4.3.2 Les mobilités alternatives à la voiture individuelle

- Développer le covoiturage en lien avec les entreprises
- Adapter l'offre de bus aux besoins des actifs
- Prolonger des lignes de bus

- Travailler avec la région afin d'adapter l'offre du réseau de transport à la demande aux besoins des usagers
- Echanger avec la région afin d'améliorer l'offre de transport en commun
- Travailler avec la région afin d'équiper les bus en racks à vélo
- Travailler avec la région afin de mettre en place un abonnement combiné « train/parking vélo »
- Travailler avec la région afin d'adapter le réseau de transport à la demande aux besoins des usagers
- Travailler avec la région et la SNCF concernant la réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-Gien
- Travailler avec la région pour le prolongement de la ligne de tramway jusqu'au centre de la Chapelle-Saint-Mesmin

4.3.3 Les mobilités douces

- Mettre en place une signalétique claire sur les espaces partagés pour éviter les conflits d'usage

- Travailler avec les promoteurs, copropriétés et bailleurs sociaux pour équiper les résidences d'une offre de stationnement vélo pour les habitants
- Créer des aménagements cyclables sécurisés desservant les collèges du territoire et de relier les bourgs entre eux
- Aménager les routes départementales afin de desservir les polarités à vélo
- Accompagner le développement d'une signalétique vélo cohérente
- Tisser des partenariats avec les territoires voisins (département de l'Eure-et-Loir, département du Loir-et-Cher)
- Aménager des itinéraires cyclables sécurisés vers les collèges
- Mise à disposition de vélos et rosaliaes en libre-service

4.3.4 La mobilité évitée

- Développer des espaces de coworking
- Accompagner les commerçants pour mettre en place des commerces itinérants



Orientations stratégiques

Le travail de diagnostic réalisé durant cette phase 1 du schéma départemental de mobilité du Loiret, nourri des échanges réalisés lors des différents moments de concertation a permis d'identifier de premières orientations stratégiques. Les axes de travail présentés ci-dessous serviront de base au travail qui sera réalisé en phase 2.

AXE 1 - La mobilité douce



- **Renforcer la desserte cyclable** des établissements scolaires et en particulier des collèges
- **Accompagner** les jeunes publics vers la pratique du vélo (déploiement des projets kit vélo, ateliers dans les collèges, sensibilisation au bon usage du vélo)
- **Renforcer le maillage du territoire** en aménagements cyclables structurants, notamment via la desserte des pôles d'emploi et des pôles multimodaux: liaison Le Malesherbois –Pithiviers, liaison Briare –Gien, liaisons vers les zones d'activités...
- Accompagner les EPCI dans le **développement de la pratique du vélo** sur leur territoire en déployant des services vélo (installer des cafés-vélo sur les territoires...)
- **Poursuivre l'aménagement touristique** particulièrement dans les zones denses en s'appuyant sur le développement du maillage cyclable : créer un réseau de jalonnement empruntant les voies à faible trafic vers les points d'intérêt majeur
- **Participer à la création des écoles du vélo** pour les adultes

AXE 2 - La mobilité partagée



- **Proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle** et accessibles à tous dans les territoires ruraux : continuer le développement du réseau de covoiturage et d'autostop organisé
- **Développer une plateforme unique** de mise en relation des covoitureurs
- **Encourager l'intermodalité** vélo/transports en commun et vélo/covoiturage
- **Développer les aires de covoiturage sur le territoire** et les services associés (stationnement vélo, bornes de recharge pour véhicule électrique, dispositifs de sécurité...)



AXE 3 - La mobilité propre

- **Développer les points de charge électriques** ouverts au public et communiquer une cartographie permettant de les localiser
- **Proposer des véhicules électriques en libre-service ou à la location dans les territoires ruraux**
- **Accompagner le développement de l'hydrogène** sur le territoire

AXE 4 - La mobilité évitée



- **Accompagner les EPCI** dans la réalisation d'un état des lieux des pratiques et des projets liés à la mobilité évitée
- **Accompagner les EPCI dans l'élaboration d'une stratégie** bas-carbone
- Renforcer les liens avec Action Cœur de ville et Petites Villes de demain
- Porter la politique du ZAN (zéro artificialisation nette)
- Développer des circuits courts et le commerce de proximité sur les territoires, inciter les commerçants à se rapprocher des communes plus rurales en proposant des services de livraison (à vélo...)
- Dans le cadre du financement de logements sociaux, intégrer des contraintes afin que ces logements soient bien reliés aux centre-ville et centre-bourg
- Créer un projet à destination des entreprises dans le cadre de la stratégie bas carbone permettant de déployer le télétravail, la semaine de 4 jours, les plans de déplacement inter-entreprises

AXE 5 - l'animation et la sensibilisation



- **Renforcer la communication et faire connaître** l'ensemble des solutions de mobilités existantes afin de proposer une plus grande visibilité sur l'ensemble de l'offre
- **Simplifier et clarifier** les solutions de mobilités
- Renforcer la coordination inter-EPCI / fluidifier les échanges entre élus et services
- S'appuyer sur les relais locaux dans la communication auprès des habitants (EPCI, communes)

Des axes de développement

Mobilités actives

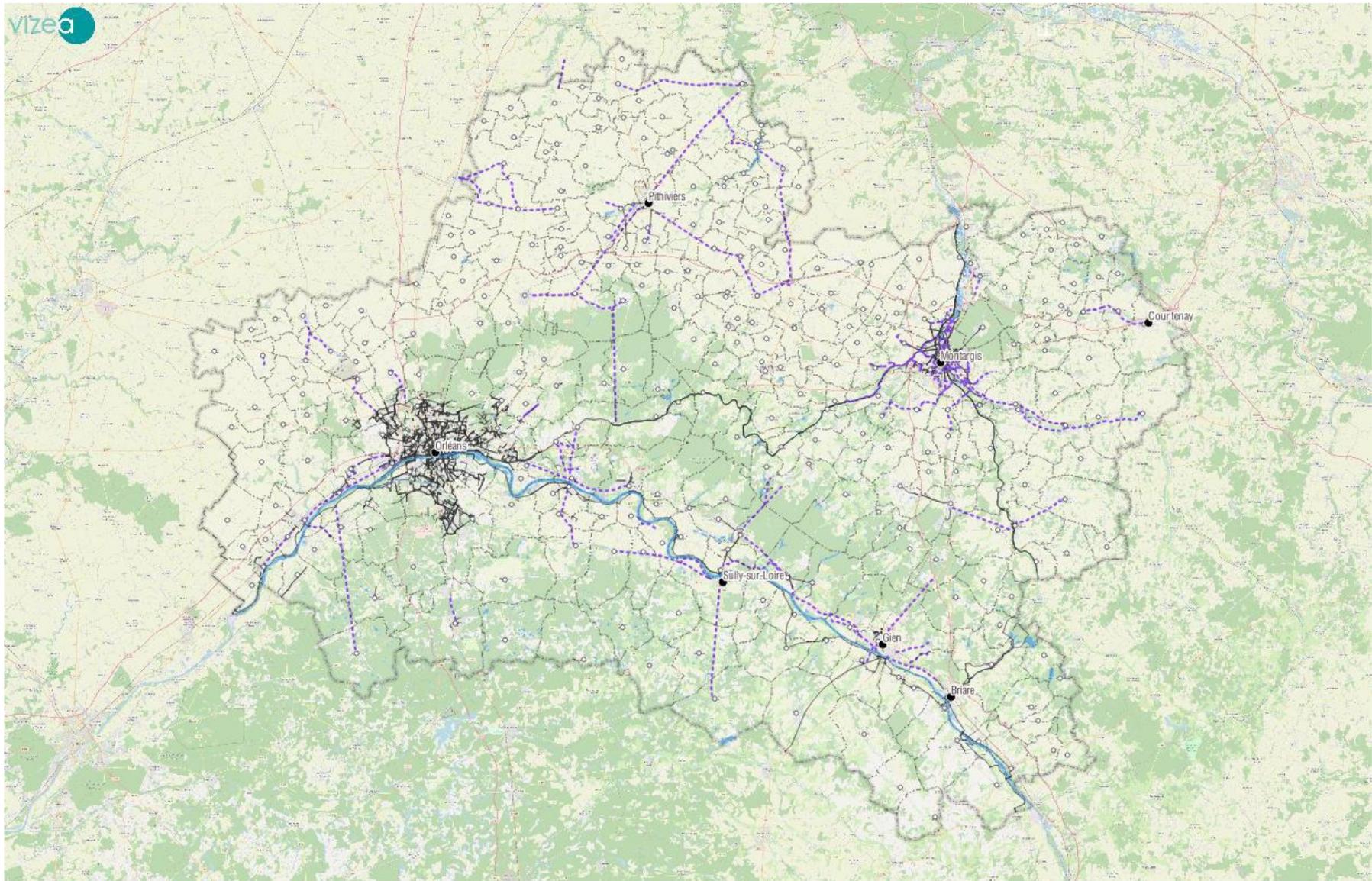
- Créer des itinéraires locaux structurant et irriguant le territoire depuis les grands itinéraires cyclables
- Développer l'accessibilité cyclable des polarités secondaires et locales en priorité au sein de territoire peu denses
- S'appuyer sur une trame bleue forte de caractère (la Loire et le Loing) : Orléans, Sully, Gien, Briare et Montargis, et une trame verte disposant de chemins confidentiels hors voirie sécurisant les cyclistes
- Minimiser l'impact environnemental des politiques de mobilité, notamment via le choix des méthodes d'aménagement
- Améliorer l'accès aux établissements d'enseignement secondaires en mobilité active et sensibiliser les jeunes aux nouvelles mobilités.
- Créer une liaison cyclable entre la voie verte et la route de la Distillerie afin d'augmenter l'accessibilité de la voie verte depuis la ville et du collège depuis la voie verte (Chatillon-Coligny, Sainte-Geneviève-des-Bois)
- Adapter le type d'aménagement au niveau de hiérarchisation des voies concernées.
- Systématiser la création d'aménagements cyclables dédiés hors voirie lorsque le niveau de trafic et/ou la vitesse observée est trop importante
- Accompagner les communes vers une cohérence de la signalisation des itinéraires cyclables grâce à un guide départemental du jalonnement
- Subventionner les itinéraires d'intérêt départemental afin d'inciter les communes vers la création d'itinéraires cyclables continus sur le territoire
- Apaiser les abords des groupes scolaires situés dans les centres-villes/centres-bourgs afin de permettre aux élèves de privilégier les modes actifs.
- Inciter les pratiques d'apaisement général des centres-villes/centres-bourgs afin d'améliorer l'inclusion des modes doux dans la circulation.
- Améliorer l'accessibilité des gares à vélo et favoriser l'intermodalité vélo+train
- Développer une offre de stationnement vélo sécurisée à proximité des aires de covoiturage et les connecter au réseau cyclable existant.
- Développer des services vélo incitatif à l'usage quotidien : l'aide à l'achat de VAE, une offre de stationnement sécurisée...

Mobilité partagée

- Développer la qualité de l'offre en transport collectif (nombre de desserte aux heures de pointe matin et soir et qualité du matériel roulant) sur le secteur d'Orléans.
- Améliorer le service de transport à la demande sur le secteur de Pithiviers pour desservir le centre hospitalier, unique établissement de santé du secteur.
- Réaliser un plan de communication et organiser des opérations de sensibilisation afin d'inciter les usagers au changement de mode de déplacement quotidien vers des mobilités durables
- La pérennisation des aires de covoiturage informelles permettrait d'accentuer l'encrage de ces pratiques au sein du département du Loiret. De plus, l'aménagement d'une offre de stationnement vélo sécurisée permettrait l'intermodalité entre covoiturage et vélo
- Améliorer les conditions d'intermodalité entre les différents modes de déplacements : vélo, transports collectifs, covoiturage, voiture individuelle...

Mobilité évitée

- Inciter les entreprises à développer les pratiques de télétravail par des actions de sensibilisation, d'aide et d'accompagnement
- Aider à la création d'espaces de coworking partagés localisés stratégiquement : proches de lieux d'intermodalité, au sein de communes centrales des zones rurales...



Des liaisons cyclables structurantes à développer sur le territoire

Etat d'avancement du réseau cyclable (Vizea, 2022) ◉ Centres-villes et centres-bourgs (IGN, 2016)

--- En réflexion / en projet

— Existant



Annexes

1 Cartographie participative : listes des contributions par secteur

1.1 Secteur Orléans et val de Loire

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
5	Aménagement cyclable	Bandes cyclables dangereuses	Il faudrait une piste cyclable séparée du flot de circulation
4	Aménagement cyclable	Bandes cyclables dangereuses	Il faudrait une piste cyclable séparée de la circulation
8	Aménagement cyclable	rien pour relier la BA123	aucune infra vélo pour le plus grand employeur du Loiret
7	Aménagement cyclable	bandes dangereuses	gros danger avec les PL qui vont passer pour rejoindre l'échangeur... Merci Le Loiret
9	Aménagement cyclable	Aucun aménagement	Danger avec les PL qui vont à Servier. Route étroite et sans aménagement
10	Aménagement cyclable	rond point dangereux	Les voitures arrivent bcp trop vite et ne laissent pas la priorité
11	Aménagement cyclable		l'aménagement existant est de mauvaise qualité : trottoir partagé trop étroit
17	Aménagement cyclable	rue de la tuilerie	changement de sens dangereux ne respecte pas les préconisations du CEREMA
16	Aménagement cyclable	rue de la tuilerie	Revêtement fortement dégradé.
13	Aménagement cyclable	rue de la tuilerie	Bordures à chaque giratoire de l'équipement
12	Aménagement cyclable	rue de la tuilerie	Un trottoir n'est pas un équipement cyclable
15	Aménagement cyclable	Rue Berthelot	C'est un trottoir
14	Aménagement cyclable	rue Bertin	C'est un trottoir, rien de plus
19	Aménagement cyclable	Bouton Poussoirs	Ajout de bouton poussoirs sur les feux de circulation de la Rue des Châtaigniers
21	Aménagement cyclable	Rond point dangereux	Décès d'un jeune de 13 ans en vélo en 2021. Il est urgent de revoir l'aménagement
22	Aménagement cyclable	Bande cyclable	La bande cyclable créée récemment met en danger les cyclistes car trop étroite, les voitures ne s'écartent plus du 1,5m attendu et frôlent les cyclistes à vive allure voir klaxonne les cyclistes qui ne se cantonnent pas avec rigueur dans ce si faible espace. Bref aménagement à revoir car rendu plus dangereux avec que sans en l'état
27	Aménagement cyclable	zone	Toutes les intersections sont à revoir (c'est le problème des truc bidirectionnels) car dangereuses pour les cyclistes.
26	Aménagement cyclable	Auriol	Comment faire pour sortir du truc bidirectionnel et espérer prendre la rue des sablonnières vivant. Encore une fois, le département ne devrait pas faire de la m***e et ne pas considérer les cyclistes comme des piétons
24	Aménagement cyclable	RD2020	Le trottoir n'est pas un aménagement cyclable. ce qui a été fait est dangereux.
25	Aménagement cyclable	D101	Les bandes peintes ne sont pas un aménagement de qualité. Si bande séparée, c'est 3m minimum ! sans bordures, sans zigzag !

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
32	Aménagement cyclable	Loire à vélo	L'itinéraire est bousillé à jamais par les travaux de destruction du paysage, par le caprice d'un roitelet
34	Aménagement cyclable	Pont Joffre	Les entrées & sorties de ce pont sont une catastrophe pour les cyclistes du quotidien
33	Aménagement cyclable	RN20-sud	Les aménagements ne sont pas confortables (étroitesse, bordures, montagnes russes...)
35	Aménagement cyclable	Aménagement cyclable blvd marie Stuart + Robié	Pas d'aménagements cyclables dans le sens est-ouest. Sur la route les voitures n'ont pas la place de doubler, c'est très dangereux. Dans le sens ouest-est, l'aménagement cyclable passe sur les trottoirs: source de conflits entre piétons et vélo, surtout au moment de la sortie de l'école.
37	Aménagement cyclable		carrefour dangereux pour les cycles
39	Aménagement cyclable	Bas côté	Le CD a créé des bas côtés et les a appelés "pistes cyclables"
41	Aménagement cyclable	Bas côtés	Le conseil départemental a créé des bas côtés et les a appelés "pistes cyclables". A consulter absolument les recommandations CEREMA avant de requalifier!
40	Aménagement cyclable	Orléans Chevilly	Aucun itinéraire cyclable entre Orléans et Chevilly
45	Aménagement cyclable	Gare d'Orléans	La piste cyclable récemment créée à droite des voies est en permanence occupée par des véhicules de livraison. De plus la continuité en direction du théâtre est dangereuse, les voitures coupant la trajectoire. L'aménagement précédent était mieux (dans la voie de bus, à gauche)
47	Aménagement cyclable	Accès vélo	Pas de piste cyclable direct depuis Orléans nord
54	Aménagement cyclable	Présence fréquente de voitures sur la piste cyclable	
55	Aménagement cyclable	Aménagement dangereux	
59	Information et communication		A certaines heures/jours trop de piétons empruntent la piste cyclable avec un risque de collisions avec les vélos !
57	Aménagement cyclable		Voitures ne respectent pas les distances pour doubler les vélos, cette rue est dangereuse pour les cyclistes, dans les deux-sens !
62	Covoiturage		aménagement d'un parking covoiturage ou bus
61	Bus ou car		un arrêt de bus à l'aire de covoiturage pour les bus en direction de Montargis ou orléans.
64	Aménagement cyclable	Piste cyclable RD2152	La piste cyclable direction Ouest n'est pas sécurisée (pas de séparation avec la voie de circulation voitures et camions)
65	Aménagement cyclable	D951	Circulation entre pont Georges V et rue de la Brèche très délicates pour tous les véhicules motorisés ou non. Pour les vélos et EDPM pas d'aménagement de délestage sur la rue du coq St Marceau.
68	Aménagement cyclable	RD 2152 Ouest de La Chapelle	Aucun aménagement sécurisé sur la RD 2152 entre l'Est et l'Ouest de La chapelle Saint Mesmin.
71	Aménagement cyclable	Chaussée dangereuse pour vélo	Chaussée défoncée sur la droite en allant vers l'oury, obligé les vélos à se décaler au centre de la route
76	Aménagement cyclable	Terre-plein	De nombreux terre-pleins centraux empêchent les dépassements sécurisés de cyclistes. Il est fréquent que les vélos soient "serrés".

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
75	Aménagement cyclable	Présence fréquente de voitures sur la piste cyclable	Entre 8h et 8h30, présence très fréquente de véhicules sur la piste cyclable.
74	Aménagement cyclable	Poubelles sur la piste cyclable	Présence très fréquente de poubelles sur la piste cyclable.
78	Aménagement cyclable	Aménagement peu compréhensible pour les usagers	Le trottoir et la piste cyclable se croisent avec de brusques changements de direction. Peu compréhensible pour les piétons et les cyclistes.
79	Aménagement cyclable	Piste le long RD 960 sur 1 km	Aménager une piste entre la rue du Mont à Mardié et le Chemin des Grandes Venelles à St Denis de l'Hôtel sur la RD960 sur 1km. Cet aménagement de seulement 1 km permettrait de sécuriser l'accès à la Loire à Vélo depuis Orléans jusqu'à Jargeau en passant par la rive droite de Loire.
84	Aménagement cyclable	Piste le long de la n20	A vélo sur la N20 pour rejoindre le rond point Ikea. Trop dangereux... Du coup, on fait le grand tour par l'hôpital. 10 min de perdu et 2 franchissements de pont... une piste le long de la n20 entre Leclerc drive et rond point serait très appréciée :)
85	Covoiturage	Parking covoiturage Meung	Améliorer la visibilité et l'accessibilité de l'aire de covoiturage de Meung
90	Aménagement cyclable		Zone dangereuse, piste cyclable coupée
92	Aménagement cyclable		Piste cyclable que d'un côté de la route
95	Aménagement cyclable	Rue De Gaulle	C'est de la merde
96	Aménagement cyclable	Rue de la cornaillere	c'est mauvais
99	Aménagement cyclable	Aménagement dangereux	Aménagement cyclable dans l'anneau du giratoire très dangereux aux heures de pointe
106	Aménagement cyclable	piste cyclable	La route est dangereuse (70/80km/h) alors qu'elle permet aux habitants des grands billons de rejoindre le centre ville de Donnery. Cela permettrait aussi d'aller à vélo en toute sécurité à St-Denis-de-hôtel depuis Donnery.
109	Aménagement cyclable	Carrefour dangereux à vélo	Carrefour très dangereux à traverser à vélo aux heures de pointe du fait de la vitesse excessive des automobilistes et de la densité du trafic
110	Aménagement cyclable	Visibilité carrefour	La rue Saint Vincent est à sens unique pour les voitures et à double sens pour les vélos. Les voitures arrivant de l'Ouest sur l'avenue Jean Zay pour tourner à droite sur la rue St Vincent n'ont pas la visibilité des vélos arrivant à contre-sens
111	Aménagement cyclable	Carrefour dangereux	Aux heures de pointes les vélos attendant aux Stops de la piste cyclable ont peu de visibilité sur la circulation arrivant; les automobilistes s'insérant dans la circulation en tournant à droite n'ont pas le réflexe de regarder la piste cyclable à leur droite (installation d'un feu ? d'un giratoire ?)
119	Aménagement cyclable	Piste cyclable entre Baule et Beaugency	Manque une piste cyclable pour aller de Baule à Beaugency
117	Aménagement cyclable	Virages de Vernon	Trop dangereux pour les vélos, trottoirs trop petits et les voitures et camions roulent trop vite
120	Aménagement cyclable	Piste cyclable trop petite	Piste trop petite et pas pratique
116	Aménagement cyclable	Pas de piste cyclable pour traverser le pont	La piste s'arrête sur le pont

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
121	Services vélo	intermodalité gare routière	la gare routière mériterait une station vélo+. La rupture de charge est trop importante quand il faut aller chercher le vélo à place d'Arc.
125	Covoiturage		
123	Covoiturage		
124	Covoiturage		
126	Aménagement cyclable	Piste cyclable sécurisée	Utiliser l'ancienne voie de chemin de fer droite et sécurisée au milieu des champs et des bois pour en faire une piste cyclable sécurisée entre les communes. Eclairer cette piste pour qu'elles puissent être utilisées tout au long de l'année pas comme la Véloroute.
131	Aménagement cyclable	Ajout d'une voie cyclable sécurisée	La Route "Ancienne route de chartres) en mauvaise état, la pratique du vélo est dangereuse d'autant plus qu'on est avec le flux des voitures / camions
132	Aménagement cyclable	Route en mauvaise état	Du fait que la route soit en mauvais état, la pratique du vélo est dangereuse. Il manque une voie sécurisée pour les vélos
133	Aménagement cyclable	Voie cyclable	Il manque une voie cyclable pour aller à Auchan
135	Aménagement cyclable	Voie cyclable	Il manque une voie cyclable pour aller à Auchan
134	Aménagement cyclable	Voie Cyclable	Il manque une voie cyclable pour aller à Auchan
136	Aménagement cyclable	Liaison dangereuse	Besoin d'aménagements pour sécuriser le déplacement en vélo, notamment des collégiens, entre Saint-Martin et Châteauneuf. La portion entre les deux agglomérations est dangereuse et quasi inaccessible pour des cyclistes.
144	Aménagement cyclable	Liaison cyclable Tigy-Châteauneuf	
148	Aménagement cyclable	Poste cyclable Olivet la Ferté	Une piste cyclable sécurisée reliant la Ferté Saint Aubin et Olivet (qui est desservie par les transports en commun)
152	Aménagement cyclable	Rond-point à la hollandaise	La piste cyclable ne permet pas d'aller rue de bourgogne, et attendre au feu pour traverser peut-être long. Il faudrait supprimer les feux et transformer le rond-point en rond-point à la hollandaise, ce qui améliorerait la sécurité des cycles.
155	Aménagement cyclable		Supprimez l'épingle à cheveux pour monter sur le pont Thinat ! Cet aménagement n'est pas très pratique/confortable quand on vient des quais pour monter sur le pont Thinat, le virage étant trop serré, et en montée. Cela ne permet pas toujours de bien regarder au dernier moment si un autre vélo/piéton arrive dans l'autre sens.
153	Aménagement cyclable	Passerelle	Elargir la passerelle, on ne peut pas se croiser à deux.
154	Aménagement cyclable	Nettoyage	Nettoyer cette piste, envahie de mauvaise herbes et la chaussée est à certains endroits très déformée. Il faudrait également mettre la piste de l'autre côté des arbres, car pédaler avec des voitures qui vous frôlent à 70 km/h est très désagréable et même stressant.

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
156	Aménagement cyclable	Passage piéton/cycles	Supprimer ce feu piéton en créant un passage souterrain comme cela a déjà été fait pour passer sous l'avenue Gaston Galloux un peu plus loin. Cela permettra d'éviter d'attendre au feu (qui est assez long), et d'avoir à franchir tout de suite après la voie d'insertion. La voie d'insertion est d'autant plus problématique qu'on ne peut jamais être sûr que lorsqu'une voiture arrive sur la D951 elle ne s'engagera pas dessus.
159	Aménagement cyclable	Rond point	Créer un aménagement de type rond-point à la hollandaise, pour éviter ce carrefour dangereux (dans le sens nord/sud, le feu voiture est vert en même temps que le feu cycliste, et avec le léger virage, les cyclistes se retrouvent dans un angle mort). Cela permettrait de sécuriser la traversée de l'avenue Gaston Galloux dans les sens Nord/sud et est/ouest.
158	Aménagement cyclable	Suppression obstacle	Supprimer la bordure et les plots qui barrent une grande partie de la piste cyclable. Elle est très large pour une fois, quel dommage que de devoir passer dans un trou de souris tout juste assez large.
157	Aménagement cyclable	Création piste cyclable	Créer une piste cyclable sur ce trottoir XXL permettrait d'éviter aux voitures de nous coller pour essayer de nous dépasser, surtout devant "Malakoff Humanis", où une bordure au milieu de la voie les en empêchent.
165	Aménagement cyclable		le cheminement cyclable balisé ici est dégradé et étroit sur quelques mètres
164	Aménagement cyclable		l'ensemble du fbg de Bourgogne est très inconfortable pour les vélos, et reste une voie "structurante" : un aménagement cyclable sûr serait un "plus", préférable aux rues St Marc et aux Ligneaux, aux voies cyclables étroites et donc inconfortables
171	Aménagement cyclable		très utilisé par les vélos, cette voie est très commode et reste à connecter à d'autres cheminements vers les centre-ville
175	Aménagement cyclable		Si cette voie peut être utilisée par les vélos, elle n'y est pas dédiée ; les barrières filtrantes sont très étroites, et le revêtement trop sujet aux dégradations par les intempéries et la faible circulation automobile
172	Aménagement cyclable		voie préférable pour une utilisation cyclable à la voie privée qui la domine ; quelques points à faciliter comme la
174	Aménagement cyclable		...comme le passage sous la passerelle du cabinet vert
173	Aménagement cyclable		le temps d'attente au feu pour une traversée de la rue du quai est décourageant : 90% des traversées se font "hors la loi"...
177	Aménagement cyclable		le tracé de la voie cyclable est peu clair et pas pratique : à revoir ?
178	Aménagement cyclable		des voies cyclables seraient utiles ici pour des connexions est-ouest sécurisées notamment entre St J de Braye et Orléans
180	Aménagement cyclable		voie bien pratique pour relier Olivet, mais pas du tout sûre pour les vélos : aménagement à prévoir
197	Aménagement cyclable	vers Ingré	Un trottoir n'est pas un aménagement

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
204	Aménagement cyclable	RN20	Ne surtout pas continuer à faire des aménagements comme dans le tronçon giratoire-giratoire; Un trottoir n'est pas un aménagement.
207	Services vélo	Pompe	Les pompes à vélo ne sont pas utilisables car les embouts ne sont pas en bon état. (cela dégonfle au lieu de gonfler ...)
215	Aménagement cyclable	Aménagement cyclable manquant	Cette voie est dangereuse pour les cyclistes, notamment aux heures d'affluence dans le sens jardin des plantes vers tourelles.
213	Aménagement cyclable	Sécurité sur le pont	Il manque une piste cyclable sur le pont et une continuité cyclable réelle coté nord jusqu'à la gare.
219	Aménagement cyclable	Panneau	A cet endroit, il manque un panneau pour indiquer la suite de la piste cyclable (c'est le cas dans de nombreux endroits).les cyclistes ne savent pas où aller. Certains continuent sur le trottoir, d'autres roulent sur la route.
218	Aménagement cyclable	Sens de circulation	Sur toute l'avenue on trouve de nombreuses personnes à contre sens .
217	Aménagement cyclable	Traversée du rond-point	Mauvaise gestion du feu pour les cyclistes. Il semble être géré avec une logique adaptée aux autostop rarement et trop longtemps au vert cycliste. De plus, de nombreux automobilistes démarrant du feu sur le rond-point ne l'imaginent pas qu'il y ait un autre feu 20 mètres plus loin, ils sont en pleine accélération. L'endroit est très dangereux.
223	Aménagement cyclable	Pont de Jargeau	Le pont actuel est particulièrement dangereux pour les cyclistes, trottoirs surélevés, passage de poids lourds. Un aménagement devra être réalisé une fois le nouveau en service afin de faciliter l'usage du pont actuel par les vélos. Merci
221	Aménagement cyclable	Déversoir de Jargeau	Dans le cadre des travaux d'abaissement du déversoir de Jargeau, aménager une bande cyclable afin de prolonger la Loire à vélo et éviter ainsi la traversée du hameau de la Bourdonnière, fréquenté par des véhicules.
220	Aménagement cyclable	Rampe d'accès à la levée	Pour emprunter la RD12 et se rendre dans les hameaux depuis le centre de Jargeau, des voies cyclables permettent d'arriver au pied de cette rampe, la barrière complète mise en place oblige les cyclistes à mettre pied à terre, une barrière empêchant les véhicules mais laissant l'accès facile aux vélos serait appréciée.
222	Aménagement cyclable	Pont de Châteauneuf	Une passerelle serait la bienvenue sur ce pont qui est une voie de passage du sud au nord de la Loire à vélo.
226	Aménagement cyclable	Voie cyclable sécurisée	Création d'une voie cyclable sécurisée en TDA Armemant et le centre ville de La Ferté Saint Aubin
227	Aménagement cyclable	Absence d'éclairage	Route dangereuse pour vélos ou piétons. Pas d'éclairage, aucun aménagement cyclable, aucune signalisation.
239	Aménagement cyclable	piste cyclable discontinue	pas de liaison cyclable continue entre Marigny(Charbonnière) et Saint Jean de braye après la tangentielle
242	Aménagement cyclable	route dangereuse	D101-route dangereuse (virage, vitesse) pour les vélos
244	Covoiturage	aire covoiturage	accès zone St Cyr la Source
247	Aménagement cyclable	Aménagement cyclable	Aménagement cyclable pour rejoindre TDA jusqu'à Olivet/Orléans

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
248	Aménagement cyclable	D2020 en vélo	Prévoir une piste sécurisée entre Olivet et la Ferté saint aubin. Il y a de la place à coté de la route !
249	Aménagement cyclable	D17 à vélo	Ajouter une piste cyclable sur ces routes de Sologne étroites et dangereuses. Impossible d'aller au travail en vélo malgré la proximité (10km) (Menestreau - TDA Ardon)
250	Aménagement cyclable	Piste cyclable entre la gare et Thalès	Beaucoup de personnes travaillent sur le site de Thalès et une piste cyclable sur à peine 3 km pourrait être très utile.
259	Aménagement cyclable	chicanes	La nuit, impossible de voir la chicane qui peut occasionner des chutes, un éclairage et une signalisation s'imposent.
258	Aménagement cyclable	chicanes	La nuit, impossible de voir la chicane qui peut occasionner des chutes, un éclairage et une signalisation s'imposent.
260	Aménagement cyclable	chicanes	La nuit, impossible de voir la chicane qui peut occasionner des chutes, un éclairage et une signalisation s'imposent.
257	Aménagement cyclable	chicanes	La nuit, impossible de voir la chicane qui peut occasionner des chutes, un éclairage et une signalisation s'imposent.
261	Aménagement cyclable	Tout voiture	Où peuvent circuler les cycles, sur le trottoir ?
264	Aménagement cyclable	David contre Goliath	Les bus et les vélos ne sont pas compatibles pour circuler sur la même voie car les bus sont plus gros et leurs chauffeurs peu accommodants, voire menaçants ; il serait temps de mettre fin à cette initiative qui met les cyclistes en danger.
265	Aménagement cyclable	La loi du plus fort	Les bus et les vélos ne sont pas compatibles pour circuler sur la même voie car les bus sont plus gros et leurs chauffeurs peu accommodants, voire menaçants ; il serait temps de mettre fin à cette initiative qui met les cyclistes en danger.
266	Aménagement cyclable	Cohabitation	Pas facile de circuler dans le coin en vélo entre les véhicules, le tram, les bus et les piétons...
267	Aménagement cyclable	Cohabitation impossible	Les bus et les vélos ne sont pas compatibles pour circuler sur la même voie car les bus sont plus gros et leurs chauffeurs peu accommodants, voire menaçants ; il serait temps de mettre fin à cette initiative qui met les cyclistes en danger.
268	Aménagement cyclable	Vous entrez dans une zone de danger	Les bus et les vélos ne sont pas compatibles pour circuler sur la même voie car les bus sont plus gros et leurs chauffeurs peu accommodants, voire menaçants ; il serait temps de mettre fin à cette initiative qui met les cyclistes en danger.
269	Aménagement cyclable	Véloroute	Revoir le passage sous la route pour la Véloroute du canal, le passage est exigu, sinueux et tortueux.
271	Aménagement cyclable	Bus contre vélos	Les bus et les vélos ne sont pas compatibles pour circuler sur la même voie car les bus sont plus gros et leurs chauffeurs peu accommodants, voire menaçants ; il serait temps de mettre fin à cette initiative qui met les cyclistes en danger.
272	Aménagement cyclable	Peinture sur la chaussée, où sont les pistes cyclables sécurisées ?	Les bus et les vélos ne sont pas compatibles pour circuler sur la même voie car les bus sont plus gros et leurs chauffeurs peu accommodants, voire menaçants ; il serait temps de mettre fin à cette initiative qui met les cyclistes en danger.

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
273	Aménagement cyclable	piste cyclable !	prévoir une piste cyclable sur toute la rue Marcelin Berthelot. la circulation dense et les voitures stationnées rendent la circulation à vélo dangereuse (voiture dépassant le vélo sans écart alors que celui-ci fait un écart au même moment pour dépasser la voiture stationnée !)
276	Aménagement cyclable		
278	Aménagement cyclable	piste cyclable sur route en montée	la voie est partagée avec les voitures et bus alors que la cote est assez raide, le cycliste n'est pas en sécurité, les enfants encore moins
285	Aménagement cyclable		Très favorable à l'aménagement de ce petit km entre la rue du Mont à Mardié et le Chemin des Grandes Vernelles à St Denis de l'Hôtel sur la RD960. Un km c'est peu pour le budget mais c'est beaucoup pour notre sécurité. Il y a aussi le pont de Jargeau mais là c'est le problème de tous les ponts du dpt (Jargeau, Gien, Meung/Loire, Beaugency, St Hilaire (La Loire à vélo)
283	Aménagement cyclable	Le Pont St Nicolas	Aménagement cyclable du pont St Nicolas (pour la Loire à vélo ce serait sympa) Ou bien faire passer les cyclistes par une passerelle à la pointe de Courpain qui nous ferait éviter ce pont très anxiogène.
286	Aménagement cyclable	Et les vélos ?	L'Av de Saint Mesmin assure la liaison entre Saint Pryvé et le lycée Charles Péguy. Les vélos pour assurer leur sécurité sont contraint de rouler sur les trottoirs.
288	Aménagement cyclable	Zone dangereuse	La zone est dangereuse pour les cyclistes, un aménagement adapté est plus que nécessaire.
293	Aménagement cyclable	Aménagement hostile	Aménagement cyclable très étrange qui semble être pensé pour décourager les cyclistes. Il faut favoriser les lignes droites et le moins de pente possible, ce n'est pas compliqué.
296	Aménagement cyclable	Piste Cyclable	Demande piste Cyclable entre la sortie Nord de Laferté jusqu'au site de Thales (TDA)
300	Aménagement cyclable	Danger : pas de piste sur 30 m	Disparition de la piste sur 30 m à hauteur de l'arrêt de bus
301	Aménagement cyclable	Danger : piste souvent impraticable sur 50 m	Impossibilité fréquente d'utiliser la piste sur 50 m à cause de graviers (liés à priori au chemin perpendiculaire non asphalté)
303	Aménagement cyclable	Danger : piste très étroite dans le virage	Piste extrêmement étroite dans le tournant, avec barrière sur le côté réduisant encore la largeur réellement utilisable
302	Aménagement cyclable	Saletés le long de la voie	Saletés épisodiques au bord de l'allée (défécations), statistiquement liées à la présence de personnes en caravane (absence de sanitaires)
313	Aménagement cyclable	DANGER	Les voitures ne respectent pas la voie étroite de milieu réservée aux cyclistes.
316	Aménagement cyclable	Danger	Problème récurrent sur Orléans : entrées fréquentes de tronçons cyclables trop hautes par rapport à la chaussée.
315	Aménagement cyclable	Danger	Zig Zag de la piste cyclable, alternativement d'un côté puis de l'autre du Boulevard
317	Aménagement cyclable	Mise en place d'une voie cyclable	Très dangereux d'être en vélo sur la D2020 entre La Ferté et Orléans. La création d'une piste cyclable serait très intéressante !
320	Aménagement cyclable	DANGER	Fin de la piste sans indication où aller. Poursuite sur le Bd très dangereuse car les automobilistes veulent à tout prix doubler malgré l'étroitesse de la chaussée.

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
318	Aménagement cyclable	Danger	Discontinuité de la piste cyclable obligeant à traverser plusieurs fois
321	Aménagement cyclable	Danger	La traversée du rond-point est très dangereuse car beaucoup de circulation
324	Aménagement cyclable	Danger	Extrêmement dangereux pour traverser la RN 20 que ce soit dans un sens ou dans l'autre.
322	Aménagement cyclable	Danger	Passage protégé quasiment complètement effacé. Extrêmement dangereux pour traverser la RN 20 que ce soit dans un sens ou dans l'autre.
323	Aménagement cyclable	Danger	Traversée dangereuse pour les cyclistes
325	Aménagement cyclable	cyclistes pied à terre	aménagement minable on demande aux piétons et aux cyclistes de partager un minuscule espace pendant que les autosolistes sont tranquillement au sec
326	Aménagement cyclable	trottoir cyclable	aménagement nul et défoncé.
328	Aménagement cyclable	zéro aménagement	il faut créer une piste
330	Aménagement cyclable	Danger pour rejoindre la piste cyclable	Rejoindre la piste cyclable lorsque l'on vient du centre d'Olivet (notamment par la rue Hème) implique de traverser la rue Marcel Belot, avec les voitures en contre-sens. A défaut, il est nécessaire de rejoindre le passage piéton avant le pont en montant sur le trottoir : l'aménagement est loin d'être idéal en cas de forte circulation.
332	Aménagement cyclable	obstacle vélo	aménagement conçu pour empêcher les véhicules moteurs de passer, mais pas pratique pour la circulation vélo non plus (un vélo-cargo familial ne passe pas)
333	Aménagement cyclable	axe dangereux	axe difficile à traverser en venant de Place d'arc pour aller à Albert 1er - pas de voie dédié vélo

1.2 Secteur Montargis

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
3	Aménagement cyclable	Sécurisation	Sécuriser la D119 pour les cyclistes par un aménagement de type "chaucidou".
105	Aménagement cyclable	piste cyclable	le long de la RD2160
138	Aménagement cyclable	Piste cyclable Nogent < > Châtillon-Coligny	Créer une voie verte entre Nogent et Châtillon-Coligny pour desservir l'arboretum et rejoindre la Scandibérique
139	Aménagement cyclable	Voie verte Nogent-Châtillon Coligny	Voie verte entre Nogent et Châtillon Coligny pour relier la Scandibérique avec l'arboretum des Barres

1.3 Secteur Pithiviers

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
102	Aménagement cyclable	Piste cyclable Coudray-Malesherbes	
100	Aménagement cyclable	Piste cyclable Manchecourt - Coudray	
128	Aménagement cyclable	piste cyclable	voie verte entre Malesherbes et Pithiviers sur l'ancienne voie ferrée.
146	Aménagement cyclable	Accès Château de Chamerolles	Créer une voie verte entre Chilleurs aux Bois et Chambon la Foret pour pouvoir accéder au château de Chamerolles à vélo
189	Aménagement cyclable	Loi Laure	Réfection des rues et/ou aménagement de ralentisseurs sans respecter la loi Laure
188	Aménagement cyclable	Ligne ferroviaire désaffectée	Réhabilitation de la ligne SNCF Malesherbes/Montargis sous forme de navette ou de voie douce
191	Aménagement cyclable	Contresens vélo	Création d'un sens interdit sans prise en compte des déplacements alternatifs : contresens vélo
190	Aménagement cyclable	Route dangereuse	Réduction de la largeur afin de réduire la vitesse qui permettrait la création d'une piste cyclable sécurisée
194	Aménagement cyclable	Route dangereuse	Réduction de la largeur afin de réduire la vitesse qui permettrait la création d'une piste cyclable sécurisée
192	Aménagement cyclable	Route dangereuse	Réduction de la largeur afin de réduire la vitesse qui permettrait la création d'une piste cyclable sécurisée
193	Aménagement cyclable	Route dangereuse	Réduction de la largeur afin de réduire la vitesse qui permettrait la création d'une piste cyclable sécurisée
186	Aménagement cyclable	Trajet gare RER	Création d'une piste cyclable sécurisée

1.4 Secteur Sully, Gien, Briare

Numéro de la contribution	Thème	Titre de la contribution	Détail de la contribution
2	Aménagement cyclable	Piste Ouzouer Les Bordes	Besoin d'une piste cyclable entre les Bordes et Ouzouer présence d'un collège aux Bordes, D952 non praticable pour vélos Existance d'une ancienne voie ferrée transformable en voie verte qui peut desservir l'étang du Ravoir
1	Aménagement cyclable	Piste Ouzouer CNPE Dampierre	1500 personnes travaillent à Dampierre sans possibilité de se rendre au travail depuis Ouzouer (seulement 5 km). Demande récurrente des habitants et des employés.
140	Aménagement cyclable	Voie verte Gien < > Ouzouer-sur-Trézée	Créer une voie verte entre Gien et Ouzouer-sur-Trézée sur l'ancienne voie ferrée pour desservir Arrabloy et l'usine Essity
143	Aménagement cyclable	Piste cyclable Sully-Ouzouer	Relier Ouzouer et Sully par une piste cyclable (il est aujourd'hui très dangereux de relier les deux villes à vélo)
151	Aménagement cyclable	Sécurisation du centre	Gros trafic routier sur le RD952 et RD953. Mise en place d'un plateau pour permettre aux piétons et cyclistes de traverser de manière sécurisée ces 2 axes
160	Aménagement cyclable		voie cyclable sécurisée pour rejoindre le centre bourg et les écoles à moins de 3Km
161	Aménagement cyclable		voie cyclable sécurisée pour rejoindre le centre bourg et les écoles à moins de 3Km
196	Aménagement cyclable	Piste Neuvy-Tigy	Pour que les jeunes puissent aller sans risque jusqu'à leur collège a vélo
298	Aménagement cyclable	Pont de Bonny sur Loire	Une passerelle serait la bienvenue sur ce pont qui est une voie de passage de la Loire à vélo.
336	Aménagement cyclable		Trop peu de voies sécurisées (cf. route d'Orléans par exemple), sens uniques interdits aux vélos qui obligent à prendre des axes principaux, ...
342	Aménagement cyclable	piste cyclable	assurer la continuité cyclable entre la passerelle du pont et le centre ville de Chatillon
343	Aménagement cyclable	Traversée du pont de Gien	Traversée du pont de Gien à pied ou en vélos très difficiles

